

# SOUMIER

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

Erscheint jede Woche Sonntags.  
Einzel-Abonnement pro Quart. 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 zurückgesandt.  
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 6.

Berlin, den 7. Februar 1909.

13. Jahrg.

## Die Bremser im Beirat für Arbeiterstatistik.

I.

Lang, lang ist's her, seit der Zeit, als die Kaiserlichen Erlasse der deutschen Arbeiterschaft eine größere Berücksichtigung ihrer Wünsche versprochen. Damals war in Preußen ein Verleypsch Handelsminister, und ein Kottenburg Leiter der Reichskommission für Arbeiterstatistik. Die beiden Männer sind längst gegangen worden, weil sie den herrschenden Massen zu arbeiterfreundlich waren. Die Reichskommission für Arbeiterstatistik ist zum Beirat durchgemauert und an die Stelle der Arbeiterfreunde, jener Menschen, die noch ein Herz für die vielgeplagten Arbeiter im Leibe hatten, traten die rücksichtslosen Vertreter der Krassen Unternehmerinteressen. Wenn es noch an schlagenden Beweisen für diese Tatsache gefehlt hätte, die letzten Beschlüsse des Beirats für Arbeiterstatistik, die Verhandlungen, in denen diese Beschlüsse zustande gekommen, haben sie in reichlichstem Maße erbracht. Zur Orientierung darüber, welchen Persönlichkeiten die deutsche Transportarbeiterchaft die famosen Vorschläge des Beirats für Arbeiterstatistik verdankt, sei hier die Zusammensetzung desselben bei der fraglichen Verhandlung, laut offiziellen Protokolls, der Öffentlichkeit mitgeteilt. Es waren anwesend:

Dr. van der Vorcht, Präsident des Kaiserlichen Statistischen Amtes als Vorsitzender;  
Se. Excellenz der königl. sächs. Wirkl. Geheime Rat Dr. Fischer als 2. Vorsitzender;  
der preussische Geheime Oberregierungsrat und vortragender Rat im Ministerium für Handel und Gewerbe, Neumann;  
der württembergische Ministerialrat Dr. von Ahler;  
der badische Oberregierungsrat und Vorsitzender der dortigen Fabrikinspektion Dr. Wittmann;  
die Reichstagsabgeordneten: Heyl zu Hersheim (nass.), Dr. Hise (Zentr.), Dr. Wachnick (reiss. Vereinig.), Dr. Pieper (Zentrum), Schaid, Handlungsgehilfe (wirtsch. Vereinig.) und Nob. Schmidt (Soz.), außerdem noch einige Räte etc., die sich aber hervorragend an den Verhandlungen nicht beteiligt haben.

Als Berichterstatter fungierte Excellenz Fischer. Der Ausschuss habe von der Empfehlung eines Maximalarbeitstages abgesehen — ein Arbeitstag von 15 Stunden wäre doch für die berühmte deutsche Sozialreform zu blamabel gewesen, (D. R.) — vielmehr im Interesse einer leichteren Durchführbarkeit eine Mindestarbeitszeit in Vorschlag gebracht. Trotz sachlicher Bedenken wäre diese auf neun Stunden bemessen worden. Für das Personensuhrwerk seien Hausen weder für erforderlich noch für angängig erachtet worden. — Es trägt ja ganz gewiß zur Sicherung des Verkehrs bei, wenn die Droschkenkutscher ihre Maßzeiten während der Fahrten einnehmen. Sie haben ja doch nicht soviel übrig, daß sie sich ein ordentliches warmes Mittagbrot beschaffen können. Ob ihr Magen sich mit kalten Speisen zufriedener gibt, ob ihre Körperkräfte dabei genügend ersetzt werden, darum haben sie sich selber, nicht aber der Beirat für Arbeiterstatistik oder die Gesetzgeber zu kümmern. Für die Kaffuhrleute empfahl der Ausschuss Hausen in der Gesamtdauer von 2 Stunden, darunter eine Mittagspause von mindestens 1 Stunde. — Den Arbeitern im Handelsgewerbe hat man seinerzeit eine Mindestmittagspause von 1 1/2 Stunden zugestanden. Der Beirat ist wohl inzwischen zur

Ueberzeugung gelangt, daß dies des Guten etwas zu viel war, folgedessen können die Kutscher mit einer Stunde abgefertigt werden, zumal ja ihre Table d'hôte doch nur wenig Gänge aufweist. Ein Regierungsrat oder gar eine Excellenz würde es natürlich mit Entzückung zurückweisen, wollte man ihr zumuten, mit ihrem Diner in einer Stunde fertig zu sein. Die Zähne dieser Herrschaften mahlen eben nicht so schnell, wie die der Kutscher, und auch der Magen braucht mehr Zeit zur Aufnahme der Speisen, als bei letzteren. Es handelt sich eben um zwei ganz verschiedene Menschenklassen.

Der Ausschuss war aber der Meinung, daß wenigstens jeder dritte Sonntag vollständig freigegeben werden müsse.

Diese Brosamen schienen dem preussischen Regierungsrat Neumann schon eine überfüllte Kompottschüssel. Er setzte deshalb sein ganzes Können ein, um die seiner Meinung nach gar zu sehr überlaufende Schale zu entleeren. Zunächst suchte dieser Herr Beauftragte der Scharfmacher, den vollgültigen Wert der amtlichen Erhebungen selbst zu bezweifeln, um damit desto leichter gegen deren Schlußfolgerungen zu Felde ziehen zu können. Er bemängelte besonders, daß von 50 befragten Arbeitnehmerorganisationen 40 Verwaltungsstellen unseres Verbandes sind. „Es sei nicht zu rechtfertigen, diese Zweigstellen, die doch unter einer einheitlichen Leitung ständen und nach einheitlichen Gesichtspunkten urteilen, als selbständige Verbände aufzufassen und ihre Auskünfte dementsprechend zu bewerten. Bezeichnend für die Einheitslichkeit der Tendenz sei es beispielsweise, daß die Zweigstelle Meiningen die Mißstände der bestehenden Arbeitszeit zwar verneine, gleichwohl aber die Frage nach der Notwendigkeit einer Regelung bejahe. Durch die Behandlung der Zweigstellen als selbständige Organismen käme auch in der textlichen Darstellung die Auffassung des Zentralverbandes in unverhältnismäßiger Weise zur Geltung, was er im Interesse der strengen Objektivität der Darstellung nicht für angängig erachte.“

Die „strenge Objektivität“ des preussischen Regierungsrates Neumann erstarrt sofort in ihrem hellsten Glanze, wenn wir konstatieren, daß dieser um die Objektivität so sehr besorgte Herr die gleiche Bemängelung der Erhebungsergebnisse der verschiedenen Fuhrwerksberufsgenossenschaftssektionen, der Fuhrervereinigungen und der Zweigvereine des Fuhrerrentenverbandes nicht für notwendig erachtete. Die Unternehmer sind eben nach der Logik und dem Fassungsvermögen eines preussischen Regierungsrates immer objektiv. Bei einigem Nachdenken hätte Herr Neumann auch erkennen müssen, daß gerade das Meiningen Beispiel das Gegenteil dessen sonnenklar beweist, was er daraus beifolgt hat. Der Herr Regierungsrat kennt eben nicht einmal das ABC der deutschen Gewerkschaftsbewegung, sonst hätte er wissen müssen, daß von einer Gewerkschaftsleitung eine solch unsinnige Anweisung deren Ergebnis die Meiningen Antwort sein könnte, nie gegeben werden kann. Aber abgesehen davon, aus der Lektüre der Gutachten unserer Verwaltungsstellen hätte der Herr Neumann bei oberflächlichstem Studium schon ersehen, daß diese durchaus nirgends über einen Stamm geschoren sind, vielmehr gerade die örtlichen Verhältnisse in weitgehendstem Maße berücksichtigen. Über eine leichtfertige Behauptung aufzustellen ist natürlich viel bequemer, als sich in das Studium des vorliegenden Materials zu vertiefen. Charakteristisch für die Objektivität des Herrn Regierungsrates Neu-

mann ist es ferner, daß er unseren 90 000 Mitglieder zählenden Verband gleichwertig will mit irgend einem Klimbimberein von ganzen 20 oder 25 Mitgliedern. Das kommt doch wohl nur daher, weil es sich hier um eine moderne Arbeitgeberorganisation handelt, die dem Herrn Regierungsrat als patriotischen Mann ein Dorn im Auge ist. Herr Neumann würde also gut tun, bezüglich der Objektivität zuerst vor seiner eigenen Tür recht gründlich zu fegen und erst dann andere zu kritisieren.

Selbst dem Vorsitzenden des Beirates war die Logik des Herrn Neumann denn doch ein zu tolles und zu durchsichtiges Theaterjongleurkunststück; er bemerkte ausdrücklich, daß er die Grundsätze des Herrn Neumann über die Durchführung statistischer Untersuchungen nicht anerkenne und eine Befolgung seiner Vorschläge nicht in Aussicht stellen könne. Diese deutliche Absicht hinderte aber Herrn Neumann nicht im geringsten, in der Folge sein möglichstes zu tun, um die Verhandlungen auf Grund seiner Anschauungen zu beeinflussen. Selbst dem nationalliberalen Leberkönig von Heyl zu Hersheim waren die logischen Wurzelbäume des preussischen Regierungsrates zu toll, auch er schloß sich diesbezüglich der Anschauung des Vorsitzenden an. Die Kommiss der Unternehmer sind eben allemal schon arbeiterfeindlicher gewesen, als die Scharfmacher selber.

In der Sache selbst begründete Herr Neumann seine Anschauungen dahin, daß den in gewerblichen Droschen- und Personensuhrwerksbetrieben lediglich zwei, nochmals zwei ganze arbeitsfreie Tage im Monat zu gewähren seien, die Beschränkung allzu langer Arbeitszeit in Personensuhrwerksbetrieben aber — Kutscher, haltet Euch den Bauch, damit sich Euer Zwergschell nicht vor Lachen erschüttert! — lediglich dem Ermessen der örtlichen Polizeibehörden überlassen werden sollten. Zweifellos mögen ja einzelne Polizeibehörden immer noch mehr sozialpolitisches Verständnis besitzen, als der preussische Regierungsrat Neumann.

Unter langen Arbeitszeiten versteht dieser Herr nur solche von über 16 Stunden, natürlich nur für die Kutscher, für sich selber erachtet er ganz gewiß eine solche von unter 8 Stunden schon als ausreichend. Und weil es im Verhältnis wenig Arbeitszeiten über 16 Stunden gäbe, deshalb rechtfertigte sich ein Eingreifen in diese Arbeitszeiten im Sinne des Ausschusses und des Berichterstatters nicht. Eine sächsische Excellenz muß sich also hier von einem preussischen Regierungsrat sagen lassen, daß sie, die sächsische Excellenz eigentlich ein sozialpolitischer Ato- pist sei!

Nach der Meinung des Herrn Neumann gibt es überhaupt keinen schöneren und idealeren Beruf, als den eines Personensuhrwerkskutschers. Es sei zu berücksichtigen, daß die Tätigkeit eines Droschkenkutschers z. B. nicht mit der eines gewerblichen Arbeiters verglichen werden könne, daß demnach selbst sehr lange Arbeitszeiten hier ganz anders zu bewerten seien. Die Kutscher hätten vielfach längere Wartezeiten mit lediglich Arbeitsbereitschaft, die sie zum Lesen und zur sonstigen Erholung, auch zum Schlafen benutzen könnten. Dem Herrn Regierungsrat sind augenscheinlich die polizeilichen Verkehrsordnungen ein böhmisches Dorf, sonst müßte er wissen, daß das Schlafen der Kutscher während der Arbeitsbereitschaft mit nicht zu knappen Strafen bedroht wird. Er kennt also die Grundordnungen des Verkehrs nicht einmal, erlaubt sich aber dennoch, bei der Regelung der Arbeitszeit des Verkehrs ein kräftiges Wortlein

mitzureden. Was würde dieser Herr Regierungsrat wohl sagen, wenn etwa ein Kutscher sich erlaubte, ihm in das Ministerialkaffeehaus für Handel und Gewerbe — von dem notabene jeder Kutscher genau so viel versteht, wie der Herr Neumann vom Personentransportbetriebe — hineinzureden?

Damit aber die Verkehrsarbeiter bei einer längeren neunstündigen Ruhezeit nicht allzu kippig werden, bemühte sich Herr Neumann mit allen Kräften, möglichst viel Ausnahmen zu Gunsten der Unternehmer zu schaffen. Der Ausschuss hatte vorgesehen, daß einmal in der Woche eine längere als 15stündige Arbeitszeit zugelassen sei, die 9stündige Ruhezeit also verkürzt werden könne. Das, meinte Herr Neumann, sei keinesfalls aufrecht zu erhalten, durch diese „m e c h a n i s c h e“ Begrenzung sei eine finanzielle Schädigung unabweisbar. Natürlich nicht eine finanzielle Schädigung der Arbeiter, sondern der Unternehmer.

Genau so ein Schlafleben wie die Droschkenkutscher führen nach Ansicht des Herrn Neumann die Kutscher der Stellwagen- und Kramersbetriebe. Diese Kutscher führen am frühen Morgen nach irgend einem Punkte der Umgebung, halten sich tagsüber dort auf und kommen dann allerdings erst spät am Abend wieder zurück. Während des Tages könne aber von einer schweren Beanspruchung des Kutschers kaum gesprochen werden, vielmehr habe er hinreichende Zeit, der Ruhe zu pflegen und sich für einen eventuellen Ausfall der Nachtruhe zu entschädigen. Herrn Neumanns diesbezügliche Erfahrungen resultieren sichtlich aus der Zeit von Anno Lobach, mindestens aber datieren sie von vor Stephanjohns Geburtsdag. Man kann eben preussischer Regierungsrat sein, ohne mit der Zeitentwicklung konform zu gehen.

Selbst der Lederkönig von Hehl zu Hernheim bekam von Herrn Neumann sein Fett dafür, daß er sich der Meinung zu sein erlaubte, bei den Vorschlägen des Beirates wären auch allgemeine Kulturinteressen mit zu berücksichtigen; Herr Neumann war der Ansicht, daß lediglich hygienische Momente mitzusprechen hätten, damit werden seitens dieses Regierungsrates die Verkehrsarbeiter ungefähr gleich dem Hausknecht, etwa den Pferden, behandelt, auf deren Gesundheit man ja auch aus rein materiellen Gründen Rücksicht nehmen muß. Zu was brauchen auch solche Leute, wie es die Kutscher sind, Kulturbedürfnisse? Rechte sollen eben Rechte bleiben und wie das liebe Vieh behandelt werden. Der Mensch fängt ja bekanntlich erst beim Reserveleutnant an. — Und Rücksicht auf die Familie der Arbeiter, auf die Erziehung ihrer Kinder, das sind Ueberflüssigkeiten; zu was sind denn schließlich auch die Fürsorgeanstalten a la Bismarck-Wildnis da? Und Rücksicht auf die allgemeine Verkehrssicherung? Mag sich doch der zu Fuße gehende Pöbel von übermüdeten Fahrzeuglenkern zu Tode fahren lassen, preussische Regierungsräte sind gesichert, sie können sich ja einen Wagen leisten.

Damit die Verkehrsarbeiter die neunstündige Ruhezeit nicht ganz und gar verschlafen, sondern während derselben auch an ihre Arbeit gemahnt werden, hat Herr Neumann folgenden Antrag entwirrt und durchgedrückt: „Die Ruhezeit darf nur in Nothfällen, so wie bis zu einer Stunde zum Füttern und Tränken der Pferde unterbrochen werden.“

Diese Bestimmung trägt den Stempel des welt- und tatsachentrenden grünen Eises auf der Stirn. Alle Kutscher und Fuhrherren werden nicht schlecht über solche Witze lachen, denn es gibt wirklich keinen Fuhrherrn und keinen Kutscher, der seine Pferde mitten in der Nacht aus ihrer Ruhe aufjagen würde, nur um sie zu füttern und zu tränken.

Soweit über die Arbeiterfreundlichkeit des preussischen Regierungsrates Herrn Neumann; über die rühmlichen Taten der anderen Bremser berichten wir im nächsten Artikel.

**Der Gesetzentwurf über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Kommission.**

Die Kommission des Reichstages für den Gesetzentwurf über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, die sich nach der allgemeinen Besprechung der Vorlage verlegt hatte, hat ihre Beratungen wieder aufgenommen. Der erste Paragraph der Vorlage lautet in der Regierungsfassung:

§ 1. Wird durch ein im Betriebe befindliches Kraftfahrzeug ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Kraftfahrzeuges verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden weder durch ein Verschulden des Fahrzeughalters oder einer von ihm zur Führung des Fahrzeuges bestellten oder ermächtigten Person noch durch

fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges oder Verschulden seiner Verrichtungen verursacht worden ist.

Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters von einem anderen in Betrieb gesetzt, so ist dieser an Stelle des Halters zum Erfolge des Schadens verpflichtet.

Als Kraftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes gelten Wagen oder Fahrräder, welche durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.

Nachdem ein Antrag des Abgeordneten Traeger (freis. Volkspartei) und ein Antrag des Abgeordneten Stolle (Soz.) und Genossen zurückgezogen worden waren, wurde folgender von den Abgeordneten Dr. Belzer und Dr. Bitter (Zentrum) eingebrachter Antrag angenommen: Den Paragraphen 1 so zu fassen:

„Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt, oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Kraftfahrzeuges verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, es sei denn, daß der Unfall durch ein unabweisbares äußeres Ereignis oder durch ein eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden ist. Im Falle der Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleich.“

Dieser Antrag wurde mit 8 gegen 7 Stimmen angenommen und damit der § 1 der Regierungsvorlage abgelehnt.

Der § 2 der Regierungsvorlage lautet: Die Vorschriften des § 1 finden keine Anwendung:

1. wenn zur Zeit des Unfalles der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeuges tätig war;
2. wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn eine begrenzte Geschwindigkeit nicht überschreiten kann und hierauf amtlich geprüft ist. Die Geschwindigkeitsgrenze wird durch den Bundesrat bestimmt.“

Von sozialdemokratischer Seite wurde beantragt, den ganzen § 2 zu streichen, und zwar im Interesse der in Autos beförderten Fahrgäste und der beim Betriebe tätigen Angestellten (Chauffeure). Weiblich der § 2 bestehen und wird er nicht durch das Plenum des Reichstages beseitigt, so sind die Fahrgäste und die Betriebsführer eines Kraftfahrzeuges vorweg von der Geltendmachung der Haftpflichtansprüche ausgeschlossen. Es bleibt somit weiteren Kreisen das Erheben des Haftpflichtanspruches verweigert. Dagegen schützt auch nicht der Einwand, daß man auf Grund eines Schuldnachweises den Anspruch geltend machen kann. Seine Schuldslosigkeit wird ein Haftpflichtschuldner sehr leicht erweisen können, und dann ist mit einer Verschuldungsklage gegen ihn nicht durchzubringen.

Der Absatz 2 des § 2 wurde gestrichen. Die sozialdemokratischen Vertreter hatten die Streichung beider Ziffern beantragt.

Die Paragraphen 3, 4, 5 und 7 wurden ohne erhebliche Debatte angenommen und lauten in der nunmehr festgesetzten Fassung:

§ 3. Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so finden die Vorschriften des § 254 des B. G. B. mit der Maßgabe Anwendung, daß im Falle der Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht.

§ 4. Im Falle der Tötung ist der Schadenersatz durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung sowie des Vermögensnachteils zu leisten, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten war. Der Ersatzpflichtige hat außerdem die Kosten der Beerdigung demjenigen zu ersetzen, dem die Verpflichtung obliegt, diese Kosten zu tragen.

Stand der Getötete zur Zeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnisse, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltungs-pflichtig war oder unterhaltungs-pflichtig werden konnte und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhaltung entzogen, so hat der Ersatzpflichtige dem Dritten insoweit Schadenersatz zu leisten, als der Getötete während der nunmehrigen Dauer seines Lebens zur Genährung des Unterhalts verpflichtet sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit der Verletzung erzeugt, aber noch nicht geboren war.

§ 5. Im Falle der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit ist der Schadenersatz durch Ersatz der Kosten der Heilung sowie des Vermögensnachteils zu leisten, den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten ist.

Die Vorschriften des § 843, Abs. 2 bis 4 des B. G. B. und des § 708, Nr. 6 der Zivilprozessordnung finden entsprechende Anwendung. Das Gleiche gilt für die dem Verletzten zu entrichtende Geldrente von der Vorschrift des § 850, Abs. 3 und für die dem Dritten zu entrichtende Geldrente von der Vorschrift des § 850, Abs. 1, Nr. 2 der Zivilprozessordnung.

Ist bei der Verurteilung des Verpflichteten zur Entrichtung einer Geldrente nicht auf Sicherheitsleistung erkannt worden, so kann der Berechtigte gleichwohl Sicherheitsleistung verlangen, wenn die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten sich erheblich verschlechtert haben; unter der gleichen Voraussetzung kann er eine Erhöhung der in dem Urteile verlangten Sicherheit verlangen.

Der § 6 dagegen, der die Höchstbeträge festsetzt, bis zu denen der Ersatzpflichtige haftet, wurde abge-

lehnt und eine Resolution angenommen, in der die Regierung zur Erbringung einer Vorlage über die Bildung einer Zwangsgenossenschaft der Automobilbesitzer zur Entschädigung von Unfällen aufgefodert wird.

§ 7. Der Schadenersatz wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit und wegen Verweigerung der Bedürfnisse des Verletzten, sowie der nach § 4, Abs. 2, einem Dritten zu gewährenden Schadenersatz ist für die Zukunft durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten.

Beitritt der Paragraphen 8—13 wurde seitens der sozialdemokratischen Vertreter in der Kommission die Bildung einer Zwangsgenossenschaft zur Entschädigung von Verletzten beantragt. Dies fand lebhaften und wirksamen Widerspruch bei den Regierungen, die die Ansicht vertraten, die Voraussetzungen zur Bildung einer solchen Haftgenossenschaft lägen noch nicht vor.

Der zweite Teil des Gesetzes (Paragraphen 14 bis 17) behandelt die Fahrerlaubnis, der dritte führt Strafvorschriften ein. — Die Fahrerlaubnis will die Regierung durch die Behörde erteilt lassen. Der Führer muß seine Befähigung darzulegen haben. Die Fahrerlaubnis soll entzogen werden können, wenn Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, daß der Betreffende zum Führer von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Gegen die Entziehung ist das Verwaltungsstreitverfahren zugelassen. Ueber die Prüfungsbedingungen und über die Voraussetzungen zur Entziehung der Fahrerlaubnis sollen die Landeszentralbehörden Anordnungen treffen können. Die sozialdemokratischen Vertreter in der Kommission bezweifelten diesen Teil als den vielleicht wichtigsten, aber durchaus unzureichend gestaffelten Teil der Vorlage. Strig sei die Auffassung, daß die Autoführer selbst in erster Linie die Schuld an den Unglücksfällen triffe. Auch das Axiom, als ob schnelles Fahren mehr Unglück verursache als langsames, sei für den Autoverkehr nicht ganz zureichend; insbesondere in Städten mit kleinen Häuserblocks und vielen Querstraßen wie Berlin könne bei langsamer Fahrt der Führer weniger sicher lenken als bei schnelleren Fahren. Notwendig sei eine Fahrordnung, die unter Berücksichtigung der Terrainverschiedenheiten für das ganze Reich einheitliche Anordnungen treffe. Erforderlich sei ferner, daß für die Befähigung geeignete Vorbildungen, staatliche Fachschulen, eingerichtet würden. Habe jemand seine Befähigung darzulegen, so müsse die Willkür bei der Fahrerlaubnis durch das Gesetz ausgeschlossen werden. Für die Sicherheit des Betriebes sei aber ferner dringend erforderlich, daß eine Maximalarbeitszeit, die nötige Erholungszeit, sowie geeignete Aufenthalt- und Ankleideräume für Fahrer vorgeschrieben werden. Sie stellten, von diesem Gesichtspunkte ausgehend, Anträge, die verlangten:

1. Die Fahrerlaubnis darf nur denen erteilt werden, die in staatlichen Fachschulen ihre Befähigung darzulegen haben und muß denen, die ihre Befähigung nachgewiesen haben, erteilt werden.
2. nicht die Polizeibehörden, sondern der Bundesrat muß die erforderlichen Vorschriften treffen.
3. die Anordnung einer Maximalarbeitszeit von 8 Stunden sowie einer mindestens 30 Stunden dauernden Ruhezeit in jeder Woche und die Errichtung geeigneter heizbarer Aufenthalts- und Ankleideräume für das Fahrerpersonal.

Die Unzuverlässigkeit der Polizeibehörde demonstrieren die Antragsteller u. a. an dem Automobilistenführerstreit in Berlin, in dem die Polizei völlig ungeeigneten Leuten die Fahrerlaubnis erteilt und so indirekt Unglücksfälle verschuldet habe. Vom Abgeordneten Belzer (Zentrum) war beantragt, daß die Prüfungsvorschriften einheitlich für das Reich zu erlassen seien. Die Abgeordneten Schwabach und Bärwinkel (natl.) schlossen sich dem Verlangen an, daß, wer die Befähigung darzulegen hat, auch die Fahrerlaubnis erhalten müsse. Seitens der Regierung legte Geh. Oberregierungsrat Dammann dar, es sei eine für Deutschland einheitliche Prüfungsordnung geplant. Nur die technischen, körperlichen Qualifikationsnoten sollten in Betracht kommen, die moralischen nur insoweit, als Trunkenbolde und Kaufbolde von der Fahrerlaubnis ausgeschlossen werden sollen. Durchaus nicht beabsichtigt sei, bei der Prüfung die gesellschaftliche oder politische Zugehörigkeit irgendwie zu beachten. Zutreffend sei es, daß bei der Qualifikationsverteilung hier und da Abgriffe vorgekommen seien, der Berliner Fall sei der Regierung nicht bekannt. Fachschulen strebe man für später an; zurzeit seien sie nicht durchführbar. Dagegen, daß, wer die verlangte Qualifikation habe, ein Recht auf Fahrerlaubnis erhalte, habe die Regierung nichts einzuwenden.

Der § 14 gelangte unter Ablehnung der sozialdemokratischen und nationalliberalen Anträge und Annahme des Zentrumsantrages in folgender Fassung zur Annahme:

„Wer ein Kraftfahrzeug führen will, beharf der Erlaubnis der zuständigen Behörde. Die Erlaubnis gilt für das ganze Reich; sie darf nur erteilt werden, wenn der Nachsuchende seine Befähigung durch eine Prüfung, über welche der Bundesrat einheitliche Vorschriften erläßt, darzulegen hat.“

Den Nachweis der Erlaubnis hat der Führer durch eine Bescheinigung (Führerschein) zu erbringen. Die Befugnis der Ortspolizeibehörde, auf Grund des § 37 der Reichsgewerbeordnung weitergehende Anordnungen zu treffen, bleibt unberührt.“

Das Zentrum, die Sozialdemokraten, die Nationalliberalen und die Konservativen hatten Anträge gestellt, die an Stelle der Landeszentralbehörden den Bundesrat zum Ersatz über Prüfungsbedingungen für Führer sowie über die Anordnungsbedingungen machten, die zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen und Plätzen für den

Verkehr mit Automobilen, insbesondere auch über die Prüfung und Kennzeichnung der Fahrzeuge und über das Verhalten der Führer erforderlich sind. Die Anträge gelangten zur Annahme. Gegen die Befugnis der Erlaubnis zur Führung eines Kraftfahrzeuges läßt der Entwurf ein Verwaltungsstreitverfahren nicht zu.

Einer Anregung der sozialdemokratischen Vertreter in der Kommission, daß die Willkür bei Erteilung der Erlaubnis ausgeschlossen werden müsse, trug ein nationalliberaler Antrag Rechnung; auch gegen die Befugnis das Verwaltungsstreitverfahren zuzulassen. Der Antrag fand Annahme. Die Vorlage will gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis durch die zuständige Behörde das Verwaltungsstreitverfahren zulassen, jedoch dem Rekurs keine aufschiebende Wirkung beilegen.

Unsere Genossen wiesen darauf hin, daß durch einen bei der Verwaltungsbehörde leicht vorkommenden Fehrgriß, der selbst in letzter Instanz wieder gut gemacht werde, doch die wirtschaftliche Existenz des betroffenen Führers vernichtet werden könnte. Sie verlangten deshalb Streichung der vorläufigen Wirkung eines auf Entziehung lautenden Bescheides. Zum mindesten muß e eventuell in zweiter Lesung für solche Fälle die Schadenersatzpflicht zugunsten des mit Unrecht drangallichten Führers eingeführt werden. Seitens der Regierung wurde betont, daß nicht die Disziplinbehörden, sondern in Preußen die Regierungspräsidenten die zur Entziehung der Fahrerlaubnis in erster Instanz zuständigen Behörden sein sollten und daß das vorläufige Inkrafttreten dieser Entziehung im öffentlichen Interesse z. B. in den Fällen liege, in denen Geisteskrankheit des Führers vorliegt. Mirzlich wurde dem entgegengestellt, daß z. B. in den Fällen der Geisteskrankheit eines Arztes oder des Inhabers einer Heil- oder Irrenanstalt doch auch eine vorläufige Vollstreckbarkeit des erinstanzlichen Bescheides nicht zulässig sei. Der Antrag wurde abgelehnt.

Ein Passus der Regierungsvorlage, der die Möglichkeit zulassen will, daß für die Zulassung der Führer von Kraftfahrzeugen der Militär- und der Postverwaltung hinter den allgemeinen Erfordernissen zurückbleibende Anordnungen getroffen werden könnten, wurde auf Antrag der sozialdemokratischen Vertreter gestrichen.

Eine längere Debatte rief der von den Sozialdemokraten gestellte Antrag hervor, der den Bundesrat verpflichten will:

- a) eine Regelung der Arbeitszeit der Führer in der Weise festzulegen, daß die Arbeitszeit der Führer täglich acht Stunden nicht überschreiten darf,
- b) eine ununterbrochene Ruhezeit der Führer von 36 Stunden für mindestens jede Woche vorzuschreiben,
- c) Vorschriften über Einrichtung geeigneter Heizbarer Aufenthalts- und Umkleieräume für das Fahrpersonal zu erlassen.

Die Antragsteller legen dar, daß eine derartige Regelung weit mehr als alle anderen Vorschriften Unglücksfällen vorbeugen würde. Ein Chauffeur, der die gespannteste Aufmerksamkeit anwenden müsse und dessen Nerven aufs äußerste angestrengt würden, dürfe nicht nur in seinem, sondern auch im Interesse der Sicherheit des Verkehrs nicht übermäßig lange tätig sein. Angemessene Pausen in der Arbeitszeit und eine ausreichende Ruhezeit müßte ihm gewährt werden. § 120c der Gewerbeordnung gestatte dem Bundesrat nur dann eine Maximalarbeitszeit vorzuschreiben, wenn die Gesundheit des Arbeiters sonst gefährdet würde. Die Erhebungen des statistischen Amtes über die Verhältnisse im Fuhrwerksbetriebe hätten ergeben, daß hier eine Lücke besteht, weil die Gefährdung der Sicherheit des Betriebes und Verkehrs nicht als Grund zur Einführung einer Maximalarbeitszeit zugelassen ist. Versuche, in der Gewerbeordnungsnovelle diese Lücke zu schließen, seien von den sozialdemokratischen Vertretern gemacht, aber unter anderem daran gescheitert, daß die Mehrheit der Kommission annahm, eine solche Befugnis des Bundesrats könne vielleicht für das Bergbauergewerbe in Betracht kommen, sei aber nicht in der Gewerbeordnung zu regeln. Es sei ja auch anzuerkennen, daß zu den Führern viele gehören, die in keinem Arbeitsverhältnis zum Besitzer des Kraftfahrzeuges stehen, oder deren Arbeitsverhältnis nicht in der Gewerbeordnung geregelt sei, wie z. B. die Privatchauffeure. Der Antrag wurde von der Regierung und aus der Mitte der Kommission zwar mit Sympathie begrüßt, aber gegen ihn geltend gemacht, daß die Regelung dieser Verhältnisse eher in die Gewerbeordnung gehöre. Es sei auch bedenklich, hier den Weg des Maximalarbeitsstages zu beschreiten und ihn allgemein auch auf nichtgewerbliche Verhältnisse zur Anwendung zu bringen. Der Antrag zu c) sei ja schon durch die Vorschriften des § 617 des Bürgerlichen Gesetzbuches verwirklicht.

Der Antrag wurde gegen die Stimmen der Antragsteller und der des Abg. Engelen (Zentrum) abgelehnt. Unsere Genossen kündigten an, daß sie für die zweite Lesung einen Antrag einbringen würden, der dem Bundesrat die Ermächtigung erteilt, im Interesse der Sicherheit des Verkehrs eine Maximalarbeitszeit, angemessene Pausen und Ruhezeiten vorzuschreiben.

Die ganze Arbeiterfreundlichkeit der bürgerlichen Parteien und der Regierung kam bei diesen Kommissionenberathungen wieder einmal mit aller wünschenswerten Deutlichkeit zum Ausdruck. Man ist bereit, den Autoführern eine ungeheure Haftpflicht, eine horrend Verantwortung aufzubürden, aber man ist nicht bereit, den Führern auch die Möglichkeit zu geben, diese Verantwortung übernehmen zu können. Man gestattet die Ausdehnung der Arbeitszeit bis

ins Unendliche und fragt den Teufel danach, ob ein übermüde, er oder vom Schlaf gepeinigter Fahrer nicht zum Schrecken der Verkehrsteilnehmer werden muß. „Ihr laßt den Namen schuldig werden, dann überlaßt ihr ihn der Weisheit“, sagte Goethe zu den Herrschenden und sein Wort trifft auch hier wieder den Nagel auf den Kopf. Von oben hilft man euch nicht, ihr Autoführer, also müßt ihr euch selber helfen vermittels eurer Organisation. Der Gesetzentwurf bedroht die Kollegen mit der Existenzvernichtung und da gilt es, sich durch eisernen Zusammenhalt zu wehren. Unsere einzige Wehr, unsere wirksamste Waffe, vor der die Ausbeuter noch Angst haben, die sie allein fürchten, ist die moderne Arbeiterorganisation.

**Unter dem Deckmantel der Wohltätigkeit.**

Ein eigentümliches Gefühl überkommt den aufgestärkten Arbeiter, wenn er sich einen Scharfmacher denkt, der seinen Arbeitern Wohlthaten erweisen will. Dem denkenden Arbeiter fällt es nie schwer, solchen „Wohlthaten der Arbeiter“ den Deckmantel herunterzureißen und ihn in seiner wahren Gestalt der Öffentlichkeit zu zeigen.

In der Berliner Mühlenstraße befindet sich eine Papierabfall-Engros-Handlung unter der Firma J. Schmel. Auch Herr Schmel, welcher gegen 400 Arbeiter und Arbeiterinnen beschäftigt, versucht es, den bei ihm Beschäftigten glaubhaft zu machen, daß er von lauter Wohlwollen für seine Arbeiter befeelt sei. Im Jahre 1905 schloß Herr Schmel mit unserem Verbandsrat und den in seinem Betriebe beschäftigten Arbeitern und Arbeiterinnen einen Tarifvertrag ab und versprach bei dieser Gelegenheit vor dem Berliner Gewerbegericht nach Ablauf dieses Tarifs eine weitere Lohnaufbesserung. Dieses Versprechen hat Herr Schmel nicht gehalten; denn die Arbeiterinnen müssen heute eben noch so wie bei Abschluß des Tarifs im Jahre 1905 für einen Wochenlohn von 9 Mark, welcher im Höchstfalle bis auf 12 Mark steigt, für den Herrn Wohlthäter Werte schaffen. Auch den Kutschern und Arbeitern geht es nicht besser; es sind Löhne für dieselben von 18—25 Mark vorgesehen. Ist es da bei den hohen Preisen für Lebensmittel möglich, eine Familie bei einem solchen Lohn unabhängig zu ernähren, kann eine Witwe z. B. sich und ihre Kinder mit 9 Mark wöchentlichen Verdienst genügend sättigen, kleiden, wie sie zahlen etc.? So steht ein Unternehmer aus, der vorgibt, für seine Arbeiter väterlich zu sorgen. Nur auf Drängen der Organisation war es möglich, im Betriebe einigermaßen genügende Waschvorrichtungen zu schaffen, welche aber augenblicklich gänzlich unzureichend sind. Die Lieferung von Sandbüchern war etwas ganz unbekanntes. Hier mußten die Arbeiterinnen schon sehen, wie sie sich aushalfen. Staubmäntel und Rappen, wie es sich in einem derartigen Betriebe, wo der Unternehmer väterlich sorgt, von selbst versteht, die auch in verschiedenen gleichartigen Betrieben vorhanden sind, kennt Herr Schmel nicht. Bei allem Wohlwollen für seine Arbeiterinnen ist es dem Herrn nicht möglich gewesen, an solche Schutzkleidung zu denken. Aborte sind für ungefähr 400 Personen nur sieben vorhanden, welche sich fast sämtlich in einem ungesunden Zustande befinden.

Gelegentlich einer Verhandlung mit Vertretern des Verbandes erklärte Herr Schmel: „Ich habe nicht das geringste gegen den Verband; ich sehe es auch gern, daß Vertrauenspersonen des Verbandes im Betriebe sind, um die Wünsche und Beschwerden der Beschäftigten mir vorzutragen.“ Auch diese ehrenwörtlich gegebene Erklärung hat Herr Schmel nicht gehalten. Denn im Zeitraum von etlichen Wochen sind sämtliche Vertrauenspersonen der Arbeiterinnen entlassen worden und zwar unter ganz fadenheimgigen Gründen, welche eine Maßregelung offensichtlich erscheinen lassen. So wurde z. B. eine Kollegin Vertrauensperson, welche mehrere Jahre dort beschäftigt war, deshalb entlassen, weil dieselbe gelacht hat, als Herr Schmel durch den Arbeitsaal ging; eine andere Kollegin Vertrauensperson, welche 10 Jahre im Betriebe tätig war, traf das gleiche Schicksal, weil sie ihre Mitarbeiterinnen mit Schlägen (!) bedroht haben soll, wenn sie nicht in den Verband gingen. Weder eine andere Kollegin mußte den Betrieb verlassen, weil sie der Meisterin Fräulein Lindner eine unpassende Antwort gegeben haben soll. Auch diese Kollegin war längere Zeit im Betriebe tätig. Sind dies nun Gründe für einen Arbeitgeber, welcher vorgibt, väterlich für seine Arbeiter zu sorgen und nichts gegen den Verband zu haben, um Arbeiterinnen, welche jahrelang gegen einen niedrigen Lohn für ihn Werte geschafft und zum Teil ihre Gesundheit gelassen haben, auf das Pfaster zu werfen?

So steht ein wohlthätiger Unternehmer aus. Um allen Widerwärtigkeiten mit dem Verbandsrat aus dem Wege zu gehen und im wahren Glanze der Wohltätigkeit zu erscheinen, hat Herr Schmel sich entschlossen, für die in seinem Betriebe Beschäftigten einen Unterstützungsverein zu gründen. Die Gründung des Vereins wurde eingeleitet mit einer Ansprache der Meisterin Fräulein Lindner an die Arbeiterinnen und Arbeiter im Betriebe. Dieses Fräulein Lindner, das Sprachrohr des Herrn Schmel, gab ihre Weisheit in folgenden Worten zum Besten: „Früher, als der Verband nicht im Betriebe war, haben wir viel ruhiger gelebt, wir haben unsere Landpartie mit Herrn Schmel gehabt, wir haben einig zusammen gearbeitet und Herr Schmel hat auch viel Gutes an uns getan. Jetzt, wo der Verband im Betriebe ist, ist fortwährend Stänkerei und Unzufriedenheit. Was haben Sie von dem Verband, gibt der Ihnen etwas, wenn Sie keine Arbeit haben? Herr Schmel ist es, der Ihnen Arbeit gibt und Herr Schmel will auch noch weiter

für Sie sorgen. Wir brauchen den Verband nicht, wir werden denselben aus dem Betriebe hinausgrauen, wir wollen wieder Ruhe haben. Das Geld für den Verband ist nutzlos fortgeworfen. Es soll deshalb ein Unterstützungsverein gegründet werden, wo jeder, der krank wird, eine Unterstützung erhält. Ferner sollen aus Mitteln des Vereins Gesundheitsbedarfsartikel als Reis, Kaffee, Zucker, Macao, Schokolade usw. angeschafft werden und können die Mitglieder des Vereins dieselben zu einem billigeren Preise als beim Kaufmann beziehen.“

Fräulein Lindner hat sich dann weiter den Beitritt zu diesem Unterstützungsverein durch Unterschrift von den im Betrieb Beschäftigten beglaubigen lassen und hierbei geäußert, daß alle diejenigen, welche dem Verein nicht beitreten würden, auch im Betriebe des Herrn Schmel nicht arbeiten könnten. Eine Kollegin, welche sich weigerte, ihre Unterschrift zu geben, ist mit Entlassung bedroht worden. Die betreffende Kollegin, Frau Koch, ist dann auch am Sonnabend entlassen worden, eine weitere Kollegin folgte aus demselben Grunde.

Eine derartige Handlung verstößt unzweifelhaft gegen die Bestimmungen des § 153 der Gewerbeordnung und ist strafbar.

Am demselben Abend hat dann im Beisein des Herrn Schmel im Betriebe eine Versammlung des Personalrats stattgefunden, in welcher weiter über die Gründung des Betriebsvereins verhandelt wurde. Hierbei wurde in Aussicht gestellt, daß Herr Schmel 1000 Mark als Gründungskapital für den Verein hergeben würde; ferner sollen 40 Mark, welche sich aus Strafgebern angesammelt hatten, hierzu verwendet werden. Das übrige Kapital soll durch Beiträge von dem Personal aufgebracht werden und zwar sollen die männlichen Mitglieder 30 Pf. und die weiblichen 10 Pf. pro Woche zahlen. Herr Schmel ist Millionär und da spielen 1000 Mark keine Rolle. Herr Schmel wird nun sagen, die 1000 Mark habe ich aus meinen Mitteln gegeben, ganz recht, aber wer hat denn dieses Geld erarbeitet und wer hat denn den Mehrwert der Arbeit eingesiedelt? Aus ganz kleinen Anfängen in den 90er Jahren hat es Herr Schmel verstanden, mit Hilfe seiner Arbeiter und Arbeiterinnen einen Riesenbetrieb zu gründen. Als die Organisation von der Gründung dieses gelben Vereins und auch der Handlungsweise des Fräulein Lindner erfuhr, richtete diese an Herrn Schmel folgendes Schreiben:

19. Januar 1909.  
Herrn Josef Schmel,  
Hier, Mühlenstraße.

Mit Gegenwärtigem gestattet sich die unterzeichnete Verwaltung des oben genannten Verbandes, sich in folgender Angelegenheit an Sie zu wenden.

Wie Ihnen erinnerlich sein dürfte, gaben Sie gelegentlich einer Unterredung mit einem unserer Vertreter, als es sich um die Entlassung einer Arbeiterin handelte, welche Mitglied und Vertrauensperson unseres Verbandes war, eine Erklärung dahingehend ab, daß Sie Ihren Arbeitern wegen ihrer Zugehörigkeit zum Verbandsrat niemals Hindernisse in den Weg legen würden. Auch würden Sie es nicht als richtig anerkennen können, wenn Arbeitgeber Arbeiter wegen der Ausübung des gesetzlich gewährleisteten Koalitionsrechts entlassen.

Uns sind in letzter Zeit verschiedene Vorkommnisse aus Ihrem Betriebe bekannt geworden, welche bei uns die Vermutung aufkommen lassen, daß das Gegenteil, was Sie unserem Vertreter erklärten, in Ihrem Betriebe der Fall ist. Von durchaus glaubwürdiger Seite wird uns berichtet, daß eine Meisterin in Ihrem Betriebe (Fräulein Lindner) sich in den letzten Tagen bemüht, die Arbeiter und Arbeiterinnen für die Gründung eines sogenannten Betriebsvereins zu gewinnen. Wer der Unterstützung der Meisterin nachkommen will, hat dies durch seine Unterschrift zu beglaubigen. Hierbei soll die Meisterin die Arbeiterinnen und Arbeiter an der Ausübung ihres Koalitionsrechts dadurch zu verhindern suchen, daß sie zunächst vom Beitritt zu unserem Verbandsrat abträt, indem sie erklärte, daß das Geld für den Verband nutzlos weggeworfen sei und daß alle diejenigen, welche dem neuen Verein nicht beitreten würden, aus dem Betriebe entlassen werden sollten.

Eine Arbeiterin, welche sich weigerte, ihre Unterschrift zu geben, berichtet uns, daß sie deshalb ebenfalls mit Entlassung bedroht worden sei. Die betreffende Frau Koch ist dann auch wirklich am Sonnabend entlassen worden. Während alle Angehörigen zu einer Versammlung eingeladen waren, wurde dieser Frau erklärt, daß sie entlassen sei und keinen Zutritt habe.

Offenbar verstößt eine derartige Handlung gegen die Bestimmungen des § 153 der Gewerbeordnung.

Es ist uns dann weiter berichtet, daß in der erwähnten Betriebsversammlung im Beisein des Herrn Schmel weiter über die Gründung eines Betriebsvereins verhandelt wurde und soll hierbei ebenfalls von der Meisterin gesagt worden sein, daß der Verband nutzlos sei und wer sich dem Betriebsverein nicht anschleße, könne auch nicht bei Herrn Schmel arbeiten. Herr Schmel soll sich auch in der Versammlung bereit erklärt haben, den Verein mit einer namhaften Geldsumme als Gründungskapital zu unterstützen.

Nach all dem hier angeführten glauben wir annehmen zu müssen, daß Sie mit dem Vorgehen Ihrer Beauftragten einverstanden sind und daher Ihre Versicherung unserem Verbandsrat gegenüber weitere Bedeutung nicht zugemessen werden kann.

Sollten wir jedoch in dieser Beziehung falsch unterrichtet worden sein, so bitten wir Sie, uns gefl. Rückäußerung Ihrerseits zukommen zu lassen.

Hochachtungsvoll

Verwaltung Berlin 2.

S. A.: Albert Heß, Bevollmächtigter. Herr Schmel versäumte auch nicht, dieses Schreiben zu beantworten und zwar folgendermaßen:

Berlin, 20. Januar 1909.

Titl. Deutscher Transportarbeiter-Verband Berlin SO. 16.

Auf Ihre werthe Zuschrift vom 19. d. M. erwidere ich Ihnen, daß die Angaben, welche in Ihrem Briefe gemacht werden, sämtlich erfinden sind. Wahr ist lediglich die Tatsache, daß eine Unterstützungskasse für die Arbeiter und Arbeiterinnen gegründet wird. Da dies aber eine interne Angelegenheit ist, so habe ich keine Veranlassung, mich weiter über diese Sache zu äußern.

Hochachtungsvoll

Josef Schmel.

Also mit ganzen zehn Zeilen ist die Sache für Herrn Schmel erledigt. Hat denn Herr Schmel gar nicht bedacht, daß ihm bei Beantwortung unseres Schreibens Gelegenheit geboten worden war, sein ehrenwürdig gegebenes Versprechen einzulösen? Auf die schweren Anschuldigungen gegen seine rechte Hand, das Fr. Lindner, geht Herr Schmel vorsichtigerweise nicht ein; die Gründung eines gelben Vereins, deren Tendenzen in letzter Zeit vor aller Öffentlichkeit an den Pranger gestellt wurden, hält Herr Schmel für eine interne Angelegenheit. Nun gut, für uns ist die Sache keine interne Angelegenheit.

Bedauerlicherweise haben eine Anzahl Kollegen und Kolleginnen durch die geschwätzten Worte des Herrn Schmel und des Fr. Lindner sich verblüffen lassen und haben ihre Unterschrift zum Beitritt zu diesem Verein gegeben. Die Kollegen und Kolleginnen werden ja noch am eigenen Leibe die Wohlthat des Herrn Schmel und seiner Helfershelfer verspüren, sie werden hoffentlich zu der Einsicht gelangen, daß die Verbesserung und Sicherung ihrer Lage nur durch eine moderne Organisation, den Deutschen Transportarbeiter-Verband, herbeigeführt werden kann.

Die Zeit ist nun ein für allemal vorbei, in der es Arbeiter gab, die sich dauernd von einem Unternehmer und seinen Werkzeugen über den Köpfen barbarieren lassen. Und schließlich folgt auf die wirtschaftliche Krise allemal eine flotte Konjunktur, die ja auch von den Arbeitern ausgenutzt werden wird, ebenso wie sich die Herren Unternehmer die flausche Geschäftszettel zu ihren Maßregeln ausuchen.

### Rings um Leipzig.

In der weiteren und näheren Umgebung der großen Seestadt Leipzig liegen eine ganze Anzahl kleiner Orte und Städtchen, die von der Ortsverwaltung Leipzig mit bemuttert werden. Es sind in diesen Orten Mitgliedschaften der Organisation vorhanden, die keine Verwaltungsstellen bilden, sondern als Einzelmitglieder der Verwaltungsstelle Leipzig angehören, durch diese werden auch alle geschäftlichen Angelegenheiten nach erfolgter Aussprache geregelt. Da sich nach den gemachten Erfahrungen rührige, tätige und die Geschäfte der Organisation leitende Berufskollegen in kleinen Orten schwer finden, und bei der Rücksichtslosigkeit der Unternehmer gegen unsere Organisation auch schwer halten können, so sind wir mit den in Betracht kommenden Kollegenchaften durch dieses System ganz gut gefahren. In fraglichen Orten waren es selbstverständlich die Leipziger Kollegen, welche den Gedanken der Organisation unter der Kollegenchaft verbreiteten, es wird und muß auch weiter Aufgabe der Ortsverwaltung Leipzig sein, diese Kollegen bei ihrer Tätigkeit für die Organisation tatkräftig zu unterstützen.

Einige Stunden nordöstlich von Leipzig liegt das Städtchen Laucha. Hier sind unsere Berufskollegen zu einem Teil bei Arbeitnehmern beschäftigt, welche das Abfahren der Steine aus den am Orte gelegenen Steinbrüchen nach den Wegen und Chaussees in und um Leipzig übernommen haben. Fröhlich und spät nieder ist hier die Lösung unserer Kollegen und schon der ganzen Spannung und Ausrichtung dieser Steinfuhrwerke steht man es an, daß es nur bei Anstrengung aller Kräfte der Rutscher und Pferde möglich ist, die Unternehmer zufrieden zu stellen. Die vor mehreren Jahren aufgebaute Organisation erweckte ganz berechtigte Hoffnungen, ging aber dadurch zu Grunde, daß sich die Kollegen selbst überlassen blieben. Erst im letzten Jahre ist es wieder gelungen, den Gedanken der Organisation in die Kreise dieser Kollegen zu tragen. Die Leitung der Agitation liegt in den Händen eines Kollegen, der von den Unternehmern nicht abhängt, dadurch ist die Möglichkeit gegeben, in Laucha eine Organisation zu schaffen, die zu Auf- und Frömmen der dortigen Kollegenchaft wirken kann.

Gehen wir einige Stunden weiter, so kommen wir nach dem an der Mulde gelegenen Städtchen Gienburg. Hier herrscht ein fröhlicher Geist unter unseren Berufskollegen, die sich aus Mühlenluischern, Bierfahrern, Botenfuhrwerkern sowie aus Rutschern von allen möglichen Last-, Speiditions- und Geschäftsfuhrwerkern und deren Hilfsarbeitern zusammensetzen. Sehr wenige dieser Kollegen sind bei ihrer Tätigkeit nur lediglich auf den Ort angewiesen. Denn Mehl, Bier, Schnaps, Kolonialwaren und wenn es das Petroleum ist, alle diese Waren müssen meistens in andere Orte transportiert werden, mithin ist die Landstraße das Arbeitsfeld der

Kollegen. Die Organisation macht hier gute Fortschritte; nur einige Auckkollegen, die wohl die Früchte der Lohnbewegung gern mitgenießen, versuchen, geblendet von Gummigkeit und Niedertucht, den organisierten Kollegen das Leben schwer zu machen. Wollten doch diese Leute einsehen, daß ihre moralische Qualifikation an die der organisierten Kollegen nicht heran kann und daß vor einem Verräter der Berufsinteressen weder ein Unternehmer noch irgend eine andere Person Achtung oder Respekt haben kann. Hoffen wir, daß die Pläne dieser Dunkelmänner an der Ueberzeugung und Standhaftigkeit unserer organisierten Kollegen zu Schanden werden.

In den Muldenumfassen aufwärts finden wir die Stadt Wurzen. Hier ist die Organisation für unseren Beruf erst im Entstehen begriffen. Niedrige Löhne, lange Arbeitszeit und obendrein noch schlechte Behandlung, das sind die Verhältnisse, unter denen die Kollegen zu leiden haben und welche dazu zwingen, eine gute Berufsorganisation sich zu schaffen. Die Agitationsversammlungen in diesem Orte waren gut besucht und ließen darauf schließen, daß die Tätigkeit der für die Organisation wirkenden Kollegen von dem besten Erfolg getränkt sein wird.

Immer weiter im Muldentale entlang, durch Felder und Wälder, zuletzt über Berge und Bäche, kommen wir in das Städtchen Grimma. Mühlen, Ziegeleien, Brauereien, gewerbliche Fuhrbetriebe, Bau- und Handelsgeschäfte sind die Arbeitsstätten unserer Kollegen. Genau wie Eilenburg und Wurzen, so liegt auch Grimma im Muldentale. Zum Bahnhof gelangt man erst nach der Ueberwindung eines ansehnlichen Berges. Hierbei ist es die Geschäftlichkeit der Geschäftsführer, die den Arbeitssperden bei den schweren Transporten zum Bahnhof behilflich zur Seite steht. Eine Besprechung mit den Kollegen dieses Ortes zeigte uns, daß hier noch recht rückständige Ansichten vorhanden sind. Trotz der erbärmlichsten Lohn- und Arbeitsverhältnisse glaubt der größte Teil dieser Kollegen mit der Organisation so lange warten zu müssen, bis ihnen dieselbe von den Unternehmern empfohlen wird. Ein Anfang zur Organisation ist auch hier vorhanden und muß es durch Aufklärung und Belehrung gelingen, unsere gute Sache vorwärts zu bringen.

In Diebertowitz ist ein guter Teil der Kollegenchaft schon organisiert, nur läßt der Versammlungsbesuch viel zu wünschen übrig, was hingegen von den Verbandsvergütungen nicht gesagt werden kann. Bei allen Veranstaltungen, welche von der Organisation getroffen werden, ist es Pflicht aller Verbandsmitglieder, vollständig zur Stelle zu sein. Ist auch, wie oben angeführt, das Organisationsverhältnis schon besser, so darf aber nicht außer Acht gelassen werden, daß ein Teil der organisierten Kollegen wohl in diesem Orte wohnen, ihre Arbeitsstätte meistens aber in Leipzig haben. Mithin ist auch hier noch ein gutes Stück Arbeit zu leisten. In der Umgebung von Liebertowitz liegen Thonwerke und Ziegeleien, in denen eine Anzahl Kollegen beschäftigt werden, die leider noch nicht organisiert sind. Hoffen wir, daß die Schaffensfreudigkeit der tätigen Kollegen am Orte hier Ueberwindung schafft.

Rötha ist ein sehr beliebter Ausflugsort für diejenigen Großstädter, die Moneten haben. Hier hat der Freiherr von Kriesen seine großartigen Obstplantagen mit Weinkeulereien und Weinschank. In diesem Orte arbeiten die Kollegen sehr vereinzelt, es sind hier nur Bergbetriebe, in denen sehr wenig Kollegen beschäftigt werden. Die hier bestehende Organisation auszubauen, soll unsere nächste Aufgabe sein.

In Zwenkau sind es die Kollegen in der Brauerei und in dem Konsumverein, welche den Stamm der Organisation bilden. Wohl sind auch noch in anderen Betrieben organisierte Kollegen zu finden, aber das Organisationsverhältnis dieser Kollegen ist nicht so, daß es aktionsfähig genannt werden könnte. Die Agitation, Aufklärung und Belehrung unter den noch fernstehenden Berufsangehörigen muß Aufgabe der im Konsum beschäftigten Kollegen sein, denn diese haben es lange genug am eigenen Leibe erfahren müssen, daß ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse nach den Verhältnissen derjenigen Betriebe gemessen werden, in welchen die Kollegen unorganisiert und infolgedessen die Lohn- und Arbeitsverhältnisse am schlechtesten sind.

Marktstädt, fast ein reines Arbeiterstädtchen, war schon mehrmals der Schauplatz von großen Arbeiterkämpfen. Auch unsere Organisation hat dort ihre Schlagfertigkeit ebenfalls schon beweisen müssen. Hier sind es speziell die Barone der Rauchwaren-Zurichtereien, die mit Hilfe der Polizei die Organisation der Arbeiter zu zerstückeln suchen. Diese Verhältnisse haben auch mit dazu beigetragen, die Entwicklung unserer Mitgliedschaft etwas zu hemmen. Nach dem letzten Versammlungsbesuch zu urteilen, herrscht unter den Kollegen ein vorwärtstreibender Geist, sodaß es auch hier gelingen wird, daß der Organisationsgedanke in Zukunft festere Wurzel faßt.

Wie eine Schüssel mit roten Krebsen und grüner Petersilie umlegt, liegt Schleißwitz direkt am Walde und man sollte meinen, daß in diesem idyllischen Orte alles beim Besten wäre. Die Organisation unserer Kollegen ist hier aber etwas zurückgegangen, was daraus zurückzuführen ist, daß außer dem Kollegen, der das Einlassieren besorgt, keine weitere Kraft zur Agitation zur Verfügung steht. Aufgabe der Ortsverwaltung Leipzig muß es sein, hier Hilfe zu schaffen und den mit Arbeit überlasteten Kollegen hilfsreich zur Seite zu stehen.

Croßitz ist berühmt durch seine Brauerei. Aber noch berühmter könnte es werden durch die Rutscher, die in dieser Brauerei beschäftigt sind. Eine unermesslich lange Arbeitszeit, die noch obenrein mit

dem Fluche eines Prozentlohnsystems verbunden ist, raubt diesen Kollegen jedes Familienleben. Es heißt aber Gulen nach Athen tragen, diese Kollegen von der Schädlichkeit ihres Arbeitsverhältnisses und von der Nützlichkeit der Organisation überzeugen zu wollen. Eine Wohlthat für die gesamte Kulturmenschenheit ist es, daß die Nachfrage nach Croßitzer Bier in den Kreisen der Leipziger Arbeiterchaft nicht so groß ist, diesem Umstand ist es wohl auch zu verdanken, daß die Zahl der zwischen Croßitz und Leipzig verkehrenden Bierwagen eine immer geringere wird.

### Fahr- und Fachschulen.

Leipzig. Unsere Geschäftsführer hielten am 24. Januar eine Versammlung ab, in der Herr Schöppenthau, der Fahrlehrer der hiesigen Fahr- und Fachschule, über das Pferd, seinen Bau und seine Beschaffenheit sprach. Vor Eintritt in die Tagesordnung führte der Vorsitzende aus: Schon bei der Gründung der hiesigen Fahr- und Fachschule, deren Leitung in den Händen der Vereinigung Leipziger Fuhrwerks- und Pferdebesitzer liegt und die der Stadt Leipzig mit einer jährlichen Subvention von 1500 Mk. unterstützt, wären in den Preisen der Geschäftsführer Zweifel darüber aufgestiegen, ob die Unternehmer die vollständige Uebernahme dieses Instituts nicht mißbrauchen würden. Es sei nun festgestellt, daß der Rat der Stadt Leipzig beim Streit der Geschäftsführer bei der S. D. G. U.-G. Personal, welches Unterricht in der Fahrschule erhalten habe, als Streikbrecher im genannten Institut abkommandierte und alle Personen, die sich weigerten, diese Arbeit zu verrichten, wurden unbarmherzig entlassen. Auch die Befürchtungen der Kollegen, daß die Unternehmer durch die Fahrschule nur lediglich den Zweck verfolgten, immerfort junge und billige Geschäftsführer zur Verfügung zu haben, könnte oberflächlich betrachtet, nicht ohne weiteres von der Hand gewiesen werden. Daß die Sicherheit des Verkehrs durch die in der Fahrschule ausgebildeten Geschäftsführer gehoben würde, werde von den Kollegen ebenfalls sehr stark bezweifelt und angeführt, daß die bestehende Verkehrsunsicherheit vielmehr auf den fortwährenden Wechsel der Geschäftsführer zurückzuführen sei, der wieder seine Ursache in der unregelmäßigen Arbeitszeit und den schlechten Löhnen des ganzen Berufes habe. Alle diese Fragen schallen heute aus und müssen in einer späteren Zusammenkunft erledigt werden. Schon seit Jahren habe die Verbandsleitung den Kollegen fachmännische Vorträge bieten wollen, es habe aber immer die geeignete Kraft dazu gefehlt. Jetzt sei es gelungen, den Fahrlehrer Herrn Schöppenthau für drei Vorträge zu gewinnen. Es sollen in diesen Vorträgen alle, den Geschäftsführer, seinen Beruf, sowie seine Arbeitsmittel betreffenden Fragen behandelt und besprochen werden. Bei Veranstaltung dieser Vorträge ließ sich die Ortsverwaltung von dem Gesichtspunkt leiten, daß es für die Kollegen Geschäftsführer nur nützlich sein kann, die in diesen Vorträgen enthaltene Materie fachmännisch beleuchtet kennen zu lernen und dann gemeinsam zu diskutieren. Wissen ist Macht und Macht ist Wissen, muß auch in dieser Beziehung unsere Parole sein. Von dem Gehörten geben wir in Kürze nachstehendes wieder.

Am Eingang seines Vortrages betonte Herr Schöppenthau, daß seine heutigen Ausführungen dazu dienen sollten, die Kollegen über den Bau und die Beschaffenheit des Pferdes allgemein aufzuklären.

Das Pferd sei ein Einfluß, seine eigentliche Heimat sei Mittelasien, wo es wild lebend noch angetroffen werde. Nach Annahme verschiedener Gelehrten soll es in Amerika vor dessen Entdeckung auch Pferde gegeben haben, die jedoch ausgestorben seien, denn Columbus fand bei der Entdeckung dieses Erdteiles keine Pferde vor. Das Klima übt auf die Körperentwicklung des Pferdes seine Wirkung aus; in der heißen Zone hat das Pferd seine dünne, in der kalten dichte, lange Behaarung. In feuchtwarmen Gegenden gedeiht das Pferd nicht. Die Vorfahren des Pferdes waren eigentlich Weidhüter, sie hatten fünf Zehen. Durch die enorme Umwälzung, die unsere Erdoberfläche in vielen vielen Jahrtausenden durchgemacht hat, ist auch das Pferd in seiner Gestalt verändert worden, so daß wir es nur in seiner jetzigen Bauart kennen. Zu allen Zeiten hat sich der Mensch das Pferd dienstbar gemacht, da es durch seine Kraft und Schnelligkeit von großem Nutzen ist. Durch angelegte Zucht wurde das Pferd bedeutend veredelt, und es gibt heute mehr als 40 Pferderassen. Man unterscheidet jetzt eigentlich nur zwei Arten von Zucht, Warmblut und Kaltblut; erstere dient der Erzeugung von Reit- und Ausschpferd, letztere der des Lastpferdes. Trotzdem Deutschland selbst bedeutende Zuchtgebiete besitzt, werden doch noch jährlich 60 000 bis 70 000 Pferde eingeführt, wovon einen großen Teil Rußland liefert. Den Hauptaufschwung als Reithier brachten die Wölferwanderung, die Erfindung des Schießpulvers und die Einführung des Kutschwagens im 16. Jahrhundert mit sich. Das Durchschnittsalter des Pferdes beträgt 15 Jahre, seine Tragzeit 11 Monate. Durch zerlegbare Tafeln erklärte und schilderte der Herr Redner den Bau des Pferdes. Für jeden Reiter ist es von großer Bedeutung, wenn er über den Bau des Pferdes unterrichtet ist. Er kann z. B. bei einem Unfall desselben dem Tierarzt die nach seiner Auffassung verletzten Körperteile benennen und beschreiben, und dadurch die Untersuchung erleichtern und beschleunigen. Der Herr Redner kam zuerst auf das Neuhäuser Pferd zu sprechen und betonte, daß man das Pferd in drei Teile zerlegt und zwar Vorhand, Mittelhand und Hinterhand. Die Höhe des Pferdes mißt man vom Vorderfuß bis zum Widerrist. Sodann kam er auf das Knochengerüst zu sprechen; er zeigte an den Abbildungen, wie geschaffen das Maul des Pferdes zum Einlegen des Gebisses sei, da ein Teil

des ersteren ohne Zähne ist, das Gebiß also auf Zunge und Unterkiefer zu liegen kommt. Unerwähnt darf hier die Leipziger Verkehrsordnung nicht bleiben, die direkt gegen die Regeln der Pferdebeziehung verstößt, indem dieselbe auch Mastentien als Ersatz von Gebissen zuläßt. Der Zapfenwirbel am Hals ermöglicht dem Pferde das Drehen des Kopfes nach seitwärts, wohingegen die anderen Halswirbel nur die Bewegung des Kopfes nach oben und unten gestatten.

Bedenkt man auf das zu legen, daß das Krummet direkt auf das Schulterblatt zu liegen kommt, da ein nicht richtig sitzendes Krummet dem Tiere Druckstellen und somit Schmerzen verursacht. Nachdem der Herr Referent die Rippenbildung erläutert und nochmals darauf hingewiesen hat, welche einen wunderbaren, komplizierten Bau das Pferd besitzt, kam er auf die Zahnbildung zu sprechen. Das Pferd hat 12 Backen- und 12 Schneidezähne, Hengst und Wallach auch noch 4 Falenzähne. Da der größte Nutzwert des Pferdes im Durchschnitt mit dem 5. Jahre beginnt und mit dem 12. Jahre endet, ist es von großer Bedeutung für den Käufer, an den Zähnen das Alter des Pferdes feststellen zu können. Die Muskulatur bei dem Pferde erstreckt sich über den ganzen Körper; nur vom vorderen Kniegelenk und vom Sprunggelenk abwärts sind keine Muskeln von Bedeutung mehr vorhanden. Die starken Muskeln an Hals, Vorder- und Hintersehenkel ermöglichen dem Pferd die Entwicklung einer großen Kraft. Hauptaugenmerk ist auf das Füttern zu richten. Es solle kein Pferdebesitzer veräumen, vor dem Verabreichen des Futters erst zu tränken, da sonst das Futter durch nachfolgendes Tränken zum großen Teil unverdaut aus dem Magen in die Gedärme fortgeschwemmt wird. Eigentümlich ist es, daß das Pferd keine Galle besitzt, diese Funktion verrichtet hier die Leber. Zwei Hauptkrankheiten sind bei dem Pferde zu beachten; es sind dieses Kolik und Lahmheit. Hauptsächlich die erste Krankheit ist es, welche den Pferdebesitzer empfindlich schädigt und manchen Mäher schlaflose Nächte bereitet. Es gibt viele Arten von Kolik; die Hauptarten aber sind: Wind-, Erkältungs- und Verstopfungskolik. Den Anfang dieser Krankheit merkt man am ersten an der Unlust zum Fressen und am Festhalten der Darmgeräusche, die man beim gesunden Pferde an der Bauchwandung hört. Bei einem gesunden Pferde muß man 8 bis 12 Atemzüge und 35 bis 40 Pulsschläge in der Minute wahrnehmen.

Heilen kann man das Tier von der Kolik in vielen Fällen noch, wenn man sofort den Tierarzt holt und sich nicht mit Zinkuren, Hausmitteln und dergleichen etnützt, da bei längerer Dauer der Erkrankung Darmverengung eintreten kann, durch welche das Tier fast immer eingehen muß. Wir können nicht mehr zur Blutzirkulation im Pferdekörper und ist hier folgendes zu erwähnen. Derselbe geht ebenfalls wie beim Menschen von Herzen aus und zwar unterscheiden wir einen großen und einen kleinen Blutkreislauf. Das Herz hat eine dauernde Bewegung von links nach rechts um seine Längsachse und diese erzeugt den Pulsschlag. Die vom Herzen ausgehenden Adern nennt man Arterien oder Pulsadern und die zurückführenden Hohladern oder Venen. Dem durch die Lunge gehenden Blut wird durch die Einatmung Sauerstoff zugefügt und durch die Ausatmung Stickstoff entzogen.

Der Herr Referent schloß hier seine vorläufigen Ausführungen. Neicher Beifall lohnte denselben für seine Mühe, zeigte aber auch, daß die Kollegen mit Interesse den Ausführungen gefolgt waren.

An der nun anschließenden Diskussion beteiligten sich die Kollegen Kalbitz, Meyer und Hoffmann, welche einige Fragen stellten; diese wurden von Herrn Schöpenhain in bereitwilliger Weise beantwortet.

Der Vorsitzende ersuchte die anwesenden Kollegen noch dafür Sorge zu tragen, daß die Kollegen, welche mit ihrem Geschirr zur Fahrschule kommen, dasselbe auch in Ordnung haben.

Ferner erläuterte er den Fall mit der Zirkusdirektion Sarrazant, welcher zwei Kollegen auf das Straßenpflaster geworfen hat.

Nachdem noch auf die beiden nächsten Vorträge aufmerksam gemacht wurde, erfolgte Schluß der Versammlung.

**Aus unserem Beruf.**

**Automobilführer.**

Gegen den Genuß geistiger Getränke durch Chauffeurs hat sich der Berliner Polizeipräsident in einem Schreiben an den Verein gegen den Mißbrauch geistiger Getränke ausgesprochen. In diesem Schreiben heißt es:

Auf das gefällige Schreiben vom 23. Dezember v. J. erwidere ich ergebenst, daß meine Erfahrungen die von dem Verein zum Ausdruck gebrachte Ansicht völlig bestätigen, daß die unirendliche Stimmung der Bevölkerung gegen den Automobilsimus in erster Linie auf die große Zahl der Automobilmisfälle zurückzuführen ist, und daß diese letzteren sehr häufig auf das Schuldkonto des Mißbrauchs geistiger Getränke zu setzen sind. Ich vermag daher die Bestrebungen des Vereins nur mit Freuden zu begrüßen, in die Kreise der Automobileigentümer und Chauffeurs die Erkenntnis zu tragen, daß schon verhältnismäßig kleine Dosen geistiger Getränke während der Dienstzeit genossen, die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Fahrers ungünstig beeinflussen.

Im Hinblick aber auf den Umstand, daß von dem sicheren Auge und der sicheren Hand des Kraftwagenführers häufig Leben und Gesundheit nicht nur seiner Fahrgäste, sondern auch des auf der Straße verkehrenden Publikums abhängig ist, muß von ihm verlangt werden, daß er während der ganzen Dauer der Fahrt im ungeschmälerten Besitze aller seiner ge-

stigen und körperlichen Fähigkeiten ist, um eine plötzliche entstehende Lage mit rascher Geistesgegenwart ergreifen und das allein Zweckdienliche tun zu können.

Wenn die königliche Eisenbahnverwaltung glaubt, im Interesse der öffentlichen Sicherheit, an ihre Lokomotivführer die Anforderung der völligen Enthaltung vom Alkohol während des Dienstes und der Dienstbereitschaft stellen zu müssen, so kann ich nur betonen, daß die Aufgabe eines Chauffeurs an seine Geistesgegenwart, Entschlossenheit und Umsicht dieselben Anforderungen stellt, wie an einen Lokomotivführer.

Ich erkläre mich daher sehr gern bereit, dieser meiner Auffassung amtlichen Ausdruck zu geben, und dabei auf die dankenswerten Berücksichtigungen des Vereins hinzuweisen.

Sollte der Verein darauf Wert legen, daß den Wagenführern bei Erteilung des polizeilichen Erlaubnisheines entsprechende Schriften gegen den Mißbrauch geistiger Getränke kostenlos zur Verfügung gestellt werden, so gebe ich anheim, meinem Verkehrskommissariat solche Schriften zugehen zu lassen.

Weiter richtet der Polizeipräsident an die Eigentümer von Kraftwagen die Bitte, im eigenen Interesse tunlichst den Wagenführern den Genuß geistiger Getränke während der Fahrt und vorher zu untersagen. — Der „Vorwärts“ bemerkt dazu:

„Wir glauben, daß die Wagenführer der Ansicht des Polizeipräsidenten, daß eine große Zahl von Automobilmisfällen auf das Schuldkonto des Mißbrauchs geistiger Getränke zu setzen seien, entschieden widerprechen werden.“

Das Schreiben des Vereins gegen Mißbrauch geistiger Getränke, scheint dem Herrn Polizeipräsidenten von Berlin gerade recht gekommen zu sein, um dadurch endlich einmal seine amtliche Auffassung über die Entstehung von Unfällen durch Automobile Ausdruck verleihen zu können. Der Herr Präsident stellt die Sache gerade so hin, als ob die Chauffeurs zum größten Teil Trunkenbolde wären, demgegenüber müßten wir unsere Kollegen ernstlich in Schutz nehmen. Was der obengenannte Verein erreichen will, wird in unserer Organisation schon längst gepflegt, und wenn der Herr Polizeipräsident die Geschichte des Berliner Verkehrslebens kennt dann wird er, wenn er konsequent sein will, ebenfalls amtlich zum Ausdruck bringen müssen, daß der Deutsche Transportarbeiter-Verband diesbezüglich in der Erziehung aller Wagenlenker bahnbrechend gearbeitet hat. Es wird nicht unterlassen, in den Versammlungen und im Fachorgan auf die Schädlichkeit des Alkohols hinzuweisen. Mit Kräftigen, wie es der Herr Polizeipräsident vorzieht, wird hier nichts zu erreichen sein, sondern es heißt hier, das Uebel an der rechten Stelle anfassen, worauf wir schon so oft hingewiesen.

Herankommen mit Fahr- und Fachschulern unter patriotischer Leitung für alle Wagenlenker, heraus mit Verkehrsverordnungen für das Publikum. Diese schon lange gehegten Wünsche aller Verkehrsarbeiter zu erfüllen, scheint dem Herrn Polizeipräsidenten recht schwer zu sein. Es hieße der Dessenlichkeit Sand in die Augen streuen, wollte man die wahren Ursachen der Automobilmisfälle auf solche Art zu verschleiern suchen.

Hamburg. Zum ersten Male tagte hier eine öffentliche Versammlung der Kraftwagenführer aller Art am Dienstagabend im „Hollsteinischen Hause“, Kohlhöfen. Die „Autolenter“ waren in ansehnlicher Zahl erschienen. Die dem Ausschuß der Bürgerschaft zur Beratung der Anträge Popert, Ernst Müller, Ruwolt auf Abänderung der Straßenordnung angehörnden Bürgerschaftsmitglieder waren brieflich eingeladen worden; erschienen waren die Herren Ruwolt (R.), Ernst Müller (E.) und Henzemann (H.), entschuldigt hatten sich wegen Behinderung Dr. Popert (P.) und Hoffmann (H.).

Ueber das angegebene Thema sprach ein Berliner Kollege. Vorher wies der Vorsitzende auf die in der Bürgerschaft gepflogenen Verhandlungen und den dem Reichstage vorliegenden Gesetzentwurf sowie auf den im Auftrage der Kraftwagenführerkonferenz vom Vorstande des Transportarbeiter-Verbandes zu dieser Vorlage eingereichte Petition hin, welche er verlas. Es wird hierin betont, daß eine augenblickliche Mißstimmung nicht als Grundlage für gesetzgeberische Maßnahmen dienen dürfe. In der Hauptsache handele es sich um den Konkurrenzkampf des rückständigen Pferdebesitzbetriebs gegen ein modernes Verkehrsmittel, an das sich in wenigen Jahren das Publikum nach anfänglich heftiger Abneigung gewöhnen werde, wie einst an Dampfschiff, Eisenbahn und Fahrrad. Notwendig sei dagegen die Schaffung eines einheitlichen, durch gesunde, verständige Vorschriften den Bedürfnissen der Allgemeinheit und des Verkehrs Rechnung tragenden Reichs-Verkehrsgesetzes und eine gesetzliche Regelung der heute unbegrenzten Arbeitszeit der Kraftwagenführer. Letztere sei vor allem schuld an den relativ seltenen Automobilmisfällen. Weiter sei eine gute fachliche Ausbildung der Chauffeurs und Befähigung der geradezu gemeinlichlichen Chauffeurschulen durch staatliche oder kommunale Fahrschulen notwendig; daneben eine gründliche technische Prüfung der Fahrzeuge auf ihre Brauchbarkeit und Sicherheit. Fahrscheineziehung dürfe nur auf Grund gerichtlichen Erkenntnisses erfolgen. Der Referent schilderte sodann eingehend die Entwicklung des großstädtischen Fuhrwerksverkehrs in den letzten hundert Jahren. Als einst die ersten Droschken auf den Straßen erschienen, habe auch alles um polizeilichen Schutz geschrieben gegen die gefährlichen Bestien. Genau so gehe es heute mit dem Fahrzeuge, welches die hochentwickelte Maschinenteknik hervorbringe. Durch Vorschriften von teilweise geradezu ungläublicher Mäßigkeit, über die die nächste Generation schon mitleidig lächeln werde, hemme man die gesunde Entwicklung des Verkehrs. Dieser trage auch die

Regierung in keiner Weise Rechnung. Das Automobil werde immer unerbittlicher und erobere sich mehr und mehr die Straße; es bringe in seiner wachsenden Benutzung die Bedürfnisse unserer rascher kulturellen Entwicklung zum Ausdruck. Umso verwunderlicher sei die hochgradige Einseitigkeit des Gesetzgebungsorgans, dessen Urheber an dieser Entwicklung der Dinge mit verbundenen Augen vorüberzugehen schienen. Leider leiste auf diesem Gebiete auch die Presse fast ausnahmslos das Unglaublichste und finde Widerhall in den Parlamenten. Es herrsche eine durch die Tatsachen nicht im mindesten begründete, konervative Mißstimmung gegen die Kraftfahrzeuge, die von den Interessenten in Fuhrwerksbeständen künstlich rückwärts geschleift werde. Der Gesetzentwurf entbehre jeder Grundlage und werde völlig wirkungslos bleiben. Durch Androhung hoher Strafen könnte man vielleicht die Chauffeurs zur Vorsicht erziehen, aber nicht das Publikum, das sich auf der Straße nicht zweckmäßig zu bewegen wisse, was eine Hauptursache der meisten Unfälle sei. Für die seit Jahren erhobene Forderung der Chauffeurs auf Schaffung von Fahrschulen und Abschaffung der ausdauernden Privatschulen habe man nur taube Ohren gehabt, ebenso für alle anderen wohlerwogenen Wünsche und Vorschläge der Praktiker, dagegen habe man unverständliche und unverständliche Verfügungen in Masse erlassen, deren Durchführung für die sachlich völlig ungenügenden und unangelernten Straßenpolizeibeamten einfach ein Unding sei. Zugabe sei, daß Mißstände vorkämen — aber das dürfe doch nicht Ausnahmegeheiß für einen ganzen Beruf oder eine ganze Industrie rechtfertigen. Die Arbeiter der Automobilfabriken hätten mit Recht hiergegen einmütig Protest erhoben, weil es den Fortschritt hemme und die Industrie zum Teil vernichte. Für das mittlere Gewerbe werde das Automobil künftig unerschwinglich sein, nur das Großkapital könne es sich noch leisten. Die Existenz des Chauffeurs schwebt einfach in der Luft, könne jeden Augenblick zerstört werden. In Amerika, England, Irland, Frankreich usw., wo zum Teil weit mehr Automobile in Verwendung seien, als bei uns, denke kein Mensch an solche Gesetzgebung, die besonders bedenklich sei angesichts der ständig hin und her schwankenden Rechtsprechung. Die Erziehung und Entziehung der Konzession werde ganz willkürlich von der Polizei gehandhabt; von einem grundsätzlichen, bestimmten Verfahren sei da nicht die Rede. Und das solle jetzt gesetzlich dauernd festgelegt werden; das Protokoll des Schutzmannes sei allmächtig, entscheidend. Es sei eine ganz falsche Auffassung, zu glauben, durch Strafen, und seien sie auch noch so exorbitant, wie sie das Gesetz vorsehe, irgend etwas ausgerichtet zu können. Die Kraftwagenführer hätten alle Ursache, Front zu machen gegen den Entwurf und sich ihrer Organisation anzuschließen, insbesondere auch die Hamburger, die unter einer sehr rückständigen Verordnung zu leiden hätten. Die Vorschrift der 15 Kilometer-Geschwindigkeit — weniger, als das erste beste Equipagenpferd laufe — sei so undurchführbar, daß die ganze Bürgerschaft verdrückt würde, wolle man sie wirklich durchführen. Genau dasselbe gelte von allen anderen Bestimmungen der Polizeiverordnungen, die offenbar von absolut unklugem, der Sache gar nicht gewachsenen Leuten herrühre. Statt das Pferd beim Schwanz anzuzaumen, sollte man lieber die Chauffeurs in Fahrschulen ausbilden und die Fahrzeuge von Fachleuten kontrollieren lassen.

Herr Ernst Müller (M. d. B.) gab der Meinung Ausdruck, daß die Hamburger Bevölkerung den Automobilen noch recht feindselig gegenüberstehe. Es sei zu treffend, daß manche Schwierigkeit durch die Ausfuhr verursacht werde. Eine Fahrschule sei zu empfehlen. Es werde sich bei allseitigem Entgegenkommen wohl ein besserer Zustand schaffen lassen. Er hoffe, daß der Ausschuß der Bürgerschaft brauchbare Arbeit liefern werde.

Herr Ruwolt (M. d. B.) teilte mit, daß die kritisierte Verordnung sich mit den vom Bundesrat herausgegebenen Normativbestimmungen decke.

Kollege Rettig empfahl der Hamburger Bürgerschaft, einmal den übrigen Deutschland mit einer recht verständigen Polizeiverordnung voranzugehen, die auch den Unverstand des Publikums gebührend berücksichtige. (Sehr richtig!) Dieses sei oft ungeheuer anmaßend und rücksichtslos gegen die Automobile. Neben empfahl nochmals die Fahrschulen, die bei richtigem Zusammengehen die schönsten Erfolge zeitigen würden.

Herr Ruwolt (M. d. B.) erklärte, die Hamburger Behörde habe zur Prüfung der Chauffeurs einen technischen Beamten angestellt, so daß wegen der Ausstellung der Fahrscheine keine Bedenken entständen.

Nachstehende Resolution wurde mit einem, die Bestimmung scharfer Rechtsfahrens fordernden Zusatz einstimmig angenommen:

„Die am 19. Januar 1909 im Hotel „Hollsteinisches Haus“ tagende Versammlung der Hamburger Kraftwagenführer ist von der Ueberzeugung durchdrungen, daß eine bessere Regelung des Verkehrs im Interesse der Allgemeinheit erfolgen muß. Derselbe kann jedoch nicht allein dadurch herbeigeführt werden, daß man den Automobilmfahrern viele Strafvorschriften mit möglichst hohen Geldstrafen auferlegt, sondern die Regelung würde eine bessere werden, wenn alle beteiligten Fuhrwerke und Personen, nicht zuletzt das Publikum, durch vermehrte Aufmerksamkeit und Beobachtung den diesbezüglichen, den Straßenverkehr regelnden Vorschriften nachkommen würden. Es kommt aber noch in Betracht, daß die Lenker der verschiedenen Fuhrwerke durch übermäßig lange Arbeitszeit ermüdet und abgepannt und somit nicht mehr in der Lage sind, die nötige Aufmerksamkeit dem Verkehr zu widmen. Weitere, die Verkehrssicherheit sehr beeinträchtigende Ursachen sind die sogenannten „privaten Fahrschulen“. Eine sachgemäße Ausbildung

der Automobilfahrer kann in diesen Instituten nie und nimmer erfolgen, da es den Inhabern dieser privaten „Fahrer“ doch in erster Linie um die Erlangung recht vieler und möglichst hoher Lehrgelder zu tun ist. Die Versammelten fordern daher: Als erste Voraussetzung für die Verantwortlichmachung der Verkehrsarbeiter in ihrer Berufstätigkeit: Eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit auf ein Maximum von 8 Stunden täglich und eine gänzlich freie Ruhezeit von 36 Stunden alle 8 Tage. Schaffung einer städtischen Fahr- und Fachschule unter paritätischer Leitung. Zulassung nur solcher Fahrer resp. Auscher, die den Nachweis führen können, daß sie die Prüfung in dieser Fahrerschule erfolgreich bestanden haben. Die Entziehung der Fahrscheine darf nur durch Gerichtsbefehl erfolgen. Gesetzliche Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit für die Automobile von 30 Kilometer pro Stunde. Behördliche Anordnung, daß an jedem Automobil ein zuverlässiger funktionierender, für den Fahrer stets kontrollierbarer Geschwindigkeitsmesser anzubringen ist. Unbedingte Ausschaltung aller technisch nicht auf der Höhe vollkommener Betriebssicherheit stehenden Automobile aus dem öffentlichen Verkehr. Die Versammelten fordern weiter die Einsetzung von Verkehrsinspektoren analog der Einrichtung der Gewerbeinspektion. Diesen Organen sind Assistenten aus den Kreisen der Arbeitnehmer des Berufs als Hilfskräfte beizugeben. Außerdem wird die obligatorische Anbringung von zwei Gleitschuhreifen an jedem Automobil gefordert, und ebenso erklären die Versammelten die Errichtung von Verkehrskommandos an den verkehrsreichsten Stellen nach Berliner System als unumgänglich nötig im Interesse einer gesunden Regelung des Straßenverkehrs. Die Versammelten erwarten von einem hohen Senat und Bürgererschaft, daß diese Wünsche der im Beruf tätigen Automobilfahrer berücksichtigt und dadurch wirklich die Verkehrssicherheit geschaffen wird, die bei dem gegenwärtigen Stand der Technik und Verkehrsentwicklung geschaffen werden kann.

**Bierfahrer.**

Leipzig. Die Fach- und Flaschenbierarbeiter hielten kürzlich ihre Sektionsversammlung ab. Der Parteisekretär, Genosse Karl Rhyfel, hielt einen Vortrag über: „Aus der Vorgeschichte des Sozialismus“. Mit großer Aufmerksamkeit folgten die Anwesenden den lehrreichen Ausführungen und zollten dem Referenten am Schluß reichen Beifall. Aus dem Geschäftsbericht der Sektionsleitung ging hervor, daß sich im ersten Quartal eine Lohnbewegung in den Brauereien und Bierneidern abgepielt hat, die mit dem Abschluß eines neuen Vertrages endete. Die Einführung des neuen Vertrages ist nicht so glatt vor sich gegangen; fast in allen Betrieben fanden hierbei Differenzen statt, die durch das Eingreifen der Verbandsleitung geschlichtet wurden. Im Berichtsjahre wurden 28 Versammlungen und 191 Betriebsbesprechungen abgehalten, in 53 Fällen mußten persönliche Verhandlungen mit den Unternehmern geführt werden. Schriftliche, die diese Sektion betrafen, gingen 93 ein und 84 kamen zum Versand. Kollege Kalbitz führte aus, daß der Brauereiverband bis heute die versprochenen Verhandlungen über den Arbeitsnachweis noch nicht aufgenommen habe. In die Sektionsleitung wurden die Kollegen Fröhlich, Fischer, Vertelmann und Naumann wiedergewählt, an Stelle des ausscheidenden Kollegen Kalbitz, der eines anderen Amtes wegen die Wiederwahl ablehnte, wurde der Kollege Steude gewählt. Den Bericht vom Schiedsgericht erstattete der Kollege Sängerklaub. Dieser Bericht ist schon in der Volkszeitung und im „Courier“ veröffentlicht worden.

Ludwigschafen. Eine gut besuchte Bierarbeiter-Versammlung beschäftigte sich mit den Arbeits- und Lohnverhältnissen in den hiesigen Brauereien. Da der alte Tarif in diesem Jahre abläuft, so nahm man Stellung zu einem neuen Tarifentwurf, welcher als Grundlage für unsere Forderungen bei der allgemeinen Tarifberatung Mannheim-Ludwigschafen zur Geltung gelangen soll. Da in der Aktienbrauerei in letzter Zeit wieder unter den Kollegen Zwistigkeiten ausgebrochen sind, so hat man in der Versammlung auch eine Kommission gewählt, welcher die Schlichtung der Differenzen aufgetragen ist. Diese Kommission tagte am 27. Januar, wo es jedoch die Anklage Apffelbach und Kern vorgezogen haben, nicht zu erscheinen. Diese beiden glauben die Herren in der Aktienbrauerei spielen zu dürfen insofern, daß sie ihren Nebenkollegen alle möglichen Beleidigungen an den Kopf werfen und wenn dann sie etwas unsanft angegriffen werden, dann schreiben sie, sie wollen aus dem Verband austreten und spielen die gekränkte Leberwurst. Der Kollege Apffelbach ist sogar aus Bosheit zu den Christlichen übergeschwenkt, trotzdem seine Handlungen von allem andern nur in keiner christlichen Weise beurteilt werden können. Wir eruchen die Kollegen in der Aktienbrauerei, alles zu tun, um den Frieden zu fördern und zu erhalten, und die Friedensstörer aber so zu behandeln, wie sie es verdienen.

**Droschkenführer.**

Die Benutzung der Droschken auf den Bahnhöfen Berlins ist im Jahre 1908 bedeutend geringer gewesen als im Jahre vorher; nur auf dem Anhalter Bahnhof sind Droschken in 536 Fällen mehr (168 656 gegen 168 120) gebraucht worden. Auf dem Stettiner Bahnhof sind Bahnhofsdroshken in 121 989 (gegen 124 910) Fällen, auf dem Lehrter Bahnhof in 118 898 (122 192), auf dem Bahnhofs-Friedrichstraße in 113 417 (115 910), auf dem Potsdamer Bahnhof in 74 992 (83 968), auf dem Schlesischen Bahnhof in 25 154 (28 696), auf dem Bahnhofs Alexanderplatz in 19 386 (24 010) und auf dem Görlitzer Bahnhof in 20 492 (22 898) Fällen benutzt worden.

**Berlin IV. Kassenbericht des Vereins der Droschkenführer Berlins und Umgegend per 4. Quartal 1908.**

Einnahme.

An Bestand vom 3. Quartal 1908	27 253,53	Mt.
„ „ „ „ „ „ „ „	278,—	„
„ „ Beiträge à 1 Mt., 278 Stück	278,—	„
„ „ Beiträge à 0,50 Mt., 18 749 Stück	9 374,50	„
„ „ Beiträge à 0,40 Mt., 21 276 Stück	8 510,40	„
„ „ Beiträge à 0,20 Mt., 1649 Stück	329,80	„
„ „ Beiträge zum Streifonds à 0,30 Mt., 3495 Stück	1 048,50	„
„ „ Beiträge zum örtlichen Fonds à 0,50 Mt., 2 Stück	1,—	„
„ „ Zellerksammlungen	30,—	„
„ „ diverse Einnahmen	33,10	„
„ „ Zinsen	45,—	„
„ „ dep. Fahrgeld	24,10	„
Summa:	46 927,93	Mt.

Ausgabe.

Ver Unterstüfung in Sterbefällen	150,—	Mt.
„ „ Extrastüfung	130,—	„
„ „ Gehalt u. Versicherungsbeiträge zc.	1 627,66	„
„ „ Agitation und Sitzungen	164,70	„
„ „ Bureaukosten	95,—	„
„ „ „ „ „ „ „ „	34,50	„
„ „ „ „ „ „ „ „	24,—	„
„ „ „ „ „ „ „ „	8,40	„
„ „ „ „ „ „ „ „	8,85	„
„ „ „ „ „ „ „ „	50,—	„
„ „ „ „ „ „ „ „	84,70	„
„ „ „ „ „ „ „ „	7,—	„
„ „ „ „ „ „ „ „	20,—	„
„ „ „ „ „ „ „ „	62,94	„
„ „ „ „ „ „ „ „	24,—	„
„ „ „ „ „ „ „ „	39,60	„
„ „ „ „ „ „ „ „	4,80	„
„ „ „ „ „ „ „ „	530,20	„
„ „ „ „ „ „ „ „	3 082,95	„
„ „ „ „ „ „ „ „	55,—	„
„ „ „ „ „ „ „ „	13 229,35	„
„ „ „ „ „ „ „ „	27 484,28	„
Summa:	46 927,93	Mt.

Bilanz.

Einnahme inkl. Kassenbest. v. 1. 10. 08	46 927,93	Mt.
Ausgabe	19 443,65	„
Kassenbestand am 1. 1. 1909	27 484,28	„

Berlin, den 25. Januar 1909.

Die Revisoren:

Ernst Thrams. Mich. Noelte. Wilh. Schimke.

**Fensterputzer.**

Königsberg i. Pr. Die hiesigen Kollegen waren seit langer Zeit am 28. Januar wieder einmal fast vollständig versammelt; auch jene waren da, welche nach der vorjährigen Lohnbewegung aus dem Verband ausgestiegen. Der Vorsitzende hielt den Kollegen diese unschöne Handlungsweise vor Augen, nachdem der Verband für sie Vorteile herausgeholt habe, einige Kollegen dann der Meinung waren, nun brauchen wir keinen Verband, wir haben ja nun was wir haben wollten erreicht. Die Kollegen vergaßen aber, daß wir mit dem bisher Erreichten nicht zufrieden sein dürfen, und daß es den Arbeitgebern garnicht einfällt den Tarif einzubalten, wenn die Kollegen nicht an ihrer Organisation festhalten. Die Arbeitgeber im Reinigungsgewerbe mögen sich sonst noch so sehr bekämpfen, gegenseitig Kunden abspenstig machen, wenn es aber gilt gegen die Arbeiter vorzugehen, dann sind sie ein Herz und eine Seele. Daran sollten sich die Kollegen Püger ein Muster nehmen. Die meisten Kollegen versprochen ja nun, das Versäumte nachzuholen, hoffen wir, daß es wirklich geschieht. Die verhältnismäßig gut besuchte Versammlung soll uns ein günstiges Zeichen sein! Vorwärts Kollegen! Die Herren Institutsinhaber werden schwarz vor Aerger, wenn sie sehen, daß ihr einig seid.

Leipzig. Die Fensterputzer hielten am Sonnabend, den 23. Januar, eine Versammlung ab. Der Kollege Zindler gab den Bericht über die Tätigkeit der Sektionsleitung im verflorenen Jahre. Den Ausführungen war zu entnehmen, daß im vergangenen Jahre unter den Kollegen eine ziemlich gleichgültige Zeit den Organisationsbestrebungen gegenüber zu verzeichnen war. Dieses Verhalten blieb auch den Unternehmern nicht unbekannt, und so beruhten sie die Gelegenheit, den bestehenden Lohnarif für den 30. April zu kündigen. Das Bestreben der Unternehmer ging nun dahin, die Situation auszunutzen und Verschlechterungen in den bestehenden Lohn- und Arbeitsverhältnissen durchzuführen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden Personen, die unter den organisierten Fensterputzern früher eine Rolle spielten, zu Werbestreitern, Betriebsleitern und wie die schönsten Namen alle heißen, ernannt. Selbstverständlich waren nun die mit so herrlichen Titeln geschmückten Püger den Unternehmern gegenüber auch zum Dank verpflichtet und traten aus der Organisation aus. Als dann dieser Streich den Unternehmern so schön gelungen war, hielten sie den Zeitpunkt für gekommen, den Arbeitern einen Vertrag anzukotrolieren, der gegenüber den bestehenden Verhältnissen ganz bedeutende Verschlechterungen in sich barg. Der Lohn, welchen die Unternehmer nach Leistung bezahlen wollten, sollte erst 14 Tage nach Eintritt ins Arbeitsverhältnis festgesetzt werden. Ueberstundenbezahlung sollte ganz verschwinden, dafür war die Arbeitszeit im Jahresdurchschnitt festgesetzt mit der Maßgabe, daß über die Entlohnung nur die Unternehmer bestimmten. Das Ganze krönte dann noch ein halb Dugend Strafparagrafen. Dieser Vertrag trug als Unterschrift die Namen von Unternehmern, die ebenfalls mit zur Klasse der Habentische gehören und Püger überhaupt nicht beschäftigen, umso mehr sich aber als Scharfmacher erster Güte gebärden.

Differenzen waren im vergangenen Jahre zwei zu verzeichnen, welche durch das Eingreifen der Verbandsleitung beigelegt wurden. Weiter haben im verflorenen Jahre 7 Versammlungen und 18 Sitzungen und Besprechungen stattgefunden.

In der hierauf folgenden Diskussion wurde von allen Rednern die Laubheit der einzelnen Kollegen scharf verurteilt und hervorgehoben, daß jeder Kollege verpflichtet ist, für die Interessen der Organisation zu wirken, damit im neuen Jahre das Versäumte nachgeholt wird.

In die Sektionsleitung wurden die Kollegen Jacobi, Müller und Zindler gewählt.

Unter Gewerkschaftlichem wurden die Verhältnisse der hiesigen Firma Saxonia zur Sprache gebracht und soll hierzu in einer späteren Versammlung noch besonders Stellung genommen werden. Nachdem noch auf die Generalversammlung sowie auf die bevorstehende Gewerbegerichts Wahl hingewiesen wurde, erfolgte Schluß der Versammlung.

**Handelsarbeiter.**

Berlin. Kaffeegeschäft Emil Tengelmann. Den im obigen Betriebe beschäftigten Kollegeninnen und Kollegen, welche sämtlich unserem Verbande angeschlossen sind, ist es gelungen, den im Jahre 1906 abgeschlossenen Tarif, der unsererseits zum 31. 12. 1908 gekündigt worden ist, mit ganz erheblichen Vorteilen zu erneuern. Nachstehender Tarifvertrag gelangte zum Abschluß:

**Tarifvertrag.**

Zwischen dem Deutschen Transportarbeiter-Verband (Bezirk Groß-Berlin), Engel-Ufer 14-15, Zimmer 31-44, sowie die Firma: Hamburger Kaffe-Import-Geschäft Emil Tengelmann, Reichendorferstraße Nr. 113, und den von ihr beschäftigten Benutzern, Arbeitern und Arbeiterinnen wird folgender Tarif abgeschlossen:

**Regelung der Arbeitszeit.**

Die Arbeitszeit beginnt des Morgens um 7 Uhr und endet des Abends um 5 1/2 Uhr, mit einer Frühstückspause von 1/2 Stunde und einer Mittagspause von 1 Stunde. Jede andere Zeit, während welcher gearbeitet werden muß, wird als Ueberstundenarbeit angesehen und für Bremer, Arbeiter und Arbeiterinnen in der Woche mit 25 pCt., des Sonntags mit 50 pCt. Zuschlag zu den Löhnen bezahlt.

Den Arbeiterinnen wird eine Mindestentschädigung von 25 Pf. für jede geleistete Ueberstunde garantiert.

**Regelung des Lohnes.**

- Der Anfangslohn für Bremer beträgt pro Woche nach 1/2 jähriger Tätigkeit . . . . . 26,— Mt. „ 1 „ „ „ . . . . . 29,— „ „ 2 „ „ „ „ . . . . . 30,50 „ „ 2 1/2 „ „ „ „ . . . . . 31,— „ „ 3 „ „ „ „ . . . . . 31,50 „ Für Besorgen der Trommeln während der Frühstückspause wird eine Entschädigung von 40 Pf. pro Tag bezahlt.
- Der Anfangslohn für Lagerarbeiter beträgt im Alter von 15—18 Jahren den Altersklassen angemessen 15,— bis 18,— Mt. pro Woche, von 19 Jahren 20 Mt., von 20 Jahren 21,— Mt., von 21 Jahren 22,50 Mt. und mit dem vollendeten 22. Jahre 24,— Mt. Hierauf steigt der Lohn nach 1/2 jähriger Tätigkeit auf . . . . . 25,— Mt. „ 1/2 „ „ „ „ . . . . . 26,— „ „ 1 „ „ „ „ . . . . . 27,— „ „ 1 1/2 „ „ „ „ . . . . . 28,— „ „ 2 „ „ „ „ . . . . . 28,50 „ „ 3 „ „ „ „ . . . . . 29,— „ „ 4 „ „ „ „ . . . . . 30,— „ pro Woche.
- Der Anfangslohn für Arbeiterinnen unter 16 Jahren beträgt 16 Pf. pro Stunde, nach 1/2 jähriger Tätigkeit 17 Pf. und nach 1 jähriger Tätigkeit 18 Pf. pro Stunde. Wenn eine Arbeiterin während dieser Zeit das 16. Lebensjahr erreicht, erhält dieselbe ohne weiteres den Anfangslohn der Position 4 mit der daran schließenden Steigerung.
- Der Anfangslohn für Arbeiterinnen über 16 Jahre beträgt pro Stunde nach 1/2 jähriger Tätigkeit . . . . . 18 1/2 „ „ 1 „ „ „ „ . . . . . 19 „ „ 1 1/2 „ „ „ „ . . . . . 21 „ „ „ 2 „ „ „ „ . . . . . 22 „ „ „ 3 „ „ „ „ . . . . . 23 „ „ „ 4 „ „ „ „ . . . . . 24 „ „ „ 5 „ „ „ „ . . . . . 25 „ „
- Arbeiterinnen, welche im Lager beschäftigt werden, erhalten einen Anfangslohn von nach 1/2 jährl. Tätigkeit . . . . . 24 Pf. pro Stunde „ 1/2 „ „ „ . . . . . 25 „ „ „ „ 1 „ „ „ „ . . . . . 26 „ „ „ „ 2 „ „ „ „ . . . . . 27 „ „ „ „ 3 „ „ „ „ . . . . . 28 „ „ „ „ 4 „ „ „ „ . . . . . 29 „ „ „ „

**Allgemeines.**

Sämtlichen Arbeitern und Arbeiterinnen wird ein heiz- und verschleißbarer Raum zum Einnehmen der Maßzeiten, sowie zur ausreichenden Aufbewahrung der Garderobe zur Verfügung gestellt. In den Verleseräumen wird den Verleserinnen Waschelegenheit nebst Handtuch und Seife geliefert. Tritt durch Motorsstillstand und Reparaturen der Maschinen eine Unterbrechung der Arbeitszeit ein, so ist diese den Verleserinnen mit dem üblichen Stundenlohn zu vergüten, sofern die Unterbrechung 1/2 Stunde übersteigt, jedoch nur bis zur Höchstdauer von drei Stunden.

Ausgenommen ist hiervon der Sonnabend, an dem durch Instandsetzen der Maschinen nachmittags um 4 Uhr Feierabend ist.

Zur Versorgung von Lebensmitteln zur Frühstückspause haben 2 Personen das Recht, je eine halbe Stunde den Betrieb vor der Pause zu verlassen. Zur Mittagspause wird zu diesem Zweck eine Viertelstunde gewährt.

Die Lohnzahlung erfolgt Freitags. Jeder Arbeiter und jede Arbeiterin rückt sofort in diejenige Lohnklasse, welche bei Inkrafttreten dieses Tarifes ihrer Beschäftigungsbauer entspricht.

Streitigkeiten aus Anlaß dieses Tarifes werden durch den Geschäftsinhaber oder dessen Stellvertreter gemeinsam mit dem Arbeiterausschuß geregelt. Derselbe übernimmt gemeinsam mit der Geschäftsleitung die Verwaltung der eingegangenen Strafgebühren, sowie die Verfügung darüber laut § 34 der z. Z. bestehenden Arbeitsordnung.

Die Arbeitsordnung ist jedem Neuanzustellenden sofort auszuhändigen und muß am nächsten Tage der Geschäftsleitung unterschrieben zurückgegeben werden. Maßregelungen wegen Durchführung dieses Tarifes dürfen nicht vorgenommen werden.

Bei Neuanstellungen im Betriebe ist nach Möglichkeit der Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Engel-Ufer 14-15, Telephon Amt 4, 3348, zu benutzen.

Diese Vereinbarungen gelten vom 1. Januar 1909 bis 30. Juni 1910 und bleiben um ein Jahr verlängert, wenn keine der Parteien 6 Wochen vor Ablauf der Frist diese Vereinbarungen kündigt.

Berlin, den 29. Dezember 1908.

Für die Firma:

Hamburger Kaffee-Import-Geschäft  
Emil Tengelmann  
Abteilung Berlin  
gez. Friedr. Reiche.

Für den Verband:

gez. F. Lambrecht. gez. M. Werner.

Für die Arbeiter der Arbeiter-  
auschuß:

gez. Otto Geisler. gez. Reinhold Arndt.  
gez. Franz Kellinger.

Außer den im Tarif festgelegten Lohn- und Arbeitsbedingungen sind noch weitere aus nachfolgendem Brief ersichtliche Vorteile erzielt:

15. Dezember 1908.

Hamburger Kaffee-Import-Geschäft Emil Tengelmann,  
z. H. des Herrn Friedrich Reiche.  
Hier, Reichendörferstr. 113.

Mit Gegenwärtigen überreichen wir Ihnen zwei Exemplare des nunmehr vereinbarten neuen Lohnariffs mit dem höchsten Entschluß, uns ein Exemplar mit Ihrer gefl. Unterschrift versehen gütigst retournieren zu wollen.

Gleichzeitig weisen wir darauf hin, daß außer den im Tarif festgelegten, noch folgende Vereinbarungen getroffen wurden:

1. Herr Fischer erhält ab 1. Januar 1909 37,50 Mk. pro Woche, Herr Zumbach erhält ab 1. Januar 1909 37,50 Mk. pro Woche, Herr Geisler (Otto) erhält ab 1. Januar 1909 35 Mk. pro Woche, Herr Geisler (Georg) erhält ab 1. Januar 1909 36 Mk. pro Woche, Frau Fehler erhält ab 1. Januar 1909 24 Mk. pro Woche, Frau Schneider erhält ab 1. Januar 1909 20 Mk. pro Woche, Fr. Arndt erhält ab 1. Januar 1909 20 Mk. pro Woche, Fr. Luz erhält ab 1. Januar 1909 19,50 Mark pro Woche.
2. Bei länger währenden Ueberstunden als eine Stunde wird den Arbeitern und Arbeiterinnen 1/4 Stunde Pause zum Essen gewährt, ohne daß hierfür ein Lohnabzug stattfindet.
3. Den Brennern wird 10 Minuten vor Beendigung der Arbeitszeit Gelegenheit zum Waschen gegeben. Den Arbeitern für denselben Zweck fünf Minuten vor Beendigung der Arbeitszeit.
4. Den Meistern, Vorarbeitern, Aufseherinnen, der Expedientin und den Arbeitern werden die in die Woche fallenden Feiertage nicht vom Lohn in Abzug gebracht.

Bezüglich der außer Tarif getroffenen Vereinbarungen bitten wir Sie höflichst um Bestätigung derselben.

Hochachtungsvoll  
Deutscher Transportarbeiter-Verband  
Bezirk Groß-Berlin.

Seitens der Firma ging uns bezüglich des vorgedruckten Schreibens eine Bestätigung zu.

Durchschnittlich hat jede Arbeiterin eine Lohnzulage von 1 Mk. pro Woche, jeder Arbeiter eine solche von 1,50 Mk. pro Woche erzielt. Auch für die Aufseherinnen und Meister ist eine Zulage von 1,50 Mark bis 2 Mk. pro Woche erzielt worden. Daß bei der herrschenden Krise ein derart günstiger Tarifabschluß möglich war, verdanken die Kolleginnen und Kollegen lediglich ihrem festen Zusammenhalten. Hier wie überall zeigt es sich, welcher hohe Wert in einer strengen, zielbewußten Organisation liegt.

Berlin. Bereits in der Nr. 17 des „Courier“, Jahrgang 1908, beschäftigten wir uns mit dem neuen Buchhandlungsmagnaten Scherl. Das Emporleben des Publikums Groß-Berlins nach dem Scherl-System hat bereits die breiteste Öffentlichkeit beschäftigt. Die Lage der Außenbediensteten und deren Arbeitsverhältnisse durch dieses System, haben sich nicht zum Besseren, im Sinne des Großbetriebes betrachtet, entwickelt.

Wenn auch gegenüber der ersten Zeit jetzt weniger weibliche Propagandistinnen tätig sind, die in Wind und Wetter auf der Straße, in den Häusern mit ihren roten resp. Wagenbegleitern umherirren, so hat sich das Arbeitsfeld für die letzteren sehr erschwert.

Daß ein ganz großer Prozentsatz von Büchern der ersten Serie von den Lesern abgelehnt worden ist, erklärt sich dadurch, daß Scherl „macht eben alles“ jetzt auch außer der Reihe Bücher auf Bestellung, wie gewünscht, geliefert werden. Vom technischen Gesichtspunkte soll der Fahrer 900 Bände pro Woche umsetzen, wäre nicht das Emporleben, sondern alles vom Besten das Beste, so können nicht die Schwierigkeiten auftreten, die sich jetzt bemerkbar machen. Will ein Fahrer auf 16 bis 17,20 Mk. Wochenlohn kommen, so muß er 600 Bände pro Woche mindestens abgeben. Der Wochenlohn ist auf 10 bis 12 Mk. normiert, Prozente 1 Pf. pro abgesetztes Buch, wofür 10 Pf. seitens des Kunden gezahlt sind. Meistens ohne Weiterbestellung von Büchern müssen auch erledigt werden. Durchschnittlich sind 135 Kunden täglich zu erledigen, da die Leserschaft kolossal fluktuiert. Auch müssen Kunden dadurch, daß niemand zu Hause angetroffen wurde, auf dem Rückwege der Tour nochmals besucht werden, da Entschuldigungen wie „nicht angetroffen“, wenn wenig Absatz, unter Umständen zur Entlassung führen können. Daß von den Boten 20 Mk. Kaution gestellt werden müssen, bei einer Tagesstafe von 12, 13,50 bis 14 Mk., die jeden Abend verrechnet wird, ist sehr beachtenswert. Die Kaution wird vom Lohn wöchentlich mit 2 Mk. abgezogen, so daß die ersten 10 Wochen der Bote mit 12 bis 14 Mk. nach Hause geht, denn in der ersten Woche wird noch ein Tag Lohn einbehalten; die Woche geht von Sonnabend früh bis Freitag abend, und die üblichen Abzüge von Kranken- und Invalidengeld. Die Jahresklassen der Fahrer sind sehr verschieden, 16, 18, 22 Jahre und älter. Es scheint auch ein Zeichen der Krise zu sein, daß sich derartigen Firmen Personen in vorgeschrittenem Alter zu solchen Löhnen anbieten. Ein Betrieb, der sich nur durch die Schwereitropfen dieser so niedrig bezahlten Geschöpfe erhalten soll, verdient an das Licht der Öffentlichkeit gezogen zu werden. Es ist ja leider das Bedauerliche, daß der Leserkreis der Bibliothek Scherls sich um die Arbeiterverhältnisse der Boten nicht kümmert, im Gegenteil, denselben nach Möglichkeit die Arbeit noch erschwert und mit Beschwerden schnell zur Stelle ist. Auch hier wird für die Boten erst Wandel geschaffen werden können, wenn die Organisation unter ihnen genügend stark entwickelt ist.

Magdeburg. Am 18. Januar fand im neuen Jahre die erste Sektionsversammlung der Hausdiener statt. Des nicht befriedigenden Besuches dieser Versammlung wegen wurde der Vortrag über die „neuen Gesetzesvorlagen der Regierung und ihre Bedeutung für die Arbeiterklasse“ von der Tagesordnung abgesetzt und bis zur nächsten Versammlung verschoben. Bei der Wahl des Sektionsleiters, wurde der bisherige Leiter, Kollege Fritz Stobald, wiedergewählt. Unter Verbandsangelegenheiten wurde von dem Schreiben des Kgl. Polizeipräsidenten betreffend die Ausnahme-samstage vor Weihnachten und von dem Schreiben der Kgl. Eisenbahndirektion betreffend Einführung eines neuen Frachtbriefsystems Kenntnis genommen. Ferner wurde beschlossen, die nächsten Sektionsversammlungen im Lokale zum „Bürgerhaus“ abzuhalten. Nach einer Aufforderung des Sektionsleiters, für Gewinnung neuer Mitglieder recht tätig zu sein, wurde die Versammlung geschlossen.

Magdeburg. In einer im Dezember abgehaltenen Sektionsversammlung der Hausdiener wurde beschlossen, eine Eingabe an die Kgl. Eisenbahndirektion zu machen und um Einrichtung eines neuen Frachtbriefsystems zu erwirken, wo nur solche Personen abgefertigt werden, die mit höchstens fünf Frachtbriefen erscheinen. Mitte Dezember ging bei der Verwaltung folgende Antwort ein:

„Kgl. Eisenbahn-Direktion.

Magdeburg, im Dezember 1908.

Das gefl. Schreiben vom 5. Dezember 1908 betreffend Abfertigung der Versender, die nur wenige Frachtbriefe aufgeben, an einem besonderen Schalter (Güterabfertigung Magdeburg Hauptbahnhof) ist an die Königlich Eisenbahnverkehrsinspektion 1 hier zur zuständigen Erledigung abgegeben worden.“

Unterschrift.

Am 16. Januar cr. ging bei der Verwaltung noch folgendes Schreiben ein:

Abtschrift.

„Vorstand  
der Kgl. Eisenbahnverkehrsinspektion 1.

Magdeburg, den 16. Januar 1909.

Zum Schreiben vom 5. v. Monats.

Ihren Antrage entsprechend ist zur Abfertigung von Personen, welche höchstens fünf Frachtbriefe aufkleben, bei der Güterabfertigung Hauptbahnhof hier selbst während der verkehrsreichen Geschäftszeit und zwar werktäglich von 5 Uhr abends ab, ver-suchsweise ein besonderer Schalter vorgesehen.“

Unterschrift.

Zu bemerken ist noch, daß es nicht nur beim Versuch, sondern zur ständigen Einrichtung bleibe; damit alle die unliebsamen Differenzen zwischen Chef und Hausdiener endlich verschwinden.

Hieraus ersehen die Kollegen wieder, daß es immer wieder der Verband ist, der nach allen Richtungen die Interessen der Kollegen vertritt. Darum hinein in den Verband!

**Aus den Jugend-Abteilungen.**

Berlin. Seit Jahresfrist besteht in Berlin eine Firma G. Kühn, welche ein Monopol auf den Zeitungsverkauf in den Wagen der „Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft“ besitzt, und durch zirka 60, 14-jährige jugendliche Arbeiter die Zeitungen ver-kaufen läßt.

Wie aus dem Gesagten hervorgeht, hängen die Einnahmen des Unternehmers von dem Eifer und der Intelligenz des jugendlichen Verkäufers ab. Wer aber meint, daß die Bezahlung und Behandlung auch eine entsprechende ist, irrt sich, wie aus nachstehendem Bericht über eine am 16. Januar stattgefundene Betriebs-versammlung der im Zeitungsvertrieb beschäftigten jugendlichen Arbeiter hervorgeht.

Der Sektionsleiter gab in klaren Worten einen Ueberblick über die Entwicklung des Zeitungsverkaufes in Berlin und wies darauf hin, daß vor Jahren eine ähnliche kapitalistische Gründung der Firma Müllein u. Co. eingehen mußte, weil das Publikum sich dieser Gründung gegenüber ablehnend verhielt. Die selbständigen Zeitungshändler und -Händlerinnen beherrschten den Zeitungsverkauf auf den Straßen, und nur das Monopol des Zeitungsverkaufes in den Wagen der Straßenbahn ermöglicht ein Bestehen der Firma G. Kühn.

Nach dem Referat entspann sich eine rege Aus-sprache, in deren Verlauf fast jeder jugendliche Be-schwerden über Mißstände vorbrachte. Die Arbeitszeit beträgt täglich zehn Stunden einschließlich der Zeit, die morgens beim Ausgeben der Zeitungen und abends beim Abrechnen gebraucht wird. Der Lohn für diese wöchentlich 60 Stunden beträgt 7,50 Mk., also pro Stunde 12,5 Pf. und 10 pCt. von der die Mindest-einnahme übersteigenden Summe. Diese Mindest-einnahme, für die also keine Prozente gezahlt werden, ist von der Geschäftsleitung für den Montag mit 9 Mk., Dienstag 6 Mk., Mittwoch 7,50 Mk., Don-nerstag 8,50 Mk., Freitag 13 Mk., Sonnabend auf 8,50 Mk. festgesetzt worden. Für die an jedem zwei-ten Sonntag in der Zeit von 7 bis 10 Uhr zu lei-stende Arbeit erhält der Verkäufer 20 pCt. der ge-samten Einnahme.

In noch größerem Maße als die Bezahlung war die Behandlung Gegenstand eingehender und mit Tatsachen belegter Beschwerden seitens der jugendlichen Arbeiter. Prügel seitens des Expedienten, des Schreib-gehilfen und auch einzelner Kontrolleure bilden eine fast alltägliche Erscheinung. Die Zahl der einzelnen Fälle ist so groß, daß für diesmal von der Schil-derung einzelner Fälle abgesehen werden muß.

Nachdem so die Jugendlichen ein Bild von dem Zuständen im Betriebe gegeben, konnte der Referent in keinem Schlusswort nochmals auf die Sache ein-gehen. Schlechte Entlohnung, unwürdige Behandlung bilden die Beschwerden der jugendlichen Arbeiter. Das entspricht den Tatsachen. Nur durch größten Fleiß ist es möglich, die verlangte Mindesteinnahme zu er-zielen; nennenswerte Einnahmen aus den Prozenten zu erreichen, ist nur unter Lebensgefahr möglich; steht man doch alle Tage, wie jugendliche Zeitungsverkäufer aus den in der Fahrt befindlichen Wagen springen, um sich den nächsten Wagen und somit auch den Ver-dienst nicht entgehen zu lassen. Der schärfste Protest aber fordert das Schlagen der jugendlichen Arbeiter durch ihre Vorgesetzten heraus. Diesen Prügelhelden muß Klargemacht werden, daß sie nicht das geringste Recht haben, an anderer Leute Kinder, die ihr Brot verdienen müssen, sich zu vergreifen.

Diesen Mißständen gegenüber ist es aber auch notwendig, daß sich die jugendlichen Arbeiter organi-sieren, und zwar in der Jugend-Sektion des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes. Nur eine große und starke Organisation kann auch den jugend-lichen Arbeitern ihr Recht erkämpfen.

Nachdem der Vorsitzende auf die Verantwortlichen der Jugend-Sektion aufmerksam gemacht und zu reger Beteiligung ermahnt hatte, erfolgte Schluß der von gutem Geiste besetzten Versammlung.

**Transportarbeiter.**

Attenburg, S.-M. Eine Protestversammlung gegen die Beschlüsse des Beirats für Arbeiterkassistik fand am 16. Januar statt. Als Referent war ein Kollege aus Chemnitz erschienen, welcher in seinem einseitigen Referat die im Transport- und Fuhr-gewerbe bestehenden Mißstände kritisierte und den an-wesenden Kollegen die Gefahren der überaus langen Arbeitszeit vor Augen führte, woraus zu ersehen ist, daß nicht nur der Körper zu Grunde geht, sondern auch das Familienleben in den meisten Fällen ein unglückliches sein muß. Es ist sogar vorgetammt, daß Kinder ihren Vater nicht kennen lernten. Tröh-dem alle diese traurigen Tatsachen nicht abgestritten werden können, haben die Unternehmer bei den Er-hebungen des Reichsstatistischen Amtes teilweise doch den traurigen Mut befaßen, die Frage einer gesetz-lichen Regelung der Arbeitszeit im Fuhr-gewerbe zu verneinen. Der Referent wies noch darauf hin, daß die minimalen Vorschläge des Beirats für Arbeiter-statistik wohl keiner anderen Arbeiterkategorie gerecht geworden wären und ist daraus zu ersehen, wie nie-drig der Fuhrmann auch von unserer Gesetzgebung eingeschätzt wird. Deshalb müssen die Transport-arbeiter Protest erheben, damit nicht ein Gesetz zu-stande kommt, welches den Unternehmern erlaubt, ihre Arbeiter 15 Stunden und länger beschäftigen zu dürfen. Folgende Resolution gelangte zur einstim-migen Annahme:

„Die heute am 16. Januar 1909 im Eibolt zur Attenburg, S.-M., versammelten Geschäftsführer, Fuhr-scher, Mitfahrer, Stallente u. aus gewerblichen Fuhr-betrieben nehmen mit Befremden Kenntnis von dem Gutachten des Kaiserlichen Gesundheitsamtes über den Einfluß der Länge der Arbeitszeit auf die Gesun-dheit der im Fuhrbetriebe beschäftigten Personen und den Vorschlägen des Beirats für Arbeiterstatistik zum Zweck gesetzlicher Regelung der Arbeitszeit in gewerb-lichen Fuhrbetrieben und erklären: Angesichts der durch amtliche Erhebungen festgestellten Mißstände inbezug auf die ungeheuer lange Arbeitszeit und der damit

verbundenem Gefahr für Leben und Gesundheit, Familienleben und Fortbildung der in diesen Berufen beschäftigten Personen, sprechen die Versammelten ihr tiefstes Bedauern aus gegenüber diesen Vorschlägen. Dieselben sind in keiner Weise geeignet, den berechtigten Forderungen der Transportarbeiter auch nur entfernt zu entsprechen und an der gegenwärtigen Misere etwas zu bessern.

Die Versammelten protestieren einmütig gegen diese Vorschläge und fordern von der Reichsregierung geschlichen Schutz ihrer Arbeitskraft, gesetzliche Schutzbestimmung analog den Beschlüssen des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes vom Jahre 1904 für die Arbeiter in gewerblichen Fuhrbetrieben.

Die Versammelten beauftragen den Vorstand des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, diese Resolution den gesetzgebenden Körperschaften des deutschen Reiches zu übermitteln und weitere geeignete Maßnahmen zur Durchführung der darin enthaltenen Forderungen auf gesetzlichem Wege ergreifen zu wollen.

In seinem Schlusswort wies der Referent noch darauf hin, daß es Zeit wird eine kürzere Arbeitszeit zu erstreben, denn durch die lange Arbeitszeit wird der Mensch abgestumpft und interesselos, es wird also Zeit, daß wir erkennen, an was es uns fehlt.

**Dortmund.** Nach einem Berichte der „Arbeiterzeitung“ hat die Polizeibehörde im Jahre 1908: 17 000 Strafverfügungen erlassen. Und daß hiervon die Mehrzahl unsere Berufsgenossen getroffen hat, steht wohl außer allem Zweifel. Die „Arbeiterzeitung“ bemerkt treffend zu dem polizeilichen Massenbetrieb:

„Daß sich die Dortmunder Schulente die Herbeischaffung von Anzeigen für Strafverfügungen in überreichlichem Maße angeeignet lassen, wußten wir. Aber über 17 000 Strafverfügungen zu erwirken, das übersteigt doch unsere Begriffe.“

Wir können aus eigener Erfahrung hinzufügen, daß es einzelne Polizeiorgane bei der Feststellung von „Verbrechen“, die sich gegen die Straßenpolizeiordnung verhängen haben sollen, gar nicht so genau nehmen und dabei Unschuldige vor den Radau schleppen, wie nachstehender Fall beweist:

Einer unserer Kollegen erhielt eines Tages eine Anklage zugesandt, worin ihm folgende, in der herrlichsten Amtssprache abgefaßte „Verbrechen“ zur Last gelegt werden. Er soll zu Dortmund, am 9. Oktober 1908

1. als Kutscher eines Lastfuhrwerks den Körper einer elektrischen Straßenbahn, obwohl der Fahrdamm neben dem Gleise Raum bot, in der Längsrichtung befahren, sowie beim Erörnen der Warnungsscheine nicht sofort für den Bahnbetrieb freigegeben zu haben;

2. den Wagenführer Andreas Dröper durch Worte, wie „Du Pollack“ beleidigt zu haben. (Vergehen und Übertretung gegen § 2, 3, 14 der Königl. Regierungspolizeiverordnung vom 8. 1. 07. § 14 der Ober-Präsidentalverordnung vom 2. 5. 05 und § 135, 137 des Strafgesetzbuches.)

Da es dem angeblich beleidigten Wagenführer Dröper nicht gelungen war, bei Ereignen des Vorfalls den Namen des Fuhrmanns festzustellen, teilt er den Fall einem Schutzmänn mit. Dieser frag einen andern Fuhrmann, ob er denn keinen von den Kollegen kenne, wie bei der und der Firma beschäftigt seien. Der Fuhrmann gab den Namen unseres Verbandskollegen an. Nunmehr erschienen der Führer und der Schutzmänn bei der Firma, wo unser Kollege arbeitet. Als beide den Hof betreten, waren einige andere Kollegen mit Beladen seines Wagens beschäftigt, der Führer gab an, der sei es. Der Kollege, der angeklagt wurde, arbeitet im Lagerchuppen; als der Führer ihn sah, sagte er wieder, der sei es. Er wußte nicht mehr, welcher es gewesen war.

Die Verhandlung fand vor dem Schöffengericht statt. Als Zeugen des Vorfalls waren der Wagenführer Dröper und ein Bureaugehilfe erschienen. Der Führer blieb auch hier dabei, daß der angeklagte Kollege der Übeltäter sei. Weiter behauptete der Führer, der Kollege hätte zwei braune Pferde gefahren. Der andere Zeuge erklärt, daß der Kollege nicht derjenige wäre; der Fuhrmann habe eine Mücke getragen. In seiner Verteidigung wies der Kollege darauf hin, daß er an dem fraglichen Tage in Scharnhorst gewesen sei. Von den Pferden, die er fahre, sei nur eines braun. Er trage schon seit Jahren einen Hut. Trotzdem wurde der Kollege zu einer Geldstrafe von zehn Mark und Frangung der Kosten verurteilt. Das Urteil ist unanfechtbar. In diesem zweifelhaften Falle mußte unbedingte Freisprechung erfolgen und zwar schon deshalb, weil Zeugenaussagen gegen Zeugenaussagen standen. Es ist tief bedauerlich, daß in solchen Fällen, wo ein Straßenbahnangestellter als Zeuge gegen seinen Berufskollegen auftritt, der Fuhrmann immer und immer wieder verurteilt wird.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir darauf hinweisen, daß, wie der Vorsitzende des Schöffengerichts in einer andern Sache ausführte, die Polizeiverordnung, die in der vorigen Nummer des „Courier“ veröffentlicht wurde, auch für Dortmund Gültigkeit hat. Weiter aber scheint uns eine Aeußerung des Herrn Schöffengerichts vorsitzenden, die er in derselben Sache getan hat, als recht unangebracht. In der fraglichen Sache war ein Kollege wegen Widerstand gegen die Staatsgewalt heftig angeklagt, weil er sich weigerte, einem Straßenbahnführer, der im Nebenamt Straßenbahn-Polizist ist, seinen Namen zu sagen. Der Kollege wurde zu 30 Mk. Geldstrafe verurteilt. Bei der Urteilsverkündung meinte der Herr Vorsitzende: Man sehe und höre es täglich, wie die Fuhrleute die Straßenbahnfahrer schikantieren und da sei es am Platze, durch strenge Bestrafung die Fuhrleute zu erziehen.

Wir wollen nur bemerken, daß wir dem Herrn Vorsitzenden empfehlen, mal vier Wochen als Fuhr-

mann in Dortmund zu fahren. Wir wetten 100 gegen 1, der Herr wird von seiner Anschauung für ert sein. Im übrigen aber raten wir unseren Kollegen im eigenen Interesse, den Anordnungen eines „Straßenbahn-Schutzmanns“ Folge zu leisten.

**Döbeln.** Die nicht wissen, was sie tun. Nicht genug damit, daß seit vorigem Jahre infolge vorgekommener innerer Streitigkeiten unter den Metallarbeitern die sogenannten Anarchos sich hier festzusetzen bestrebt waren, seit neuerer Zeit liegen auch Anzeichen dafür vor, daß die Gelben sich hier einzunisten bestrebt sind. In wie weit die für solche Sachen unentbehrliche hohe Protektion dabei eine Rolle spielt, muß erst noch aufklärt werden. Dem Vorgange liegt folgender Tatbestand zugrunde. Anfang Januar läßt der nichtorganisierte Geschäftskutscher der Firma Großfuß ein Paar junge, feurige Pferde unbeaufsichtigt auf dem Güterbahnhof stehen. Die Pferde sind weder ausgefrängt, noch ist der Wagen angeschliffen. Mittlerweile kommt der Expeditionskutscher Naumann, Verbandsmitglied, angefahren und muß des schweren Zuges halber seine Pferde etwas antreiben. Die unbeaufsichtigten stehen gelassenen Pferde von Großfuß' Geschäft haben das wahrscheinlich bemerkt und gingen durch, wobei sie mehrfachen Schaden angerichtet haben.

Soweit so gut, unter normalen Verhältnissen wäre nun die Folge gewesen, daß Großfuß 3 Kutscher eine Strafe wegen unbeaufsichtigten Stehenlassens der Pferde erhalten hätte, der dann unter Umständen ein Schadenersatzanspruch gefolgt wäre. Die Sache kam aber anders. Den obligaten Strafzettel erhielt der Kollege Naumann und der Fabrikant Großfuß kündigte Naumann den Schadenersatzanspruch schriftlich an und bemerkte dabei, „er würde es bis zum äußersten treiben“. Nunmehr wandte sich N. an den Verband, dessen Vertreter ihm riet, gerichtliche Entscheidung herbeizuführen.

Infolge der Vertagung eines Termins war unter den Döbelner Kutschern bekannt geworden, daß Kollege N. vom Verband einen Rechtsanwalt gestellt bekommen hatte, dazu noch einen solchen aus Chemnitz. Anstatt sich nun darüber zu freuen, daß der Verband die Interessen der Kollegenschaft vertritt, setzt eine beispiellose Verheerung unter den Kollegen ein. Es war nach den Begriffen einer ganzen Reihe solcher Bedientenseelen einfach unerhört, daß ein so simpler Expeditionskutscher die Autorität eines Geschäftskutschers in Sammethosen und Perlmutterknöpfen nicht gelten lassen will. Flugs finden sich eine Reihe von Zeugen, die alles gesehen haben wollen und bereit sind, gegen Naumann aufzutreten. Dabei wird geschimpft, die Verbandsbrüder wollen wir schon reinbrücken und anderes mehr. Die Sache kam aber anders. Vom Gericht wurde Kollege Naumann glänzend freigesprochen. Herr Großfuß, der erst so schnell im Schreiben war, hat die Sprache verloren und darf sich nunmehr mit seinen vermeintlichen Ansprüchen an seinem eigenen Kutscher halten.

Die ganze Affäre hatte keinen andern Zweck, als dem Verbands ein auszuweichen, Aneignung in die Reihen der Kollegen zu tragen und dann, wenn die Zahlstelle ruiniert war, einen blauen oder gelben Verein zu gründen. Verschiedene Leute fühlten sich schon als Vorstand. Es ist auch eher denkbar als nicht, daß auch schon das Anlagkapital versprochen worden war. Aus der ganzen Sache ist nun nichts geworden, Herr Auerbach wird seine Minuten jetzt weiter brauchen, denn das, was er erst einem zweiten aufkladen wollte, muß er nun selber tragen. Fraglich ist es noch, ob Herr Großfuß aus Rücksicht auf die gute Gesinnung seines Kutschers nicht doch noch an den Schadenersatzanspruch verzichtet. Eigentlich hätte das Herr Auerbach verdient und eine Liebe ist doch der anderen wert. Der Schäfschenverein ist für diesmal begraben.

Noch eine weitere Frage interessiert uns. Der ganze Fall ist ein typischer dafür, mit welcher Privatität Anzeigen gemacht werden und mit wie wenig vorheriger Untersuchung Strafmandate verhandelt werden. Man sollte der Meinung sein, daß die Polizei in Döbeln joviell Zeit gehabt hätte, um den Fall zu untersuchen, hätte sie das getan, dann wäre die Verurteilung des Strafmandats an Naumann sicher mitterblieben. Wir werden uns dies für die Zukunft merken und gegebenenfalls unsere Maßnahmen danach einrichten.

**Magdeburg.** Einer unserer Kollegen, welcher ohne jedweden Grund seine Entlassung erhielt, bekam folgendes Zeugnis von seiner Firma:

„Magdeburg-Budau, Datum.  
Schäffer u. Buddenberg, G. m. b. H.

Wir bescheinigen hiermit, daß der Arbeiter (Name) ... vom 27. August 1908 bis 17. Dezember 1908 bei uns als solcher beschäftigt gewesen ist.

Die ihm übertragenen Arbeiten hat derselbe zu unserer Zufriedenheit ausgeführt und über sein Verhalten ist uns Nachteiliges nicht bekannt.

Die Arbeiten zur Zufriedenheit ausgeführt, Nachteiliges über sein Verhalten nicht bekannt“ und trotzdem entlassen? Zeugt dies nicht von echt christlicher Nächstenliebe, einen Arbeiter kurz vor dem heiligen Christfest zu entlassen! Worin kann nun wohl der Entlassungsgrund zu suchen sein? Bedächtig nur davon, weil dieser Kollege nicht zum Vertreter an seinen Mitarbeitern werden wollte, weil er nicht „seil“ werden wollte. Gibt es noch einen schärferen Terrorismus, als wie der hier geübte? Aber die Zeit wird kommen, wo alle die erduldeten Schläge an die zurückfallen, die sie ausgeleitet haben.

**Mies.** Die hiesige Volkszeitung brachte vor einiger Zeit folgende Notiz:  
(Wie man verläßt die Arbeiter zufrieden zu machen.) Im Dezember wurde den Arbeitern der

Firma C. E. Brand, Holzhandlung und Sägewerke, durch Anschlag bekannt gegeben, daß am 29. Dez. für die Beamten und Arbeiter anlässlich der Hochzeit der Tochter des Geschäftsinhabers ein Fest, verbunden mit Tafel und Ball, stattfinden solle. Am genannten Tage wurden die Arbeiter mitags nach Hause geschickt. Zu dem Feste war die Großenhainer Theatergesellschaft engagiert. An die Arbeiter wurden je zwei Speisemarken (Wert 2 Mark) und 20 (1) Biermarken verteilt. (Von der Bekämpfung des Alkohols scheint die Firma nichts wissen zu wollen, sonst könnte sie einem Arbeiter unmöglich zumuten, an einem Abend 20 Glas Bier zu trinken.) Man sieht, die Firma hat sich's etwas kosten lassen, um den Arbeitern gegenüber als recht arbeiterfreundlich zu erscheinen. Auf dem Feste äußerte ja auch ein Herr einem anderen der Firma nahestehenden Herrn gegenüber seine Freude über die Zufriedenheit der Arbeiter. Nach dem Feste mußten die Arbeiter wieder einen Tag feiern. Als Grund gab man Arbeitsmangel an. Hatten nun die Arbeiter geglaubt, daß die Firma, die sich tags zuvor so arbeiterfreundlich geberdete, ihnen die Zeit, welche sie unfreiwillig feiern mußten, bezahlen würde, so hatten sie sich schwer getäuscht. Die Ernüchterung folgte am darauffolgenden Sonnabend. Von der Zufriedenheit der Arbeiter merkte man am Lohnzahlungstage, wo mancher von ihnen mit nur ein paar Mark Lohn nach Hause gehen mußte, nichts. Wäre es nicht besser, wenn die Firma, anstatt solche Feste zu geben, ihre Arbeiter besser entlohnte? dann könnten letztere für sich selbst sorgen. So etwas kann man eben nur unorganisierten Arbeitern bieten. Die Schneidewählenerarbeiter mußten nach diesem Vorkommnis erkennen lernen, daß sie ihre Lage nur verbessern können, wenn sie sich der Organisation anschließen; denn sie haben es sehr nötig.

Verärgert über diese Notiz, entließ die Firma drei Verbandskollegen, in denen sie die Veranlasser der Zeitungsmeldung vermutete. Dabei wurde denselben gesagt, sie sollten sich nur von ihrer Organisation unterstützen lassen. Die Denunzianten und Handlanger der Firma, auf deren Veranlassung die Entlassung geschah, sind diesmal von ihrem Verbandsorgan im Stich gelassen worden, denn sie haben Leute angegeben, die von dem Erscheinen der Notiz nicht das geringste wußten. Manche Leute ist es eben unangenehm, wenn die Öffentlichkeit einmal die Wahrheit erfährt. Von der Firma ist bekannt, daß sie den Arbeitern das gesetzlich gewährleistete Koalitionsrecht illusorisch zu machen versucht, obwohl sie es für sich wahrscheinlich in Anspruch nimmt. Nun, die organisierte Arbeiterschaft wird dafür sorgen, daß auch die Räume der Firma Brand nicht in den Himmel wachsen und den Vorgängen bei ihr volle Aufmerksamkeit schenken, ganz gleich, ob es der Firma gefällt oder nicht.

**Streik in Paris.** Die Kollkutscher der Pariser Zentralthalle, 500 an der Zahl, sind in den Ausstand getreten. Sie verlangen eine Lohnerhöhung und neue Arbeitsbedingungen.

**Jur Namen des Königs!**

In der Privatklagesache des Gewerkschaftssekretärs Paul Neumann hier gegen den Redakteur Karl Brückste, Borchagen-Mummelsburg, wegen Beleidigung hat das Königl. Schöffengericht Berlin-Mitte, Nr. 147, in der Sitzung vom 15. Dezember 1908, an welcher teilgenommen haben: Amtsgerichtsrat Jolisch als Vorsitzender, Fröschl, Rasche als Schöffen, für Recht erkannt:

Der Angeklagte ist der öffentlichen Beleidigung schuldig und wird zu fünfzig Mark Geldstrafe, im Nichtbeitreibungsfalle zu 10 Tagen Haft und zu den Kosten des Verfahrens verurteilt.

Dem Beleidigten Neumann wird die Befugnis zugesprochen, den entscheidenden Teil des Urteils binnen vier Wochen nach Zustellung des rechtskräftigen Erkenntnisses einmal auf Kosten des Angeklagten im „Courier“ zu veröffentlichen.

**Mitteilungen des Vorstandes.**

Eine neue Verwaltungsstelle wurde gegründet am 19. Januar 1909 in R a t i b o r. Bevollmächtigter: M a t e j a, Robert, P l a n i a bei R a t i b o r, Fabrikstraße 2, Kassierer: R e i c h e l, Georg, dieselbe Adresse.

Verloren gegangen ist das Mitgliedsbuch des Kollegen F u n g, Karl, Hauptbuchnummer 59 026 der Verwaltungsstelle Berlin I. Falls dieses Buch gefunden oder vorgezeigt wird, ist es abzunehmen und an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Für das Jahr 1909 ist seitens der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands zur V e r i c h t e r s t a t t u n g u n d F ü h r u n g d e r S t a t i s t i k ü b e r L o h n b e w e g u n g e n, S t r e i k s u n d A u s s p e r r u n g e n, mit Ausnahme der Streiklisten III, völlig neues Material an Frage- und Berichtsbogen herausgegeben worden. Wir haben mit dieser Nummer der Zeitung das neue Material erstmalig den sämtlichen Gewerkschaften zugesandt und werden von diesen Stellen aus den Funktionären weitere Mitteilungen zugehen. Wir ersuchen die Ortsverwaltungen, das sich noch in ihrem Bestehende befindliche Material, mit Ausnahme der Streikliste III, außer Gebrauch zu setzen bezw. zu vernichten und den Gewerkschaften aufzugeben, wieviel von dem neuen Material für die nächste Zeit gebraucht wird.

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.

Verantwortl. Redakteur: Emil Niebel, Dichtenberg. Verlag der Buchhlg. „Courier“, D. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dinnick, Berlin, Adalbertstr. 37.



Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Am 18. Januar fand eine Versammlung der Kollegen aus der Apotheke, Drogerie, Chemikalien, Farben, Parfümerie- und Seifenbranche...

Bernburg. Unsere General-Versammlung fand Sonnabend den 9. Januar statt. Zunächst gab der Kassierer G. Koch den Kassenbericht...

Sachsen i. Schl. Am 16. Januar fand unsere Generalversammlung statt. Dieselbe war von 30 Kollegen besucht. Längere Zeit nahmen die Wahlen in Anspruch...

wenn sie nicht der Unterstützung verlustig gehen wollten sich an der dazu bestimmten Stelle zur Kontrolle zu melden...

Königsberg i. Pr. Am 10. Januar fand die Generalversammlung der hiesigen Verwaltung statt. Kollege Strunge gab den Kassenbericht...

Meißen. Am 17. Januar fand unsere diesjährige Generalversammlung statt. Der Gauleiter referierte über die Vorschläge betreffend gesetzlicher Regelung der Arbeitszeiten im Transportgewerbe...

Die Versammlung erklärte, daß das mindeste, was man als Vorschläge hätte erwarten können, eine Begrenzung der Wochenarbeitsstunden von viertzig bis sechs Stunden gewesen wäre...

Reudersburg. Am Sonntag, den 10. Januar fand unsere Mitgliederversammlung statt, die gut besucht war. Zuerst gab der Kassierer die Abrechnung vom 4. Quartal 1908...

Die am 6. Januar d. J. in der 'Neuen Welt' tagende, kombinierte Sitzung der Vorstände des

Hafenarbeiter-, Fabrikarbeiter-, Bauarbeiter- und Transportarbeiterverbandes beschließt: In Erwägung, daß die Absicht des beteiligten Unternehmers dahin geht, bei Ablauf des Tarifs am 1. Juli d. J. der am Hafen beschäftigten Arbeiterschaft ein Vert zu stellen...

Deutscher Transportarbeiter-Verband Kassenbericht pro 3. Quartal 1908.

Table with columns for 'A. Einnahme' and 'B. Ausgabe'. Rows include 'An Kassenbestand am 1. 7. 08.', 'An Einnahme d. die Ortsverwaltungen', 'An direkten Einnahmen der Hauptkasse', and 'An Einnahmen für Lohnbewegungen'.

Table with columns for 'A. Ausgabe'. Rows include 'Der Redaktion des "Courier"', 'Drucklegung des "Courier"', 'Einnahmen für Lohnbewegungen', 'Unterstützungen', 'Verwaltungskosten', 'Drucksachen', 'Konferenzen', 'Lohnbewegungen', 'Unterstützung an Streitende', 'Fernhalten des Zuganges', 'Fortschaffung Zugereister', 'Abgereichte Streitende', 'Persönliche Unkosten', 'Zuschuß an Ortsstellen', 'Kassenbestand am 30. 9. 08.', 'in Bar und Belegen', 'in Effekten und Gutscheinen'.

Table with columns for 'C. Bilanz'. Rows include 'Kassenbestand am 1. 7. 08.', 'in Bar und Belegen', 'in Effekten und Gutscheinen', 'Einnahme', 'Ausgabe', 'Mehreinnahme', 'Kassenbestand am 30. 9. 08.', 'Berlin, den 21. Januar 1909.', 'Carl Kasser, Kassierer.', 'Die Revisionskommission.', 'Berthold Streltner, Carl Fröhbrodt, Adolf West, Gustav Fues.'





Laufende Nr.	Ort	Zahl der Mitglieder	Einnahme										Summe	Ausgabe										Summe			
			Beitrag		Wochenbeiträge		Zu- und Abnahme		Sonstige Einnahmen		Summe			Bewaltungs-Ausgaben		Bewaltungs-Ausgaben		Bewaltungs-Ausgaben		Bewaltungs-Ausgaben		Bewaltungs-Ausgaben					
			M	W	M	W	M	W	M	W	M	W		M	W	M	W	M	W	M	W	M	W				
215	Bosen	100	—	—	9	—	308	70	23	75	20	40	53	56	415	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	415
216	Botsdam	15	1072	53	16	—	727	60	—	—	40	20	—	—	1856	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1856
217	Quedlinburg	17	11	68	2	—	72	90	—	—	4	20	—	—	90	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90
218	Ragnit	3	—	—	1	—	24	—	—	—	—	—	—	—	25	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
219	Rathenow	100	345	31	9	—	553	10	—	—	—	—	—	—	907	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	907
220	Ratowisch	10	43	38	2	—	20	70	—	—	2	10	—	—	63	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
221	Regensburg	182	25	—	120	—	540	—	—	—	—	—	—	—	701	20	17	—	5	—	—	—	—	—	—	—	701
222	Reichenbach	108	190	80	6	—	435	55	61	85	—	—	—	—	691	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	691
223	Reichenhall	182	887	96	5	—	551	70	128	70	47	40	—	—	1620	76	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1620
224	Remscheid	51	71	49	1	—	175	—	51	80	—	—	—	—	299	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	299
225	Rendsburg	25	80	25	1	—	133	20	—	—	—	—	—	—	221	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	221
226	Rheydt	14	—	—	—	—	4	30	—	—	—	—	—	—	48	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
227	Riefa a. Elbe	82	160	—	9	—	391	80	65	80	—	—	—	—	629	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	629
228	Rosdorf	11	7	34	2	—	58	—	—	—	—	—	—	—	69	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69
229	Rostock	68	132	32	2	—	226	45	37	35	—	—	—	—	394	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	394
230	Rudolfstadt	112	293	86	6	—	381	—	65	—	—	—	—	—	749	46	2	—	5	—	—	—	—	—	—	—	749
231	Saalfeld	13	20	33	1	—	48	20	2	75	2	10	—	—	75	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
232	Saarbrücken	20	5	87	5	—	67	20	—	—	—	—	—	—	78	07	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78
233	Sagan	15	10	6	1	—	50	10	—	—	—	—	—	—	72	51	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
234	Salungen	10	56	23	2	—	35	—	—	—	—	—	—	—	95	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95
235	Sangerhausen	101	142	96	—	—	387	20	48	40	—	—	—	—	578	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	578
236	Salingen	149	153	70	21	—	589	40	—	—	40	20	70	15	874	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	874
237	Sommerfeld	1	5	69	—	—	3	30	—	—	—	—	—	—	8	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
238	Sonneberg	90	355	59	4	—	381	50	54	50	—	—	—	—	795	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	795
239	Spandau	314	376	31	42	—	1191	20	29	70	—	—	—	—	1907	31	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1907
240	Speyer	41	98	44	2	—	180	—	9	25	11	10	—	—	300	79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300
241	Spremberg	6	38	50	—	—	19	80	—	—	—	—	—	—	60	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
242	Suhl i. Th.	—	2	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
243	Schleswig	8	46	57	—	—	18	90	—	—	—	—	—	—	66	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
244	Schmölln	27	46	09	3	—	108	50	—	—	—	—	—	—	165	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	165
245	Schönebeck	69	41	80	10	—	279	20	21	90	—	—	—	—	354	88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	354
246	Schweinitz	11	10	26	—	50	52	80	—	—	—	—	—	—	72	66	6	4	—	—	—	—	—	—	—	—	72
247	Schweinfurt	13	15	66	1	—	54	25	7	75	—	—	—	—	78	65	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78
248	Schwerin	10	25	81	2	—	19	50	3	25	—	—	—	—	50	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
249	Stahfurt	64	28	75	12	—	202	50	—	—	15	90	2	50	261	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	261
250	Steglich	52	309	—	1	—	295	20	16	25	18	60	13	70	653	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	653
251	Stendal	22	—	—	1	—	70	80	—	—	—	—	—	—	80	05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80
252	Stettin	349	971	90	62	—	1350	90	187	50	82	20	—	—	2654	60	16	15	93	—	—	—	—	—	—	—	2654
253	Stolp	33	72	17	3	—	119	70	—	—	8	40	—	—	204	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	204
254	Stralsund	20	22	77	—	—	8	40	14	90	6	60	—	—	134	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	134
255	Strassburg i. El.	200	29	43	3	—	620	95	86	25	80	—	58	50	823	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	823
256	Strassburg II	150	3206	81	—	—	491	70	146	—	—	—	—	—	3896	11	—	—	473	75	—	—	—	—	—	—	3896
257	Strehlen	9	12	55	2	—	21	35	—	—	—	—	—	—	35	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
258	Striegau i. Schl.	71	151	53	25	—	254	50	—	—	21	90	—	—	452	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	452
259	Stuttgart	714	91	06	33	—	2816	60	608	75	42	30	487	32	4080	03	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4080
260	Tangermünde	63	328	—	3	—	241	20	40	45	—	—	—	—	610	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	610
261	Teterow (Meckl.)	26	108	50	1	—	98	40	—	—	1	20	95	55	299	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	299
262	Teuchern	40	79	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79
263	Tilfitz	208	107	03	4	—	492	80	61	60	—	—	—	—	633	83	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	633
264	Trier	11	2	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
265	Uerdingen	11	20	09	—	—	36	40	—	—	1	50	—	—	57	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57
266	Ulm	3	8	23	1	—	12	60	—	—	—	—	—	—	19	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
267	Varel	17	4	76	5	—	57	40	—	—	—	—	—	—	84	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84
268	Vegeta	40	67	64	1	—	169	40	12	40	9	30	—	—	259	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	259
269	Velten	129	87	75	1	—	524	65	—	—	32	40	—	—	645	80	26	50	—	—	—	—	—	—	—	—	645
270	Verden	13	24	29	—	—	40	25	—	—	—	—	—	—	65	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
271	Wierfen	13	26	01	—	—	55	65	—	—	—	—	—	—	84	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84
272	Waldburg i. G.	70	96																								