

# SONNENBLICKE

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

Erscheint jede Woche Sonntags.  
Einzel-Abonnement pro Quart. franko geg. franko 1,50 M.  
Der Courier ist in die Postzustellungsliste 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 Manuscripte werden nicht zurückgesandt.  
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 27.

Berlin, den 4. Juli 1909.

13. Jahrg.

## Der Automobil-Verkehr in der Statistik.

Im diesjährigen ersten Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reiches, ist wiederum eine umfangreiche, mit großer Sorgfalt hergestellte Arbeit über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, für das Jahr 1908, erschienen. Aus derselben sind unter anderem, auch

für unsere Organisation, die weitgehendsten Schlüsse zu ziehen und bietet für die Organisation der beruflichen Kraftwagenführer brauchbares Agitationsmaterial. Das veranlaßt uns, folgende Tabellen, die zur Orientierung für uns in Frage kommen, möglichst konform unseren Gaubezirken zusammenzustellen.

Bundesstaaten hatten insgesamt weniger Kraftfahrzeuge als Bayern, noch nicht halb so viel wie die Reichshauptstadt.

So wie die Kraftfahrzeuge, verteilten sich demnach auch die Führer derselben, deren Organisation der Zentralisation noch mehr denn alle anderen Berufe bedarf. Die Benutzung der Kraftwagen lokalisiert sich nicht mehr auf einzelne Bezirke und Ortschaften, wie es das Pferdeführeramt getan, sondern kennt einfach keine Grenzen mehr, wie uns der Automobilverkehr täglich beweist. Er ist schon für das innere Deutschland zu, so auch zum großen Teile für alle Länder der Welt, in denen Kraftfahrzeuge vorhanden sind, und der internationale Verkehr auf der Landstraße steigert sich ebenfalls von Jahr zu Jahr, wie folgende Zahlen zeigen:

Tabelle 1. Bestand an Motorfahrzeugen im Deutschen Reich am 1. Januar 1909.

Staaten und Landesteile	Gesamtzahl der vorzugsweise zur Beförderung dienenden Motorfahrzeuge	davon		Gesamtzahl der vorzugsweise zur Güterbeförderung dienenden Motorfahrzeuge	davon		Gesamtzahl der Motorfahrzeuge selber am 1. Jan. 1909	Stand dieser Anzahl am 1. Januar 1908	Zunahme
		Motorräder	Motorwagen		Motorräder	Motorwagen			
Prov. Ost- und Westpreußen	852	492	360	14	2	12	866	769	97
Stadt Berlin	2271	446	1825	592	76	516	2863	2414	449
Prov. Brandenburg	3148	1441	1707	192	29	163	3340	2861	479
" Pommern	484	330	154	13	—	13	497	396	101
" Posen	520	326	194	13	2	11	533	420	113
" Schlesien	1824	1072	752	50	8	42	1874	1629	245
" Sachsen — Anhalt und Braunschweig	2275	1369	906	62	5	57	2337	2081	256
Schleswig-Holstein, Hamburg, Lübeck und beide Gröbht. Mecklenb.	2051	1120	931	158	24	134	2209	1910	299
Hannover, Lippe und Schaumburg-Lippe	2043	1344	699	32	3	29	2075	1842	233
Westfalen	1760	1030	730	64	4	60	1824	1633	141
Hessen-Nassau	1359	564	795	111	11	100	1470	1450	20
Rheinland	4037	2189	1898	213	29	184	4300	3977	323
Bayern	4825	3008	1847	271	17	254	5096	4355	741
Sachsen	3925	2128	1797	137	26	111	4062	3255	807
Württemberg-Hohenzollern	1778	1066	712	116	2	114	1894	1578	316
Baden	1726	909	817	69	7	62	1795	1563	232
Hessen	766	436	330	36	1	35	802	655	147
Thür. Staaten	863	395	468	14	1	13	877	752	131
Bremen-Oldenburg	506	280	226	28	—	28	534	439	95
Elbisch-Lothringen	2412	983	1429	67	1	66	2479	1993	486
Deutsches Reich	39475	20928	18547	2252	248	2004	41727	36022	5711
Dagegen am 1. Januar 1908	94,6 34244 95,1	19573	14671	1778	235	1543	36022 100,0	36022 100,0	

Die Tabelle 1 zeigt die Zunahme und den Bestand aller Kraftfahrzeuge in Deutschland am Ende des Jahres 1908. Demnach ist im Berichtsjahre eine Zunahme von 5711 Kraftfahrzeugen zu verzeichnen. Das sind 15,8 pCt., eine Vermehrung, welche im Jahre der schwersten wirtschaftlichen Krise erzielt worden ist, und zugleich ein Beweis dafür, daß das Motorfahrzeug die Fahrzeuge mit tierischer Kraft immer mehr ablöst und aus dem Straßenverkehr verdrängt. Eine Entwicklung, auf die das zum Teil in Kraft getretene Automobilhaftpflichtgesetz hoffentlich nicht allzu hemmend wirkt. Dieser fortschreitenden Entwicklung entgegenstehend, ist es Sache unserer Organisation, an der Hand dieser Statistik, uns mit den Zahlen über die Zunahme der Kraftwagenführer zu beschäftigen, welche wir allerdings nur schätzungsweise berechnen können. Maßgebend sind für uns dabei die Anzahl der Motorwagen 20 551. Motorräder kommen dabei nur zum geringen Teil, ca. 300, in Betracht, weil diese, wenn auch zu gewerblichen Zwecken, von ihren Besitzern meistens persönlich benutzt werden. Rechnet man nun die Fahrzeuge ab, welche für uns weniger in Frage kommen, wie z. B. die für Meer, Marine, höhere Verwaltungen etc., auch einige zur Reparatur stehende Fahrzeuge, so schätzt man wohl nicht zu hoch, wenn man die Zahl der Fahrzeuge, welche von berufsmäßigen Chauffeuren gefahren werden, auf ca. 20 000, dazu auch ebensoviel Chauffeure berechnet. Hierbei ist schon berücksichtigt, daß wohl zirka ein Drittel aller Fahrzeugbesitzer sich keinen Chauffeur halten und ihren Wagen etc. selbst fahren. Aber demgegenüber kann man ebensoviel Wagen schätzen, zu welchen zwei Chauffeure angestellt sind, was hauptsächlich für das Verkehrsgewerbe zutrifft.

In der Verteilung der Personalfahrzeuge entfallen mehr als die Hälfte — 53,2 pCt.

aller Kraftfahrzeuge — auf Preußen; innerhalb dieses Bundesstaates stand das Rheinland an erster Stelle; ihm folgen die Provinz Brandenburg und die Stadt Berlin. Hannover, Schlesien, Westfalen, Sachsen und Hessen-Nassau sind nächst dem die automobilreichsten Provinzen. Dann folgen die Bundesstaaten Bayern, Sachsen, Baden und Elbisch-Lothringen. In Hamburg sind zurzeit 158 Kraftwagen und 64 Fahrräder von der Polizeibehörde zugelassen. 544 Chauffeure haben dagegen einen Fahransweis erhalten.

Der Osten Deutschlands ist arm an Automobilen und die übrigen Bundesstaaten besitzen zusammen nicht viel mehr Kraftfahrzeuge wie die Provinz Brandenburg.

Auffallend ist in der Statistik die Verminderung der Motorräder, welche anscheinend in steigendem Maße durch leichte Wagen ersetzt werden, welche sich in ihrer Benutzung verhältnismäßig praktischer und billiger zeigen.

Von den Kraftfahrzeugen entfallen mehr als die Hälfte — 60,9 pCt. — auf Preußen, und hier wieder 43,1 pCt. aller in diesem Bundesstaat gezählten, 26,3 pCt. der im ganzen Reich vorhandenen, auf Berlin. Nächst dem finden sich die meisten Kraftfahrzeuge im Rheinland, in der Provinz Brandenburg und in Hessen-Nassau. Alle übrigen preussischen Provinzen besaßen am 1. Januar 1909 zusammen noch nicht halb so viel der Güterbeförderung dienende Kraftfahrzeuge als Berlin. Unter den übrigen Bundesstaaten standen die drei größten, Bayern, Sachsen und Württemberg, an der Spitze. Hannover blieb mit seinem Kraftwagenpark hinter den letztgenannten nur wenig zurück. Sämtliche übrigen

Es hielten sich, vom 1. Oktober 1907 bis 30. September 1908, 7913 ausländische Kraftfahrzeuge, 2227 oder 39,2 pCt. mehr als im gleichen Zeitraum 1906/07, vorübergehend in Deutschland auf. Die überwiegende Mehrzahl von ihnen — 5248 Stück — waren Personentwagen. Die meisten fremden Kraftfahrzeuge — 2950 — kamen aus Frankreich über die Grenze und besuchten davon 2355 Elbisch-Lothringen, 200 Baden, 194 Bayern. Nur 171 kamen nach Preußen und Pommern. Aus Oesterreich-Ungarn hielten sich 1637 Fahrzeuge bei uns auf, deren Ziel vorwiegend Bayern (665) und Sachsen (315), sowie der preussische Bezirk Breslau (298) waren. An dritter Stelle unter unseren Besuchern stand Belgien mit 995 Fahrzeugen, von denen 780 sich im Bezirk Ebn aufhielten. Aus der Schweiz kamen 619 Fahrzeuge, von denen 375 nach Baden, 159 nach dem Elbisch gingen. Die Niederlande schickten 492 Fahrzeuge zu uns, von denen 388 sich im Bezirk Ebn aufhielten. In den Vereinigten Staaten waren 478 Fahrzeuge beheimatet. Von ihnen gingen 120 nach Bayern, 119 nach Elbisch-Lothringen. Aus Großbritannien kamen 275 Fahrzeuge, aus Rußland 148, die sich vorzugsweise in den östlichen preussischen Landesteilen aufhielten. Statistischer Herkunft waren 130 Fahrzeuge, von denen sich 73 in Bayern aufhielten. Von den übrigen fremden Kraftfahrzeugen stammten aus Pommern 72, Dänemark 48, Schweden 24, Spanien 61, Argentinien 5, Rumänien und Ägypten je 4, der Türkei, Griechenland, Brasilien je 3, Norwegen 2, Bulgarien, Serbien, Japan, Tunesien, Mexiko, Kuba, Peru, Südamerika und Hawaie je 1.

Die Hauptfremdenaktion in diesem Sinne war natürlich der Sommer. Der Besuch verteilte sich folgendermaßen auf die einzelnen Monate:

Oktober 1907	312	April 1908	231
November 1907	164	Mai 1908	446
Dezember 1907	99	Juni 1908	962
Januar 1908	46	Juli 1908	1687
Februar 1908	45	August 1908	2401
März 1908	99	September 1908	1400

Man sieht, welche Perspektiven sich hier betrefss der Agitation für unsere Organisation eröffnen, wenn man dieselbe geschickt in die richtigen Wege leitet, zumal die Aussicht vorhanden ist, daß sich der Verkehr von Jahr zu Jahr verstärkt. Allerdings spielen bei der hier in Frage kommenden Gruppe die sogenannten Herrschaftschauffeure eine Rolle. Über unter diesen sind heute schon ein großer Teil aufklärter Kollegen, welche mit dem Standpunkt ehemaliger herrschaftlicher Kutscher nichts gemein haben wollen, den Chauffeur-Klubvereinen fernbleiben und treu zu ihrer Berufsorganisation halten. Selbstverständlich müssen diese auch der Entwicklung und Stellung dieses Berufes entsprechend, Einrichtungen in der Organisation getroffen werden.

Über die Verwendungszwecke der Kraftfahrzeuge gibt die Tabelle 2 Aufschluß.



Tabelle 2.

Verwendungszweck der Kraftfahrzeuge, welche vorzugsweise dienen: der Personenbeförderung

der Lastenbeförderung.

Table with 12 columns: Staaten und Landesteile, Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge, im Dienste öffentlicher Behörden, für die Zwecke des Handelsgewerbes, für die Zwecke der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe, für andere Berufszwecke, für Vergnügungs- und Sportzwecke, Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge im Handelsgewerbe, im Dienst der öffentlichen Verwaltung, im Dienst der öffentlichen Verwaltung, im Dienst der öffentlichen Verwaltung.

Der Hauptteil der Personalfahrzeuge — 40,8 pCt. — fand demnach im Handelsgewerbe und sonstigen Gewerbebetrieben Verwendung. Dann folgen zum Vergnügen und Sport 39,4 Prozent. An dritter Stelle stehen die für besondere Berufszwecke, Ärzte, Feldmesser etc. mit 11,8 pCt.

Die öffentliche Fuhrwesen hat sich des Kraftfahrzeuges in steigendem Maße bemächtigt. 1907 nahm es 4,6 Prozent aller Personalfahrzeuge für sich in Anspruch, 1908: 5,1, 1909: 5,9 pCt. Mehr als ein Drittel (871) entfielen auf Berlin, wo sich die Zahl derartiger Fahrzeuge gegenüber dem 1. Januar 1908 um 218, also um mehr als ein Drittel, vermehrt hat.

An erster Stelle steht der Miesenverkehr der Stadt Berlin mit 2213 Unfällen, dann folgt der Bundesstaat Bayern mit 677, Provinz Brandenburg mit 369, Königreich Sachsen mit 333, Stadt Hamburg mit 244, Rheinland mit 209, Provinz Schlesien mit 127, Hannover mit 124, Hessen-Nassau mit 91. Alle übrigen Provinzen und Bundesstaaten mit zusammen 682 schädigenden Ereignissen.

Tabelle 3. Schädigende Ereignisse beim Betriebe von Kraftfahrzeugen in der Zeit vom 1. Oktober 1907 bis 30. September 1908.

Table with 12 columns: Staaten und Landesteile, Schädigende Ereignisse beim Verkehr mit Personalfahrzeugen, Schädigende Ereignisse beim Verkehr mit Lastkraftfahrzeugen, Schädigende Ereignisse beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Schädigende Ereignisse beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Schädigende Ereignisse beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Schädigende Ereignisse beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Schädigende Ereignisse beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Schädigende Ereignisse beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Schädigende Ereignisse beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Schädigende Ereignisse beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Schädigende Ereignisse beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

Im weiteren zeigt die Statistik, an welchen Orten, Tagen und Tageszeiten die schädigenden Ereignisse stattfanden. An erster Stelle stehen wiederum die Großstädte mit ihrem Miesenverkehr mit 3780, 74,6 Prozent Unfällen, dann aber folgen gleich die Landstraßen und Chauffeen mit 584 oder 11,5 pCt., die Kleinstädte 333, 7,6 und die Dorfstraßen 322, 6,3 Prozent Unfällen.



„Wohl mit Recht erscheint dem Publikum unter allen Kraftfahrzeugen die Kraftdroschke in ihrer dauernden Fahrt nach Erwerb als das gefährlichste Fahrzeug, welches am meisten Unheil anrichtet. Ich möchte es daher unternehmen, die Personennunfälle der Kraftdroschken in Groß-Berlin in Vergleich zu bringen mit den Personennunfällen derjenigen Klasse von Pferdefuhrwerken, welche nachgewiesenermaßen unter diesen die größte Gefährlichkeit andauernd zeigt, das sind die schweren Lastwagen einschließlich der Bierwagen. Diese Klasse eignet sich besonders zum Vergleich auch aus dem Grunde, weil die amtliche Verkehrsstatistik deren Unfälle unter einer besonderen Rubrik verzeichnet. Während nun die Zahl der Kraftdroschken in Groß-Berlin genau bekannt ist — sie betrug durchschnittlich im Jahre 1908 rund 1200 — muß zur Feststellung der Zahl der schweren Lastwagen einschließlich der Bierwagen die Schätzung einziehen. Wenn man die amtlichen Ermittlungen, welche zuletzt im Jahre 1902 angestellt worden sind, zugrunde legt, so kommt man zu dem Ergebnis, daß in Groß-Berlin im Jahre 1908 im ganzen etwa 15 000 zweispännige Fuhrwerke vorhanden gewesen sind, von denen ungefähr ein Drittel, also etwa 5000, als schwere Lastwagen und Bierwagen angesehen werden können.

Die Zahl der Personennunfälle im Jahre 1908 ist nun für beide zu vergleichenden Kategorien politisch festgestellt wie folgt:

1. Durch Kraftdroschken wurden Personen verletzt: tödlich 19, schwer 75, leicht 351 — zusammen 445;
2. Durch schwere Lastfuhrwerk, einschließlich Bierwagen: tödlich 22, schwer 115, leicht 171 — zusammen 308.

Nun kann man selbstverständlich nicht einfach die Zahl der Fuhrwerke der beiden Kategorien mit einander vergleichen, sondern man muß mit Rücksicht auf die außerordentlich verschiedene Geschwindigkeit dieser beiden Klassen den zurückgelegten Weg zu ermitteln suchen. Bei den Kraftdroschken liegt die Sache sehr einfach, da auf Grund des Fahrpreisanzeigers und der von größeren Fahrgesellschaften sorgfältig geführten Bücher festgelegt worden ist, daß eine Kraftdroschke jährlich etwa 35 000 Kilometer zurücklegt. Bei den schweren Lastwagen möchte ich eine tägliche Leistung von etwa 20 Kilometern annehmen, wobei nicht nur die langsame Fortbewegung, sondern vor allem der Zeitverlust durch Auf- und Abladen berücksichtigt werden muß. Bei der Annahme von 300 Arbeitstagen im Jahre ergibt sich eine Jahresleistung von 6000 Kilometern für jeden Wagen.

Nunmehr stellt sich die Rechnung folgendermaßen: Die 1200 Kraftdroschken haben im Jahre 1908 zusammen 42 Millionen Kilometer geleistet, die 5000 schweren Lastwagen zusammen 30 Millionen Kilometer. Berechnet man nunmehr die oben erwähnten Personennunfälle auf je 1 Million Kilometer zurückgelegten Weges, so zeigt sich folgendes Ergebnis:

- Auf je 1 Million Kilometer sind Personen verletzt worden:
1. Durch Kraftdroschken tödlich 0,45; schwer 1,8; leicht 8,4; zusammen 10,65 Personen.
  2. Durch schwere Lastwagen, einschließlich Bierwagen, tödlich 0,7; schwer 3,8; leicht 5,7; zusammen 10,2 Personen.

Hiernach sind die Verletzungen in der Gesamtzahl bei den Kraftdroschken um ein geringes höher als bei den schweren Lastwagen, während die letzteren eine größere Anzahl tödlicher und schwerer Verletzungen haben, was natürlich von entscheidender Bedeutung ist. Die schweren Verletzungen bei den Lastwagen sind sogar mehr als doppelt so zahlreich wie die bei den Kraftdroschken. Nach diesen Feststellungen muß man den schweren Lastwagen eine größere Betriebsgefährlichkeit zusprechen als den Kraftdroschken. Dieses Ergebnis ist unzweifelhaft überraschend, und wenn ich selbst auch die Gefährlichkeit der schweren Lastwagen, namentlich für den eigenen Führer, niemals unterschätzt habe, so befreit mich doch der ungünstige Abschluß gegenüber den Kraftdroschken. Ich bemerke hierzu noch, daß alle Schätzungswerte, die bei dieser Berechnung eingesetzt sind, bei den schweren Lastwagen nicht etwa zu ihren Ungunsten, sondern eher noch zu Gunsten derselben sind, wie mir jeder Fachmann bestätigen wird. In gleicher Richtung bewegt sich der Umstand, daß die Unfallzahlen der schweren Lastfuhrwerke im Jahre 1908 noch auffallend günstig gegenüber dem früheren Jahren sind, denn während die hier verwertete Gesamtzahl der Unfälle nur 308 beträgt, betrug die entsprechende Zahl im Jahre 1907 auf 397.

Hierzu können wir noch bemerken, daß die Polizei wohl jeden, auch den geringsten, Automobilunfall notiert, dagegen erhält sie bei einer großen Zahl Unfälle bei allen anderen Fuhrwerken erst gar keine Kenntnis. Dies würde die Zahlen der Automobilunfälle im Verhältnis noch günstiger für den Kraftwagenverkehr stellen.

Alles in allem, zu lernen ist aus dieser Statistik viel, doch würde dies in erhöhtem Maße noch mehr der Fall sein, wenn das statistische Amt den vielen Anregungen folgte und den gesamten Straßenverkehr in die Statistik aufnehmen würde.

Unserer Kollegen aber harret noch eine Zeit schwerer Kämpfe. Eine Fülle ihrer Forderungen sozialer Natur, welche das Grundübel aller ihrer Verfolgungen sind, harren ihrer Lösung. Der Beruf ist neu, die Organisation noch nicht genügend verbreitet. Den Weg der Agitation zeigt diese Statistik. Ein großer Teil Kollegen steht uns noch fern. Jetzt heißt es vorwärts an die Arbeit und nicht eher geruht, bis alle Chausseure ihrer Berufsorganisation, dem Deutschen Transportarbeiterverband, angeschlossen sind. Dann sind wir eine Macht, deren Forderungen erhört werden müssen. In der Stärke der Mitgliederzahl liegt unsere Macht.

Über auch unsere Rutscher müssen aus diesem Lernen, daß das Pferdefuhrwerk in ganz rapidem Tempo durch das Automobil ersetzt wird. Sich dieser Entwicklung entgegenzustellen, wäre Wahnsinn und Selbstmord. Wir können daher den Kollegen Rutschern nur den dringenden Rat erteilen: Lernet Automobilfahren, wenn ihr nicht in absehbarer Zeit arbeitslos auf der Straße stehen wollt!

### Fahr- und Fachschulen.

Die Notwendigkeit der Gründung von Fahr- und Fachschulen in Groß-Berlin ist fast allseitig anerkannt, trotzdem auf diesem Gebiete bis jetzt noch recht wenig Fortschritte zu verzeichnen sind.

Als erste lebensfähige Einrichtung in dieser Beziehung ist wohl die Leipziger Fahrschule mit zu betrachten. Im Jahre 1903 von den dortigen Fuhrunternehmern ins Leben gerufen, erfreut sich dieses Institut eines guten Rufes, so daß alle Körperschaften, die die Absicht oder den Auftrag haben, eine Fahrschule einzurichten, sich die Leipziger Fahrschule als Muster dienen lassen, weil diese den Zweck der Fahrschulen am besten erfüllen soll.

Nach der Meinung, daß die Leipziger Fahrschule, was ihre Lehrmittel, Einrichtung und Lehrkraft anbelangt, sehr gut an erster Stelle stehen kann, nur sind es einige aber sehr wesentliche Punkte, die es im Interesse des Geschirrführerberufs und Großstadtverkehrs sehr notwendig erscheinen lassen, daß die Leipziger Fahrschule in städtische Regie übernommen wird.

Die Leipziger Fuhrunternehmer haben bei der Gründung dieser Einrichtung von allen Seiten und hauptsächlich vom Räte der Stadt Leipzig entgegenkommen und zwar deshalb gefunden, weil aus den Begründungen der Eingaben um Unterstützung dieses Unternehmens zu ersehen und zu schließen war, daß die Fahrschule lediglich den Zweck haben sollte, ein gut geschultes Rutscherpersonal heranzubilden und dadurch die Sicherheit des Großstadtverkehrs wesentlich zu verbessern. Auch die Hauptfrage, die bei der Einrichtung eines derartigen Unternehmens in Betracht kommt, die richtig passende Lehrkraft zu finden, ist in Leipzig vortrefflich gelöst worden, und diesem Glückszustand ist es schließlich überhaupt nur zu verdanken, daß die Leipziger Fahrschule bestehen konnte und eine derartige Anerkennung gefunden hat.

Für diese Tatsache liegen die Beweise klar auf der Hand, denn alle Körperschaften, die Fahrschulen gründen, holen die notwendigen Informationen in Leipzig, und die Lehrer der Fahrschulen in Breslau und Essen haben sogar einige Wochen Unterricht beim Leipziger Fahrlehrer erhalten.

Aus allem diesem heraus wäre wohl anzunehmen, daß die hiesige Fahrschule in Wirklichkeit, da sie doch allen Anforderungen gewachsen ist, ein Institut sei, das seinen Zweck vollständig erfüllt und zu Auf- und Fortkommen des ganzen Gewerbes wirken könnte. Daß dem nicht so ist, soll im Nachstehenden bewiesen werden.

Alle Einrichtungen, die einen gemeinnützigen Zweck erfüllen sollen, müssen die Sympathie aller deren interessierten Kreise haben.

Dadurch, daß die Leipziger Fahrschule nur Eigentum der Fuhrunternehmer ist, und alle geschäftlichen Angelegenheiten durch den Vorstand des Unternehmerverbandes geregelt werden, bricht sich immermehr die Auffassung Bahn, daß diese Einrichtung nicht im Interesse der Allgemeinheit, sondern lediglich im Interesse der Unternehmer verwendet wird. Diese Auffassung haben hauptsächlich die älteren erfahrenen Geschirrführer und begründen diese ihre Annahme damit, daß in der Fahrschule nicht die älteren, sondern lediglich jüngere, des Fahrens vollständig unkundige Leute nur Unterricht erhalten, die nach erfolgter Prüfung Stellen als Geschirrführer suchen. Da nun diese jüngeren, der Fahrschule entsprossenen Geschirrführer billiger und williger sind als ihre älteren Kollegen, werden sie bei Balancen von den Unternehmern bevorzugt, wodurch die eingerichteten Fahrer aus dem Berufe verdrängt werden. Durch dieses fortgesetzte Einschleiben neuer Arbeitskräfte in den Großstadtverkehr wird aber die Verkehrssicherheit, die ja gerade durch die Fahrschule gehoben werden soll, erheblich beeinträchtigt.

Abgesehen von diesem unhaltbaren Zustande macht sich aber auch noch ein anderer Vorgang bemerkbar, der bei der Beurteilung dieser Frage nicht unterschätzt werden darf. Durch das Ausbilden vieler angehenden Geschirrführer erwächst diesem ganzen Berufe eine große Reserve an überschüssigen Arbeitskräften, die, wie die Erfahrung lehrt, wider ihren Willen die Lohn- und Arbeitsverhältnisse einer ganzen Branche wesentlich verschlechternd beeinflussen. Dieses hat aber zur Folge, daß sich die besten leistungsfähigsten Kräfte aus dem Fuhrmannsberufe entfernen und sich in anderen Berufen bei weit kürzerer Arbeitszeit besseres Einkommen verschaffen. Auch dieser Zustand trägt zur Verkehrssicherheit in unserer Großstadt wesentlich bei, auch muß ein derartiges Verhältnis naturgemäß zur Folge haben, daß die Qualität der Arbeitskräfte eines Berufes von Jahr zu Jahr schlechter statt besser wird.

Daß die Fuhrunternehmer die Fahrschule nicht der Verkehrssicherheit wegen unterhalten, erklärt sich auch am besten aus folgender Tatsache. Schon über 5 Jahre wird in der Fahrschule gelehrt, wie die Lastfuhrwerke, um sie zu schonen und hauptsächlich der Verkehrssicherheit zu dienen, beschickt sein müssen. Innerhalb dieser 5 Jahre haben es gerade zwei Firmen fertig gebracht, diese als richtig und zweckmäßig anerkannte Beschickung einzuführen.

Weiter haben die Leipziger Fuhrunternehmer nicht nur die Fahrschule, sondern auch den Arbeitsnachweis des Berufes vollständig in den Händen, wodurch ihnen die Möglichkeit gegeben ist, alle Geschirrführer, die sich bei Lohnstreitigkeiten hervortun, beliebig vom Recht auf Arbeit auszuschließen.

Es ist aber ein Widerspruch, wenn das eine Institut der Unternehmer die Arbeitsleistungen bessern, die Arbeiter leistungsfähiger machen und auf eine höhere Kulturstufe bringen will, wohingegen die andere Einrichtung derselben

Unternehmer jede leise Neigung zur Erlangung besserer Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu unterdrücken sucht.

Aus den angeführten Gründen, die wir sehr gut noch um einige vermehren könnten, ist deutlich ersichtlich, daß die Fahrschule in Leipzig, solange sie sich in den Händen der Fuhrunternehmer befindet, nicht den Zweck erfüllen kann, den ein gemeinnütziges Institut erfüllen muß.

Angesichts solcher Tatsachen drängt sich den interessierten Kreisen immer mehr und mehr die Überzeugung auf, daß die hiesigen Fuhrunternehmer die Fahrschule nicht der Verkehrssicherheit usw. wegen unterhalten, sondern deshalb mit Eifer die Ausbildung von Geschirrführern betreiben, um stets williges, billiges Arbeitspersonal massenhaft vorrätig zu haben.

Ein derartiger Mißbrauch eines gemeinnützigen Institutes sollte aber nicht länger geduldet werden. Es muß vielmehr dafür Sorge getragen werden, daß die hiesige Fahrschule vom Räte der Stadt Leipzig übernommen und nur im Interesse der Allgemeinheit weitergeführt wird.

Die Unkosten, die der Stadt hierdurch entstehen, dürften allzugroße nicht sein. Denn die Stadt Leipzig zahlt schon jetzt jährlich zur Fahrschule 1500 Mk. und stellt Fahrbahn sowie einen Raum auch jetzt schon unentgeltlich zur Verfügung. Neben der Anschaffung einiger Wagen sowie zweck- und vorchriftsmäßiger Geschirre dürften sich, da die oben angeführte Geldsumme wohl bald den Gehalt des Fahrlehrers decken dürfte, die meisten Ausgaben erledigt haben.

Um beim Unterricht passendes Pferdematerial zur Hand zu haben, müßten mit einigen Pferdehandlungen Kontrakte abgeschlossen werden. Derartige Kontrakte dürften die Pferdehändler gern und für recht wenig Entgelt eingehen, da auch sie durch das Einscharen der Pferde in der Fahrschule nur Nutzen haben würden.

Zur Leitung und zum Ausbau sowie zur Abnahme der Prüfung in dieser Schule würde dann eine Kommission je zur Hälfte aus Unternehmern und Geschirrführern einzusetzen sein, an deren Spitze ein Vertreter des Rates der Stadt Leipzig steht.

Die Leipziger Fahrschule in diesem Sinne ausgebaut, würde sie sich sehr bald nicht nur das Wohlwollen der Geschirrführer erwerben, sondern auch im Interesse der Verkehrssicherheit wirken können.

### Zur Lage der Berliner Kohlenarbeiter.

Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Berliner Kohlenarbeiter sind zurzeit alles andere, nur keine guten zu nennen. Man hat von Jahr zu Jahr beobachtet, daß zu gewissen Zeiten die Landarbeiter die Großstädte aufsuchen, um dort Arbeit zu erhalten. In den meisten Fällen ist ja der an Erwerbungen und lange Arbeitszeit gewöhnte Landproletarier zufrieden, wenn er nach langem Hin und Her endlich auf einem der Berliner Kohlenplätze Arbeit erhält. Daß nun die Unternehmer diesem Arbeiter den Lohn nicht geben wie ihren alten Beschäftigten Leuten, liegt daran, daß der vom Lande Zugezogene mit den lokalen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht vertraut ist. Steht er mit der Zeit ein, daß er mit den erbärmlichen Löhnen, die hier gezahlt werden, seine Bedürfnisse nicht mehr so befriedigen kann, wie es in der ersten Zeit der Fall war, so erwacht in ihm der Gedanke nach mehr Lohn. In Versammlungen und Besprechungen, wo man sich über die elenden Lohn- und Arbeitsverhältnisse unterhält, wird auch schließlich unser Landproletarier klar, daß nur dann, wenn er sich den Reihen der organisierten Arbeiter anschließt, für diesen bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen geschaffen werden können. Immerhin finden sich noch Elemente genug, die über die Besprechungen und Versammlungen dem lieben Chef am anderen Morgen brühwarm Bericht erstatten, wer sich im Verband hat aufnehmen lassen. Die Folge davon ist, daß die Unternehmer herkommen und ihre Betriebe von den „Hegern und Agitatoren“ säubern. Es sind in allererster Linie immer die Vertrauensleute, die ihre Entlassung erhalten. Daß sich die Herren Chefs durch diese Manipulationen eine ihnen gefällige Arbeiterschaft oder die Achtung derselben erwerben, wird wohl niemand annehmen; im Gegenteil: die Arbeiter sehen es ein, daß jetzt ein festeres Zusammenhalten und Anschluß an die Organisation nötig ist.

Wie erbärmlich die Lohnverhältnisse auf den Berliner Kohlenplätzen sind, zeigen folgende Zahlen: von 41 größeren Firmen zahlen nur drei einen Stundenlohn von 45 Pf., sechs einen solchen von 43 Pf. und die übrigen Firmen gemischte Löhne zu 43 und 40 Pf.

Für Ueberstunden zahlen 7 Firmen 43 Pf., 15 Firmen 45 Pf., 3 Firmen 50 Pf. und 1 Firma 60 Pf., bei den übrigen Firmen wird zum größten Teil keine Ueberarbeit geleistet, und wo nun schon mal länger gearbeitet werden muß, wird nichts dafür bezahlt. Mit der Sonntagsarbeit ist es ebenso traurig bestellt, da wird auch in den meisten Fällen das nicht bezahlt, was die Arbeiter haben müßten. In einzelnen Betrieben liegt es nur an der Interesslosigkeit unserer Kollegen, wenn sie einen nicht mehr den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechenden Lohn erhalten. In der letzten Zeit ist es die Firma A. W. Koch, Brombergersstraße, die einen Arbeiter mit 37½ Pf. pro Stunde entlohnte. Wären die Kollegen dort besser organisiert und würden zusammenhalten, könnte so etwas nicht vorkommen. Denn dadurch, daß die Firma im „Vorwärts“ schon seit langer Zeit annonciert, nimmt man an, daß es ihr um die Arbeiterundschaft zu tun ist. Recht und billig wäre es nun, wenn sie ihre Arbeiter auch dementsprechend entlohnte. Bei der Firma arbeitet ein Holzhauer Heimann. Derselbe hat sich zu der Geschäftsleitung geäußert: „Ich bejorge Ihnen Leute, soviel wie Sie haben wollen und zwar für 35 Pf. Stundenlohn.“ Ob die Firma von dem Angebot dieses „Nachkollegen“ Gebrauch machen wird, wissen wir nicht; sollte es schließlich der Fall sein, so werden wir dafür sorgen, daß auch diese Leute



Aufführung erhalten und der Organisation zugeführt werden. Weiter wird darüber geklagt, daß bei der Firma keine Instandhaltungen vorhanden sind; die Leute sind gezwungen, ihre Bauern in der Kneipe zu verfrachten; auch fehlt es an Bedürfnisanstalten, Wasser zum Waschen ist ebenfalls nicht vorhanden, — lauter Mißstände, die der heutigen Hygiene nicht mehr entsprechen. Einmal sollte die Firma beachten: sie kann es nicht verhindern, daß von ihren Arbeitern oder denen, die schon mal dort gearbeitet haben, diese Mißstände auch in den Kreisen ihrer Konsumenten herumgetragen werden und ist es ja dann selbstverständlich, daß die organisierte Arbeiterschaft ihre Ware dann bei den Firmen bestellt, wo die angeführten Dinge nicht existieren. Die vorgenannte Firma ist es nicht allein, wo solche Zustände Platz gegriffen, sondern es sind noch verschiedene andere. Auf dem Kohlenbahnhof Bedding haben es die Herren auch wieder fertig gebracht, Abzüge vorzunehmen. Dort tragen unsere Kollegen ein großes Teil Schuld selbst. Mehr Einigkeit ist auch dort die größte Hauptsache. Bei der Firma Friedländer, Trebbinerstraße, wäre es aus bestimmten Gründen angebracht, Einheitslöhne zu zahlen und nicht verschiedene von den Arbeitern mit 40 Pf. zu entlohnen. Im allgemeinen herrschen auf den Plätzen Zustände, die jeder Beschreibung spotten. Ein kleines Beispiel von der Keimlichkeit: Bei der Firma S. Baulh Nachfolger, Dorfstr., befindet sich bei 30—40 Arbeitern ein Pferdeheim als Waschanlage; daß es da mit der Keimlichkeit nicht so genau genommen wird, ist selbstverständlich; daß aber auch die Arbeiter bei einem solchen System Ansteckungs- und Krankheitsgefahren schlimmster Art ausgesetzt sind, sollte einem noch einigermaßen soziales Empfinden bestehenden Arbeitgeber zu Bedenken Anlaß geben. Die Klosterverhältnisse sind noch viel trauriger.

So existieren bei den 41 Firmen nur 13 mit Wasserpflanzung, 12 mit Lommensystem und bei den übrigen sind überhaupt keine Klostern vorhanden. Die Arbeiter stehen auf dem Standpunkt: Wenn behördlicherseits dort, wo keine Klostern vorhanden sind, eine Kontrolle vorgenommen würde, die Unternehmer verpflichtet wären, Klostern zu bauen. Dadurch würde ein Teil des Verdienstes, den die Arbeiter in die Kneipen tragen müssen, wenn sie ihre Notdurft verrichten wollen, zu anderen wirtschaftlichen Ausgaben Verwendung finden können.

Wenn die Herren Arbeitgeber aber glauben, daß sie durch diese Maßnahmen in der Zeit der schlechten Konjunktur die Organisation der Arbeiter aufzuhalten vermögen, dann irren sie sich. Wir werden dafür sorgen, daß es nicht geschieht. Auch den Kollegen rufen wir von dieser Stelle zu: Lasset die Intereßlosigkeit schwinden, besucht mehr die Besprechungen und Versammlungen. Hinein alle Mann in den Deutschen Transportarbeiterverband, das ist die Organisation, die eure Interessen verteidigt.

**Aus unserem Beruf.  
Automobilfahrer.**

**Berlin.** Prüfung von Automobilen und deren Führer. Der Polizeipräsident bringt zur Kenntnis, daß als amtliche Sachverständige, die befugt sind, Kraftfahrzeuge und Führer von solchen zu prüfen und darüber Gutachten und Zeugnisse auszustellen, anerkannt wurden: Geheimrat Regierungsrat Professor Dr. A. Riedler, Vorsteher des Laboratoriums für Kraftwagen an der Königlich Technischen Hochschule zu Charlottenburg, Eingang Gartenufer; 2. Diplomingenieur Evers, Betriebsleiter des Laboratoriums für Kraftwagen, ebendort; 3. Dr. Löffler, Konstruktionsingenieur an der Technischen Hochschule, ebendort; 4. Oberingenieur F. Wollmer, Berlin NW. 7, Prinz Louis Ferdinandstraße 1; 5. Ingenieur G. Freund, Berlin NW, Georgenstraße 10; 6. Zivilingenieur W. H. Zechlin, Charlottenburg, Berlinerstraße 23; 7. Stadtelektiker Professor Dr. M. Kallmann, Berlin SO. 16, Am Köllnischen Park 8. Dieser wird jedoch nur Zeugnisse für elektrisch betriebene Fahrzeuge und deren Führer ausstellen.

**Berlin.** Ueber unsere letzte öffentliche Versammlung waren in den bürgerlichen Blättern ganz verschiedene und grundfalsche Berichte erschienen. Auch der „Fuhrhalter“ eines der sonst sachlichsten Unternehmerblätter, dem man noch die Ehre antun kann, auf eine Unrichtigkeit zu erwidern, fiel darauf rein. Ein Kollege hatte bekanntlich in der Diskussion die passive Resistenz der Kraftdroschkenführer empfohlen. Daraus machten obengenannte Blätter einen Beschluß und der „Fuhrhalter“ erlaubte sich dazu noch folgende Kritik und väterlichen Rat:

„Wir hätten es begrüßt, wenn die Chauffeure rechtzeitig für ein vorichtiges und nicht besonders schnelles Fahren eingetreten wären, denn heute, nachdem das Gesetz angenommen und teilweise in Kraft getreten ist, nimmt sich die verspätete Reue recht eigenartig aus. Die Chauffeure können also, wie wir feststellen wollen, langsamer fahren; wenn sie es früher nicht taten, so haben sie sich die Entwicklung der heutigen Verhältnisse selbst zuzuschreiben. Sollten die Anzufriedenen von den nächsten Tagen ab wirklich nur durchschnittlich 18 km in der Stunde fahren, so hätten sie die Durchführung einer 25 km-Geschwindigkeit nicht verurteilen sollen. Die passive Resistenz erscheint einseitiger als verspätete Reue über die in der Vergangenheit (?) liegenden Auswüchse des Automobilismus. Die Autodroschkenchauffeure machen hierbei keine Ausnahme. Sie sollten alleamt darauf hinarbeiten, daß der Automobilverkehr von manchem ihm jetzt noch anhängenden Unzuträglichkeiten befreit wird. Dann bedarf es keiner passiven Resistenz!“

Wir wollen hierzu bemerken, zu bereuen haben die Chauffeure nichts, denn sie sind nicht schuld an der Entwicklung der Verhältnisse, im Gegenteil, sie müßten sich bisher stets den Auswüchsen des Unternehmertums fügen und sind somit deren Opfer. Oder will der „Fuhrhalter“ für die traurigen und raffinierten Lohn- und Arbeitsver-

hältnisse, welche die Unternehmer ihren Chauffeuren bieten, vielleicht letztere verantwortl. machen? Auch können die Fahrer nicht für die hilflosen und ungenügenden Verkehrsmaßnahmen der Polizei und Behörden verantwortlich gemacht werden. Nebrigens waren die bei uns organisierten Chauffeure die ersten mit, welche zur Geschwindigkeitsgrenze und dem Haftpflichtgesetz Stellung nahmen und ihre Wünsche den maßgebenden Behörden und dem Reichstag zur Kenntnis brachten. Die Rechtsbelehrung des „Fuhrhalter“ erfolgt hier etwas zu spät. Den Unternehmern tut sie aber immer noch sehr not.

**Frankfurt a. M.** Wir machen unsere Frankfurter Kollegen auf folgende Notiz aus der Allg. Aut.-Zeitg. aufmerksam:

„Schnellfahrende Geschäftsautomobile. Aus Frankfurt a. M. wird uns geschrieben: Es ist vielfach beobachtet worden, daß manche Geschäftsautos auf den Straßen eine Geschwindigkeit entfalten, die geeignet ist, den Passanten und anderen Gefährten verhängnisvoll zu werden. Trotzdem die Wagen ja nicht allzu stark sind, lieben es viele Chauffeure, stets mit voller Kraft zu fahren und erzielen so, besonders wenn die Wagen unbeladen sind, eine Geschwindigkeit, die weit über das erlaubte Maß hinausgeht. Dabei ist zu bedenken, daß die Schnelligkeit der Wagen niemals so kontrolliert wird, wie die der Luxuswagen und Droschken, in denen sich meist Insassen befinden, die dagegen protestieren würden, wenn eine außergewöhnliche Schnelligkeit eingehalten würde. Die Unfälle durch Geschäftsautomobile sind denn auch im Vergleich zu ihrer Zahl verhältnismäßig häufig. Pflicht jedes Besitzers eines Luxus- bezw. Personenautos ist es, darauf zu achten, ob vielleicht einige Chauffeure von Geschäftswagen außerordentlich und gewohnheitsmäßig schnell fahren und dies eventuell dem Automobilklub des betr. Ortes mitzuteilen, damit dieser die Firma, die Eigentümerin des Wagens ist, von dem Tun und Treiben ihres Wagenführers benachrichtigen kann. Denn man muß bedenken, daß die Firmen vielfach garnicht wissen, wie ihr Chauffeur mit dem Wagen durch die Straßen rast, sie erfahren das meist zu spät, nämlich wenn ein Unheil passiert ist. In dieser Beziehung können sich die Autler durch Beobachtung solcher wilden Fahrer und Meldung an entsprechender Stelle den Dank der betr. Wagenbesitzer und der Allgemeinheit verdienen. Mancher wird vielleicht diese Mitteilung an einen Klub mit einer Anzeige an die Polizei vergleichen. Dieser Vergleich ist jedoch nicht angängig. Die Polizei straft sofort, während der Klub nur warnt und so Besserung zu erzielen bemüht ist. Manchmal sind auch Warnungen vergebens, wie ein Fall in Frankfurt bewies. Der dortige Klub hatte vor einiger Zeit eine große Firma auf das schnelle Fahren ihrer Geschäftswagenchauffeure aufmerksam gemacht. Aber es nützte nicht viel, denn kürzlich überfuhr eines ihrer Autos einen Kaufmann, der sofort tot blieb. Der Chauffeur wanderte auf ein halbes Jahr ins Gefängnis. Ein Mißerfolg darf aber nicht abschrecken, sondern muß erst recht die Klubs veranlassen, sich immermehr mit der Ueberwachung berartiger gefährlicher Fahrer, die zum Schrecken einer Großstadt werden können, zu beschäftigen, zumal sich das ganz gut machen läßt, wenn alle Autler den Klub der betr. Stadt in seinem Bestreben unterstützen.“

Es wäre angebracht, daß sich die Kollegen hierzu äußern. Vielleicht würde man dadurch aus den dortigen Verhältnissen anderes erfahren.

**Hamburg.** Den Akiba im Unrecht! Am 17. November 1908 wurde ein Kollege von der Sebog, weil er mit seinem Wagen abends 11 Uhr in einer sehr ruhigen Straße verkehrshindern gehalten haben soll, notiert. Der Kollege hatte in einer Wirtschaft sein Abendbrot verzehrt. Er fühlte sich nicht schuldig und beantragte richterliche Entscheidung. Der erste Termin, welcher auf den 10. März angelegt war, wurde verlagert, weil der Schutzmann, der die Meldung gemacht hatte, nicht erschienen war. Anfangs Mai wurde der zweite Termin, weil wieder der Schutzmann nicht da war, ebenfalls verlagert. Beim 3. Termin, am 23. Juni, als der Schutzmann wiederum nicht erschienen war, wurde zum nicht geringen Erstaunen der Anwesenden festgestellt, daß der Schutzmann sich schon seit dem Monat Februar, also schon geraume Zeit vor dem ersten Termin, auf dem Friedhof zu Ohlsdorf der dauernden Ruhe hingegeben hatte. Der betreffende Kollege, welcher freigesprochen wurde, hat mit seinem Zeugen an jedem der drei Termine mindestens 2 Stunden warten müssen, ehe zur Verhandlung geschritten wurde. Die Strafverfügung, die auf 6 Mk. lautete, hat der Staatskasse und somit uns eine schöne Summe Geldes gekostet. Sollte es der Behörde nicht möglich gewesen sein, den Tod des Schutzmanns schon zu dem ersten Termin festzustellen?

Wer erflegt dem Kollegen die Zeitverluste und den persäumten Schlaf?

**Automobilbrände.** In dem soeben erschienenen Verwaltungsbericht der Berliner Feuerwehr für das Etatsjahr 1908/09 befindet sich auch eine Statistik über die Automobilbrände, zu denen die Feuerwehr vom 1. April 1905 bis 31. März 1909 alarmiert worden ist. Daraus geht hervor, daß die meisten Brandfälle in den Monaten und zu den Tageszeiten entstanden sind, in denen mehr mit künstlicher Beleuchtung des Wagens oder der Garage zu rechnen ist. Die weitaus größte Zahl der Brände — 188 von 146 — hat mit Benzin betriebene Automobile betroffen. Die in Elektromobilen entstandenen Brände sind dagegen der Zahl nach bedeutend weniger — 8 in 4 Jahren —, sowie auch an und für sich verhältnismäßig unbedeutend gewesen. Die Brände konnten sämtlich entweder vor Eintreffen der Feuerwehr oder mit dem kleinen Löscher gelöscht werden. Die Entstehungsurache ist in vielen Fällen unvorsichtige Handhabung von Brennstoff, Feuer oder Licht. Oft liegt die Ursache aber auch im Vergaser. Von den Chauffeuren wird dann meistens als Ursache angegeben: „Zurückschlagen der Flamme aus dem Motorzylinder nach dem Vergaser.“ Das wird auch zutreffend sein; derartige Brände sind aber meist leicht zu löschen, wenn zwischen Brennstoffbehälter und Vergaser ein Abschlußorgan vorhanden ist.

Die Mehrzahl der Brände trat auf der Straße ein, demgegenüber traten die auf Höfen, in Garagen und Werk-

stätten entstandenen Brände erheblich zurück. Wenn auch die Zahl der Brandfälle sich im Laufe der Jahre gesteigert hat, so muß dabei doch die Zahl der in Berlin in Betrieb gewesenen Kraftfahrzeuge berücksichtigt werden. Die Zahl ist zum erstenmale amtlich für den 1. Januar 1907 mit 1408 festgestellt worden. Am 1. Januar 1908 wurden 2414 und am 1. Januar 1909 2863 Kraftfahrzeuge gezählt. Nimmt man nun an, daß die Zunahme an Fahrzeugen während des Jahres sich ziemlich gleichmäßig über das ganze Jahr verteilt, dann ergibt sich, daß 1907 1911 und 1908 2688 Kraftfahrzeuge im Betrieb waren. Demgegenüber stehen 1907 89 und 1908 42 Brandfälle, so daß 1907 auf je 49 und 1908 auf je 63 Fahrzeuge ein Brandfall kommt.

**Die Chauffeure der Postautomobile,** welche den gesamten Verkehr zwischen den österreichischen Küstenstädten und Gattinje vermitteln, sind in Streik getreten. Sie verlangen Lohnerhöhung und Regelung der Arbeitszeit.

**Wierfahrer.**

**Die Kurse der Brauereiaktien.** Die Kurse der meisten Brauereiaktien stehen gegenwärtig erheblich niedriger als zur selben Zeit 1908. Ganz besonders bei den Berliner Brauereien ist der Wert der Aktien im Vergleich zum Vorjahre stark gesunken. Im Durchschnitt stellte sich das Kursniveau der Aktien von 70 deutschen Aktienbrauereien mit einem Gesamtnominalkapital von 177,80 Millionen Mk. Mitte Juni 1909 auf 141,92, während der Durchschnittskurs derselben Brauereien, auf das gleiche Nominalkapital berechnet, sich Mitte Juni 1908 auf 155,62 stellte. Es fand demnach innerhalb eines Jahres eine Kurseinbuße um 13,70 pCt. des Nominalkapitals statt; sie entspricht einer Wertverminderung des berücksichtigten Kapitals um 24,4 Millionen Mk. Von dieser Summe entfallen 11,2 Millionen oder 15,8 pCt. des Nominalkapitals auf die Berliner Brauereien; ihr Kurs ging von 157,9 pCt. Mitte Juni 1908 auf 142,0 pCt. im laufenden Jahre zurück. Relativ ist die Kurseinbuße beträchtlich größer als bei den Brauereien außerhalb Berlins, geht sie doch auch über den Gesamtdurchschnitt erheblich hinaus. Bei den Brauereien außerhalb Berlins stellte sich der Wertrückgang gegenüber dem Vorjahre nur auf 12,5 pCt. des Nominalkapitals; die Abnahme der Wertsumme beträgt bei diesen 18 Millionen Mk. An der Entwertung der Berliner Brauereiaktien haben so ziemlich alle größeren Brauereien Anteil. Die Berliner Unionsbrauerei büßte z. B. 14 pCt., die Vorkbrauerei 11, das Böhm. Brauhaus 18, die Deutsche Bierbrauerei 24,25, die Germania-Brauerei 20, die Hildebrandbrauerei 18,50, die Schultheißbrauerei gar 26 pCt. vom Nominalkapital ein. Verschwindend sind die Kurssteigerungen, die gegenüber dem Vorjahre eingetreten sind; sie sind nur bei der Landré Weißbierbrauerei, bei der Löwenbrauerei Hohen-Schönhausen nennenswert. Die Kursbewegung der anderen Brauereiaktien gestaltete sich, nach der Lage der Betriebe gruppiert, wie folgt:

Landestelle	Nom.-Kap. in 1000 Mark	Durchschnittskurs Mitte Juni 1908	1909
Westpreußen	4 550	81,08	78,35
Schlesien	4 600	91,15	82,16
Prov. Sachsen	4 400	104,10	92,75
Westfalen	28 279	168,88	154,79
Hessen-Nassau	12 850	118,68	89,78
Rheinland	14 825	149,99	180,20
Bayern	15 250	177,95	172,45

Unter diesen Landesteilen ragen wieder die Provinzen Sachsen, Hessen-Nassau und Rheinland mit erheblichen Kurseinbußen hervor, in den anderen genannten Bezirken waren die Abnahmen relativ geringer. Auffallend ist der verschiedenartige Kursstand bei den angeführten Werten: Der Durchschnittskurs der Bayerischen Brauereiaktien steht mehr als doppelt so hoch wie der der westpreussischen und schlesischen. Von den anderen Bezirken, in denen allerdings die Zahl der Aktienbrauereien erheblich weniger groß ist, sind sodann noch Schleswig-Holstein, Hannover, Kgr. Sachsen und Mecklenburg mit starken Kursrückgängen zu nennen. Bei den hannoverschen Aktienbrauereien sank der Kurs durchschnittlich von 281 auf 215 pCt. Ueber die Ursachen dieser allgemeinen Senkung des Kursniveaus der Brauereiaktien wird man wohl kaum im Zweifel sein können. In erster Linie ist die geringere Rentabilität zu nennen, die einen Druck auf die Kurse ausübt, sodann aber trägt auch die Beunruhigung des ganzen Brauereigewerbes, die durch die drohende Besteuerung ausgelöst worden ist, ihr gut Teil dazu bei, daß Brauereiaktien als weniger begehrtenwerte Anlage erscheinen.

**Fensterputzer.**

**Pattowik.** Noch ein Erfolg. Durch das einmütige Zusammenhalten der Kollegen bei der Firma Notlachs Nachf. (Inh. Frau Grete Kaiser) Glasreinigungs-Institut es gelang, einen Tarif abzuschließen, und den Verband zur Anerkennung zu bringen. Als Herr Notiz Berl (Inhaber eines Glasreinigungs-Instituts) hörte, daß der Tarif abgeschlossen war, erklärte er: ja, was hat denn dann der Verein (gemeint ist der Arbeitgeberverband der Fensterreinigungs-Institutsbesitzer, Gau Schlesien) für einen Zweck, wenn er dies nicht verhindern kann, setzte sich hin und tat das Vernünftige, was er tun konnte, er teilte Herrn Landsberger-Breslau seinen Austritt mit. Zu gleicher Zeit sei hier mitgeteilt, daß Herr Berl seinen Leuten freiwillig jedem eine Mark zugelegt hat, die Kollegen erhalten jetzt in diesem Betrieb einen Wochenlohn von 26 Mk. Auch in diesem Betrieb sind die Kollegen organisiert. Die Kollegen bei den Firmen Zawatzki-Beuthen, Biegner-Gleimitz, und von verschiedenen anderen Betrieben sollten daraus lernen, und ebenfalls dafür sorgen, daß auch in diesen Betrieben geordnete Verhältnisse geschaffen werden.

Dadurch, daß sich die Kollegen dem Verband anschließen, werden sie in die Lage gesetzt, sich ebensolche Vorteile zu schaffen, wie die Kollegen bei den obigen zwei Firmen. Und wahrlich, die höchste Zeit wäre es, daß sich die Kollegen besinnen, sich klar werden, daß sie sich diese unwürdigen Zustände nicht mehr länger gefallen lassen



dürfen. Und die Kollegen haben die Macht, diese Dinge zu ihren Gunsten zu ändern, wenn sie nur wollten. Aber einig müssen sie sein, so einig wie ihre Arbeitgeber. Für die Kollegen kann es nur eine Parole geben; hinein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband. Folgen sie endlich diesem Rufe, stehen sie geschlossen Mann für Mann zum Verband, dann werden auch in denjenigen Betrieben, auf die heute von jedem anständigen Kollegen mit den Fingern hingewiesen wird, solche Lohn- und Arbeitsverhältnisse geschaffen werden, die den betreffenden Kollegen gestatten, als Menschen zu leben.

**Fahrradführer.**

**Berlin.** Die Polizeiverordnung für Fahrradführer lautete das Thema einer am 16. Juni stattgefundenen Versammlung der Fahrradführer. Ein Kollege hatte das Referat übernommen, und stellte es sich zur Aufgabe, den Anwesenden die Entstehung des Fahrradführers, sowie die Entwicklung der Polizeiverordnung vor Augen zu führen. Die Entstehung des Fahrradführers ist im Anfange der 70er Jahre zu suchen. Als Vorläufer kommen die Winde- und Flaschenzüge in Frage, da sich jedoch dieselben zu dem Transport aller Warengattungen nicht eigneten, ging man zu den praktischen Handaufzügen über, aber bald sah man ein, daß auch diese nicht allen Anforderungen genügt, und so kamen dann die Transmissionsaufzüge zu. Durch die Druckwasserförderung, welche im Anfange der 80er Jahre in den Großstädten durchgeführt wurde, ging man dazu über, Wasserdrucktöpfe (hydraulische) anzulegen. Anfang der 90er Jahre kamen immer mehr elektrische Fahrradführer in Betrieb. Durch die Einführung des Fahrradführers hatte man mit Unfällen, wie man sie bisher nur in Bergwerkbetrieben kannte, zu rechnen. Es wurden daher Verordnungen erlassen, die dem gegenüber Abhilfe schaffen sollten.

Die ersten Polizeivorschriften besaßen sich aber weit weniger mit Schutzmaßnahmen für das Leben und die Gesundheit der um Fahrradführer beschäftigten Personen, sondern waren meist von feuerpolizeilichen Gesichtspunkten diktiert. Zur Sicherung des Seilbruchs wurden Fangvorrichtungen vorgeschrieben. Erst als man dazu überging, die Türen in ein Abhängigkeitsverhältnis vom Fahrrad zu bringen, war eine gewisse Sicherheit im Aufzugsweesen zu konstatieren.

Die Polizeiverordnung wurde einer mehrmaligen Aenderung unterworfen, zuletzt im März 1908. Sie zerfällt in 7 Abschnitte und 82 Paragraphen nebst Ausführungsbestimmungen. Der Referent unterzog diese einer eingehenden Betrachtung, wobei den Kollegen klar gemacht wurde, daß die Verordnung noch lange keinen hinreichenden Schutz für das Leben und die Gesundheit der am Fahrradführer beschäftigten Personen bietet, daß wir vielmehr bestrebt sein müssen, uns Einfluß auf die Gesetzgebung zu verschaffen, um so in den Stand gesetzt zu sein, die Forderung, Schaffung von Arbeiterkontrolloren, erfüllt sehen zu können.

In der darauffolgenden Diskussion wurden die früher von der Bauinspektion vorgenommenen Prüfungen der Fahrradführer einer abschließenden Kritik unterzogen. Die Versammelten begrüßten daher, daß durch die jetzt vom Dampfseil-Revisionsverein vorgenommene Prüfung nur Personen zur Bedienung des Aufzuges zugelassen werden, die mit der gesamten technischen Anlage des Aufzuges vollständig vertraut sind, und so schon einen gewissen Schutz für Unfälle bieten. Nachstehende Resolution fand einstimmig Annahme:

Die am 16. Juni 1909 tagende Versammlung der Fahrradführer Berlin erklärt sich mit den Ausführungen des Referenten einverstanden. Sie verlangt daher, daß die Polizeiverordnung vom 11. September 1908 unverzüglich in Anwendung gebracht wird. Im übrigen kann die Versammlung diese neue Verordnung nur als Abschlagszahlung betrachten, da insbesondere die Schaffung von Arbeiterkontrolloren keine Berücksichtigung gefunden hat, ferner fordert die Versammlung, daß Personen unter 18 Jahren unter keinen Umständen an Fahrradführern beschäftigt werden dürfen. Sie ersucht die Kollegen überall, da, wo nicht nach den neuen Bestimmungen gehandelt wird, unangänglich der Sektionsleitung Mitteilung zu machen, und bedauert ferner, daß die Revisionen bei Personenaufzügen nicht jedes Jahr und unangemeldet stattfinden. Dann wurde der Antrag angenommen, die Annoncen der Fahrradführerschulen im Vorwärts sperren zu lassen. Ferner wurde bekannt gegeben, daß die Monatsversammlung im Juli ausfällt. Dann schloß die gutbesuchte Versammlung.

**Handelsschreiber.**

**Berlin.** Ein neuer Scharfmacher. Der Inhaber der Firma Gebr. Jkle, welcher, wie unlangst in der Presse verschiedentlich bestritten wurde, den Anzug des Geschäfts durch Feuerwehrlente ausführen lassen wollte, jedoch durch das Eingreifen vieler Passanten und Arbeitsloser daran gehindert wurde, so daß er sich bequeme, arbeitslose Kollegen für diese Tätigkeit anzunehmen, beliebt jetzt, jedenfalls um sich nachträglich an den organisierten Hausdienern zu rächen, eine ganz sonderbare Taktik einzuschlagen. Vor wenigen Tagen wurden 3 Kollegen, welche seit Jahren in diesem Betrieb beschäftigt waren und treue Mitglieder des Verbandes sind, ohne Grund ganz plötzlich entlassen.

Auf Wunsch der übrigen in diesem Musterbetrieb tätigen Berufsangehörigen nahm die Verbandsleitung Veranlassung, den Inhaber wegen seines eigenartigen Vorgehens zu interpellieren. Der anscheinend etwas nervös veranlagte Mitinhaber glaubte, den Verbandsvertreter erst gar nicht zu Worte kommen zu lassen, er erklärte gleich: „Ich kann mir denken, weshalb Sie erschienen sind, aber mein Entschluß war reiflich überlegt und an der Entlassung ist nichts zu ändern; ich mußte so handeln“. Dem guten Manne mußte erst klar gemacht werden, daß es doch selbstverständlich ist, gefälligst doch mal anzuhören, weshalb man überhaupt erschienen sei.

In unerbittlichen Worten wurde dem sich so hüman gebärdenden Manne erklärt, daß es ein bitteres

Unrecht ist, Leute, welche jahrelang gewissenhaft und zuverlässig ihre vollste Pflicht erfüllt haben, ohne jeden Grund auf dem Straßenpflaster zu werfen, dies um so mehr, da die Betroffenen teilweise von anderen Firmen weg engagiert wurden. Gleichzeitig ersuchten wir, doch mal anzugeben, welche Veranlassung zu dieser Geldentat vorlag. Beschämend mußte der neue Scharfmacher zugeben, daß die Entlassenen ihre Arbeit in jeder Weise zur Zufriedenheit ausgeführt hätten, aber man höre und staune, die Kollegen sollten im Betrieb agitieren und sogar die Mitarbeiter aufgefordert haben, ebenfalls dem Verbands beizutreten.

Solche Maßnahmen könne er nicht dulden, denn dadurch würde die Disziplin untergraben, überdies wäre er Mitglied des Arbeitgeberverbandes (Dr. Volle und Genossen) und nach seiner Meinung die Entlassung gerechtfertigt. Auf die Frage, ob denn die Statuten seines Verbandes derartig rigorose Bestimmungen gut heißen, erklärte der „humane Mann“, dieselben noch nicht durchgesehen zu haben. Ein seitiges Mitglied, das in seiner Naivität erklärt, die Statuten gar nicht zu kennen. Der Herr Leppich hat nun durchaus kein so weiches Herz wie sein Name klingt, denn Versicherungen, daß die Hausdiener sich einen besseren Chef wie er gar nicht wünschen können, sind geradezu haarsträubend. Unseren Lesern überlassen wir es, solche Scharfmacher richtig einzuschätzen. Angestellte mit Namen aus der Zoologie zu titulieren, gehört in diesem Betrieb zum feinen Ton.

Ob der Herr Schwiegerjohn, welcher Mitinhaber der Firma, wirklich ernst zu nehmen ist, lassen wir dahingestellt, aber zu sagen, daß wenn wir 10 000 Mk. auf den Tisch legen würden, die Wiedereinstellung der drei zu Unrecht Entlassenen nicht erfolgt, dafür hätten wir nur ein mitleidiges Lächeln übrig. Unser Vertreter wies denn mit Recht auch darauf hin, daß auch nicht 1 Pf. unsererseits gezahlt werden würde, nur auf das bittere Unrecht hielten wir für unsere Pflicht, aufmerksam zu machen.

Zum Schluß der zirka einstündigen Unterredung erklärte überflüssigerweise der Chef, daß es ihm außerordentlich angenehm gewesen ist, mit uns zu verhandeln, der Verbandsvertreter erwiderte dem gegenüber, daß er die Unterredung in dieser Form ausdrücklich bedauere. Die Firma betrachtet es für ganz selbstverständlich, sich zu organisieren, den Hausdienern dagegen glaubt man das gesetzlich gewährleistete Recht der Koalition verbieten zu sollen. Hier bewahrt sich so recht der Ausspruch: „Wenn zwei dasselbe tun, so ist es nicht dasselbe“.

Diese rigorose Handlungsweise zeigt uns so recht, wie man bestrebt ist, die Organisation aus dem Hause zu halten, es wird gezeigt werden, daß solche Maßnahmen erfolglos sind. Den in diesem Betrieb Beschäftigten rufen wir zu: nun erst recht hinein in den Transportarbeiter-Verband.

**Duisburg.** Es ist eine altbekannte Tatsache, daß die Unternehmer versuchen, die Löhne zu reduzieren, wo sie einen stichhaltigen Grund dazu vorschreiben können. Zu dieser Art Unternehmer gehört auch die Firma H. Silberpennig Nachflg. in Duisburg, die es sich nicht verheißeln konnte, mit einer Verschlechterung der Einkünfte den Reigen zu eröffnen. Den Kollegen sollten kurzerhand die Rabattpesen in Höhe von 15 Mk. monatlich weggestrichelt werden, wie es den Anschein hat, auf Gehalt des neugeborenen Unternehmerverbandes der Leitzahlungsbranche. Zweifellos hätte die Firma auch ihren Willen durchgesetzt, wenn nicht der Transportarbeiterverband hinter den Kollegen gestanden hätte.

Auf eine Unterhandlung mit seinen eigenen Angestellten ließ sich die Firma nicht ein: „Wenn es nicht passe, könne gehen“, war die Antwort auf einen letzten Einigungsversuch. In Versuchen, den Einkassierern der anderen Geschäfte die Touren mit einzuschleiben, fehlte es ebenfalls nicht, die Berufs Kollegen, auch die nichtorganisierten, lebten eine bedauerliche entwürdigende Zumutung konsequent ab. Und das war recht. Die gesamten Unternehmer haben Achtung bekommen vor der Solidarität der Kollegen im Ruhrgebiet.

Als die Firma dann einsehen mußte, daß sie ganz isoliert, ließ sie sich dazu herbei, mit dem Gauleiter zu verhandeln, und kam dann folgenden Vertrag zustande:

**Tarifvertrag**

zwischen der Firma H. Silberpennig Nachflg. in Duisburg, Mühlstraße 27, und den bei der Firma beschäftigten Einkassierern und Verkäufern, vertreten durch den Deutschen Transportarbeiter-Verband, Sektion der Einkassierer, Duisburg.

1. Die Spesen betragen wöchentlich 23 Mk., in Worten dreißigdreißig Mark. (Auf besonderen Wunsch werden die Spesen täglich ausgezahlt.)
2. Die Rabattpesen betragen monatlich 15 Mk., in Worten fünfzehn Mark.
3. Die Einkassierer und Verkäufer erhalten vom Inbasso 4 pCt., in Worten vier Prozent.
4. Die Einkassierer und Verkäufer erhalten vom Verkauf 5 pCt., in Worten fünf Prozent der Gesamtsumme.
5. Dieser Tarif tritt mit dem 1. Juni 1909 in Kraft und bleibt bestehen bis 1. Juni 1910.
6. Wird dieser Tarif von keinem der vertragschließenden Kontrahenten sechs Wochen vor Ablauf gekündigt, so läuft derselbe stillschweigend ein Jahr weiter und so fort. Duisburg, den 29. Mai 1909.

Für die Firma: H. Silberpennig Nachflg. r.  
Für den deutschen Transportarbeiter-Verband:  
J. Klose.  
Für die Einkassierer und Verkäufer:  
D. Künster.

**Die Kunst zu packen.** Die Damen der vornehmen Gesellschaft, die mit einer Anzahl von Gepäckstücken ihre Sommerreise antreten und die die Geholung nach dem anstrengenden Winter so „furchtbar“ nötig haben, können zum großen Teil das Geschäft des Packens nicht allein besorgen. Der Kammerzofe, dem Kammermädchen kann man

das Einpacken der Garderobestücke nicht anvertrauen, der Gesellschafterin darf man es nicht zumuten, ganz abgesehen davon, daß sie es vielleicht auch nicht in dem erforderlichen Maße verstehen würde. Um diesem „dringenden Bedürfnis abzuwehren“, hat sich, wie die „Frankf. Ztg.“ berichtet, in Paris die erste „Packkünstlerin“ etabliert und sofort in London eine Filiale errichtet. Die Tätigkeit der „Packkünstlerin“ ist in dem Worte selbst erklärt. Es erscheinen bei den Damen, die eine Reise anzutreten wünschen, auf Verlangen die jungen Mädchen, die die Kunst des Packens mit allem Raffinement erlernt haben und sich besonders darauf verstehen, sehr viel Dinge in sehr wenig Raum unterzubringen und dabei den Dingen selbst nicht den geringsten Schaden zuzufügen. Die Begründerin des neuen Frauenberufes, Mlle. Antot, erklärte, daß sie in der kurzen Zeit seit dem Bestehen ihres „Salons“ so viel zu tun gehabt hätte, wie früher in ihrer Tätigkeit als Privatlehrerin nicht in zehn Jahren. Das Geschäft in London floriert in genau derselben Weise wie in Paris, und sie werde sich demnächst nach Berlin begeben, um zu erfahren, ob auch hier ein geeignetes Feld für ihre Kunst sei. In den eleganten Modedebats wolle sie noch in diesem Sommer eine Anzahl von Filialen errichten. Sie beschäftige seit der Begründung ihres Salons etwa 75 Damen.

Daß das Packen eine Kunst ist, wissen unsere Kollegen schon lange. Nur wird diese Kunst noch immer nicht ihrem wirklichen Werte nach eingeschätzt und bezahlt.

**Aus den Jugend-Abteilungen.**

**Berlin.** Am Sonntag, den 20. Juni, fand die Jahresfeier der Abteilung S.O. statt. Der festlich und äußerst geschmackvoll mit Eichenlaub und roten Fahnen decorierten Vereinsaal war für die Fester zur Verfügung gestellt worden.

Kollege Drabinski begrüßte die Anwesenden und hielt die Festrede. Er schilderte in derselben die Entwicklung der Abteilung S.O. und betonte, daß die wirtschaftliche Krise zwar der Mitgliederbewegung Abbruch getan, im übrigen sie aber nur veranlassen konnte, unermüdet weiter zu agitieren.

Für die Unterhaltung war durch eine große Zahl humoristisch-satirischer Vorträge heiteren und ernsten Inhalts, die ungeteilten Beifall fanden, sowie durch eine Reihe von Gesellschaftsspielen gesorgt.

Den Schluß bildete ein gemütliches Beisammensein.

**Mineralwasserarbeiter.**

**Berlin.** Am 17. Juni fand unsere Monatsversammlung bei Freiheit, Dragonerstr. 15, statt. Am 19. März hielt der Bezirksleiter ein interessantes Referat über: Die Bedeutung der Tarifverträge. In allgemein leicht verständlicher Weise wurde den Anwesenden vor Augen geführt, welchen Wert die abgeschlossenen Verträge im allgemeinen und auch für uns hätten. Der Referent machte die Kollegen eindringlich darauf aufmerksam, daß für die kommenden Monate die vitalsten Interessen der Kollegen auf dem Spiele ständen und forderte sie auf, einmütig dahin zu wirken, die dem Verbands noch fernstehenden Berufskollegen heranzuziehen.

In der Aprilversammlung beschäftigten sich die Kollegen mit Berufsfragen, speziell mit den Tarifabschlüssen bei Berolina, Bensch u. Pfluge und gaben ihrem Bedauern dahin Ausdruck, daß leider auf Grund der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und schlechten Konjunktur für die Arbeiterschaft nicht mehr herausgeholt werden konnte.

Die Agitation zu dieser Versammlung wurde von den Kollegen von Betrieb zu Betrieb betrieben und das Interesse in der Märzversammlung gab zu hoffen, daß sich die in verschiedenen ermannen und uns im Kampfe um bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse unterstützen würden. Leider zeigte sich das Gegenteil. Schon bei den Wahlen zur Verbands-Generalversammlung kam unser Kandidat nicht durch. Ebenso ließ der Besuch der Versammlungen zu wünschen übrig. Worte, nichts als Worte, die Kollegen müssen sich zu Taten aufraffen.

Kollegen! Benutzt die Gelegenheit und führt die, welche mit Euch jetzt im Sommer zusammenarbeiten, dem Verbands zu, macht sie bekannt mit dem Zweck des Verbandes, laßt es Euch nicht verbieten, damit wir eine geschlossene und kompakte Masse bilden.

In der Versammlung im Juni gab ein Delegierter in großen Zügen Bericht von der Generalversammlung in München.

Der Referent ging die einzelnen Anträge durch und gab die Erläuterungen dazu. Redner wies noch auf den Zusammenschluß mit den Hafenarbeitern und Seelenten hin, welches nur zu wünschen sei. Ein Antrag, bei einer geplanten Konferenz der Bierfahrer die Mineralwasserarbeiter hinzuzuziehen, wurde angenommen. Ebenso wurde in Aussicht gestellt, daß zwecks Zusammenschlusses mit den Kellerarbeitern in nächster Zeit eine kombinierte Versammlung abgehalten werden soll.

Der 2. Sekt.-Beiter gab bekannt, daß die Unternehmer einen Arbeitsnachweis eröffnet haben und wies darauf hin, daß die Kollegen alle Ursache haben, diesen zu meiden. Es ist bekannt, daß alle Arbeitsnachweise, die von Unternehmern geleitet werden, nur den Zweck haben, die Löhne zu brücken.

**Transportarbeiter.**

**Mugsburg.** Als am hiesigen Blase die Aufklärungsarbeit mit etwas Erfolg einsetzte, glaubten die Arbeitgeber und besonders die größeren Expeditionsfirmen der Organisation den Wind damit aus den Segeln zu nehmen, indem sie ihren Arbeitern vorgaukelten, wenn auch etwas abgeht, dann kommt ins Kontor, da braucht man doch keinen Verband. Es gibt eben Leute, die nicht alle werden, und selber gehört auch ein gut Teil der hiesigen Kollegen zu dieser Sorte. Aber Versprechen und halten sind zwei verschiedene Dinge, und da bekanntlich das erstere viel billiger ist als das letztere, so wählten die Herren den ersten Teil und die in Frage kommenden Arbeiter können warten, bis sich die Arbeitgeber des zweiten Teils entsinnen. Inzwischen



warten die bei dem Wohlwollen Uebergegangenen noch immer auf den versprochenen Messias, jedoch will sich derselbe nicht einstellen und Woche auf Woche vergeht und die Löhne bleiben beim alten. Hätten die Kollegen dem Rufe ihrer Berufsorganisation Folge geleistet, dann wären sie bald in der Lage, das zum Leben mal unbedingt notwendige nicht betteln, sondern fordern zu können. Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse gehören in Augsburg zu den schlechtesten in ganz Deutschland, jedoch wäre es völlig gefehlt, wenn dieser Uebelstand allein auf das Konto der Unternehmer gesetzt würde. Bismarck hatte einstens gesagt: Jedes Volk hat eine Regierung, die es verdient, und jeder Arbeiter wird entlohnt, wie es die Masse haben will. Wollen die Kollegen im Handels- und Transportgewerbe, welche ihre Lebenslage eine günstigere wird, so müssen sie selbst Hand anlegen, um bei Festsetzung ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse mitreden zu können. Weil der Einzelne nichts ausrichten kann, das haben diejenigen ja erfahren, welche glaubten, sie dürfen nur bitten, darum müssen sie die Kollegen organisieren, um vereint das zu verlangen, was dem Einzelnen vorenthalten wird. Wenn Augsburg in Hinterpommern liegen würde, könnten die Handels- und Transportarbeiter in bezug auf die Organisation nicht rückständiger sein. Wie die dortigen Kollegen mit Schnaps und Schläge traktiert werden, und in ihrer Unwissenheit auf alle Menschenrechte verzichten, werden die hiesigen Kollegen durch kleine Tringelder und Spendung einiger Liter Bayerischen vom dem Zusammenschlußgedanken abgehalten, zum Vortheile der Arbeitgeber. Schon vor drei Jahren hatte der Deutsche Transportarbeiter-Verband bei der größten Expeditionsfirma die damaligen, ganz miserablen Löhne etwas hinaufgetrieben, aber kaum war dieser Vortheil erreicht, kehrten die Kollegen dem Verbands den Rücken, wahrscheinlich in der Meinung, die Organisation werde wieder eingreifen, ohne daß sich die Betroffenen zu beteiligen brauchen. Wir können diesen Kollegen verraten, daß es der Verbandsleitung nicht im Traume einfällt, für Unorganisierte einzugreifen, denn wer nicht mit uns ist, ist gegen uns. Solange die Kollegen auf diesem Standpunkte stehen, wird sich ihre Lage nicht ändern, auch nicht, wenn sie noch so unzufrieden mit derselben sind. Also Kollegen, nehmt Euch die Lohn- und Arbeitsverhältnisse an anderen Orten zum Vorbild, und sucht durch Anschluß an den Deutschen Transportarbeiter-Verband, auch am hiesigen Plage die Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu verbessern. Nicht bitten und betteln wollen wir, sondern zusammenstehen, nicht auf Tringelder oder Almosen wollen wir angewiesen sein, sondern einen Lohn wollen wir, welcher unserer strengen Arbeit entspricht und den heutigen Leberungsverhältnissen angepaßt ist. Die Arbeitgeber verlangen, und zwar mit vollständigem Rechte von ihrer Kundschaft, daß sie für den geleisteten Warentransport auch dementsprechend bezahlt werden. Genau dasselbe Recht steht auch dem Arbeiter zu, und weil er allein nicht imstande ist, diesem Rechte Geltung zu verschaffen, so muß er sich mit seinen Nebenkollegen vereinigen, um seine berechtigten Forderungen durchsetzen zu können. Daß dieses in Augsburg für die Handels- und Transportarbeiter höchst notwendig ist, wird kein Kollege bestreiten wollen. Deshalb Kollegen schließt Euch dem Transportarbeiter-Verband an, damit auch hier die Not und das Glend der Transportarbeiter gemildert werden kann. Nur in der Einigkeit liegt unsere Macht, deshalb hinein in den Verband.

**Der „herrschaffliche Kutscher“.** Ueber den Begriff „herrschafflicher Kutscher“ fällt die achte Kammer des Berliner Gewerbegerichts in ihrer letzten Sitzung eine wegen der gerichtlichen Zuständigkeit wichtige Entscheidung. Der Kläger J. war als Kutscher von dem Besitzer einer chemischen Fabrik angenommen worden und erhob, nachdem es zu Differenzen kam, vor dem Gewerbegericht gegen die Fabrik Klage. Der Fabrikbesitzer erhob den Einwand der Unzuständigkeit des Gewerbegerichts, denn J. sei als herrschafflicher Kutscher zur Lenkung seines Privatfuhrwerks engagiert worden. J. beruft sich demgegenüber auf den Vertrag, in dem es heißt, daß er auch andere Arbeiten, wie Botengänge usw. verrichten müsse. Das Fuhrwerk sei im übrigen kein herrschaffliches. Der Besitzer ließ hierauf sein Fuhrwerk vor den Fenstern des Gerichtszimmers vorbeifahren. Nach der Veratung verkündete der Vorsitzende, daß der Kläger wegen Unzuständigkeit abzuweisen sei. Er müsse vor dem Amtsgericht klagen, denn er sei in der Hauptache herrschafflicher Kutscher gewesen, hatte also mit dem Gewerbebetriebe des Beklagten nichts zu tun. Das Fuhrwerk sei auch zweifellos ein herrschaffliches.

**Diebenhöfen.** Unsere hiesigen Unternehmer setzen den größten Terror an, um ihre Arbeiter, Kutscher und Fuhrleute von unserem Verbands fernzuhalten. Bei einigen Angstreibern von Kollegen scheint ihnen dieses auch zu gelingen, jedoch, der Stamm der Aufgeklärten ist auch hier ein guter, und mit dieser Kerntruppe müssen die Unternehmer auch in den Zeiten der Krise rechnen. Hierbei spielen einige „Schlapper“, welche dem Verband den Rücken kehren, gar keine Rolle. Die Zeiten ändern sich. In einer Versammlung Anfang d. Jz., wo auch die Vertreter der Unternehmer zugegen waren, wurde uns von diesen, den Herren Levy und Schurz versichert, daß die Fuhrunternehmer unserer Organisation wohlwollend gegenüberstünden. Seitdem sich diese Herren aber dem südwestdeutschen Arbeitgeber-Verband angeschlossen, ist ihr Verhalten gegenüber unseren organisierten Kollegen alles andere, nur nicht wohlwollend. Auch verlangen die Herren jetzt, bei Neueinstellungen von Fuhrleuten, Möbelträgern zc. von diesen eine Erklärung, daß diese dem deutschen Transportarbeiter-Verband nicht angehören und ihm auch niemals beitreten wollen. Hier sieht man wieder am deutlichsten die rigoros verheerende Wirkung des süd-westdeutschen Arbeitgeber-Verbandes, in welchem unsere Unternehmer organisiert sind. Also für sich beanspruchen die Herren die Organisation, die ihnen paßt. Unsere Kollegen würden schon antworten, wenn sie den Fuhrunternehmern eine Erklärung abfordern wollten, sie müßten aus diesem Scharfmacher-Verbande austreten, wenn sie bei ihnen ihre Arbeitskraft verkaufen sollen. Dieses können unsere Kollegen, die Macht liegt auch bei ihnen, vorausgesetzt, daß sie sich genau so fest organisieren und zusammenhalten wie die Unternehmer.

Hierzu gehört aber vor allen Dingen, daß unsere Kollegen es verstehen, sich als Menschen mit Geistesenergie und festem Willen zu schätzen wie die Unternehmer. Jeder Kollege müßte sich schämen, seinem Unternehmer Scharmazer- und Liebesdienste zu leisten. Mit solchen Leistungen kastrieren die Kollegen sich selbst und schwächen ihren Charakter.

Unsere Unternehmer haben uns ihr versprochenes Wohlwollen gezeigt, unseren Vertrauensmann haben sie wegen seiner organisatorischen Tätigkeit brotlos gemacht und möchten ihn am liebsten verhungern lassen, was ihnen aber mit dem besten Willen nicht gelingen wird. Sie nehmen in ihren Maßnahmen auch gegen Kollegen keine Rücksicht, wenn sie auch schon jahrelang ihre Knochen im Dienste dieser „Herren“ geopfert haben. Diesen Herren ist es aber auch gleich, ob ihre Arbeiter bei den immer höher steigenden Lebensmittelpreisen mit ihren veralteten Löhnen auskommen. Auch geniert es sie nicht, ihre Arbeiter und Kutscher durch überlange Arbeitszeit so auszubeuten, daß ihnen der Frohsinn an ihrem Familienleben und an der schönen sommerlichen Natur vergeht. Aber die Frechheit besitzen diese „Herren“, unseren Kollegen vorzuschreiben, wie diese das vom Staate garantierte Koalitionsrecht ausüben sollen. Ob da unsere Kollegen wollen oder nicht, die Herausforderung der Unternehmer und ihre immer drückender werdende wirtschaftliche Lage zwingt sie zum Kampfe mit den Scharfmachern, wenn sie nicht gar für immer ein Hundeleben führen wollen.

Ein Beispiel sollten sich unsere Kollegen an den Unternehmern nehmen, die eiserne Einigkeit. Aus Losseinden werden dort geschworene Freunde, wenn es heißt, die Arbeiter auszunutzen. Dies haben erst kürzlich zwei Fuhrunternehmer bewiesen, indem sie sich gegenseitig bei der Staatsanwaltschaft wegen Diebstahls anzeigten. Nachdem gingen sie sofort wieder Arm in Arm, um die aufgeklärte Arbeiterschaft zu bekämpfen.

In Diebenhöfen besteht von unseren Kollegen auch ein gut aufgeklärter Stamm, welcher fest zur Organisation hält. Die Kollegen lassen sich durch die Drohungen der „Herren“ nicht mehr ins Bockshorn jagen. Dieser müssen sich alle noch fernstehenden Kollegen anschließen. Jeder Kollege muß aber auch selbst ein Agitator sein und in der Organisation mitarbeiten, damit die Arbeit nicht auf den Schultern eines einzelnen ruht, um dann, mit der Macht der Organisation den Scharfmachern unserer Arbeitgeber die Parole entgegenzusetzen zu können: Den Unternehmern zum Kreuz, den Arbeitern zum Schutz.

**Parisruhe.** „Stech ihn nieder, den Hund!“ Einen folgenreichen Zusammenstoß hat ein Fuhrmann der Abfuhrunternehmer Lipp & Morlock kürzlich auf der Untenheimerstraße mit einer Abteilung des hiesigen Telegraphen-Bataillons bezw. mit deren Befehlshaber, einem Infanterie-Leutnant, gehabt. Der Sachverhalt wird uns wie folgt geschildert:

Der in Frage kommende Fuhrmann wollte um 12 Uhr mittags mit seinem beladenen Wagen von der Untenheimerstraße in den rechts abführenden Weg nach dem Rosenhof, dem Geländegrundstück für die Gruben, abbiegen. Da stand nun ein Wagen der manövrierenden oder über den Telegraphen-Abteilung, der den Fuhrmann hinderte, zum Rosenhof zu gelangen. Er sagte deshalb zu dem die Abteilung befehlenden Leutnant: „Bitte, Herr Leutnant, lassen Sie einen Schritt links fahren, dann langt mirs“. Dieses Ersuchen war in höflichem Tone vorgetragen; im Militärstaate Deutschland getraut sich ja ein Fuhrmann gewiß nicht, einen Vertreter der bewaffneten Macht ohne weiteres anzuschmähen. Was tat nun der Herr Leutnant? Als der Kutscher des Wagens der Telegraphen-Abteilung Miene machte, links zu fahren, erklärte der Leutnant ziemlich barsch: „Sie bleiben stehen, es wird nicht weggefahren! Der Mann soll oben reinfahren!“ Der „Mann“ konnte aber nicht oben reinfahren, weil das erstens ein großer Umweg war, zweitens dieser Feldweg nicht die Garantie bot, daß er das etwa 100 Zentner schwere Faß des Abfuhrwagens trug, ohne ziemlich einzufunken, und drittens weil der Weg nach dem Rosenhof Privatweg der Firma Lipp & Morlock ist und von dieser unterhalten wird, der Fuhrmann somit das unbestrittene Recht hatte, diesen Weg zu fahren. Er erklärte also, da werde ich wohl Ihren Wagen — den der Telegraphen-Abteilung — etwas freifen. Und so kam es, dank dem Verhalten des Herr Leutnants. Der Wagen des Telegraphen-Bataillons wurde gestreift, aber nicht berast, daß eine ziemliche Beschädigung zu konstatieren gewesen wäre. Kaum war dies geschehen, als der Leutnant dem Fuhrmann zurief: „Die heißen Sie?“ Dieser erklärte: „Sie sind für mich keine Polizei, Ihnen sage ich meinen Namen nicht“. Darauf schrieb der Leutnant, so laut er es herauszubringen vermochte, den Soldaten zu: „Geht schnell an die Pferde! Haltet die Pferde!“ Zum Fuhrmann gewandt, donnerte er: „Reißt ihn runter, stecht ihn nieder, den Hund!“

Was nun folgte, war ein rasches Abwechseln von Peitschenhieben des Fuhrmanns auf seine Pferde, ein Zurückhalten dieser durch die Soldaten, ein Ziehen des Säbels durch den Leutnant und ein Schlagen damit auf die rechte Hand des Fuhrmanns. Der Mittelfinger wurde ihm durchschlagen bis auf den Knochen und ein anderer Finger leicht geritzt. Natürlich schritt der Fuhrmann mit seiner Peitsche zur Wehr und hat dabei vielleicht den Leutnant getroffen. Darauf kommandierte er: „Säbel heraus!“ und einige Soldaten zogen den Säbel, steckten ihn aber sogleich wieder ein. Der Leutnant forderte abermals Nennung des Namens durch den Fuhrmann, was dieser auch fest ablehnte. Fuhr nun weiter nach dem Rosenhof, wohin sich noch ein Unteroffizier im Auftrage des Leutnants begab, um doch noch den Namen des Fuhrmanns zu erfahren, was diesem auch gelang.

Als der Verwundete seine Pferde in den Stall gebracht hatte, fragte er den noch anwesenden Leutnant, ob er für die Kosten aufkommen wolle, denn er, der Fuhrmann, blute stark. Darauf der Leutnant: „Ich mache selbst Anzeige.“

Die Affäre, die ein schlimmes Ende nehmen konnte, hatte ihren Abschluß erreicht. Die Sache ist bereits der Staatsanwaltschaft übergeben. Der betreffende Fuhrmann ist ein älterer, ruhiger Mann, der nicht den Eindruck macht, als neige er zu Gewalttätigkeiten. Er ist seit Newjahr bei

der Firma Lipp & Morlock beschäftigt und war vorher 13 Jahre in Steffels Güterpedition tätig. Es drängt sich die Frage auf: Müßte der Leutnant Befehl geben, daß der Wagen der Telegraphen-Abteilung nicht weggefahren werden darf, mußte der Leutnant blank ziehen und mit dem Säbel nach der Hand des Fuhrmanns schlagen, mußten die Soldaten auf Kommando ebenfalls den Säbel ziehen? Man braucht diese Fragen nur aufzuwerfen, um sie mit einem glatten Nein! zu beantworten. Wenn die Soldaten wirklich „den Hund“ niedergestochen hätten, was dann, Herr Leutnant?

Die Pflanzgelegenheit wird jedenfalls die Offenlichkeit noch weiter beschäftigen. Wir haben uns bei ihrer Schilderung ganz strikt an die Tatsachen gehalten. Und diese reden nicht zu ungunsten des Fuhrmanns, sondern — des Leutnants!

**München.** Die „Wahrheitsliebe“ der Christen. In der christlichen „Gewerkschaftsstimme“ wird in Nr. 24 die von uns bereits in der „Münchener Post“ als Unwahrheit gekennzeichnete Behauptung abermals aufgestellt, daß die mitbeteiligten Organisationen, der christliche Hilfsarbeiterverband und Fabrikarbeiterverband, bei der Lohnbewegung der Firma Kustermann, von uns nicht verständig worden sind. Um diesen Unwürfen ein für allemal die Spitze abzubrechen, stellen wir demgegenüber nochmals folgendes fest:

Am 13. Mai fand eine Betriebsversammlung statt, in welcher der eintreffende Tarifvertrag durchdraten und angenommen wurde. Vom Fabrikarbeiterverband war ein Beamter zugegen, der an den Verhandlungen teilnahm. Bei der Wahl der Lohnkommission wurde der Vertrauensmann des christlichen Verbandes, trotzdem von 156 Beschäftigten nur 7 bis 10 christlich organisiert waren, in die Lohnkommission gewählt. Der christliche Vertrauensmann erhielt dann vom Gauleiter den Auftrag, seine Organisationsleitung von allem zu verständigern, was er auch bestimmt versprach. Bei den Verhandlungen vor dem Gewerbegericht war aus dem Vertreter der Firma Kustermann weiter nichts herauszubekommen, als ein „wir verhandeln nicht“. Also auch nicht mit den Arbeitern, denn dazu hätte die Firma, bevor es zum Streit kam, noch drei Tage Zeit gehabt. Nach den Verhandlungen, an denen die Lohnkommission teilnahm, wurde der Vertrauensmann der Christlichen in Zeugengegenwart abermals aufgefordert, seiner Organisationsleitung genauer Bericht zu erstatten und die entscheidende Versammlung bekannt zu geben. In dieser Versammlung, die am 1. Juni stattfand, und die nach einer langen Diskussion für und wider den Streit mit übergroßer Mehrheit beschlossen war, als offizieller Vertreter für den Fabrikarbeiterverband der Bezirksleiter des letzteren Verbandes zugegen, welcher bekannt gab, daß sein Verband mit den zu fassenden Beschlüssen vollständig einverstanden sei. Dasselbe erklärte auch der Vertrauensmann der christlichen Organisation und äußerte weiter auf eine Anfrage, daß er seine Organisation von allem unterrichtet habe. Dies wird auch bestätigt dadurch, daß bereits am anderen Morgen beim ersten Streikappell um 1/8 Uhr der Angestellte Kammermeister des christlichen Verbandes anwesend war. Daß der Vorsitzende des Fabrikarbeiterverbandes am anderen Morgen persönlich nicht unterrichtet war, liegt daran, daß er am Dienstag beruht und erst abends zurückkam und selbstverständlich von seinem Vertreter nachts um 11 Uhr, als der Streit beschlossen wurde, nicht mehr erreicht werden konnte. Wie man nach alledem von christlicher Seite nach dem Streik faseln kann, daß die beteiligten Verbände nicht verständig waren, wäre uns unverständlich, wenn nicht hinten der Pferdeschulz zu deutlich herausguckte. Daß man allerdings, um dem verdamnten roten Transportarbeiterverband nach dem Kampf einzuzuwischen, soweit geht, den eigenen Vertrauensmann als Lügner hinzustellen, ist schon ein bißchen kraß. Auf die sonstigen Unwürfe des Artikels einzugehen, lohnt sich nicht. Daß der Streik günstig stand, wird niemand bezweifeln, wenn man weiß, daß es der Firma, trotz der größten Anstrengung nicht gelang, mehr als 10 fremde Streikbrecher zu bekommen, und daß die Beauftragten der Firma die streikenden Kollegen am Sonntag einzeln in der Wohnung aufsuchten, um sie zum Streikbruch zu verleiten. Daß sich am Montag trotz alledem ca. 35 Kollegen und zwar von allen drei Verbänden, also auch christliche, zum Streikbruch verleiten ließen, war wirklich nicht Schuld der Organisationsleitung. Hätten die Kollegen nur noch eintige Tage ausgehalten, so wäre die Firma durch die angekaufte Arbeit gezwungen gewesen, einzutreten, konnte doch schon die Gabelzeit kaum mehr weiter arbeiten, und vor den Waggonen lag das Eisen so hoch, daß man kaum noch darüber steigen konnte. Tene 35 Kollegen, denen aus Angst um die 3,90 Mark-Stellung das Herz in die Hosen fiel, haben es zu verantworten, daß der Streik abgebrochen werden mußte.

Was die weitere Behauptung der Christen anbelangt, daß in letzter Zeit die Streiks der Transportarbeiter verloren gingen, so möchten wir den Christen raten, den Mund nicht so sehr weit aufzureißen. Wir wären sonst gezwungen, die Ursachen einiger dieser verlorenen Streiks näher zu erörtern, oder glauben die Deutschen vielleicht, daß der christlich organisierte Streikbruch bei dem Streik der Kohlenarbeiter, Lagerhaus-Schneiderer zc. schon verfallen ist? zc. Abgesehen davon, daß die Christen nicht im entferntesten die Erfolge aufweisen können, die wir in der letzten Zeit für unsere Kollegen erzielt haben. Noch eins. Die christlich organisierten Kollegen im Betrieb Kustermann haben sich bis auf einige Ausnahmen in diesem Falle, und das wollen wir gerne anerkennen, während des Streiks gut gehalten. Können die Leitung des christlichen Verbandes sich dieses Verhalten nicht zum Vorbild nehmen und nach Abschluß der Bewegung sich ebenfalls anständig betragen? Im eigenen Interesse wäre es jedenfalls besser, derartige Unwürfe zu unterlassen.



**Stuttgart.** Unter fast unglaublichen Zuständen haben die Fuhrleute bei der Firma Heinrich Kraft zu leiden. Die Firma hat bekanntlich im Submissionswege seit Jahren einen Teil der städtischen Kehrrechtabfuhr erhalten. Die Fuhrleute haben also das Vergnügen unter der Aufsicht der Firmeninhaber einerseits und der städtischen Schutzmannschaft, der Vorarbeiter, der Aufseher, Oberaufseher usw. andererseits zu arbeiten. Es ist gerade keine angenehme Beschäftigung, täglich hunderte von sogenannten „Wiktors“ die über und über mit Staub, übertriebenden Küchenabfällen und sonstigem Unrat angefüllt sind, zu leeren. Dazu kommt, daß in dieser Stadt für diese Arbeit nicht annähernd das, was in anderen Großstädten dafür bezahlt wird. Kommt noch eine Schikanierung hinzu, wie sie von den Vorarbeitern und Aufsehern der Stadt beliebt wird, so wird diese Arbeit direkt zur Qual. Wir geben im nachstehenden eine Blütenlese, wie mit den Fuhrleuten umgesprungen wird.

Ein Fuhrmann wurde von dem städtischen Aufsichtspersonal in einem Tag 23 mal kontrolliert und so viel mal blau angestrichen. Neu dürfte sein, daß beim Fuhrwerk mit Minuten gerechnet wird. Ein Fuhrmann von der Firma Kraft brauchte unter ständiger Aufsicht zu einer Arbeit inkl. Wesper 2 Stunden und 30 Minuten. Ein städtischer Fuhrmann zu derselben Arbeit exkl. Wesper unter ständiger Aufsicht 1 Stunde und 59 Minuten. Diese wurde notiert. Hat er nun das Unglück, daß er unterwegs durch irgend einen Umstand, und solche gibt es im Fuhrwerkverkehr viele, aufgehalten wird, und infolgedessen einige Minuten zu spät kommt, dann kostets Strafe. Ein Fuhrmann wurde bestraft, weil er Trapp gefahren sein soll, kann sich aber nur erinnern, daß er, um der Strafe des Zuspätkommens zu entgehen, mehreren Fuhrwerken vorgefahren war. Ein Fuhrmann wurde bestraft, weil er eine Person mitgeführt haben soll, das Mitfahren bestand darin, daß ein Kollege von ihm vorübergehend auf den Wagen sprang, um sich mit ihm über eine Angelegenheit zu verständigen, weil dies wegen des Geräusches vom Boden aus nicht möglich war. Ein Fuhrmann wurde bestraft, weil er seinen Wagen nicht aufs Depot stellte. Der Grund bestand darin, daß sein Pferd während der Arbeit ein Eisen verlor und, um dieses nicht der Qual des Warftlaufens aussetzen, fuhr er statt ins Depot zum Schmitz. Diese Humanität kostete ihn 1 Mark Strafe. Wir meinen, der Mann hätte eher eine Prämie des Tierchutzvereines verdient, als eine Strafe. Ein Fuhrmann mußte austreten, weil er es bis zur nächsten Pause nicht mehr aushalten konnte. Dieses Vergehen wurde mit 50 Pfennig bestraft. Einen Fuhrmann brach unterwegs die Bremse, um sie nordürtig zu flicken, mußte er eine halbe Stunde Zeit darauf verwenden, um nicht wegen Zuspätkommens bestraft zu werden, mußte er seine ohnedies kurz bemessene Mittagspause kürzen. Ein Fuhrmann sollte seinen Wagen nur zur Hälfte unter den Schuppen gestellt haben. Dieses Verbrechen kostete 1 Mark Strafe. Ein Fuhrmann mußte austreten, weil die städtischen Kehrrechtwagen nicht mit einer Abortanlage ausgestattet sind, ging er in eine Wirtschaft und trank bei dieser Gelegenheit ein Glas Bier. Dafür wurde er mit einer Mark bestraft.

Wir begnügen uns heute mit der Anführung dieser Fälle, bemerken aber, daß wir sie um mindestens ein halbes Hundert verlängern könnten. Auf die Behandlung, die Herr Gustav Kraft seinen Fuhrleuten angedeihen läßt, kommen wir in einem besonderen Artikel zu sprechen, machen aber heute schon darauf aufmerksam, daß, wenn die Fuhrleute zur Verzweiflung getrieben, plötzlich die Arbeit niederlegen, sich weder die Firma G. Kraft, noch das städtische Reinigungsammt zu wundern brauchen.

**Die Krankenkassen im Jahre 1908.**

Die Berichte fast sämtlicher Ortskrankenkassen für das Jahr 1908 sind nunmehr erschienen. Es ist erfreulich, konstatieren zu können, daß das statistische Material und die sonstigen sozialpolitischen Mitteilungen, die sie bringen, von Jahr zu Jahr vollständiger dargeboten werden. Sind doch gerade die Geschäftsergebnisse der Krankenkassen geeignet, viel zur Erkenntnis des wirtschaftlichen und sozialen Lebens beizutragen. Die amtliche Statistik der Krankenversicherung erschließt das wertvolle sozialstatistische Material der Krankenkassen nur in ganz unvollkommener Weise. Man ist daher gegenwärtig in der Hauptsache auf das Studium der Einzelberichte der Kassen angewiesen.

Ein solcher Ueberblick zeigt, daß das Jahr 1908, das ein Jahr der wirtschaftlichen Krise war, auch zu einem solchen für die Krankenkassen wurde. Fast alle Kassen klagen über eine rapide Steigerung der Ausgaben. Zu einem Teile ist sie auf die allgemein steigende Inanspruchnahme der Kassenleistungen zurückzuführen, zum größten Teile aber auf die Einwirkung der Arbeitslosigkeit. Die Zeiten ohne Einkommen führen zu schlechter Ernährung und erhöhen so die Krankheitsgefahr oder sie veranlassen das Heer der chronisch Kranken, die Gelegenheit zu einer Kur zu benutzen. Bei vielen Kassen ist auch die Zahl der Mitglieder zurückgegangen, was — da eine Reihe von Ausgaben ihre gleiche Höhe behalten — einen Einfluß auf das Kassenergebnis ausübt.

Ueber das gesamte Krankenkassenwesen in Oesfeld wird berichtet, daß noch nie eine wirtschaftliche Krise eine so unheilvolle Wirkung gehabt habe als im Jahre 1908. Die Mitgliederzahlen gingen gegenüber dem Vorjahre um 134 zurück. Die Ortskrankenkasse in Pirna gibt an, daß das Jahr 1908 das ungünstigste seit Bestehen der Kasse war. Es brachte ihr ein Defizit von 10588 Mk. Die Ortskrankenkasse in Kiel teilt mit, daß die Zahl der versicherungspflichtigen Mitglieder um 800 abnahm. Die ungünstigen Verhältnisse hatten auf den Kassenschluß die volle Wirkung ausgeübt. In dieser trüben Zeit hätte auch nicht mit einer Beitragserhöhung hervorgetreten werden können. Die Ortskrankenkasse in Straßburg l. O. berichtet ebenfalls von einem Rückgang der ver-

sicherungspflichtigen Personen. Einem größeren Defizit begegnete sie durch Erhöhung des Beitragssatzes von 3/4 auf 4 pCt. des durchschnittlichen Tagelohnes und der Wiedereinführung eines Karenztages für den Krankengeldbezug im Laufe des Berichtsjahres. Die große Ortskrankenkasse in München mit ihren ca. 107 000 Mitgliedern gibt an, daß das finanzielle Ergebnis des Berichtsjahres wesentlich ungünstiger sei als das früherer Jahre. Der Krankenbestand habe eine Höhe erreicht, wie nie zuvor, was zweifellos eine Folge der wirtschaftlichen Krise sei.

Die Ortskrankenkasse Leipzig mit ihren circa 162 000 Mitgliedern, die größte Krankenkasse des deutschen Reiches, spricht davon, daß die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse, unter denen das Jahr 1907 bereits zu leiden hatte, im Berichtsjahre ihren Einfluß in verschärfter Weise geltend machten. Die Mehrausgabe an Krankengeld, Krankenhäuskosten zc. gegenüber dem Jahre 1907 betragen rund eine halbe Million Mark. In vielen Fabriken kam es zur Verminderung der täglichen Arbeitszeit oder zur Entlassung von Arbeitern. Allgemein wurde beobachtet, daß der Zuwachs von Mitgliedern in den höheren Klassen nur gering war, dagegen viele Klassenversetzungen von den höheren Klassen nach den niederen sich nötig machten. Die durchschnittliche Mitgliederzahl hat zwar eine kleine Zunahme erfahren, doch ist diese nur darauf zurückzuführen, daß die Hausgewerbetreibenden in Leipzig der Versicherungspflicht unterstellt wurden. Die Ortskrankenkasse Dresden (105 000 Mitglieder) berichtet, daß trotz der Mitgliederabnahme die Zahl der Erwerbsunfähigkeitsfälle um 1586 stieg. Die Mehrausgaben an Unterzügen betragen rund 150 000 Mk. Die Ortskrankenkasse in Mainz schreibt in ihrem Bericht, daß der wirtschaftliche Niedergang im Jahre 1908 Formen angenommen habe, wie sich ihrer die Geschäftsleute seit 80 Jahren nicht erinnern können. Infolge des niederen Verdienstes der Versicherten mußten viele Versetzungen aus höheren in niedrigere Klassen vorgenommen werden. Die Kasse hatte ein Defizit von 108 000 Mk. Ähnliches meldet die Ortskrankenkasse Chemnitz. Die Mitgliederzahl verringerte sich im Laufe des Jahres um rund 1000, der Fehlbetrag bezifferte sich auf 180 000 Mk. Die Ortskrankenkasse in Barmen spricht ebenfalls von der wirtschaftlichen Krise, durch welche zuerst die Krankenkassen in Mitleidenschaft gezogen werden. Sie hatte eine Mehrausgabe an Krankengeld allein von 25 000 Mk. Die allgemeine Ortskrankenkasse in Magdeburg mußte in den Jahren 1907 und 1908 ihrem Reservefonds 80 000 Mk. entnehmen. Die Ortskrankenkasse Gera schreibt, daß infolge der Krise die Mitgliederzahl ständig zurückging. Ähnliche Klagen bringen noch vor die Kassen in Bittau, Silenburger, Bremerhaven usw.

Durch die Einführung einer allgemeinen Arbeitslosenversicherung würden die Krankenkassen in hohem Maße entlastet werden, sodaß die ungünstigen finanziellen Ergebnisse der Krankenkassen in den letzten Jahren zum Teil auf die ständig sich erhöhenden Arzthonorare, auf die Verteuerung der Arzneien und Heilmittel, dem wachsenden Umfang der Krankenhäuspflege und der steigenden Kosten derselben usw. zurückzuführen sind. Trotz der Krise fanden sich auch im Jahre 1908 eine Anzahl Kassen, welche ihre Unterzügen nach irgend einer Richtung ausbauten. Im großen und ganzen zeigen die zum Teil recht interessanten Kassenberichte, daß die Arbeiter das Selbstverwaltungsrecht vorzüglich zu handhaben verstehen.

**Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.**

**Dresden.** In vier Versammlungen wurde am 22. und 23. Juni von den Delegierten der Bericht vom 6. Verbandstag gegeben. Die Versammelten erklärten sich mit der Tätigkeit des Verbandstages und der Haltung der Delegierten im allgemeinen einverstanden.

Lebhaft wurde bedauert, daß die Bestrebungen zur Schaffung der Einheitsorganisation nicht den gewünschten Erfolg gezeitigt haben.

Die Differenzen in Bremen seien nicht so schwerwiegend, um die drei Bruderorganisationen am Zusammenschluß zu hindern, da ja dann strittige Gebiete nicht mehr vorhanden seien. Es wird die Erwartung ausgesprochen, daß das immer brutaler auftretende Unternehmertum auch den letzten Kollegen von der Notwendigkeit der Einheitsorganisation überzeugen wird und die Vorstände in aller nächster Zeit die Verhandlungen wieder aufnehmen.

Hestige Kritik wurde von den in Genossenschaftentätigen Kollegen an dem von den Verbandstag abgeschlossenen Tarif geübt. Derselbe sei nicht geeignet, die Kollegen in den mittleren und größeren Betrieben zu befriedigen, besonders, da die Anträge auf Erhöhung der Ortszuschläge nicht angenommen worden sind.

Weiter wurde gerügt, daß der Hauptvorstand den Tarifentwurf nicht rechtzeitig den Kollegen zur Einsicht überreicht hat und sie sich infolgedessen nicht dazu äußern konnten.

Eine Protestresolution, die die Kollegen an den Verbandstag gerichtet hätten, sei vom Büro unterdrückt und den Delegierten nicht zur Kenntnis gegeben worden.

Eine in den Versammlungen eingebrachte Resolution, in der die erhobenen Vorwürfe wiederholt und eine nochmalige Abstimmung über den Tarif durch die Kollegen in den Genossenschaften gefordert wurde, fand nicht die Zustimmung der Versammlungen. Nur in einer Versammlung wurde der 1. Teil der Resolution angenommen.

Vom Vorstehenden wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß im Interesse der Kollegen selbst zu wünschen sei, daß sie sich zunächst einmal mit dem nun abgeschlossenen

Tarif absinden, aber versuchen, mit Hilfe des Tarifamts die Ortszuschläge zu erhöhen. Mit der Aufforderung, kräftig in die Agitation einzutreten und für die Organisation zu werben, wurden die Versammlungen geschlossen.

**Gildesheim.** Am 10. Juni fand unsere Mitgliederversammlung statt. Der erste Punkt betraf den Kassenbericht, welchen Kollege Lehnhoff erstattete. Derselbe wurde zur Diskussion gestellt, da vom Kollegen Bachmann die Gaubeiträge, als zu hoch befunden, gerügt wurden. Auch Kollege Schaar äußerte sich in diesem Sinne reichlich darüber, welches zu einer lebhaften Debatte führte. Nachdem Bücher und Beläge revidiert waren, wurde dem Kassierer Decharge erteilt.

Bei dem zweiten Punkt erstattete Kollege Schaar den Kartellbericht, wo unter anderem mitgeteilt wurde, daß unser Genosse, der Arbeitersekretär Weiß von hier, nach anderweitig berufen worden ist. Die Wahl eines neuen Arbeitersekretärs wurde nach verschiedenem Meinungsaustausch den Vorständen und Kartelldelegierten überlassen.

Nachdem noch verschiedene Verbandsangelegenheiten besprochen und erledigt waren, wurde die Versammlung geschlossen.

Der Kassenbericht pro 1. Quartal 1908 der Verwaltungsstelle Gildesheim schließt wie folgt ab.

Bestand vom vorigen Quartal	170,54 Mk.
7 Aufnahmegebühren à 1 Mk.	7,00 "
1218 Wochenbeiträge à 40 Pfg.	486,20 "
2 Beiträge zum örtlichen Fonds à 25 Pfg.	50 "
108 Beiträge zum Streifonds à 80 Pfg.	80,90 "
<b>Zusammen</b>	<b>694,14 Mk.</b>

50 pCt. der Aufnahmegebühren à 1 Mk. an die Hauptkasse	8,50 Mk.
75 pCt. Wochenbeiträge à 40 Pfg.	868,90 "
Beitrag zu den Gaukosten für 117 Mitgl.	11,70 "
Beiträge zum Streifonds für 117 Mitgl.	23,40 "
<b>Insgesamt an die Hauptkasse abzuführen</b>	<b>402,50 Mk.</b>

**Ausgaben:**

5 Fälle für Ortszuschuß zur Krankenunterstützung	5,00 Mk.
18 Fälle Reiseunterstützung	17,50 "
<b>Verwaltungsausgaben:</b>	
a) persönliche	69,20 "
b) sächliche	90 "
Für Versammlungen zc.	17,60 "
" Bibliotheksbücher und Zeitschriften	4,50 "
" Kartell- und Sekretariatsbeiträge	80,55 "
" Porto usw.	4,85 "
" Fehlbetrag	10,00 "
Sonstige Ausgaben für Unterrichtskursus	12,00 "
An die Hauptkasse gesandt	402,50 "
Kassenbestand	120,04 "
<b>Zusammen</b>	<b>694,14 Mk.</b>

Die Hauptkasse erhielt an den Gauvorstand	22,80 Mk.
In Quittungen: Für Arbeitslosen-Unterstützung	215,70 "
Für Kranken-Unterstützung	164,00 "
<b>Zusammen</b>	<b>402,50 Mk.</b>

Die Mitgliederzahl betrug am Ende des vorigen Quartals 118 männliche und 4 weibliche. Neu aufgenommen sind 7 männliche, aus anderen Verbänden übergetreten 1 männliche Person, ausgeschieden sind 6 männliche und 2 weibliche Personen, sodaß der Mitgliederbestand am Ende des Quartals aus 115 männlichen und 2 weiblichen Mitgliedern besteht.

**Sof.** In unserer am 6. Juni abgehaltenen Mitglieder-Versammlung hielt ein Kollege aus Nürnberg einen Vortrag über den Wert der Organisation. Redner verstand es, den Anwesenden die wirtschaftliche Entwicklung und die Ausbeutung der Arbeitermassen durch das Kapital vor Augen zu führen. Auch die Kollegen unseres Berufes ließen schwer darunter und haben außerdem, gegenüber den Arbeitern anderer Berufe, die längste Arbeitszeit, die schlechteste Behandlung und den niedrigsten Lohn. Es sei stattdes festzustellen, daß im Sommer 43 pCt. und im Winter 29 pCt. unserer Kollegen täglich noch länger als 14 Stunden arbeiten müssen. Außerdem sind dieselben im Straßenverkehr ständig der Gefahr von Polizeistrafen ausgesetzt. Es liegt an den Kollegen selbst, ihre Lage zu verbessern und sich gegen übergreifende Polizeimittel zu schützen. Dazu müßten sie sich aber organisieren, um somit eine Macht zu bilden. Die bisherige Gleichgültigkeit müssen sie abstreifen und den arbeiterfeindlichen Müßlingen und Militärveteranen den Rücken kehren. Die einzige Vereinigung unseres Berufes, welche die Interessen unserer Kollegen stets vertreten hat und vertritt, ist der deutsche Transportarbeiter-Verband, dem muß sich jeder Kollege anschließen, der über seine wirtschaftliche Lage nachgedacht und seine Familie vor eventuellen Gefahren schützen will. Die Diskussion gestaltete sich im Rahmen des Referats. Es wurde beschlossen, in nächster Zeit Betriebsbesprechungen abzuhalten, um eine weitere Aussprache mit den Kollegen herbeizuführen. Mit einem Appell an die anwesenden Kollegen, die Agitation für unseren Verband fleißig zu unterstützen, wurde die interessante Versammlung geschlossen.

**München.** Am Mittwoch, den 9. Juni fand eine öffentliche Transportarbeiter-Versammlung statt, in welcher ein Kollege aus Lübeck über das Thema: „Wer schützt am wirksamsten die Interessen der Transportarbeiterschaft“, referierte. Zunächst übermittelte der Referent der Versammlung den Brudergruß der Lübecker Kollegen. In 1 1/2 stündiger formvollendeter Rede entledigte sich dann Kollege Stellung seiner Aufgabe. Einleitend erläuterte er die Klassenverhältnisse innerhalb der heutigen Gesellschaftsordnung und das Wesen des kapitalistischen Klassenkampfes. Hierauf unterzog Redner die gegnerischen (gelben, gelb-schwarzen und christlichen) Gewerkschaften einer eingehenden und scharfen Kritik. Er kam zu dem Schluß, daß



für den Klassenbewußten Arbeiter nur die freien Gewerkschaften, die nach modernen, den Verhältnissen entsprechenden Grundsätzen aufgebaut und geleitet sind, in Betracht kommen. Durch zahlreiche, mit Erfolg durchgeführte Kämpfe haben die freien Gewerkschaften zur Genüge gezeigt, daß sie den richtigen Weg beschreiten und daß sie allein imstande sind, die Lage der Arbeiterschaft zu verbessern. Auch die Transportarbeiter haben sich deshalb einer freien Gewerkschaftsorganisation anzuschließen, die für sie im Deutschen Transportarbeiter-Verband geschaffen ist. (Stürmischer Beifall.) Nach einer lebhaften, im Sinne des Referats geführten Diskussion wurde die schon verlaufene Versammlung mit der Aufforderung zu erneuter Agitation vom Vorsitzenden Kollegen Schebele geschlossen.

**Nürnberg-Kürth.** In je einer am 19. cr. in Nürnberg und am 22. cr. in Kürth abgehaltenen Mitglieder-Versammlung gaben die Delegierten Bericht über die Verhandlungen des 6. Verbandstages in München.

Nachdem seitens der Berichterstatter in anbeacht der ihnen zur Verfügung gestandenen Zeit die wichtigsten Beschlüsse des Näheren erörtert, unter Hinweis auf das demnächst in Druck erscheinende Protokoll, wurden in der Diskussion die gefaßten Beschlüsse, abgesehen von einigen Punkten, im Großen und Ganzen gutgeheißen.

Nachdem sodann noch einige örtliche Angelegenheiten ihre Erledigung fanden, wurden die verhältnismäßig gut besuchten Versammlungen geschlossen.

**Weißenfels.** Am Sonntag, den 18. Juni d. Jz., fand unsere regelmäßige Mitglieder-Versammlung statt. Leider war diese wider Erwarten ungünstig besucht. Nun Kollegen, daß die Versammlungen hierorts so wenig besucht werden, ist nicht kollegial unserer Organisation gegenüber. Ihr habt nicht nur das Recht, Mitglieder unserer Berufsorganisation zu sein, sondern ihr habt auch die Pflicht, die Interessen eurer Berufsorganisation zu wahren, und dazu gehört vor allen Dingen, daß ihr die regelmäßig von der Ortsverwaltung einberufenen Mitglieder-Versammlungen besucht, denn nur hier allein ist der Ort, wo über das Wohl und Wehe eines jeden einzelnen von euch entschieden werden kann. Kollegen! Was kümmern euch die jetzt so zahlreich von Klümmern abgehaltenen Versammlungen. Tragen sie vielleicht zur Besserung eurer so überaus schlechten wirtschaftlichen Lage bei? Geben sie euch Brot, wenn ihr mit euren Angehörigen Hunger leidet? Verschaffen sie euch auch Arbeit, wenn ihr arbeitslos seid? Nichts von alledem könnt ihr von ihnen erwarten; also meidet sie und geht dort hin, wohin ihr am Versammlungstage hingehört, in eure Mitglieder-Versammlung! Hier allein nur könnt ihr erfahren, was für eure wirtschaftliche Gleichberechtigung zu unternehmen nötig ist. Hier ist auch nur der Ort, wo ihr über Mißstände aus den einzelnen Betrieben sprechen könnt und euch darüber einigt, wie sie am wirksamsten zu beseitigen sind. Hier könnt ihr auch beraten, wie am wirksamsten dem Preußen in Deutschland voranschreitenden „Mädchen für Alles“ die Polizei zu begegnen ist, wenn sie euch, wie doch nicht selten, wegen geradezu hochsprechender Kleinigkeiten zur Anzeige bringt. Kollegen! In den Mitglieder-Versammlungen ist es auch wichtig, sich darüber auszusprechen, wie dem abgeholfen werden kann, daß nicht andere Organisationen, wie z. B. die „Brauereiarbeiter“, uns die von uns erworbenen und zu uns gehörenden Bierfahrer, Geschirrführer und Stallente wieder abjagen, ja in manchen Fällen sogar rundweg für sich reklamieren. Zur Erläuterung in diesem Falle diene folgendes: Wie kann die Berufsorganisation der Brauereiarbeiter dazu kommen, Flaschenpflücker, Abzähler und Flaschenbierfahrer aus einer Flaschenbierhandlung für sich, als zu ihrer Berufsorganisation zugehörig zu betrachten; sie sind doch also nicht einmal im entferntesten an der Herstellung des Produktes, welches sie in den Handel zu bringen haben, beteiligt. Ferner, Kollegen, sind die allerwenigsten der ihrer Berufsorganisation angehörenden Brauer an der Produktion des Bieres beteiligt.

Also Kollegen, werbt neue Mitglieder und vor allem besucht ständig eure Mitglieder-Versammlungen, auch eure Frauen haben Zutritt, auch sie dürfen hören, was zur Hebung einer wirtschaftlichen Notlage für Ziele zu erstreben sind, denn sind sie es doch, welche sich mit dem fargen Verdienst ihres Mannes einzurichten verstehen müssen, laßt sie teilnehmen an allen unseren Bestrebungen und Forderungen ziel- und klassenbewußter Arbeiter, organisiert euch auch genossenschaftlich im Konsumverein, denn hier ist noch ein großes Feld wirtschaftlicher Ernte für euch und eure Familien. Kollegen, wer nicht mit uns, ist gegen uns und dies sollte jedem von euch zu bedenken geben, in einer solchen Zeit wie die jetzige. Laßt, wenn ihr euch kein anderes Blatt weiter erübrigen könnt, eure Verbandszeitung, den „Courier“, hier findet ihr ausführlich die Schilderung der gegenwärtig immer noch anhaltenden Krise in allen Berufsweigen, die uns wirtschaftlich erdroffelt. Also, Kollegen! Besucht eure Mitglieder-Versammlungen. Werbt neue Mitglieder!

**Wismar.** Die am Sonntag, den 20. Juni tagende Mitglieder-Versammlung erklärte sich mit den Beschlüssen der 6. Generalversammlung in München einverstanden. Insbesondere billigt sie die Haltung der Generalversammlung in der Frage der Einheitsorganisation. Sie erwartet, daß seitens der beteiligten Zentralvorstände alles getan wird, um den Zusammenschluß der 3 Organisationen des Transportgewerbes zu beschleunigen.

Die Versammelten gelobten sich, mit allen Kräften für die weitere Ausbreitung unserer Organisation Sorge zu tragen und dahin zu streben, daß auch der letzte Transportarbeiter Wismars dem Verbände zugeführt wird.

**Allgemeines.**

**Personentransportmittel in Leipzig.** Die Stadtverordneten haben sich u. a. gutachtlich zu äußern zu einem Nachtrag zur Droschkenordnung wegen der Einführung elektrischer Kraftdroschken. Vermutlich wird das Gutachten im zukünftigen Sinne abgegeben, so daß der Einführung der elektrischen Kraftdroschken nichts im Wege steht. Damit wird in bezug auf die dem Verkehr dienenden Transportmittel in Leipzig

wieder ein, wenn auch nur kleiner Schritt vorwärts getan, denn der Unterschied zwischen den neuen elektrischen und den bisher schon in Betrieb befindlichen Benzin-Kraftwagen ist nicht allzu bedeutend.

Zunmerhin scheint es nicht uninteressant, gelegentlich dieser Neuerung einmal auf die Entwicklung hinzuweisen, die, ähnlich wie in andern Städten, auch in Leipzig die dem Verkehr dienenden Transportmittel anzunehmen haben. Wir folgen dabei den Angaben von Dr. W. Sternberg in seiner Schrift: Das Verkehrsnetz Leipzigs.

Zum Personentransport dienende Wagen, sogenannte Karretten, kamen erst vor etwa 250 Jahren in Leipzig auf. Wegen Störung des Gottesdienstes durch das Fahren auf den Gassen verbot aber der Rat wiederholt alles Karatthefahren in der Stadt herum. Bis Ende des 17. Jahrhunderts, so heißt es in der genannten Schrift, gab es in Leipzig kein öffentliches Personentransportmittel. Es war dazu bei der geringen Ausdehnung der Stadt im allgemeinen ein Bedürfnis nicht vorhanden. Zur Not mußte eben ein Nachbar oder wer sonst im Besitz eines Wagens oder einer Sänfte war, ausschicken. Mit dem Wachsen der Stadt stellte sich aber auch das Bedürfnis nach öffentlichen Personentransportmitteln ein und so schaffte im Jahre 1703 auch der Leipziger Magistrat 12 Sänften an und nahm die dazu nötigen Träger in Dienst. Diese Sänften waren einfache geschlossene Kasten, die an Tragstangen von zwei Männern getragen wurden. Der Trägerlohn unterlag freier Vereinbarung, jedoch durften die Sänfenträger für einen Gang innerhalb der Ringmauern nicht über 2 Groschen und für einen solchen von der Stadt in die Vorstädte nicht mehr als 4 Groschen verlangen. Im Januar 1753 kamen weitere 6 Sänften hinzu.

Vom letzten Viertel des 18. Jahrhunderts an hielten aber auch stets einige Lohnkutschner auf dem Hauptmarkt. Sie verlangten für das Fahren von 4 Personen 16 Groschen und mehr. Im Jahre 1840 kamen Fiaker zur Einführung, wodurch sich der Gebrauch von Sänften verminderte, und im Laufe der Zeit wurde das Sänftenwesen immer überflüssiger. 1875 waren nur noch Sänften zum Transport von Kranken in Gebrauch. Aber erst Ende 1886 wurde das Sänfenträgerinstitut aufgehoben und die am besten erhaltenen Sänfte wurde dem Verein für die Geschichte Leipzigs überwiesen. Der Rat hatte zuerst Bedenken gegen die Einführung von Droschken erhoben, diese Bedenken aber dann fallen lassen. Am 31. März 1841 trat ein „Reglement für die Fiaker der Stadt Leipzig“ in Kraft. Es waren zunächst 24 Wagen, denen im Innern der Stadt 9 Halteplätze angeeignet wurden. Das Publikum nahm das neue Verkehrsmittel so günstig auf, daß innerhalb vier Wochen weitere 10 Fiaker in Betrieb gekommen wurden.

Am 1. August 1863 ging die Aufsicht über das Droschkenwesen vom Räte der Stadt an das Polizeiamt über. Der bis dahin bestehende Unterschied zwischen den Droschken des Fiakervereins und den Fuhrwerken der Lohnkutschner fiel nun weg. Im April 1868 wurden 112 Droschkenkonzessionen mit 269 Wagen gezählt.

Der wirtschaftliche Aufschwung Anfang der siebziger Jahre hatte auch eine Zunahme des Verkehrs zur Folge, die aber nicht den Droschken, sondern der im Jahre 1872 in Betrieb gesetzten Pferdebahn zugute kam. Die Pferdebahn griff demnach in die Verkehrsverhältnisse ein, daß nach zwei Jahren die Zahl der Droschken von 485 auf 300 herabgesetzt wurde, um einen übermäßigen Andrang im Droschken-gewerbe zu verhindern, die Maximalzahl der Droschken auf 500 festgesetzt. Dabei blieb es, bis bei Einführung der Taximeter, am 1. April 1896, 22 neue Nummern dazukamen. Die Zahl der Taximeter (Droschken 1. Klasse) stieg in kurzer Zeit auf 100, während die der Droschken 2. Klasse auf 422 herab-sank und ein halbes Jahrzehnt später waren die ersteren schon auf 182 gestiegen, die letzteren auf 340 herabgegangen.

Als Vorläufer der Straßenbahnen kann wohl der Omnibus angesehen werden. Im Jahre 1860 wurde einem Leipziger Konfession das Projekt zur Errichtung regelmäßiger Omnibusfahrten zwischen Gohlis-Leipzig-Connewitz und Heubitz-Leipzig-Grödenau genehmigt. Bald entstand noch ein zweites der-artiges Unternehmen. 1874 verschwanden die Omnibusse; sie konnten dem Wettbewerb der Pferdebahnen nicht standhalten.

Kaum war die Pferdebahn einige Jahre im Betrieb, als 1876 sich ein auswärtiger Unternehmer erbot, die Pferdebahn mit Dampfkraft zu betreiben. Das schien dem Räte aber nicht angebracht, weil der Betrieb einer Dampfstraßenbahn innerhalb der nicht sehr breiten Straßen mit vielen Unzulänglichkeiten und Gefahren verknüpft sein würde. Auch den elektrischen Straßenbahnen, die bald danach auftraten, stand man zunächst mißtrauisch gegenüber, bis man doch ihre Vorteile mehr und mehr anerkannte und am 17. April 1896 wurde auch in Leipzig die elektrische Straßenbahn zum erstenmal in Betrieb gesetzt.

Seitdem hat sich dieses Verkehrsmittel ganz außer-ordentlich entwickelt. Nebenher hat sich aber auch das Droschkenwesen behauptet, nur mit der Veränderung, daß an Stelle der Droschken mit Pferdebespannung mehr und mehr die Kraftdroschke tritt. Und bei der fortgesetzten technischen Entwicklung kann angenommen werden, daß die Personentransportmittel in der Großstadt noch weiteren Veränderungen unterworfen sind.

**Transport- und Verkehrsarbeiter in Australien.** Mr. J. Morris-Melbourne berichtet uns: Die Australische Workers Federation (Gasenarbeiter) hat Statuten für eine größere Federation aufgestellt, d. h. zwischen Neu-Seeland und Australien, die sicherlich angenommen werden. Wir versuchen auch, die Federation der Fuhrwerker und Kutscher zu gewinnen, damit sie dann später dieser größeren Federation beitreten. Wahr-

scheinlich wird es schon geschehen sein, wenn dieser Bericht Sie erreicht. Die Seelente haben keine Zeitung und wünschen nichts außer sich selbst. Wir versuchen, sie zum Anschluß an die Federation zu bewegen und Mr. Hughes und Senator Turley sind benannt worden, sie zu besuchen, um diese Frage mit ihnen zu verhandeln, ich fürchte aber, daß Senator Guthrie sich nicht bewegen lassen wird. Er wünscht in der alten Weise fortzufahren. Hoffen wir, daß die Seelente einsehen werden, daß der Anschluß an die größere Federation in ihrem Interesse ist. Der Sitz des Eisenbahner- und Straßenbahner-Verbandes ist in Sydney. Sie sind sehr mächtig in New South Wales, South-Australia und West-Australia. Victoria ist weit zurück wegen des Eisenbahnerstreiks, der vor längerer Zeit stattfand. Sie haben sich noch nicht wieder davon erholt, und die Arbeitswilligen, die ihre Plätze einnahmen, sind zum Teil noch beschäftigt. Die Straßenbahn gehört hier (Melbourne) einer Privatgesellschaft. Die Angestellten bildeten vor einigen Jahren einen Verband und hatten einige Kämpfe, die man aber kaum mit dem Worte Kampf bezeichnen kann. Sie nahmen die Arbeit wieder auf und haben dann nie wieder den Mut gehabt, einen anderen Verband zu gründen. Ich glaube, sie werden sich dazu auch wohl nie wieder aufraffen, denn die Gesellschaft hat immer so viele Anerbieten für Arbeit, daß sie ihre Wagen vierdoppelt besetzen und jeden Mann auf drei Wochen Arbeitszeit einstellen könnte, um den Beweis seiner Befähigung für den Posten zu liefern. Die einzige Hoffnung, die wir noch haben, um sie für einen Verband zu gewinnen, ist, daß die betreffenden Körperschaften den Betrieb selbst übernehmen werden, wenn der Vertrag abläuft, was im Jahre 1912 der Fall sein wird. Dies ist noch eine lange Zeit. Von Neu-Seeland erfahre ich noch, daß unser Freund Mc. Laren sein möglichstes versucht, um die Fuhrwerker und Kutscher (Carriers and Drivers) zu veranlassen der Organisation beizutreten. Ich ersuchte ihn in meinem letzten Brief, die Fuhrleute zu bearbeiten und er hat es mit Erfolg getan. Wir (Gasenarbeiter) haben soeben einen Vertrag mit den Hebern hier geschlossen und es wird das Größte sein, was jemals hier in Australien ohne Kampf vollbracht worden ist. Wenn alles geregelt sein wird, werde ich mehr darüber berichten.

**Achtung, Verbandsmitglieder!**

Soeben ist das Jahrbuch 1908 unseres Verbandes erschienen. Der Preis ist für Verbandsmitglieder auf 50 Pfg. pro Exemplar festgesetzt. Im Buchhandel kostet das Jahrbuch 1 Mk.

Jeder Kollege, der sich für seine Organisation interessiert, der für sie wirken will, muß das Jahrbuch lesen, denn es enthält in kurz gefaßtem Rahmen alles Wissenswerte über unseren Verband. Die Verabfolgung des Buches besorgen die Ortsverwaltungen.

**Verlagsbuchhandlung „Courier“.**

**Mitteilungen des Vorstandes.**

Das Mitgliedsbuch des Kollegen Robert Hehn, Spt.-Nr. 279 300, eingetretten am 16. Februar 1908 in Meissen, ist verloren gegangen. Falls dieses Buch vorgezeigt wird, ist es abzunehmen und an die Adresse des Unterzeichneten zu senden.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3, Absatz 7a und b des Verbandsstatuts nachstehend genannte Mitglieder: Berlin II: Albert Friedrich, Spt.-Nr. 2341; B. Pottkowski, Spt.-Nr. 4795; Coburg: Reinhold Engel, Spt.-Nr. 231 024.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

J. A.: Oswald Schumann, Berlin SO. 16. Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr.

**An die Ortsverwaltungen im Gau 15.**

Auf Antrag des Gauvorstandes berufen wir hiermit eine

**Konferenz**

von Vertretern der Verwaltungsstellen im Gau 15 zu Sonntag, den 18. Juli 1909, vormittags 9 Uhr, nach Frankfurt a. M., Gewerkschaftshaus, Am Schwanbad 8-10, Saal A und B.

Als Tages-Ordnung schlagen wir vor:

1. Bericht des Gauvorstandes.
2. Anfrage zukünftige Taktik.
3. Die Besetzung der Gauleiterstelle.

Wir ersuchen, die Wahlen der Delegierten rechtzeitig vorzunehmen.

Verwaltungsstellen

bis zu 200 Mitglieder wählen je 1 Delegierten  
über 200 " " 500 " " " 2 " " " " " " " 3 " " " " " " " 4 " " " " " " " 5 " " " " " " " 6 " " " " " " " 7 " " " " " " " 8 " " " " " " " 9 " " " " " " " 10 " " " " " " " 11 " " " " " " " 12 " " " " " " " 13 " " " " " " " 14 " " " " " " " 15 " " " " " " " 16 " " " " " " " 17 " " " " " " " 18 " " " " " " " 19 " " " " " " " 20 " " " " " " "

Die Delegierten haben Anspruch auf die vom 8. Verbandstage festgesetzten Diäten und Fahrgebelde. Die Ausgaben hierfür sind aus Mitteln der Ortskassen zu bestreiten.

Die Namen und Adressen der gewählten Delegierten, sowie etwaige Anträge zu dieser Konferenz sind spätestens bis zum 14. Juli an die Adresse des Kollegen Heinrich Gouf, Frankfurt a. M., Gellertstr. 1, einzusenden.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand. J. A.: Oswald Schumann.

Verantwortl. Redakteur: Emil Kiebel, Bichtenberg. Verlag der Buchdrg. „Courier“, O. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dimmid, Berlin, Adalbertstr. 37.