

# SOZIAL

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 Postzeitungsliste eingetragen.

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

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

Nr. 43.

Berlin, den 24. Oktober 1909.

13. Jahrg.

## Die Organisierung des Branntwein-Bojkotts.

Die Proklamierung des Branntweinbojkotts durch den Leipziger Parteitag hat in der Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung nichts Vergleichbares. Was ihn außer Vergleich mit jeder bisherigen Aktion des Proletariats stellt, ist neben der Ursache, die den letzten Anstoß zu seiner Verhängung gegeben hat, die besondere Art des Kampfmittels selbst und die Art seiner Anwendung.

Bojkotts sind seit Jahrzehnten von der kämpfenden Arbeiterschaft angewendet worden, um bestimmte Forderungen durchzusetzen. Sie alle waren zeitlich begrenzt. War die Forderung erfüllt, oder erwies sich das Mittel als wirkungslos, so wurde der Bojkott aufgehoben, der Kauf der Ware, der Besuch des Wirtschaftsklokals wieder gestattet. Der Branntweinbojkott aber ist zeitlich unbegrenzt. Er kann kein Ende haben, weil die Gründe, die zu seiner Proklamierung geführt haben, dauernde sind.

In dem Parteitagbeschlusse sind als Zweck des Bojkotts genannt:

1. Verweigerung der Branntweinsteuer als Maßregel gegen die Regierung;

2. Verweigerung des Tributs an die Junker (Liebesgabe), als Schlag gegen diese grimmigsten Feinde jedes politischen oder sozialen Fortschritts;

3. Einschränkung des materiellen oder geistigen Genußs, das der Branntweingenuß im Gefolge hat.

Selbst wenn jeder Extraprofit des Junktums aus dem Branntweingenuß beseitigt, wenn ihm jeder Einfluß auf die Staatsgewalt entzogen würde; selbst wenn der Branntwein steuerfrei gemacht würde; eine Aufhebung des Branntweinbojkotts wäre dennoch undenkbar, da sie den Verzicht auf die gesundheitlichen, wirtschaftlichen und moralischen Vorteile der Branntweinenthaltigkeit bedeuten würde.

Bedingt so schon die Außergewöhnlichkeit dieses Bojkottbeschlusses außergewöhnliche Maßregeln zu seiner Verwirklichung, so mehr noch die Folgen, die ein Mißlingen für die Arbeiterbewegung und insbesondere die Partei haben müßte. Es wäre mehr als ein Mißerfolg, es wäre eine schwere Niederlage, wenn es nicht gelänge, den Branntweinverbrauch um ein Bedeutendes zu vermindern. Aber es wird gelingen!

Die Gewißheit des Erfolges ist es, die den Gedanken dieses Bojkotts so schnell in die Massen getragen, die eine so begeisterte Zustimmung hervorgerufen hat. Alle Trümpfe sind hier in unserer Hand. Der Gegner ist ohnmächtig diesem Kampfmittel gegenüber. Zur Abwechslung ist er diesmal der Amboss. Wir dürfen schlagern. Und Schlag auf Schlag muß herniederfahren ohne Unterlaß, in steter Steigerung der Wucht und des Erfolges!

Der Beschluß des Parteitags hat in der gesamten Arbeiterpresse ein freudiges Echo gefunden, nicht zuletzt in der Gewerkschaftspresse. Es ist aber notwendig, daß auch die Gewerkschaften selbst den Bojkott in bindender Form für ihre Mitglieder erklären. Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg, sei es auch nicht der gewöhnliche. Die Situation verlangt rasches Handeln.

Die örtlichen Organisationen der Partei und der Gewerkschaften (Partelle) müssen sofort ihrerseits durch Veranstaltung besonderer Versammlungen zur Aufklärung über die Alkoholschäden den Bojkott wirksam eröffnen. In der Folge müssen besondere, fortgesetzte Erklärungen bei allen

Gelegenheiten den Beschluß wieder und immer wieder in Erinnerung bringen. Es muß das *ceterum censeo*, eine unermüdet wiederholte Forderung in jeder Versammlung sein!

Die Arbeiterpresse, politische wie gewerkschaftliche, wird ihre Aufgabe zu erfüllen haben durch häufigen Abdruck von Artikeln, die den volkswirtschaftlichen, gesundheitlichen, sittlichen und politischen Schaden des Alkohols, speziell des Branntweingenusses behandeln. Die besondere Rolle der Alkoholsteuern im Staatshaushalt wird zu beleuchten, durch fortgesetzte Nachrichten vom „Kriegsschauplatz“ das Interesse am Kampf wach zu halten sein.

Der Parteivorstand hat durch Genossin Ziegler bereits die Herausgabe allgemein aufklärender Flugblätter über die Wirkungen des Branntweins angeordnet. Diese Flugblätter müssen den Gedanken des Bojkotts in die Kreise tragen, in die unsere Presse noch nicht gedrungen ist. Sie müssen die Wirksamkeit der Presse ergänzen, durch ihre Sprache; ihr Erscheinen schon das Gefühl des Besonderen wachhalten. Andere Agitationsmittel, namentlich Plakate, wie sie von dem Arbeiter-Abstinenzbündnis vorbereitet werden etc., werden in gleicher Richtung dauernd wirken.

Eine weitere Forderung ist die Verbanung des Branntweins aus unseren Volks- und Gewerkschaftshäusern. Daß damit im Anfang eine Einbuße im Geschäftsertrag entsteht, darf kein Grund sein, von dieser Maßnahme abzustehen. Der Bojkott wäre eine Komödie, wenn in unseren eigenen Räumen — über die wir allein verfügen — kein Junker und kein Kapitalist, der Branntweinquelle weiterströben würde. Weiter wird die Arbeiterschaft dahin streben müssen, daß auch aus den von ihr benutzten privaten Verkehrsklokalen der Schnaps verschwindet. So gut das bei den Bier- und Wadwaren-Bojkotts möglich gewesen ist, ebenso gut wird es sich auch hier durchführen lassen. Freilich wollen die Wirte leben und können ihre Lokale nicht umsonst hergeben. Die Frage der Entschädigung für die benutzten Lokale, unter Ausschluß jedes Trinkwanges, und womöglich des Servierens während der Veratungen wird dadurch brennend. Aber es ist ohnehin, nachdem hier schon der Essener Parteitag Richtlinien gegeben hat, hohe Zeit, daß ihre Lösung nicht länger hinausgeschoben wird.

Wie mit den Konsumvereinen? Hier werden die Meinungen auseinandergehen, ob sie durch Ausschluß der Spirituosen vom Verkauf deren Konsumntenswert einschränken können. Jedenfalls aber wird es ihre Aufgabe sein, diesen Konsum nach Möglichkeit zu vermindern, indem sie jede Propaganda dafür vermeiden, keinerlei Vorteile dafür gewähren, und die Aufklärung über ihre Gefahr fördern. Es muß mit dem Aberglauben gebrochen werden, daß der Konsumverein einfach alle gewünschten Artikel zu möglichst günstigen Bedingungen zu liefern habe. So wenig er z. B. Schmutzliteratur führen wird, so wenig darf er sonstige Maßnahmen ergreifen, die auf eine Schädigung seiner Mitglieder hinauslaufen. Es ist z. B. kein Nutzen, sondern ein Schaden für die Mitglieder, wenn sie im Konsumverein für dasselbe Geld mehr Branntwein erhalten, als anderswo! Ferner sollte durch Beschaffung alkoholfreier Getränke, Förderung der Milchversorgung, wie auch durch Befreiung von Kostländern, die eine feste Quelle des Alkoholismus bilden, die positive Bekämpfung dieser Volkspeste betrieben werden. Die Beschaffung guter Wohnungen, die Bereitstellung hergerichteter Mittagsspeisen etc., was

ganz in den Bereich der konsumgenossenschaftlichen Aufgaben fällt, wird auch den Branntweingenuß dauernd vermindern. Jedenfalls muß der ungesunde Zustand, daß Konsumvereine den Branntweinabsatz noch fördern und sich darauf etwas zu gute tun, gründlich schwinden. Es ist die Aufgabe der Klassenbewußten Arbeiter und ihrer Frauen in den Vereinen, einer etwaigen Abneigung allzu geschäftseiferiger oder über-„neutraler“ Verwaltungen energisch entgegenzuwirken.

Muß es noch gesagt werden, daß es sich beim Branntweinbojkott nicht allein um den „Schnaps“, den Kartoffelfusel handelt, daß alle spirituellen Getränke betroffen sind? Auch Rum, Kognak, Whisky, Arrak, alle die Bittern und sonstigen Liköre samt ihren Mischungen, wie Frotz und Punsch, fallen unter den Beschluß. Farbe, Preis, Etikette sind verschleden: aber es sind alles Schnäpse! Auch soweit sie nicht einfach aus Kartoffelsprit mit irgend einem Zusatz hergestellt sind, unterliegen sie alle der indirekten Steuer bzw. dem Zoll, die wir durch Bojkott bekämpfen. Für sie alle gilt reichlich, was der Parteitag über das durch den Branntweingenuß verursachte soziale und moralische Elend sagt. Und ganz gewiß kann es nicht der Wille des Parteitags gewesen sein, den ärmeren Parteigenossen eine Verpflichtung aufzuerlegen, die Bessersituierten aber davon zu entbinden!

So werden die Organisationen der Arbeiterschaft und ihre Presse die Mäuser und Treiber im Kampfe sein. Aber auch jeder einzelne muß ein Kämpfer werden! Nicht nur durch seine persönliche eigene Enthaltensamkeit; auch durch seine Einwirkung auf die anderen. Jetzt ist das Schnapsstrinken keine Sache des persönlichen Geschmacks mehr. Nachdem die höchste Instanz der Partei einmütig gesprochen hat, ist es festgestellt als eine die Partei und das arbeitende Volk schädigende Handlung. Schon macht sich die moralische Wirkung des Beschlusses überall bemerkbar. Auch politische Gegner treten für die Durchführung des Beschlusses, mit dem die Sozialdemokratie sich an die Spitze einer allgemeinen großen Kulturbewegung gestellt hat, entschieden ein. Schon jetzt zeigt sich die Wahrheit eines Wortes, das ein scharfer Gegner unserer Partei gesprochen hat. In seiner Schrift „Hamburg und der Alkohol“ (Hamburg, 1903) sagt Landrichter Dr. Popert: „Kein Zweifel, die Sozialdemokratie bewegt sich in einer Richtung, die zu immer alkoholgegenerischer Gesinnung führt. Danach aber ist zu erwarten, daß in verhältnismäßig kurzer Zeit ein sozialistisches Programm für die Alkoholreform vorhanden sein wird. Daran kann um so weniger gezweifelt werden, als die geistigen Führer der Sozialdemokratie sich fort und fort mit rühmlichem Eifer (den wir leider nicht genug nachahmen), medizinische und naturwissenschaftliche Erkenntnisse aneignen. Bei der großen Disziplin im sozialistischen Lager muß ein solches Programm gewaltige praktische Wirkung üben.“

Für das deutsche Bürgertum aber könnte es kaum einen schwereren Schlag geben, als wenn die Sozialdemokratie alkoholgegenerisch würde, bevor wir Bürger mit der Bekämpfung der Alkoholschäden Ernst gemacht und durchgedrungen sind. Nicht nur würde alsdann der Sozialdemokratie ein Agitationsmittel von unvergleichlicher Wirksamkeit zu Gebote stehen, gipfelnd etwa in dem Schlagworte, daß dem Sozialismus gelingen sei, was das Bürgertum nicht vermocht oder nicht gewollt habe: die Befreiung des Volkes von seinem tödlichsten Feinde. Nein, schlimmer noch: Die Sozialdemokratie stünde dann, befreit vom Alkohol und seinen Interessenten,

einem Bürgertum gegenüber, das in der Abhängigkeit vom Alkoholkapital verharrte und die Blutsteuer des Volkes an das Alkoholkapital zu erhalten suchte. Dann hätte die Sozialdemokratie zum ersten Mal in unserem langjährigen Kampf die moralische Ueberlegenheit gewonnen. Und damit wäre unsere Niederlage besiegelt!

Die moralische Ueberlegenheit haben wir natürlich von Anfang an gehabt. Im übrigen aber ist dieser Ausführung eines ersten Mannes, der mit dem hellen Auge des Gegners sieht, nichts hinzuzufügen.

Nun gibt es die Tat! Wer jetzt Brauntwein trinkt, stellt sich außerhalb der Reihen der Kämpfer gegen Klassenstaat und Justizrecht. Boykottbruch ist Streikbruch!

### Carifabschluß im „Frankenthaler Brauhaus“ zu Frankenthal a. Rh.

Im Anschluß an das Vertragsverhältnis, wie es seit dem 3. August 1907 zwischen dem Deutschen Transportarbeiter-Verband und dem Frankenthaler Brauhaus bestand, ist es nach Ablauf des alten — zum Abschluß eines neuen Vertrages gekommen. Dieser Vertrag bietet für die Fahrer und Hilfsarbeiter, welche sämtlich bei uns organisiert sind, wesentliche Vorteile.

#### § 1. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit der Hilfsarbeiter dauert bis zum 1. Oktober 1909 an Werktagen von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends, mit Ruhepausen von insgesamt 2 1/2 Stunden, also rein 9 1/2 Stunden; vom 1. Oktober 1909 bis 1. Oktober 1910: 9 1/2 Stunden und vom 1. Oktober 1910 ab 9 1/4 Stunden.

Der Brauerei bleibt es anheimgegeben, festzustellen, ob sie für die Zeit vom 1. Oktober 1909 an später mit dem Betriebe beginnen, oder die Mittagspause entsprechend ausdehnen will. Bei den in Schichtwechsel stehenden Arbeitern dauert die Schicht jeweils von 6 Uhr bis 6 Uhr. Die Arbeit darf jedoch erst verlassen werden, wenn der Nachfolger den Dienst angetreten hat.

Die Arbeitszeit des Fahrpersonals dauert an Werktagen von 5 Uhr — in der Zeit vom 1. November bis 1. März um 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends, mit der Maßgabe jedoch, daß, wenn bis zur letztgenannten Stunde die Ausfahrten nicht beendet sind, auch längere Zeit gefahren werden muß. Bei Fahrten über Land richten sich Beginn und Dauer der Arbeitszeit nach dem jeweiligen Bedürfnis.

Die Pausen werden für alle Arbeiter so eingeteilt, daß eine halbstündige Frühstückspause zwischen 8 und 9 Uhr, eine 1 1/2 stündige Mittagspause zwischen 12 und 2 Uhr und eine viertelstündige Nachmittagspause von 4—4 1/4 Uhr stattfindet.

#### § 2. Sonn- und Feiertagsarbeit.

Jede an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen zu leistende Arbeit, zu der jeder in der Brauerei beschäftigte Arbeiter herangezogen werden kann, wird — abgesehen vom Stalldienst und dem Schichtwechsel — mit 70 Pf. für die Stunde bezahlt.

Als Sonn- und Feiertagsarbeit gilt die von 12 Uhr nachts bis wieder 12 Uhr nachts geleistete. Bier- und Eisfahren ist mit 70 Pf. für die Stunde zu bezahlen, dagegen ist für das Füttern und Putzen der Pferde und Reinigen des Stalles ein Zeitaufwand von zwei bis drei Stunden im Wochenlohn einbezogen.

Jedem im Schichtwechsel stehenden Arbeiter wird für die regelmäßige siebente Schicht ein Sechstel des Wochenlohnes und außerdem für jede Sonntags- oder Feiertagsarbeit eine Zulage von 3 Mt. gezahlt. Dasselbe gilt für alle gesetzlichen Feiertage.

Erkrankt ein Fahrer, so fällt die Entlohnung nach Ueberstunden weg. In diesem Falle erhält der Fahrer für den halben Sonntag, gerechnet 5—8 Stunden Arbeitszeit, 3 Mt., für den ganzen Tag, gerechnet ein Zeitaufwand von mehr als 8 Stunden 6 Mt. Der letzte Satz gilt auch für Landtouren, die sich länger als bis 6 Uhr abends ausdehnen.

An nichtgesetzlichen Feiertagen werden innerhalb der sonst üblichen Arbeitszeit Ueberstunden nicht bezahlt.

#### § 3. Löhne.

Der am Freitag abend 1/2 6 Uhr zahlbare Wochenlohn beträgt für:

- Fahrer:
- Im 1. Jahre 26 Mt. zuzüglich 4,20 Mt. Biergeld = 30,20 Mt.
- Im 2. Jahre 27 Mt. zuzüglich 4,20 Mt. Biergeld = 31,20 Mt.
- Im 3. Jahre 28 Mt. zuzüglich 4,20 Mt. Biergeld = 32,20 Mt.

Hilfsarbeiter, welche dauernd Brauer- und Mälzerdienste versehen:

- Im 1. Jahre 25 Mt. zuzüglich 5,10 Mt. Biergeld = 30,10 Mt.
- Im 2. Jahre 26 Mt. zuzüglich 5,10 Mt. Biergeld = 31,10 Mt.
- Im 3. Jahre 27 Mt. zuzüglich 5,10 Mt. Biergeld = 32,10 Mt.

Hilfsfahrer und Hilfsarbeiter unter 18 Jahre:

- Im 1. Jahre 24 Mt. zuzüglich 4,20 Mt. Biergeld = 28,20 Mt.
- Im 2. Jahre 25 Mt. zuzüglich 4,20 Mt. Biergeld = 29,20 Mt.
- Im 3. Jahre 26 Mt. zuzüglich 4,20 Mt. Biergeld = 30,20 Mt.

Die Lohnsätze des Tarifes finden keine Anwendung auf Personen, welche arbeitsbeschränkt sind, oder eine Unfall- oder Invalidenrente beziehen.

Die Lohnsätze werden vom Tage des Dienstantrittes an gerechnet und gelten nur für 6 Wochentage.

In die Woche fallende gesetzliche Feiertage werden nicht vom Lohn abgezogen. Arbeiter, welche schon höhere und nach dem neuen Tarif keine Lohnerhöhung erhalten, werden um 1 Mt. für jede Woche aufgebessert. Den Küfern und Bierführern werden die Schutzfelle von der Brauerei unentgeltlich geliefert.

#### § 4. Ueberstunden und Zuschläge.

Die Ueberstunden betragen für die erste und zweite Gruppe 60 Pf., für die dritte Gruppe 50 Pf. Für längere Fahrten über Land werden die bisher üblichen Belegelder bezahlt. Diese Bestimmung findet auf die Bedienungsmannschaft für Automobile keine Anwendung. Für etwaige Ausfahrten in die Stadt, welche nach 5 Uhr nachmittags beginnen und bei denen feststeht, daß der betreffende Bierfahrer bis 7 Uhr nicht zu Hause sein kann, werden von 7 Uhr an Ueberstunden bezahlt.

Die Ruhepausen zwischen zwei Fahrten über Land sollen nicht weniger als 8 Stunden betragen.

Das Einziehen von Geldern durch die Fahrer soll nach Möglichkeit eingeschränkt werden.

Für jede ganze Nachtschicht an Werktagen wird eine Zulage von 30 Pf., für eine halbe Nachtschicht 15 Pf. gewährt.

Etwas vorübergehende Nacharbeit, durch die die Nachtruhe vorübergehend unterbrochen wird, wird mit 80 Pf. für die Stunde bezahlt.

#### § 5. Urlaub.

Jeder Arbeitnehmer hat nach zweijähriger Tätigkeit drei, nach dreijähriger Tätigkeit sechs aufeinander folgende Tage Urlaub zu beanspruchen; während der Dauer der Verurlaubung wird der volle Lohn ausschließliche Biervergütung gewährt. Die Anmeldung des Urlaubs hat mindestens acht Tage vorher zu erfolgen. Bei Gewährung wird auf die Bedürfnisse des Betriebes Rücksicht genommen. Die Entscheidung hierüber steht der Geschäftsführung zu, die aber nach Möglichkeit auf die Wünsche der Arbeiter Rücksicht nehmen wird.

#### § 6. Hauskranz.

Die zur Zeit bestehende Barvergütung für das früher üblich gemessene Freibier (zu 17 Pf. für den Liter umgerechnet) ist in § 3 berücksichtigt. Die entsprechende Schanordnung bleibt als wesentlicher Bestandteil gegenwärtigen Vertrags in Wirksamkeit.

#### § 7. § 616 B. G.-B. betreffend.

An die Stelle des § 616 B. G.-B., der im übrigen außer Kraft gesetzt wird, treten folgende Bestimmungen:

1. In ärztlich bescheinigten Krankheitsfällen wird allen Arbeitnehmern vom 3. bis einschließlich 14. Arbeitstage, also im ganzen 12 Tage, zu dem Krankengeld soviel Zuschuß geleistet, daß diese zusammen den vollen Lohn ausmachen.
2. Bei Unfällen, die ein Arbeiter im Betriebe erlitten hat, wird ihm für die ersten zwei Tage der volle Lohn vergütet.
3. Bei Einberufung zu militärischen Übungen werden den Berheirateten auf die Dauer von 14 Tagen 2,50 Mt., den Ledigen 1,50 Mt. für den Tag vergütet.
4. Bei schweren Erkrankungen, sowie Sterbefällen in der Familie eines Arbeiters wird bis zu zwei Tagen für Besäumnis ein Abzug nicht gemacht.
5. Für Unterbrechung der Arbeit wegen Teilnahme an Kontrollversammlungen werden den Arbeitern für die Dauer von drei Stunden, bei Musterungen für die Dauer eines Tages Lohnabzüge nicht gemacht.
6. Zur Ausübung von Ehrenämtern wird stets Urlaub, jedoch unter Kürzung des Lohnes, gewährt.

#### § 8. Einrichtung für Gesundheitspflege.

Für Wasch- und Badegelegenheit, sowie für einen heizbaren Aufenthalts- und Ankleideraum wird Sorge getragen.

#### § 9. Meinungsverschiedenheiten.

Meinungsverschiedenheiten beizulegen, hat in erster Linie der Arbeiterauschuss zu versuchen. Gelangt dieser mit der Brauereileitung zu keiner Einigung, so soll beiderseits je ein Vertrauensmann mit der Schlichtung betraut werden. Führt auch dieses Verfahren nicht zum Ziel, so ist das Gewerbegericht als Einigungsamt anzurufen.

Die Zugehörigkeit zu einer politischen Partei, Gewerkschaft oder Vereinigung darf ebensowenig einen Grund zur Entlassung von Arbeitern abgeben, wie die Tätigkeit oder das Wirken für eine der vorgeordneten Organisationen außerhalb des Betriebes.

#### § 10. Kündigung.

Das Arbeitsverhältnis kann täglich mit achtägiger Kündigungsfrist gelöst werden.

#### § 11. Arbeitsordnung.

Durch bestehende oder Einführung einer neuen Arbeitsordnung dürfen die Bestimmungen gegenwärtigen Vertrages nicht beeinträchtigt werden.

#### § 12. Vertragsdauer.

Gegenwärtiger Vertrag tritt am 14. August 1909 in Kraft und ist für die Dauer von 2 1/2 Jahren abgeschlossen; er soll jeweils auf ein Jahr verlängert gelten, wenn er nicht von einem der beiden Vertragsparteien spätestens drei Monate vorher, also erstmals am 14. November 1911 gekündigt wird.

Da die Arbeiter des Frankenthaler Brauhauses zwei verschiedenen Organisationen angehören, so wird ausdrücklich vereinbart, daß eine Vertragskündigung seitens der Arbeiter nur dann Gültigkeit hat, wenn beide Organisationen, der „Zentralverband deutscher

Brauereiarbeiter“ und der „Deutsche Transportarbeiter-Verband“ die Kündigung gleichzeitig einreichen.

Frankenthal, den 12. August 1909.

Frankenthaler Brauhaus:

Herrn Schroeder. Breinig.

Die Vertreter der Arbeiter:

Johannes Wüller. Heinrich Schmidt. Fritz Kühn.

Die im vorstehenden Vertrag enthaltenen Lohnsätze, sowie die mit dem „Frankenthaler Brauhaus“ extra vereinbarten Lourengelder nach auswärts, werden laut Vereinbarung, auch unseren Kollegen Bierfahrern bei der Firma Wegner bezahlt. Wir haben Grund, diese extra zu betonen, da es dem blinden Eifer des Brauereiarbeiter-Verbandes beinahe gelungen wäre, die Verhältnisse der Bierfahrer, laut Abkommen vom 30. Juli 1909, zu verschlechtern. Glücklicherweise sind wir rechtzeitig dahinter gekommen und die Bierfahrer der Mehreren Brauerei, welche vernünftigerweise, da wo sie hingehören, das ist im „Deutschen Transportarbeiter-Verband“ organisiert sind, blieben vor Schaden verschont. Es wird sich verlohnen, gelegentlich auf die schollen, sowie dummen Praktiken der Herren „Brauerei“ einzugehen, womit sie in Frankenthal wie auch in Worms wieder einmal bewiesen haben, daß ihnen kein Mittel schlecht genug ist, wenn es heißt, den Bestrebungen des Transportarbeiterverbandes entgegenzuarbeiten.

### Die Ueberspannung der Straßenaufsicht.

Der Verkehr wächst in den Großstädten von Tag zu Tag. Man kann sich der Einsicht nicht verschließen, daß an den Hauptverkehrspunkten im Interesse der Sicherheit des Publikums auf eine glatte Abwicklung des Verkehrs und auf eine Hintanhaltung jeder Ausschreitung gesehen werden muß. Dieser an sich notwendigen Aufgabe unterzieht sich unsere Polizei. Leider macht sich dabei aber, wie überhaupt bei der Ausübung der Straßenaufsicht, eine erhebliche Ueberspannung dieser Polizeibefugnis breit.

Es wird nur wenige geben, die nicht schon wiederholt mit Unwillen den herrischen Ton wahrgenommen haben, mit welchem die Polizeibeamten manchmal auch recht wenig zweckmäßige Anordnungen durchzusetzen suchen. Man liest häufig genug in den Zeitungen, daß seitens der oberen Behörde den unteren Beamten ein höflicheres Benehmen gegenüber dem Publikum eingeschärft ist. Nach unserer Beobachtung hat dieses Einschärfen bisher wenig Erfolg gehabt.

Friedliche Passanten und vor allen Dingen die Führer der auf den Straßen sich bewegenden Privat-, Geschäfts- und Droschenfuhrwerke werden, auch wenn sie sich redlich bestreben, sich dem Verkehr anzupassen, in der herrlichsten Weise, im sogenannten Offiziers-ton, von den Schutzeinheiten zurecht gemessen, gerade als ob die Polizeibeamten nicht freie Bürger, sondern Hörige vor sich hätten. Dabei hat ein solches Auftreten der Polizeibeamten in vielen Fällen gerade die gegenteilige Folge, als wie sie erforderlich wäre. Herricht der Schuttmann einen Wagenführer an, so sammelt sich bei dem immensen Verkehr sofort eine Anzahl von Personen an, die nachkommenden und entgegenkommenden Gefährte stauen sich und der Verkehr wird gehindert, anstatt daß er durch das Dazwischentreten der Beamten gefördert würde.

Deshalb kann nicht oft genug die Mahnung wiederholt werden, daß die Beamten nicht, wie es häufig beobachtet wird, auch bei kleineren Uebersehreitungen der Straßenaufsicht einschreiten, sondern nur da hervortreten, wo wirklich grobe Verstöße vorkommen und die Sicherheit des Verkehrs gefährden.

Wie erwähnt, ist die Polizei in neuerer Zeit sogar dazu übergegangen, durch Ausstellen von Fellen die Führer, insbesondere von Kraftwagen jeder Art, hineinzulegen. Am bedauerlichsten dabei ist aber, daß die Beamten sehr häufig sich dem angeblichen Missetäter überhaupt nicht bemerkbar machen, daß sie ihn, wenn er z. B. durch vermeintlich zu schnelles Fahren die Straßenaufsicht verletzt, nicht, oder nicht laut genug anrufen, so daß der Wagenführer häufig mit Recht auf's höchste überascht ist, wenn er geraume Zeit später plötzlich einen Strafbefehl erhält.

Es ist bedauerlich, daß dieses Verhalten der Polizeibehörde auch dann geübt wird, wenn es das Interesse des Verkehrs am wenigsten erfordert. Zu später Abendstunden und zur Nachtzeit an den menschenleeren Orten werden Doppelpatrollen von Schutzeinheiten stationiert, um, hinter Bäumen oder in Hauseingängen versteckt, die Lenker von Kraftwagen zu „überführen“. Man denke nur an die Tiergartenstraße, welche, wie bekannt, Straßenzugungen fast überhaupt nicht hat, vielmehr nur einseitige Straßeneinmündungen, deren Damm in den späten Abend- und Nachstunden vollständig menschenleer ist. Es kann nicht zugestanden werden, daß auch ein zu schnelles Befahren dieser Straße zu der angegebenen Zeit eine Gefahr für das Publikum in sich birgt. Gleichwohl werden gerade dort, wo es also durchaus nicht nötig ist, andauernd zahlreich und kostspielige Schutzmansposten aufgestellt, die im Hintertreffen ihre Anzeigen fabrizieren, ohne daß dem Anzeigeten häufig überhaupt auch nur die Möglichkeit einer Vertreibung gegeben ist. In der heutigen Zeit, wo neuerdings das Volk mit hunderten von Millionen neuer Steuern belastet ist und wolle es nach Sparfamkeit strebt, sollte man doch hier wenigstens nicht unnütze Ausgaben

heraufbeschoben; die hier überflüssigen Schutzmannsposten wären sicherlich besser angebracht in Gegenden der Großstadt, wo schwezes Gefindel die Sicherheit der Personen wirklich gefährdet, wo aber häufig ein Angegriffener sich vergeblich nach dem retenden Schutzmann umsieht.

Man kann auch nicht etwa einwenden, daß durch die Ausstellung der Schutzmannsposten in der Nacht auf unbelebten Tiergartenstraßen die Chauffeure zum beschonnenen Fahren am Tage erzogen werden. Mag auch gewiß der eine oder andere Wagenführer an unbelebten Orten des Nachts die zulässige Geschwindigkeit überschreiten — am Tage sieht er sich in den meisten Fällen schon von selbst vor; — irgend einen erzieherischen Einfluß hat also die erwähnte Maßnahme der Polizeibehörde nicht.

Deshalb sollte man das Geld dafür sparen und es lieber dort anwenden, wo es wirklich nottut.

### Der Welthandel im Jahre 1909.

Eine frühzeitige Berechnung der Umsätze im Welt-handel ist aus zwei Gründen besonders schwierig: einmal arbeitet in einer sehr großen Zahl von Ländern die Handelsstatistik äußerst langsam. Wir schreiben jetzt Oktober, aber erst 24 Länder haben die Wert-ziffern für ihren Warenverkehr im Jahre 1908 festge- stellt und veröffentlicht. Das Jahr 1909 wird längst vergangen sein, bevor alle wichtigeren Länder ihre Handelsausweise für 1908 bekannt gegeben haben. Eine andere Schwierigkeit einer Erfassung der Welt- handelsumsätze besteht in der Verschiedenheit der Me- thode, nach der die einzelnen Länder die Menge resp. den Wert ihrer Ein- und Ausfuhr ermitteln. Diese Verschiedenheiten erschweren die Vergleichbarkeit der Handelsausweise der verschiedenen Länder ungemein. Vor allem fehlt bei sehr vielen Ländern eine Tren- nung des Spezialhandels vom Generalhandel. Nichts- destoweniger vermag man aus den Schwankungen, die sich aus der Bewegung der auf Grund der Ein- und Ausfuhrziffern bezeichneten Werte der Welthandelsum- sätze ergeben, auf den jeweiligen Stand der Weltmarkt- konjunktur ziemlich wichtige Schlüsse zu ziehen. Für die 24 Länder, deren Ausweise über den Warenverkehr mit dem Auslande im Jahre 1908 schon vorliegen, er- gibt sich ein Gesamtumsatz in der Einfuhr und Aus- fuhr zusammen im Werte von 91,86 Milliarden Mt. Gegenüber 1907 ist ein sehr starker Rückgang einge- treten. Denn für dieses Jahr bewertete sich der Ge- samtumsatz in den nämlichen Ländern auf 98,44 Mil- liarden Mt. Die Abnahme beträgt 5,58 Milliarden Markt oder etwa 6,7 pCt. Diese Abnahme resultiert einmal aus einem quantitativen Rückgang der Ein- und Ausfuhr, der aber statistisch nicht erfassbar ist, sodann aber auch aus den Preisermäßigungen, die der gewerbliche Niedergang im Laufe des Jahres 1908 gebracht hat. Ein- und Ausfuhr sind in absoluten Ziffern im Jahre 1908 etwa gleich stark gefallen. Es betrug nämlich für den Kreis der 24 Länder

	die Einfuhr in Millionen Mt.	die Ausfuhr in Millionen Mt.
1907	51 315,9	47 121,6
1908	47 967,3	43 898,1
Abnahme 1908	3 348,6	3 223,5

Prozentualiter hat die Ausfuhr etwas stärker ab- genommen. Es ging die Einfuhr um etwas über 6,5, die Ausfuhr um mehr als 6,8 pCt. im Vergleich zum Jahre 1907 zurück. Daß die Ziffern der Einfuhr sich mit denen der Ausfuhr nicht decken, vielmehr die Summe der Einfuhrziffern höher ist als die Summe der Ausfuhrziffern, erklärt sich aus einer Reihe von Gründen, besonders aber daraus, daß bei dem Werte der Einfuhr die Transportkosten von der Grenze des Ausfuhrlandes bis zum Einfuhrlande dem Ausfuhr- werte zugeschlagen sind. An dem Gesamtumsatz par- tizipieren die drei für den Welthandel wichtigsten Wirtschaftsgebiete mit einem Prozentsatz von 43,2. Es stellte sich nämlich die Ein- und Ausfuhr dieser Länder auf Millionen Mt.:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1907	1908	1907	1908
Deutschland	8 746,7	7 664,0	6 845,2	6 398,5
Groß- britannien	11 298,9	10 474,9	8 691,1	7 695,3
U. Staaten	5 977,3	4 689,1	8 078,4	7 361,1
Zusammen	26 022,9	22 828,0	23 614,7	21 454,9

Der Gesamtumsatz stellt sich für die drei Länder auf 44,28 Milliarden Mt. im Jahre 1908 gegen 49,64 Milliarden im Jahre 1907. Der Rückgang be- trägt 5,36 Milliarden oder 10,8 pCt. Diese starke Abnahme von 10,8 pCt. im Gegensatz von 6,7 pCt., der sich für die Gesamtheit des Welthandels ergab, charakterisiert die exponierte Stellung der drei aufge- führten Länder auf dem Weltmarkt. Sie werden von den Schwankungen der Konjunktur viel schärfer und nachhaltiger getroffen, weil sie viel weniger mit den zahlreichen Absatzgebieten der Welt verknüpft sind, als jene großen Wirtschaftsgebiete, die industriell erst in der Entwicklung begriffen sind. Vergleicht man die Bewegung des Außenhandels der aufgeführten drei Hauptländer noch weiter, so bemerkt man sofort, daß die Ausfuhr Deutschlands in absoluten Ziffern weit weniger stark gefallen ist als die Ausfuhr Großbritan- niens und der Vereinigten Staaten. Gegen 1907 sank nämlich die Großbritanniens um 99,8, die der Ver- Staaten um 717,3 und die Deutschlands um 446,7 Millionen Mt. Ganz anders stellen sich die Verände- rungen in der Einfuhr. Hier hat Amerika gegen 1907 die größte Abnahme, dann folgt Deutschland und an dritter Stelle erst Großbritannien. Die rasche Abnahme der Kaufkraft in den Vereinigten Staaten äußerte sich derart, daß der Import im Jahre 1908 um nicht we- niger als 1 288,2 Millionen Mt. zurückging, wobei zu berücksichtigen ist, daß Amerika von allen drei Län-

dern den niedrigsten Import hat. Sehr stark ist die Einfuhr Deutschlands zurückgegangen; es schwächte sich vor allem der Bedarf nach gewerblichen Rohstoffen, dann aber auch sehr erheblich der nach Nahrungsmitteln ab. In Großbritannien dagegen war die Nachfrage nach Nahrungsmitteln auch 1908 ziemlich stark, da eben Großbritannien mit seiner Ernährung durchweg aufs Ausland angewiesen ist. Infolge dieses Umstandes macht sich die sehr erhebliche Abnahme des Bedarfs an Rohstoffen für gewerbliche Zwecke in der Einfuhr- ziffer nicht so stark bemerkbar wie in Deutschland. Während die Einfuhr in Deutschland gegen 1907 um 1 082,7 Millionen Mt. zurückging, sank sie in Groß- britannien um 824,0 Millionen Mt.

### Pflichtversicherung.

Der „Kampf um die Rente“ war bis vor einigen Jahren nur eine sprichwörtliche Eigentümlichkeit der Unfallversicherung. Die Reichsregierung hat aber entdeckt, daß auch in der Invalidenversicherung die „Lasten“ „ins Ungemessene“ steigen. Um die Arbeitgeber, besonders aber die Agrarier, vor höheren Beiträgen zu schützen, wurde eine Kommissi- on ausgearbeitet, der Vertreter des Reichsversicherungs- amtes, des Staatssekretärs des Innern, des preu- ßischen Ministers für Handel und Gewerbe usw. an- gehören, und welche an Ort und Stelle die Ursachen der Rentenvermehrung ergründen sollte. Die Kom- mission hat die Bezirke einer Anzahl Versicherungs- anstalten bereist mit dem Ergebnis, daß vielen Ren- tenempfängern die Renten entzogen wurden. In vielen Fällen — heißt es in dem amtlichen Be- richt — mußten die Rentenbewilligungen entzogen werden; weil die tatsächlichen, namentlich die wirt- schaftlichen Verhältnisse nicht genügend geklärt oder die der Rentenbewilligung zugrunde liegenden ärzt- lichen Gutachten nicht erschöpfend oder offenbar unzu- treffend waren (durch Ueberschätzung der Altersfolgen, Verwechslung der Begriffe reichsgesetzlicher und Ver- samsinvalidität usw.). Die Beobachtungen der Kom- mission wurden zu einer Reihe von Maßnahmen be- nutzt; z. B.: der Herausgabe neuer Bordrucke für die ärztlichen Zeugnisse, Abhaltung einiger Konfe- renzen der Versicherungsanstalten, einer neuen Ver- ordnung betr. das Verfahren vor den unteren Ver- waltungsbehörden in Preußen etc.

Der „Erfolg“ dieser Maßregeln ist deutlich aus der Statistik zu ersehen. In den Bezirken jener Ver- sicherungsanstalten, die bereist wurden, ist die Zahl der bewilligten Invalidenrenten ganz bedeu- tend zurückgegangen. Folgende kleine Zu- sammenstellung gibt einen Aufschluß darüber. Es verminderten sich bei den Versicherungsanstal- ten gegenüber dem der Untersuchung vorausge- gangenen Jahre die bewilligten Inva- lidenrenten in:

Ostpreußen	von 6666 im Jahre 1900 auf 4459 im Jahre 1908
Westpreußen	4447 " " 1900 " 2812 " " 1908
Posen	4612 " " 1902 " 2171 " " 1908
Sachsen-Anh.	8557 " " 1908 " 6226 " " 1908
Schlesien	19608 " " 1908 " 8258 " " 1908
Brandenburg	8005 " " 1908 " 6995 " " 1908
Rheinprovinz	13698 " " 1904 " 9166 " " 1908
Hannover	7876 " " 1904 " 4804 " " 1908
Pommern	3778 " " 1907 " 3316 " " 1908

Ganz besonders in die Augen fallend ist die Ab- nahme in Posen und Schlesien, wo die Be- willigungen um mehr als die Hälfte ihrer früheren Zahl herabgegangen sind. Wieviel Personen die Renten außerdem direkt entzogen wurden, ist aus der Statistik leider nicht zu ersehen.

Die „Verletzungen“ werden noch weiter fortgesetzt. Besser als durch diese Zahlen kann der Streckgang der neudeutschen „Sozialreform“ nicht gekennzeichnet werden!

### Aus unserem Beruf.

#### Arbeiterinnen.

Riel. Die Austrägerinnen der „Schlesw.-Hollst. Volkszeitung“, die sämtlich politisch wie gewerkschaft- lich organisiert sind, beauftragten die Leitung unseres Verbandes, die notwendigen Schritte zu tun, um eine Lohnerhöhung herbeizuführen. Nach mehrmaligem Ver- handeln kam nachfolgender Lohnvertrag zustande:

#### Lohnvertrag.

Zwischen dem Verlag der „Schlesw.-Hollst. Volksztg.“, Inhaber Chr. Haase u. Co., und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Verwaltungsstelle Riel, wird nachfolgender Lohn- und Arbeitsvertrag vereinbart.

#### 1. Lohn.

Für das tägliche einmalige Ausstragen der „Volks- zeitung“ erhalten die Trägerinnen mit Ausnahme der nachstehenden Bezirke pro Exemplar und Monat 16 Pf. Die Bezirke 16 und 27 erhalten 18 Pf. und die Bezirke 23 und 41: 20 Pf. pro Exemplar und Monat. Das Ausstragen von Zeitschriften usw. wird mit 20 pCt. der vereinbarten Gelder vergütet. Das Einlegen außerordentlicher Beilagen wird extra bezahlt.

#### 2. Arbeitszeit.

Die Austrägerinnen haben sich zwecks Abholung der Zeitungen in der Zeit zwischen 4 bis 5 Uhr nach- mittags einzufinden.

Die Wartezeit wird bis zu einer Stunde nicht extra bezahlt; in dieselbe wird das Abklopfen und Abrechnen der entlassenen Gelder nicht eingerechnet.

### 3. Nebenstunden.

Jede angefangene Stunde, soweit sie länger als 5 Minuten über die festgesetzte Wartezeit hinaus dauert, wird voll mit 30 Pf. bezahlt.

#### 4. Besondere Bestimmungen.

Die Invaliditätsbeiträge werden ganz, die Kran- kentenbeiträge zu einem Drittel von dem Verlag bezahlt. Außerdem ist jede Trägerin in der Buch- druckerei-Berufsgenossenschaft gegen Unfall versichert.

Die Trägerinnen sind verpflichtet, jede Woche unter Vorlegung der noch vorhandenen Quittungen, die ein- lassierten Gelder abzurechnen.

In Fällen, wo die Abonnementgebühren nicht be- zahlt wird, kann die Trägerin nicht haftbar gemacht werden.

Für einen Warteraum mit Sitzgelegenheit und Trinkwasser ist seitens des Verlages Sorge zu tragen. Kinder dürfen beim Abholen sowie Austragen der Zeitungen nicht beschäftigt werden.

Die gegenseitige Kündigung des Arbeitsverhält- nisses beträgt 14 Tage.

Der unterzeichnete Verlag erkennt den Arbeitsnach- weis des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Ver- waltungsstelle Riel, an und bezieht seine Austräger- innen von dort.

Dieser Vertrag gilt vom Tage seiner Unterschrift auf die Dauer von zwei Jahren und zwar gilt der- selbe stillschweigend auf ein Jahr verlängert, wenn nicht mindestens einen Monat vorher von einer der beiden Parteien eine schriftliche Kündigung erfolgt.

Riel, den 1. Oktober 1909.

Für den Verlag:

Hpa. Chr. Haase u. Co. Rindfleisch.

Für den Verband:

Franz Arnold.

Dieser Tarifabschluß bedeutet für die Trägerinnen einen schönen Erfolg. Beträgt doch die Erhöhung des Lohnes durchschnittlich 4,27 Mt. pro Trägerin und Monat. So daß der Durchschnittslohn der Trägerinnen von 24,71 Mt. auf 28,98 Mt. pro Monat steigt.

Wie steht es aber nun mit dem Trägerlohn der Austrägerinnen der Rielers „Neuesten Nachrichten“ aus? Dieselben erhalten pro Exemplar und Monat 12 Pf. und die der „Rielers Zeitung“ verdienen noch nicht ein- mal so viel, wie die Trägerinnen der „Volkszeitung“, trotzdem sie die Zeitung täglich zweimal austragen müssen.

Wenn sich diese Kolleginnen mit so geringen Löhnen zufrieden geben müssen, so liegt zum größten Teil die Schuld an ihnen selbst. Die Trägerinnen sollten bedenken, daß nur der Arbeitgeber den Profit davon hat, wenn sie untereinander nicht einig sind.

Nur im festen Zusammenschluß liegt die Stärke, auch der der Zeitungsträgerinnen.

Warum sucht denn die Zeitung der „Neuesten Nach- richten“ den Zusammenschluß der Austrägerinnen zu hintertreiben. Weil diese Herren ganz genau wissen, daß die Trägerinnen dann in der Lage sind, ihre Lage zu verbessern.

Als wir im vergangenen Jahre mit der Bewe- gung unter den Zeitungsträgerinnen einsetzten, da er- höhten die „Neuesten Nachrichten“ den Trägerlohn von 10 auf 12 Pf. Diese — freiwillige — Lohnerhöhung war diktiert von der Furcht vor der Organisation; man glaubte dadurch einer Mehrforderung vorzubeu- gen. Leider haben sich eine Anzahl Frauen durch die- sen Schachzug irre machen lassen. Öffentlich sehen diese jetzt ihren Irrtum ein und schließen sich um so fester und geschlossener dem Verbande an. Auf einen Nib fällt kein Baum. Das müssen sich auch die Trä- gerinnen sagen.

### Automobilfahrer.

Die internationale Konferenz zur Regelung des Automobilverkehrs. Am 5. Oktober d. J. fand in Paris eine Konferenz von Vertretern der Regie- rungen und Automobilbesitzer Europas statt, welche sich mit einer einheitlichen Regelung des internati- onalen Automobilverkehrs beschäftigte, was auch für unsere Kollegen sehr bemerkenswert ist.

Nach einer Eröffnungsrede legte Ingenieur Walde- naer die neun Hauptpunkte der Konferenz dar. Diese waren:

1. Welche Bedingungen sind von Automobilen zu erfüllen, wenn sie auf öffentlichen Verkehrsstraßen zu- gelassen werden sollen;
2. Welche Bedingungen sind von den Führern der Automobile zu erfüllen;
3. über die internationale Anerkennung der Aus- weise, die die Zulassung von Automobilen auf öffent- lichen Straßen und die Qualifikation der Führer be- handeln;
4. die Anordnung der Nummerierung von Auto- mobilien;
5. Signalapparate;
6. Bestimmungen für Kreuzung und Ueberholung von Fuhrwerken durch Automobile;
7. Warnungstafeln vor Hindernissen und gefähr- lichen Wegstellen;
8. allgemeine Anordnungen für den Automobil- verkehr in jedem Lande;
9. Bezeichnung der Grenzorte, deren Zollbureaus ermächtigt sind, die durch das internationale Regle- ment vorgesehenen Formalitäten vorzunehmen.

Hierauf wurden die Mitglieder der Konferenz in zwei Kommissionen geschieden, die die einzelnen Fragen zu prüfen hatten. Am 6. cr. traten die Delegierten zu einer zweiten Sitzung im Ministerium zusammen. Während die erste Kommission sich mehr mit automobilspezifischen Fragen und mit der Frage der Befähigung zur Füh- rung eines Automobils beschäftigte, behandelte die zweite Kommission mehr die Fragen des Automobil- und Zollverkehrs. Eine ständige Diskussion ent-

widmete sich an diesem Tage bei der Frage, welche Bedingungen die Führer von Automobilen zu erfüllen hätten. Die französische Regierung schlug folgende Fassung vor:

„Niemand kann ein Automobil führen, ohne zu diesem Zweck eine Autorisation von einer kompetenten Behörde erhalten zu haben, nachdem er den Beweis seiner Fähigkeit erbracht hat. Die Autorisation kann nicht Personen unter achtzehn Jahren gegeben werden. Um die Befähigung zum Führen festzustellen, müssen folgende Regeln beobachtet werden: Der Kandidat muß vollkommen fahren können. Er muß die Organe seiner Maschine und ihre Funktion kennen. Der als fähig erkannte Führer erhält von der kompetenten Behörde einen Führerschein oder Zertifikat Nr. 2 (in Frankreich Fähigkeitszeugnis auf rosa Karte).“

Hierzu brachte der deutsche Delegierte Freiherr v. d. Landen-Wadentz einen ergänzenden Vorschlag ein, welcher besagte:

„Der Führer muß außerdem die physischen und geistigen Fähigkeiten besitzen, um seinen Wagen mit Ruhe, Sicherheit und Geistesgegenwart selbst in den belebtesten Straßen und unter schwierigen Umständen zu führen. Er muß gutes Seh- und Hörvermögen haben und die im Verkehr mit dem Publikum nötigen moralischen Eigenschaften besitzen.“

Die dritte Sitzung am 7. Oktober erörterte die Frage des Automobilverkehrs und wurde schließlich folgende Fassung angenommen:

Es ist keinem Automobil erlaubt, von einem Lande in ein anderes zu fahren, wenn es nicht hinten gut wahrnehmbar die charakteristische Marke des Landes trägt, das das Straßenbuch ausgestellt hat. Als Warnsignalapparat ist allein die Hupe zugelassen und jedes Fahrzeug muß mit einer solchen versehen sein. Immerhin wird außerdem außerhalb der bebauten Komplexen der Gebrauch anderer Warnsignale gestattet, die den Vorschriften und Gebräuchen des Landes entsprechen. Jedes Automobil soll vorn zwei Laternen und hinten ein Licht haben, die Straße muß vorn auf eine genügende Strecke hin erleuchtet werden können, aber der Gebrauch blendender Lichter ist in städtischen Gebieten stets untersagt. Motorräder sollen nur eine Laterne haben, die vorn anzubringen ist.“

Die vierte Sitzung am Freitag, den 8. cr., befaßte sich mit den Regeln, die für den Automobilverkehr maßgebend sein sollen. Man einigte sich dahin, daß beim Kreuzen oder Ueberholen anderer Wagen die Führer von Automobilen sich genau nach dem Brauch des Landes, in dem sie sich befinden, richten müssen. Die der Konvention angehörigen Staaten verpflichteten sich, darüber zu wachen, daß seitwärts der Straße, um gefährliche Stellen anzuzeigen, nur solche Warnungstafeln aufgestellt werden, auf denen die von dem internationalen Kartell der Automobil-Clubs anerkannten Signale angebracht sind. Diefem Signalfystem wird künftig noch ein weiteres Zeichen für Zollbureaus (z. B. eine weiße Scheibe) als Aufforderung für Automobiler, zu halten, zugesagt werden.

Die Regierungen werden in gleicher Weise über nachstehende Grundätze wachen:

1. Im allgemeinen ist es nicht erforderlich, in bebauten Gegenden Warnungsschilder für Hindernisse anzubringen.
2. Die Warnungstafeln sollen 250 Meter vor dem Hindernis oder der gefährlichen Stelle, falls die örtliche Lage es nicht hindert, angebracht werden. Ist die Distanz des Warnungsschilders von dem Hindernis bedeutend größer wie 250 Meter, so müssen besondere Anordnungen getroffen werden.
3. Die Warnungstafeln müssen vertikal zur Chauffee aufgestellt werden.

Die internationale Konferenz ist mit ihren Beschlüssen dem vorjährigen Pariser Straßenkongreß gefolgt; während aber jener Kongreß nur in großen Zügen seine Vorschläge entwarf, hat die diesjährige Konferenz in Paris den bedeutungsvollen Schritt vorwärts getan, daß ihre Delegierten ihren Regierungen nunmehr die auf der Konferenz festgestellten Grundätze zur Befolgung und Durchführung empfehlen werden. Ein endgültiges Protokoll wurde von den Vertretern Deutschlands, Belgiens, Bulgariens, Frankreichs, Italiens, Monacos, Montenegros, Rumaniens und Serbiens unterzeichnet. Die übrigen Vertreter erstatteten ihren Regierungen zunächst über die Konferenz Berichte. Es wurde außer dem von uns angeführten Punkten von der Konferenz noch folgendes beschlossen:

„Die Automobilführer sollen einen in allen Ländern gleichlautenden, für ein Jahr gültigen Führerschein erhalten, die Wagen sollen so gebaut sein, daß Feuergefährlichkeit und Geräuschentwicklung möglichst beschränkt werden. Die Sicherheits- und Erkennungszeichen sollen an allen Wagen möglichst die gleichen sein.“

Berlin. Ueber die Organisation der Kraftwagenführer sprach ein Kollege in einer gut besuchten Versammlung der Geschäftswagen- und Privatchauffeure am 6. Oktober. Nach einem Ueberblick über die Arbeitgeberorganisationen unseres Berufes, erörterte der Redner die Chauffeur-Organisationen und ihre Beziehungen unter Berücksichtigung der Berufsverhältnisse. Vom Halberstädter Kartell ausgehend, an dessen Spitze der Bayerische Chauffeur-Club unter dem Protektorat der bayerischen Automobilbesther steht, und darum für aufgeklärte und denkende Kollegen gar nicht in Betracht kommt, schilderte der Referent das Blendwerk der „Chauffeurgenossenschaft“, welche eigentlich eine Handelsgesellschaft mit beschränkter Haftung ist und von den Unternehmern, Fabrikanten usw. gehalten und unterstützt wird. Sie ist unter den Chauffeuren die gelbe Vereinigung im wahren Sinne des Wortes und nur durch ihren Titel verblende Kollegen können so leicht sein und sich einer solchen Vereinerung anschließen. Die übrigen noch bestehenden kleinen Vereinigungen schließen sich in ihren Tendenzen den obigen an. Wenn wir nun fragen, welcher Organisation haben sich die Chauffeure angeschlossen? So müssen wir uns erst die Frage stellen, was ist der Chauffeur? Die Antwort ist einfach. Alle Wagenlenker, welche mit ihrem Gefährt Personen, Waren, Lasten usw. transportieren, sind im wahren Sinne des Wortes Transportarbeiter. Zu ihnen gehören auch die Kraftwagenlenker jeglicher Art. Es wird nicht mehr lange dauern, so wird dies auch den sogenannten privilegierten Privat-Chauffeuren durch ihre Arbeitgeber selbst zum Bewußtsein gebracht werden. Die „Herrschaften“ erblicken heute schon zum größten Teil in ihrem Chauffeur einen modernen „Friedrich“, was an einer anderen Stelle noch näher besprochen werden soll. Aus den oben angeführten Gründen kommt für die Chauffeure nur der deutsche Transportarbeiter-Verband als Organisation in Frage, dem auch schon der größte Teil der Kollegen angeschlossen ist. In der Diskussion wurden die Ausführungen des Referenten durch Selbsterlebnisse der Redner ergänzt. Verschiedene Firmen wie Klum, Tandorf usw., außerdem verschiedene Herrschaften im Grunewald, auf die wir an anderer Stelle noch zu sprechen kommen, mußten hier Reue passieren, um zu beweisen, daß den Chauffeuren eine starke Organisation, welche nur ihre Interessen vertritt, außerordentlich nützt. Die Versammelten verpflichteten sich in diesem Sinne für die Sektion der Kraftwagenführer im deutschen Transportarbeiter-Verband zu agitieren.

### Bierfahrer.

Braunschweig. Lohnbewegung der Bierfahrer. Vor drei Jahren der erste Tarif mit den Brauereien abgeschlossen wurde, stellten die Brauereien durch ihren Syndikus die Vertreter der Organisationen vor die Frage, entweder den von den Brauereien beschlossenen Tarif anzunehmen, oder überhaupt auf einen Tarif zu verzichten. Eine Verhandlung mit den Vertretern der Brauereien selbst ließen angeblich die Sitzungen des Verbandes der Brauereien nicht zu. Der damalige Tarif war also im Grunde gar kein solcher, sondern ein Diktum der Unternehmer. Nicht einmal die unbeschränkte Arbeitszeit der Bierfahrer wurde einer Regelung unterzogen; gar nicht daran zu denken, daß die Ueberarbeit überhaupt, geschweige denn mit Aufschlag bezahlt wurde. Die Löhne und sonstigen Bezüge der Bierfahrer waren nach dem Tarif so niedrige, wie sie in keiner Braunschweig ähnlichen Stadt bei den Bierfahrern während dieser Tarisdauer gewesen sind.

An eine ernste Gegenwehr gegen dieses Monstrum von Tarif war aber bei den damaligen Organisationsverhältnissen nicht zu denken. Und das wußten die Brauereien, genau so gut, wie sie auch jetzt wußten, daß nach dieser Seite auch heute noch recht viel zu wünschen übrig bleibt. Denn anders hätten sie uns nicht zumuten können, so, wie sie es getan haben, das Monstrum von altem Tarif unbefehen auf weitere fünf Jahre zu verlängern. Schlechte Zeiten, geringere Absatz, keine Dividende für die Aktionäre, Brauereierhöhung und was wissen wir sonst noch alles, was da die Ursachen sein sollten, daß die Brauereien trotz alles sonst guten Willens angeblich außerstande seien, einen für die Arbeiter besseren Tarif abzuschließen, wie der bisherige war. Daß unsere Kollegen diesen „wohlgemeinten“ Vorschlag nicht annehmen konnten, bedarf weiter keiner besonderen Erwähnung. Es kam denn auch nach fast ewigen Verhandlungen, und nachdem das Gewerkschaftskartell interpellierend an den Verband der Brauereien sich gewandt hatte, ein neuer Tarif zustande, der eine dreijährige Gültigkeit hat und für die Kollegen Bierfahrer gegenüber dem alten eine Lohnzulage von einer Mark pro Woche und die Ablösung des Hausstrunks mit 3,50 Mk. pro Woche bringt. Die Regelung der Arbeitszeit, der Bezüge außer dem Lohne, sowie die Erfüllung aller sonst noch so berechtigten Wünsche der Kollegen mußten diese sich auch diesmal verweigern, weil die Brauereigenossen es so wollten. Und diese wollten es so und konnten es nur so wollen, weil die Kollegen es mit der Organisation nicht so genau genommen haben. Viele haben bis jetzt geglaubt, den Verband überhaupt nicht nötig zu haben. Ja, Kollegen, in Zeiten wie bei Lohnbewegungen merkt ihr erst, wie ihr jahrelang gesündigt habt gegen eure Interessen, gegen die Interessen eurer Familien. Bedeutend besser hätte der neue Tarif ausfallen müssen und wäre er ausgefallen, wenn die Brauereien gesehen hätten, daß ihre Bierfahrer zusammenstehen wie ein Mann. Aber da hat es gehapert. Nun Kollegen, sorgt dafür, daß das in Zukunft besser wird, dann wird auch nach Abschluß des nächsten Tarifs weniger Ursache zum Monieren vorliegen, wie diesmal. Die Unternehmer und mit ihnen die Brauereibesitzer geben nur dann, wenn sie wissen, daß sie müssen. Von dem angeblich immer guten Herzen für ihre Leute sieht man sonst bei diesen Herren sehr wenig, um nicht zu sagen gar nichts. Deshalb, ihr Kollegen Bierfahrer von Braunschweig: Werbet Mitglieder des Transportarbeiterverbandes, und soweit ihr es seht, sorgt dafür, daß die andern Kollegen es werden, dann werden wir auch für euch besseren Zeiten entgegengehen.

### Fensterputzer.

Essen. Endlich nach ziemlich langer Zeit sind auch die Kollegen Fensterputzer wieder aufgewacht, nachdem sie eingesehen haben, daß es so nicht mehr weiter gehen kann. In der letzten Zeit haben hier unter den Fensterputzern Zustände gebräut, die aller Beschreibung Hohn sprechen. In mehrerer Versammlungen, die alle durchgehend gut besucht waren und durch die rege Agitation sind dann die Kollegen zu der Ueberzeugung gekommen, daß es doch ohne die Organisation nicht mehr weiter geht, und so hat sich

der weitaus größte Teil dem Verbands angegeschlossen, so daß es nicht mehr lange dauern wird, daß auch der letzte Mann dem Verbands angehört. Jetzt heißt es weiter arbeiten und vor allen Dingen das Reifeleber befechtigen, damit das eben Aufgebarte nicht wieder durch das leidige Abreisen der Kollegen auseinandergerissen wird. Wenn dann ein jeder Kollege seine Pflicht tut und mitarbeitet für die Organisation, werden auch die Unternehmer den nötigen Respekt vor den Kollegen bekommen und diese auch nicht mehr als Auswurf der Arbeiterschaft bezeichnen können, wie das bisher geschehen ist. Nur die Einigkeit kann uns zum Ziele führen.

### Handelsarbeiter.

Leipzig. Die Markthelfer im Buchhandel, Buchbindereien, Papier- und Schreibwarengeschäften waren versammelt, um zunächst einen Vortrag des Genossen A. Lüttig anzuhören. Gewählt war das Thema: „Unsere Kämpfe ums tägliche Brot.“ Die gut durchdachten Ausführungen wurden beifällig aufgenommen. Unter Gewerkschaftliches wird mitgeteilt, daß ein Herbstausflug angesetzt ist. Weiter wird ein Schreiben verlesen, in welchem Kollege Wildeis bekannt gibt, daß er sämtliche Ämter niederlegt. Diese eine maßgebende Begründung entbehrende Handlung, erzeugte eine recht unliebbare Debatte. Solche Vorkommnisse sollten möglichst vermieden werden, förderlich sind diese keinesfalls! Eine Neubefehung fraglichen Postens ist nicht unbedingt notwendig, weswegen von einer Neuwahl Abstand genommen wird. — Weiter wird mitgeteilt, daß die tariflich geschaffene Tafel für offene Stellen der Bestellenanstalt vom Innenraum nach der äußeren Gebäuseite verlegt worden ist. In dieser Maßnahme erblickt man für die Kollegenschaft entstehende Nachteile; es wird Beschwerde geführt zunächst beim Tarifamtsvorstand; da dieser nicht maßgebend sein will, beim Buchhändlerbundsverband. Auch hier gibt es keine Berücksichtigung, aber eine recht originelle Begründung im Antwortschreiben: Die Besitzer der Buchhändlerbörse, die Buchhändler, haben den Mitgliedern des Biffsverbandes, den Buchhändlern, fraglichen Platz gekündigt, mithin mußte erwähnte Platzänderung vorgenommen werden! Mit einem kräftigen Appell zur Agitation für den Verband wird die Versammlung geschlossen.

Achtung Kollegen! Den Arbeitsnachweis hat Kollege Stange, „Volkszeitung“, bis auf weiteres übernommen. Telephon: Nr. 2127. Wir bitten dies zu beachten.

Mürnberg-Gürth. W e r n i c h t h ö r e n w i l l, n u ß s i c h l e n. Dieses Sprichwort bewahrheitet sich wieder einmal glänzend bei dem Packer- und Magazinpersonal der weltbekannten Nürnberger Metall- und Packerwarenfabrik, vorm. Gebr. Bing (N.-G.). Vorzüglich waren dort die Kollegen in den Jahren 1903 bis 1906 organisiert, bis persönliche Gehältsigkeiten das seitherige gute Einvernehmen unter dem Personal zerstörten. Als dann noch beschlossen war, der Firma einen Tarifvertrag zu unterbreiten, da ergriffen einige Kollegen, die „Liebling“ bei der Firma bleiben wollten, das Hasenpanier. Die Herren Direktoren und Abteilungsleiter versuchten dann noch durch Vornahme geringerer Lohnaufbesserungen die übrigen Leute dem Transportarbeiterverband zu entreißen und leider gingen so viele unserer damaligen Kollegen auf den Leim; sie verkauften ihr Koalitionsrecht um ein Duzendgericht. Mit Engelszungen hätte man damals zu den Leuten reden können, doch ihrer Organisation, dem einzigen Stützpunkt gegen das ausbeutende Unternehmertum, treu zu bleiben, alles nützte nichts. Man kehrte der Organisation den Rücken, zur Freude der Firma, die durch ihre Vertreter sich Sitz und Stimme in allen wirtschaftlichen Vereinigungen und Körperschaften sicherte.

Doch kaum waren die Packer und Magazinarbeiter allein und nicht mehr gedeckt durch ihre starke Organisation, so änderte sich schon das Bild im Betriebe der Firma Gebr. Bing. Die Antreiber durch die Vorgetretenen setzten wieder energisch ein, die jährlichen Gratifikationen der Arbeiter wurden zum Teil empfindlich reduziert; durch Entlassung älterer Leute wurde der Personalstand verringert, um mit geringem Personal die gleiche Höhe des Absatzes zu erzielen.

Schließlich rechnete der Export-Chef, Herr Bacharach, ausgesprochen Herr Bacharach, aus, daß die Leute noch besser ausgenützt werden mußten. Jedenfalls sollten die Leute keine Zeit mehr herausbringen, um nachzudenken, was denn mit den sogenannten Bierfeuern geschieht. Jemand jemand setzte sich auf die Hosen und fabrizierte das folgende Plakat, das dann in verschiedenen Räumen angeheftet wurde:

### W e l a n n t m a c h u n g.

Auf Anregung aus den Kreisen unserer Mitgestellten hin, haben wir uns entschlossen, die Frühstück- und Vesperpause vom Montag, den 11. Oktober 1909 aufzuheben und darauf die folgende verkürzte Arbeitszeit zur Einführung zu bringen:

- 1. September bis 30. November: 7½ bis 12 Uhr, 2 bis 7 Uhr, Samstag: 7 Uhr; 1. Dezember bis 31. Dezember: 8 bis 12 Uhr, 2 bis 7½ Uhr, Samstag: 7 Uhr; 1. Januar bis 30. März: 8 bis 12 Uhr, 2 bis 7 Uhr, Samstag: 6 Uhr; 1. April bis 30. April: 7½ bis 12 Uhr, 2 bis 6½ Uhr, Samstag: 6 Uhr; 1. Mai bis 31. August: 7¼ bis 12 Uhr, 2 bis 6 Uhr, Samstag: 5 Uhr.

Wir setzen dabei voraus, daß die Arbeitszeit pünktlich eingehalten wird und wird darauf aufmerksam gemacht, daß fernerhin das Mitbringen von Bier und anderen Getränken strengstens verboten ist.

Magazingehtlisen, Packer und Einbindertinnen haben sich, wie bisher üblich, jeweils Morgens eine halbe Stunde früher einzufinden.

Gebr. Bing, Aktiengesellschaft.

Für unsere Berufskollegen dauert infolgedessen die Arbeitszeit vom 1. September bis 30. November: 60 Stunden pro Woche ohne Pausen; vom 1. Dezember bis 31. Dezember: 59 1/2 Stunden pro Woche ohne Pausen; vom 1. Januar bis 30. März: 56 Stunden pro Woche ohne Pausen; vom 1. April bis 30. April: 56 1/2 Stunden pro Woche ohne Pausen; vom 1. Mai bis 31. August: 54 1/2 Stunden pro Woche ohne Pausen. — Das macht durchschnittlich pro Woche 57, 2 Arbeitstagen.

Was nun die Anregung zu der angeblichen „Arbeitszeitverkürzung“ aus den Kreisen der Angestellten heißt, so weiß unter dem Magazinpersonal niemand etwas von einer solchen Anregung. Die Vorschläge können höchstens einem Teil des kaufmännischen Personals zu Gute, aber für das Pack- und Magazinpersonal bringt sie große Härten. Es muß erst jemand einmal als Arbeiter in den Expeditionsräumen der Firma tätig gewesen sein, um sich ein Urteil bilden zu können. Nicht leicht wo anders ist eine Antreiberin des Personals vorhanden, wie bei der Weltfirma Gebr. Witz, deren Gründer, Herr Kommerzienrat Ignaz Witz als Wohltäter der Menschheit gelten will. Schon wiederholt wurde darauf hingewiesen, daß hinter jeder Missetat und in allen Ecken Aufpuffer stehen, die zwar nicht mitarbeiten, wie sich's gehören würde, sondern nur das Bestreben haben, das Personal in den Privatbureaus anzuschwärzen und sich selbst als unentbehrlich hinzustellen.

Nun geht man noch weiter und hebt die Frühstück- und Vesperpausen auf, ja man verbietet sogar das Mitbringen von Bier und anderen Getränken. Wie wäre es, wenn die Firma überhaupt das Essen und Trinken verbieten würde, könnte das nicht Anlaß zu einer feinen Lohnreduktion geben?

Die Dampfheizung in allen Räumen mit trockener Luft, Holzstaub- und Heu- und Strohstaub in Hülle und Fülle, Arbeit, daß sich der Rücken krümmt und die Beine wackeln, dabei Entziehung jeder Ruhepause und teurerlei Getränke; wahrlich, höher geht die Behandlung der Arbeiter denn doch nicht mehr.

So etwas müssen sich nur Leute bieten lassen, die vollständig isoliert dastehen. Wären die Leute alle organisiert, so würde sich die Weltfirma Gebr. Witz dazu entschließen müssen, ihrem Personal auch in würdigerer Form entgegenzukommen. Darum hinein in den Deutschen Transportarbeiter-Verband!

**Aus den Jugend-Abteilungen.**

**Leipzig.** Die Jugendsektion Leipzig hielt am 9. Oktober ihre erste Versammlung im Winterhalbjahr ab. Ein großer Teil der jugendlichen Kollegen hatte dem Rufe der Sektionsleitung Folge geleistet und bewiesen, daß auch in den Köpfen der jugendlichen im Handelsgewerbe sich die Erkenntnis immer mehr Bahn bricht, mitzuarbeiten an der Befreiung der Arbeiterklasse aus wirtschaftlicher und geistiger Knechtschaft.

Ein Genosse hielt einen mit Humor gewürzten Vortrag über Londoner Straßenleben. Er verstand es in ausgezeichneter Weise ein Bild über das Leben und Treiben in der Weltmetropole des Handels zu entrollen. Die Bewegungsfreiheit, die den englischen Arbeiter bei Streiks, Versammlungen und anderen Veranstaltungen gewährt wird, setzte die Zuhörer in nicht geringes Staunen, ist doch gerade das reaktionäre Sachsen als Domizil des Polizeitgesettes und des heiligen St. Bureaukratismus zur Genüge bekannt, um so mehr mußte die Freiheit der englischen Arbeiter Verwunderung bei der Versammlung auslösen. Reicher Beifall lohnten die Ausführungen des Referenten. Unter Gewerkschaftlichem wurde auf die Notwendigkeit des Zusammenschlusses sämtlicher jugendlichen im Handelsgewerbe hingewiesen. Das Interesse der jugendlichen Arbeiter an der Verbesserung ihrer schlechten materiellen Lage machte es ihnen zur Pflicht, Schulter an Schulter mit den alten Kollegen für Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse zu kämpfen. Ein besonderes Interesse mußten die jugendlichen Arbeiter an der Erweiterung ihres Wissens haben, erforderte doch das komplizierte Getriebe in Staat und Gesellschaft eine reiche Kenntnis aller jener treibenden Faktoren, die in ihren Wechselwirkungen das ganze staatliche und gesellschaftliche Leben beherrschen. Gaben sich die jugendlichen das nötige gesellschaftliche Wissen angeeignet, dann können sie von höherer Warte die Vorfälle auf politischem und wirtschaftlichem Gebiete besser beurteilen. Deshalb sei es notwendig, daß den jugendlichen das nötige Wissen übermittelt werde. An der Diskussion beteiligten sich mehrere jugendliche Kollegen, die die Notwendigkeit des Zusammenschlusses und die Weiterbildung anerkannten. Die ganze Debatte war von einem gesunden Geist beherrscht, der die Gewähr bietet, daß der ausgestreute Samen reiche Früchte tragen wird. Es wurde beschlossen, alle vierzehn Tage am Sonnabend eine Versammlung abzuhalten, die den geistigen und wirtschaftlichen Interessen der jugendlichen dienen soll. Nachdem noch auf den am 23. Oktober in den Vereinshallen, Kreuzstraße, stattfindenden Gesellschaftsabend hingewiesen worden war, wurde die gutbesuchte Versammlung mit dem Absingen der ersten Strophe des Sozialistenmarsches geschlossen.

An den jugendlichen Kollegen Leipzigs liegt es nun, die Veranstaltungen der Jugendsektion fleißig zu besuchen und neue Mitglieder ihr zuzuführen, damit in immer mehr Köpfe das Licht der Aufklärung und Bildung leuchte. Ein jeder muß sein Alles für die Ausbreitung und Förderung des Gedankens der Jugendorganisation einsetzen. Mit dem Feuerteller, der den jugendlichen innewohnt, sollen die Kollegen an die Agitation für die Organisation gehen und an ihrer Weiterbildung rastlos arbeiten, damit sie später einmal die gelichteten Kampftruppen der Arbeiterbataillone als befähigte und begeisterte Kämpfer füllen können. Ihr jungen Kollegen in Leipzig! Erwacht aus

Eurem Schlummer! Schüttelt die Gleichgültigkeit von Euch ab! Trete ein in die Ritten Eurer kämpfenden Berufskollegen und nehmt mit Anteil an den Bildungsbestrebungen der Jugendsektion. Hier könnt ihr aus dem reinen Quell des Wissens neue wahre Lebensfreude schöpfen.

**Transportarbeiter.**

**Mugsburg.** Die Furcht vor dem Verbannde hat die hiesigen Großspediteure veranlaßt, ihr gutes Herz wenigstens den Fuhrleuten gegenüber zu offenbaren. Von dem Grundsatz ausgehend, freiwillige Gaben sind billiger als die geforderten, legten die Güterbeförderer „ganz freiwillig“ jedem ihrer Kosselenter ein paar Reichsmärken zu, um die im Erwachen begriffenen wieder einzulullen. Dagegen sind die Mitfahrer (Prager) sowie die zahlreich vorhandenen Plab- und Kohlenarbeiter leer ausgegangen. Die letzteren sind nun allerdings auch keine Stiefkinder, aber sie gingen den Versammlungen und mit diesem auch dem Verbannde aus dem Wege und sind nun bei dieser „freiwilligen“ Lohnerrhöhung auch vergessen worden. An eine Arbeitszeitverkürzung oder Bezahlung der Ueberstunden haben die Herren Spediteure bei ihrem bekannten Wohlwollen nicht gedacht, so daß sie diese Mehrausgaben ungehindert wieder einheimsen können, so lange nicht eine bestimmte Arbeitszeit festgesetzt ist. Das Bezahlen der Ueberstunden im Fuhrgewerbe wäre hier auch sehr schwierig, weil kein Kollege weiß, wann der eigentliche Arbeitstag beginnt oder sein Ende erreicht. So beginnt z. B. bei der Kohlenfirma Sommer für den Fuhrmann zur Zeit das Tageswerk früh um 3 Uhr und endet abends um 9—10 Uhr. Also 16 bis 18 Stunden täglich im Kohlenfuhrwerk und von Bezahlung der, gelinde gesagt, 30 Ueberstunden pro Woche keine Rede. Wenn auch bei den Speditionsfirmen von einer solchen ungeheuerlichen Ausnutzung ihrer Fuhrleute nicht gesprochen werden kann, so läßt auch bei diesen Kollegen die Festsetzung der Arbeitszeit noch viel zu wünschen übrig. Wollten die Kollegen Fuhrleute menschenwürdige Zustände schaffen, so müssen sie an dem Ausbau ihrer Organisation kräftig mitarbeiten, damit zu der bekannten freiwilligen Lohnzulage eine ausreichende, wenn auch unfreiwillige Aufbesserung kommt, verbunden mit Abgrenzung der Tageszeit und Bezahlung der so vielen Ueberstunden. Der Anfang ist gemacht, nun heißt es, nicht auf dem halben Wege stehen bleiben. Den Kohlen-, Lager- und Speditionsarbeitern kann aus ihrer miserablen Lage nur durch Zusammenschluß geholfen werden. Freiwillig befreit die Arbeitgeber erst dann auf, wenn sie müssen. Sind die Kollegen größtenteils leer ausgegangen, so tragen nicht die Arbeitgeber die alleinige Schuld, denn niemand gibt, wenn er nicht darum angegangen wird, sondern die Verweissenden selbst, welche mit der bekannten Ausrede, es müßte ja doch nichts, jedem Fortschritt hindernd in den Weg stehen. Wenn solche Kollegen mal die Arbeitgeberzeitungen lesen würden, kämen sie zweifellos zu einer anderen Einsicht, denn dort wird der Arbeiterbewegung, und nicht zuletzt dem Transportgewerbe ein bedeutend höheres Augenmerk zuteil, als leider noch von so vielen unserer Kollegen in Mugsburg der Fall ist. Waren die Löhne bisher im gesamten Handels- und Transportgewerbe am hiesigen Platze zu gering bemessen, so trifft das nach Inkrafttreten der neuen Steuern in doppeltem Maße zu. Bedeutend mehr Ausgaben bei den gleichen Einnahmen heißt es bei allen denen, die infolge ihrer Gleichgültigkeit nicht imstande sind, einen gerechten Ausgleich zu schaffen. Mühten die Unternehmer nicht zu gut, daß ihre Speditions- und Lager- und Kohlenarbeiter überall sind, als nur dort nicht, wo sie sein sollten, nämlich in ihrer Berufsorganisation, dann hätten die Herren bei der Aufbesserung auch sie nicht vergessen. Freilich wird die so lang ersehnte Lohnerrhöhung auch bei diesen Kollegen nicht kommen, denn auch die Mugsburger Unternehmer stehen auf dem Standpunkt, daß Nehmen viel selbiger macht als Geben.

Wollten die in Frage kommenden Kollegen ihre Nutznießer kräftig und mit Erfolg an ihre Pflicht den Arbeitern gegenüber erinnern, dann heißt es, sich Mann für Mann dem deutschen Transportarbeiter-Verband anschließen. Keiner ist zu jung und keiner ist zu alt, jeder muß sein kümmerliches Brot sauer verdienen, deshalb Kollegen, gehören wir zusammen, um eine erfolgreiche Macht gegen unsere Ausbeuter zu bilden.

**Breslau.** Die neuen Steuern, ihr Einfluß auf die Lebenshaltung der Angestellten im Speditionsgewerbe, so lautete das Thema, welches ein Kollege in 8 Bezirksversammlungen den zahlreich erschienenen Kollegen erklärte. Reibner veranschaulichte in verständlicher Weise, wie die neuen Steuern die Lage der Speditionsangestellten noch um ein wesentliches verschlechtern, und gab den Erschienenen auch die notwendigen Fingerzeige, welche zur Verbesserung der tiefstaurigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse beitragen können. In einem Zirkular an die gesamte Kundschaft schrieben die vereinigten Spediteure Breslau's unterm 1. April d. J., daß die Ausgaben für die sozialpolitische Gesetzgebung bedeutend höher geworden sind und daß die ungewerblich gewordenen Lohnerrhöhung der Angestellten die Spediteure zwingen, die Kollasse zu erhöhen. Inzwischen sind die Sätze erheblich erhöht worden, von einer Lohnzulage der Angestellten ist bis zum heutigen Tage nichts zu merken.

Von 38 Firmen, die hier in Frage kommen, werden Löhne von 13—18 Mk. pro Woche bezahlt. Dabei wird von den Angestellten eine Arbeitszeit von 13—17 Stunden verlangt. Am schlechtesten werden die Angestellten der habnamtlichen Spediteure bezahlt.

So zahlte die Firma Jos. Pohl u. Co., Prizimat-Packfabrikgesellschaft, Wochenlöhne von 13—14 Mk. Wenn wir außer der 14stündigen Arbeitszeit

an Wochentagen noch die Sonntagsarbeit hinzurechnen, so ergibt sich im Stundenlohn umgerechnet, eine Bezahlung pro Stunde von 13—14 Pf. g., ein derartiger Stundenlohn wird einem Laufburschen mit 14—16 Jahren schon bezahlt. Dabei darf nicht vergessen werden, daß der Speditionsfuhrer mit Hunderten von Mark alle Tage zu tun hat, die er einziehen und der Firma abliefern muß; auch haftet er der Firma mit seiner Kaution, die er allwöchentlich von dem horrenden Lohn von 13—14 Mk. in Noten a 50 Pf. abgezogen erhält, für etwaige fehlende oder abhanden gekommene Güter. Wenn nun auch der größte Teil der Spediteure 16—17 Mk. zahlen, so langt diese Summe knapp zum Kostgeld, und ist es durchaus nicht wunderbar, daß Frau und Kinder Tag und Nacht mitarbeiten müssen, um den eigentlichen Broterwerb noch zu bestreiten und die sonstigen Ausgaben decken zu helfen.

Daß unter solchen Verhältnissen von einem Familienleben nicht die Rede sein kann, ist wohl selbstverständlich, und wird es wohl endlich an der Zeit, daß auch der Angestellte im Speditionsberuf daran denkt, seine Lage zu verbessern. Denkt an eure Chefs, wie die es verstanden haben, ihre Lage zu verbessern, vor keinem Mittel schrecken die Herren zurück, wenn es gilt, ihre Angestellten auszubeten, ja, man belügt die Kundschaft, indem man ihnen schreibt, sie waren gezwungen, höhere Löhne zu zahlen. Wo sind dieselben? Hier kann man vom Gegenteil reden. Bringt es doch die Firma Knauer, Spediteur, fertig, ihren Wadern das Prunkgeld, welches die Kundschaft bezahlt, zu kürzen.

Solche Zustände sind nur dort möglich, wo die Organisation noch zu schwach ist, anstatt zu geben, nimmt man auch noch immer mehr.

Deshalb, ihr Angestellten im Speditionsberuf, weg mit der Gleichgültigkeit, wacht auf, werdet Mitglieder des deutschen Transportarbeiter-Verbandes, nur vereint können wir unsere Lage verbessern.

**Dresden.** Um den Kollegen Gelegenheit zu geben, sich einmal darüber auszusprechen, wie sich der neue Tarif eingeführt hat, wurde von der Verbandsleitung am 21. September eine Versammlung veranstaltet. Das Thema: „Gewerkschaften und Tarifverträge“ wurde in einem einstündigen Vortrage von einem Kollegen behandelt. Es wurde besonders darauf hingewiesen, daß da eine direkte Arbeitszeitverkürzung nicht erreicht werden konnte, die Kollegen unbedingt darauf hinarbeiten müßten, daß wenigstens die freien Sonntage strikte gefordert werden. Auch müßte der alte Schlenkerplan, daß abends ohne Not länger gearbeitet wird, einmal aufhören, weil die Kollegen sonst nie zu einer doch so notwendigen Verkürzung der Arbeitszeit kommen können. Diese Ausführungen fanden auch den Beifall der Kollegen. In der Debatte wurde darauf hingewiesen, daß in verschiedenen Betrieben noch wenig Ordnung herrscht. Nur sehr schwer löstten sich die Kollegen von den alten Zuständen loszagen. Alle Kollegen waren aber der Meinung, daß durch gegenseitige Aufklärung viel zu erreichen sei. Zur Wahl eines Branchenvertreter für die Ortsverwaltung führte der Vorstehende folgendes aus: Der bisherige Branchenvertreter sei seinen Verpflichtungen nicht mehr nachgekommen und den Sitzungen der Ortsverwaltung ferngeblieben. Es sei aber nicht angängig, daß eine so große Branche ohne Vertretung sei, deshalb empfehle er eine Neuwahl vorzunehmen. Nach kurzer Debatte wird in der Abstimmung der Kollege Bsch-Blaßwitz gewählt. Eine längere Debatte fand dann noch darüber statt, wie am besten die uns noch fernstehenden Kollegen heranzuholen sind. Die ganze Auseinandersetzung wird aber auf jeden Fall dazu führen, daß sich die organisierten Kollegen in der Agitation unter den Indifferenten mehr als bisher gegenfeitig unterstützen. Einzelne Betriebe wurden noch bekanntgegeben, in denen die Organisation noch sehr im Argen liegt. Mit der Aufforderung an die Kollegen, die Versammlungen zahlreicher zu besuchen und auch unter ihren Kollegen dahin zu wirken, wurde die Versammlung geschlossen.

**Leipzig.** Am Sonnabend, den 9. Oktober, tagte eine Geschäftsführerversammlung, die sich mit sehr wichtigen Berufsfragen beschäftigte. Zum ersten Punkt der Tagesordnung: „Warum gehören Fuhrschulen in städtische Regie?“ führte der Referent aus: Die Leipziger Fuhrschule sei nur Eigentum der Fuhrunternehmer, und der Rat der Stadt Leipzig unterstütze dieses Unternehmen mit einer jährlichen Subvention von 1500 Mk. Diese Unterstützung hätten die Unternehmer erhalten, weil sie bei der Gründung dieses Instituts angaben, sie würden durch die Fuhrschule ein gut geschultes Kutschpersonal heranbilden und dadurch die Verkehrssicherheit unserer Großstadt wesentlich bessern. Nachdem die Fuhrschule nunmehr zirka sechs Jahre bestünde, könnte mit Bestimmtheit gesagt werden, daß von dem, was die Unternehmer schafften wollten, sich gerade das Gegenteil vollzogen habe. Hieran trage aber die Fuhrschule mit ihren Einrichtungen, Lehrmitteln und Lehrkraft keine Schuld, diese ist vielmehr den Unternehmern zuzuschreiben, die daß, was in der Fuhrschule gelehrt und vorgeschrieben wird, im praktischen Fuhrwerksbetriebe nicht zur Durchführung brächten.

Es sei schon des öfteren darauf hingewiesen worden, daß nicht nur von der Fuhrschule, sondern auch von vielen Fachleuten als richtig anerkannt wird, daß die schweren Zugpferde, um dieselben zu schonen und die Verkehrssicherheit zu haben, mit einem richtig stundenhinterzeug beschirmt sein müßten. Diese anerkannte zweckmäßige Beschirrmung sei aber von den Unternehmern nur sehr minimal eingeführt. Weiter wird in der Fuhrschule klargestellt, daß die Pferde durch gut passenden Zaumzeug mit Gebiß, viel besser zu lenken und besser zu halten sind, als mit Nasenfetten, und daß die Nasenfetten, wie sie im Leipziger Fuhrwerk gewöhnlich angetroffen werden, die Pferde mehr schla-

nieren und wehe tun, als ein Gebiß. Trotzdem lassen die Leipziger Fuhrunternehmer die Mehrzahl ihrer Pferde noch mit Nasenfetten fahren und tragen somit zur Unsicherheit unseres Großstadterverkehrs wesentlich mit bei.

Sollte es aber noch eines weiteren Beweises bedürfen, daß die Unternehmer die Verkehrssicherheit selbst verschulden, so brauche man sich nur einmal von der Beschaffenheit der vorgeschriebenen Aufsicht und Bremsvorrichtungen zu überzeugen, die nur lediglich aus Verkehrssicherheitsrückichten eingeführt wurden. Gerade an diesen, durch Verkehrsordnung vorgeschriebenen Einrichtungen, die an sehr vielen Fuhrwerken wirklich lichterhand beschaffen sind, könnte man am besten ersehen, welchen Wert die Mehrzahl der Fuhrunternehmer auf die Sicherheit des Verkehrs legen.

Aus diesen und aus vielen andern Erscheinungen wäre klar ersichtlich, daß die Leipziger Fuhrunternehmer die Fahrschule nicht, wie sie angeben, der Verkehrssicherheit wegen unterhalten, sondern mit der Gründung dieser Einrichtung einen ganz andern Zweck verfolgten und zwar den, durch das Unternen recht vieler Geschirrführer, immer recht viel williges und billiges Personal zur Verfügung zu haben. Deshalb gehöre die Fahrschule, die eine Einrichtung zum Wohle der Allgemeinheit sein sollte, nicht in die Hände der Unternehmer, sondern in städtische Regie.

Die Versammelten nahmen zu diesem Referat eine Resolution an, in der die Leitung des Transportarbeiter-Verbandes beauftragt wurde, den Rat der Stadt Leipzig in einer Eingabe zu ersuchen, die Fahrschule in eigene Regie zu übernehmen und weiter zu führen.

Zu dem Punkt: „Die Mißstände im Leipziger Ratsfuhrwerk“ wurde folgendes ausgeführt: Dieser Punkt zerfällt in drei Teile. Erstens sei es die Entlohnung derjenigen Kollegen, die, seitdem die Verwaltung der Straßenreinigung die Nachreinigung eingeführt habe, des Nachts arbeiten mußten. In jedem andern Berufe würde die Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit besser entschädigt, als die gewöhnliche Tagesarbeit. Hier von wollten aber die Leipziger Fuhrunternehmer nichts wissen, entweder hätten sie die Forderung, bessere Entschädigung der Nacharbeit in den einzelnen Betrieben brüht abgelehnt, oder sie hätten die Kollegen mit dieser Forderung an die Vereinerung der Fuhrunternehmer verwiesen. Die Versammelten beauftragten die Verbandsleitung, letzteres zu tun.

Der zweite Teil betrifft die Bekleidungsfrage, die bei der Straßenreinigung als standalös bezeichnet werden muß. Es ist fast gar nicht zu glauben, wenn man hört, daß in einer großstädtischen Verwaltung die Geschirrführer von Privatunternehmern gezwungen werden, fortgesetzt Kleidungsstücke (Mützen, Blusen und Mäntel) zu tragen, von denen sie nicht wissen, wer sie tags zuvor auf dem Leibe gehabt hat. Es ist geradezu ein Hohn auf die Keuschheit, daß die Geschirrführer beim Antraten der Ratsarbeiten ihre eigenen, sauberen Fuhrmannsblusen mit schmutzigen, schlechten Ratsjacken vertauschen müssen. Hier ist die Frage aufzuwerfen, wer übernimmt die Verantwortung, wenn durch dieses ekelhafte Bekleidungs-system ansteckende Krankheiten entstehen? Es wurde beschlossen, beim Räte der Stadt Leipzig dahingehend vorstellig zu werden, daß diese menschenunwürdige Einrichtung verschwindet.

Der dritte Teil dieses Tagesordnungspunktes betrifft eine Unsitte, die sich innerhalb der Zeit so eingeschlichen hat, daß wir öffentlich dazu Stellung nehmen müssen. In dem Vertrage, den die Leipziger Fuhrunternehmer mit der Verwaltung der Straßenreinigung haben, ist unter andern auch festgelegt, daß Pferde, die in der Nachtschicht gearbeitet haben, in der darauf folgenden Tageschicht weder zu städtischen noch Privatfuhrwerken verwendet werden dürfen und umgekehrt, hülfen Pferde, die in der Tageschicht gearbeitet haben, in der darauf folgenden Nachtschicht nicht verwendet werden. Dieser Punkt ist eigentlich so selbstverständlich, daß er nicht erst vertraglich festgelegt zu werden braucht. Aber die Verwaltung scheint die Profitgier unserer Unternehmer besser zu kennen, deshalb wohl diese Vorsicht. Diesen Mißbrauch des Vertrages halten sehr wenig Fuhrunternehmer inne. Die Firma F. Schnurbusch und Julius Sitte brechen diesen Vertrag so oft und so offensichtlich, daß es den Anschein hat, als habe die Verwaltung der Straßenreinigung tatsächlich keine Augen, oder es fehlen die nötigen Kontrollleure.

Bei den angeführten Firmen haben die Arbeiter kein Koalitionsrecht. Wer bei der Firma F. Sitte in den Verdacht steht, organisiert zu sein, erhält keine Beschäftigung. Organisiert sich ein Kollege, der bei diesem Unternehmer schon beschäftigt ist, so muß er sein gesetzlich gewährleistetes Recht mit der Arbeitslosigkeit, der sogenannten Freiheit des Verhungerns, bezahlen. Bei Schnurbusch ist es nicht besser. Die Verhältnisse bei beiden Firmen werden wir in nächster Zeit speziell behandeln.

Bei einem neuen Vertragsabschluß, der in nächster Zeit stattfinden soll, müßte der Rat der Stadt Leipzig alle die Firmen, die Gesek und Recht so mit Füßen treten, von jeder Berücksichtigung ausschließen.

Vor dem Abschluß dieses neuen Vertrages wollen wir nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß durch die Steuerpolitik des deutschen Reichstags es auch den Geschirrführern in Zukunft unmöglich sein wird, für die bestehenden Löhne weiter zu arbeiten. Auf alle Fälle müssen größere Lohnaufbesserungen erfolgen und hoffen wir, daß sich die Fuhrwerksbesitzer nicht wieder auf das Vertragsverhältnis mit dem Räte der Stadt Leipzig stützen, was ihnen nach ihrer Ansicht jede Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse unmöglich macht.

Wir sind sicher keine Freunde von Angebereien, aber es hat sich in diesem Verhältnis eine förmliche Schinderei für Menschen und Tiere herausgebil-

det, so daß wir uns veranlaßt sehen, wollen wir die Interessen der Geschirrführer und Steuerzahler nicht mit Füßen treten, die Zuzucht zur Öffentlichkeit zu nehmen. Hoffentlich trägt diese kurze Andeutung dazu bei, daß dieser Mißstand beseitigt wird.

Weiter nahmen die Versammelten Kenntnis von der Abänderung des § 48 der Verkehrsordnung. Durch Protestversammlungen und Eingaben ist erreicht worden, daß dieser Paragraph dahin abgeändert wurde, daß die Geschirrführer in Zukunft in den Straßen, in denen der Häuserhandel nicht beschränkt oder verboten ist, oder die nicht ausdrücklich ausgenommen werden, bis zu einer Dauer von höchstens 20 Minuten in Schank- und Gastwirtschaften einkehren können. In diesem Falle dürfen sie jedoch ihre Geschirre nur unmittelbar vor dem Grundstück der Schank- oder Gastwirtschaft, in die sie einkehren wollen, stehen lassen. Die Versammelten beschließen, vorläufig hierbei Zurückhaltung zu fassen, hoffen aber, daß diese neue Bestimmung von Seiten der Sicherheitsbeamten nicht wieder so rigoros und schikanierend gehandhabt wird, als die alte Fassung dieses Paragraphen.

In der Diskussion wurde darauf hingewiesen, daß die Kollegen in ihrem sowie im Interesse der Pferde darauf sehen sollten, daß sich die Aufsicht und Bremsvorrichtungen im guten Zustande befinden. Es ist beobachtet worden, daß ein Geschirr der Firma F. Schnurbusch, mit ungefähr 100 Zentnern Kohlen, den Berg an der Sidonienstraße hinabfuhr, ohne daß die Bremsvorrichtung funktionierte und es sei ein Wunder, daß Kutscher und Pferde hierbei mit heiler Haut davongekommen sind. Es habe von vornherein auszugehen, als wenn das Nichtigreifen der Bremsen nur Ungeschicklichkeit des Fahrers sei, weshalb der Beobachter diesen Fall untersuchen wollte, um festzustellen, ob Kutscher oder Bremsen die Schuld trage. Hier kam er aber bei dem betreffenden Koffelkeller schon an; mit unantwärtigen Redensarten machte dieser Nachkollege F. Grunnewald, L.-Alberstr. 12, jede Untersuchung unmöglich. Die Versammelten nahmen hier von Kenntnis und bemerkten hierzu, daß dieser Mann früher selbständiger Kohlenhändler gewesen wäre und somit von ihm nichts anderes zu erwarten sei. Nach Erledigung einiger geschäftlicher Angelegenheiten wurde die Versammlung geschlossen.

**Luckenwalde.** Seit Jahren wird von Seiten der Arbeiter und Kutscher in der Expeditionsbranche gegen die Mißstände auf dem hiesigen Güterbahnhof Beschwerde geführt, ohne daß sich die Eisenbahnbehörde zu irgend einer Verbesserung veranlaßt sieht. Auf die Eingabe unserer Verwaltungsstelle im vorigen Jahre antwortete die Königl. Eisenbahn-Direktion Halle in nichtssagendem Sinne. Außer der Führlage der beiden Laternen am Toreingang ist alles beim alten geblieben. Vom Standpunkt der Königl. preussischen Eisenbahndirektion, könnte es den Kutschern auch egal sein, wie sie den Güterbahnhof in Ordnung hält, nur es dürfte nicht auf Kosten der Gesundheit der Kutscher geschehen. Nur zu oft kommt es vor, daß an vier Ecken ein einziger Frachtausgeber vorhanden ist, und die Kutscher mit Warten und Suchen ihre Zeit vertrödeln. Warum spart hier die Königl. Eisenbahndirektion an Personal? Gibt es nicht Staatsbürger genug, die Arbeitsgelegenheit suchen? Jetzt, wo es wieder zum Winter geht, macht sich auch die sehr ungenügende Beleuchtung des gesamten Güterbahnhofs sehr unangenehm bemerkbar. Das heißt nur für die beschäftigten Arbeiter und Kutscher; für die maßgebenden Beamten des Bahnhofes scheint ja genügend Beleuchtung vorhanden zu sein. Früher war es ja allerdings noch dunkler, wer hat auch damals etwas von genügender Beleuchtung der Arbeitsstätte gewußt? Ein besonders großer Uebelstand ist, daß der Bahnhof nicht um 8 Uhr geschlossen wird, wie es an fortgeschrittenen Orten schon der Fall ist. Bis 11 Uhr nachts steht man an Kutscher und Fuhrwerk auf dem Bahnhof herumhantieren. Ist das den heutigen Verhältnissen angemessen, nicht ein Skandal? Hier unterstützt der Schlenker der Eisenbahnbehörde die Ausbeutungsgelüste der Unternehmer tatkräftig; die Kutscher sind dadurch gehalten, den Bahnhof zu beschaffen, so lange es dem Unternehmer beliebt, sie dorthin zu senden. Dadurch, daß die Eisenbahnbehörde heute noch auf dem Standpunkt steht, die Kutscher und Arbeiter können die von ihrer Arbeitsstätte weit entfernt gelegenen Aborte der Bahnanlagen benutzen, kommt man beinahe zu der Vermutung, als wolle die Direktion den Kutschern der menschlichen Bedürfnisse entbehren. Sonst müßte hier wohl endlich einmal Remedur geschaffen werden. Wir wollen hoffen, daß diese Zeilen genügen, die Königl. preussische Eisenbahnbehörde an ihre Pflichten zu erinnern, denn auch in Luckenwalde ist es notwendig, daß Breußen in Deutschland wenigstens etwas mitgeht. Unsere Organisation wird diese Zustände nicht aus den Augen lassen und nicht eher ruhen, als bis endlich Abhilfe geschaffen ist. Darum Kollegen, hinein in die Organisation. Je größer deren Mitglieder, desto stärker ist die Macht!

**Mannheim.** Der § 63 der Mannheimer Straßen-Polizei-Verordnung. Wir haben schon wiederholt in der hiesigen Parteizeitung die Härten des § 63 der Str.-P.-V. behandelt. Wir müssen es auch jetzt wieder tun, weil uns ein Urteil vorliegt, daß unter keinen Umständen den Kollegen vorenthalten werden darf, sie können und sollen davon entnehmen, wie sie von Mannheimer Richtern eingeschätzt werden, und was man nicht alles einem Fuhrmann zumutet.

Im Mai d. J. wurde unser Kollege B. mit einem Strafmandat bedacht, weil er sich erlaubte, morgens vor einer Wirtschaft zu halten und zu frühstücken. Unserm Kollegen, der schon seit 20 Jahren in Mannheim fährt, war dies doch zu dümm und er legte Berufung ein, worauf er am 5. Juli freige-

sprochen wurde. Kollege B. ging frohen Herzens vom Gerichtssaale nach Hause mit dem Bewußtsein, dem Schutzmann einmal gezeigt zu haben, daß es auch nach Gerechtigkeit auf der Welt gibt, die ihm, wenn er morgens 1/2 Uhr auf den Beinen ist, das Frühstück nicht freitig macht, sondern es als eine Notwendigkeit betrachtet, daß auch dem Fuhrmann seine Ruhe und Stärkung gehört. Aber unser Kollege hatte die Rechnung ohne den Staatsanwalt gemacht, der sich mit dem Freispruch nicht zufrieden gab, sondern dagegen Berufung einlegte. Am 23. Sept. kam es nun vor die Strafkammer, wo das erste Urteil, welches auf Freispruch lautete, aufgehoben, und unserm Kollegen die 1 M. Geldstrafe wieder zubilligt wurde. Als Gründe führte das Gericht folgendes an:

Die Beweisaufnahme hat ergeben, daß der Angeklagte am 21. Mai d. J. zwischen 9 und 9 1/2 Uhr vormittags sein Fuhrwerk auf dem abschüssigen Zufahrtsweg des Meckarvorlandes ohne Aufsicht stehen ließ. Der Strang am Sattelgerte war ausgehängt. Während dieser Zeit frühstückte der Angeklagte in der Freudenheimer Bahnhofswirtschaft, wo er sich etwa 1/2 Stunde aufhielt.

Angeklagter hat somit ein bespanntes Fuhrwerk ohne Aufsicht auf der Straße stehen lassen, § 63 Str.-P.-V. vom 1. August 1907. Die Ausnahme des Absatz 2 a. a. O. trifft hier, wie das Berufungsgericht im Gegensatz zum Schöffengericht annimmt, nicht zu.

Die letztgenannte Bestimmung gestattet den Fuhrern von Fuhrwerken unter gewissen andern, hier vorliegenden Voraussetzungen, nur das Fuhrwerk auf kurze Zeit zu verlassen, um die mit der Verwendung des Fuhrwerks unmittelbar zusammenhängenden Verrichtungen vorzunehmen. Ein solcher unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Abwesenheit des Fuhrmanns und der Verwendung des Fuhrwerks liegt hier jedoch nicht vor, sondern doch wohl nur ein sehr mittelbarer, wenn der Fuhrmann sich im Wirtschaftshaus die nötige Stärkung durch Einnahme eines Frühstückes verschaffen will. Ferner kann eine Abwesenheit von einer halben Stunde nicht mehr als kurze Zeit i. S. des § 63 Abs. 2 a. a. O. angesehen werden.

Der Fuhrmann muß eben, wenn er sich unterwegs durch ein Frühstück im Wirtschaftshaus stärken und nicht die Pferde einstellen will, entweder sich das Frühstück an das Fuhrwerk bringen lassen, oder die Aufsicht über die Pferde jemandem z. B. aus der Wirtschaft, übergeben. Ein gewisser „Koffstand“, wie die Verteidigung annimmt, liegt hier nicht vor.

Der Angeklagte hat sich somit nach § 63, 104 a. a. O., 366, Ziffer 10, Str.-P.-V. strafbar gemacht. Es mußte daher das Urteil 1. Instanz aufgehoben werden.

Es liegt uns fern, den Richtern irgend einen Vorwurf über die Urteilsfällung oder Begründung des Urteils zu machen. Wir wissen, daß es für den Richter nur die nackten § 63 gibt und, daß es nicht Sache derselben ist, zu prüfen, ob dasjenige, was man in der Begründung anführt, durchführbar ist oder nicht. Darum wollen wir uns einige Momente herausgreifen und den Beweis dafür liefern, daß der § 63 lediglich als eine Geißel und Schikane zu betrachten ist. Ein jeder Schutzmann hat das Recht, den Fuhrmann, wenn er diesen in der Wirtschaft antrifft, zur Anzeige zu bringen. Nun kommt es ja höchst selten vor, daß ein Schutzmann davon Gebrauch macht, weil er als Mensch sich sagen muß, daß auch der Fuhrmann nicht von der Luft leben kann und essen muß.

Es gibt aber auch auf der Verkehrsstraße Augenbilde, wo sich ein Fuhrmann mit einem Schutzmann übertrifft, da wird, wenn nichts anderes hilft, der § 63 in Anwendung gebracht. Es ist wirklich zu verwundern, mit welcher Sorgfalt man an den Geldsack des Unternehmers gedacht hat, als man den § 63 zurecht suchte. Ab- und Aufladen darf der Fuhrmann, wenn er sich aber untersteht, seine ihm zustehende Frühstück- und Wesperrpause einzuhalten, dann kann er zu seinem ohnedem schon teuren Frühstück noch ein Strafmandat zahlen.

Der Gerichtshof führt als Begründung seines Urteils an, daß der Kutscher ja seine Pferde einstellen kann, oder, wenn er das nicht will, so kann er sich sein Frühstück an das Gespann bringen lassen, oder er kann auch jemand aus der Wirtschaft solange an das Fuhrwerk zur Beaufsichtigung hinstellen. Sehen wir den Fall, von morgen ab verlangen alle Kutscher, um einem Strafmandat aus dem Wege zu gehen, daß sie ihre Pferde während der Pause einstellen wollen. Da müßte jeder Wirt außer seinem Wirtschaftsräum noch eine Stallung bauen lassen, was selbst, wenn man den Kostenpunkt ausschaltet, bei der jetzigen Bauart der Häuser ein Ding der Unmöglichkeit ist, es sei denn, daß man die Pferde mit in die Wirtschaft nimmt. Der Fuhrmann kann aber auch sein Frühstück oder Wesperrbrot an den Wagen bringen lassen. Letzteres ist eine Zumutung, die so richtig beweist, wie ein Fuhrmann von einem Richter eingeschätzt wird. Es fehlt bloß noch, daß man vom Fuhrmann verlangt, er soll mit den Pferden aus dem Futtertrogt speisen. Ob der Fuhrmann im Winter bei Schnee und Regen, oder im Sommer bei der Sonnenhitze an seiner Gesundheit Schaden leidet, danach fragt man nicht. Der Fuhrmann hat einfach in einer Wirtschaft, wo er sich im Winter neben dem warmen Ofen etwas erholen kann, nichts zu suchen, er gehört zu ihm wie er hat und hat auch dort zu bleiben. Aber halt, man hat ja noch einen weiteren Vorschlag gemacht, der Fuhrmann kann ja auch, wenn er in die Wirtschaft will, eine Aufsichtsperson an das Gespann stellen, z. B. aus der Wirtschaft. Da in Mannheim die kleineren Wirte keine Hausburschen besitzen, und den Kutschern auf Grund ihrer beschränkten Geldverhältnisse das Restaurieren in einem Hotel unmöglich ist, so wird es wohl das Beste sein, er schallt sich den Hungerriemen etwas enger und verzichtet auf das

Essen. Dabei kommt er dann mit der Behörde nicht in Konflikt, er kann dabei auch viel schneller seine Steuerzettel bezahlen, und das Unternehmertum hat dann seine heile Freude an seinen "Knechten", weil dieselben dann noch eine Fuhre mehr machen am Tag und seinen Profit erhöhen. Man findet auch hier, daß sich Behörde und Unternehmertum immer finden, wenn es daran geht, die Arbeiter zu schiknieren.

Unsere Aufgabe muß es sein, dafür zu sorgen, daß solche Härten, wie sie in diesem Falle vorliegen, so lange bekämpft werden, bis sich diejenigen, die sie geschaffen haben, bequemen, sie wieder von der Wirtschaft verschwinden zu lassen. Auch der Fuhrmann ist ein Mensch, seine Arbeitszeit ist täglich 3 bis 4 Stunden länger als die eines anderen Arbeiters. Er hat sich bereits schon hungrig gearbeitet, wenn sich der Spießer von seinem Lager erhebt, wenn dann solche Herren hergehen und solche Gesetze schaffen, damit einem ohnehin schon geplagten Menschen, das Essen in einem Lokale illusorisch gemacht wird, so verstößt dies gegen billiges Recht und gute Sitten.

**Osnabrück.** Obgleich Osnabrück mit seinen rund 60 000 Einwohnern einen ausgebreiteten Handel und Verkehr aufzuweisen hat, und somit auch die Vorbedingungen für eine gute Organisation gegeben sind, ist es uns bisher nicht möglich, wesentliche Fortschritte zu erzielen. Bei den übrigen Berufen ist die Zahl der Organisierten in den letzten Jahren wesentlich gestiegen, wenn sie auch noch lange nicht die notwendige Höhe erreicht hat. Immerhin sieht es hier aber besser aus, wie bei unseren Kollegen. Wir haben diese schlechte Entwicklung verschiedenen Umständen zuschreiben. Dadurch, daß Osnabrück eine "schwarze" Umgebung hat, macht dieser Einfluß sich auch in der Stadt stark geltend, ist doch auch die Einwohnerschaft eichtlich  $\frac{1}{3}$  latholisch. Die zuziehenden neuen Arbeitskräfte kommen fast ausschließlich aus dieser Gegend und hält es unendlich schwer, diese Arbeiter für die Organisation zu gewinnen. Dann hat aber auch die gegenwärtige Krise einen großen Ueberschuss von Arbeitskräften erzeugt, der Lohn wird erheblich herabgedrückt und das Unternehmertum muß diese Situation gründlich aus. "Wem's nicht paßt", heißt es, "der laun gehen." Mit diesen Worten wird jede freihetliche Bewegung niedergedrückt. Die Angst, die Stellung zu verlieren, und sei sie auch noch so schlecht, hält die Arbeiter ebenfalls von der Organisation zurück. Hinzu kommt noch, daß der Alkoholkonsum noch ein sehr starker ist und namentlich übt der Schnaps seine deprimierende Wirkung aus. Andererseits hat es aber auch bisher an geeigneten Kräften gefehlt, die die geringen Ansätze der Organisation weiter ausbauen. Dies alles hat dazu geführt, daß man unserer Kollegen inbezug auf Lohn- und Arbeitsverhältnisse alles bieten kann. Arbeitszeiten von 14-16 und noch mehr Stunden gehören nicht zu den Seltenheiten. Auch ist hier noch die Monatslohnzahlung gang und gäbe.

Bei der Speditionsfirma Wasmel wird bei einer 12-16stündigen Arbeitszeit ein Lohn von 85 Mt. monatlich gezahlt, wovon noch eine "Kaution" in Höhe von 100 Mt. ratenweise in Abzug gebracht wird.

Diese "Kaution" benutzt die Firma, obgleich sie in der Haftpflichtversicherung ist, um sich bei etwaigen Beschädigungen von Waren usw. schadlos zu halten. Ein derartiges Gebahren kann nicht genug gekennzeichnet werden. Für Sonntagsarbeit, die mindestens pro Sonntag 1 Stunde und jeden 8. Sonntag den ganzen Tag dauert, wird keinerlei Entschädigung gezahlt. Ebenso müssen auch Ueberstunden unentgeltlich geleistet werden.

Man sollte meinen, daß derartige Verhältnisse den Kollegen die Augen von selbst öffnen würden, aber weit gefehlt. Es hat den Anschein, als ob die Kollegen den Glauben an eine bessere Zukunft verloren hätten, anders kann man sich die Interessenlosigkeit nicht erklären. Und doch wäre es gerade in diesem Betriebe so bitter notwendig, eine Veränderung der ganzen Verhältnisse herbeizuführen. Man sollte es kaum für möglich halten, daß die Kollegen bei diesen teuren Zeiten mit solchen "Hungerlöhnen" auskommen können. Zumal ja Osnabrück sehr hohe Preise für Mieten und alle übrigen Lebensbedürfnisse aufzuweisen hat. Wehntlich wie hier, liegen die Verhältnisse auch in den übrigen Betrieben, doch werden wir hierauf später einmal zurückkommen. Etwas besser, wenn auch lange nicht gut, sind die Verhältnisse beim "Städtischen Fuhrpark". Hier beträgt der Lohn 95 Mark monatlich und die Arbeitszeit dauert von 6-8 bzw. 7 Uhr. Die Ueberstunden werden mit 35 Pfg. pro Stunde bezahlt. Die Nachtwache wird mit 1 Mt. und der Sonntagsdienst, der von 1 Uhr mittags bis Montag früh 6 Uhr, also 17 Stunden dauert, mit ganze 1,50 Mt. entlohnt.

Der Sonntagspferdienst von 7 Uhr früh bis 1 Uhr mittags muß ohne eine Entschädigung geleistet werden. Man sieht also, daß auch hier noch viel Verbesserungsbedürftig ist.

Den Osnabrücker Transportarbeitern aber können wir nur dringend ans Herz legen, sich der Organisation anzuschließen. Die Gleichgültigkeit und Interessenlosigkeit muß endlich aufhören, sie haben es selbst in der Hand, sich bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu verschaffen. Das kann nur geschehen, wenn sie sich Mann für Mann den Verbänden anschließen. Darum hinein in die Organisation, hinein in den deutschen Transportarbeiter-Verband.

**Stuttgarter Cannstatt.** Ein fein "gebildeter" Herr scheint der Fuhrwerksbesitzer Dengler in Cannstatt zu sein. Einer seiner Fuhrleute sollte noch am Spätnachmittag eine größere Tour machen. Derselbe erlaubte sich zu sagen, daß er diese Tour nicht mehr mache, weil ihm sonst die Firma Schwierigkeiten bereite, wenn er so spät komme. Da dies schon einmal vor-

gekommen ist, glaubte er im Interesse des Geschäftes zu handeln, wenn er Dengler darauf aufmerksam mache. Als Antwort darauf erging sich Dengler in den größten Beleidigungen gegen den Fuhrmann, der sich ob dieser berechtigt glaubte, den Dienst sofort zu verlassen und strengte beim Gewerbegericht eine Klage an auf Herauszahlung von zwei Wochenlöhnen a 23 Mark. Der Fuhrmann gab an, daß ihn Dengler einen gemeinen Schuft, einen ganz roten Sozi, einen Verbandsbruder und einen ganz gemeinen F. A. geheiß habe. Dengler behauptet, er habe ihn nur einen Sozi, einen Verbandsbruder und einen gemeinen F. A. geheiß, nicht aber einen gemeinen Schuft. Vom Gewerbegerichtsvorsitzenden befragt, was denn F. A. bedeute, blieb Dengler zum Gaudium des Gerichts und der sonstigen Anwesenden die Antwort schuldig. Sozi und Verbandsbruder sah das Gericht nicht als Beleidigung an. Den Ausdruck gemeiner Schuft bestritt Dengler unter Eid, das Gericht erkannte infolge dieser Eidesleistung auf Abweisung der Klage.

Sehr interessant war es festzustellen, was Dengler unter der Bezeichnung F. A. verstanden wissen will. Wir wissen es nicht, Dengler wußte es auch nicht, er muß sich deshalb den Vorwurf gefallen lassen, er wisse nicht, was er spreche. Da dieses Schimpfwort offenbar eine Erfindung Denglers ist, raten wir ihm es beim Patentamt anmelden zu lassen. Daß er auf die Verbandsbrüder nicht gut zu sprechen ist, glauben wir ihm aufs Wort, haben dieselben doch die Frechheit, einen größeren Anteil von dem Profit zu fordern, den ihnen die Unternehmer das ganze Jahr aus den Knochen herausquetschen. Im übrigen können wir ihm versichern, daß er sich wohl oder übel halb mit der Latsche abfinden muß, in seinem Betrieb nicht nur ein oder zwei, sondern lauter Verbandsbrüder zu haben.

**Stuttgart.** Vor einiger Zeit verlor die Firma Sahn u. Keller bei einem Brandunglück zwei Pferde. Es scheint nun, daß sie sich für diesen Schaden an ihren Arbeitern schadlos halten will. Man kann dies daraus schließen, daß die Arbeitszeit in diesem Betriebe einen Umfang angenommen hat, der sogar für Stuttgarter Verhältnisse auffällt. Tag für Tag geht es von morgens  $\frac{1}{2}$  Uhr bis abends 9 und 10 Uhr fort, ja, es kommt nicht selten vor, daß ein Fuhrmann abends um 6 Uhr noch eine Ueberlandtour einspannen muß, von der er erst um Mitternacht nach Hause kommt. Dafür aber eine Entschädigung zu zahlen, fällt der Firma nicht ein. Als Lohn erhält der Mann höchstens, wenn er morgens seine müden Knochen nicht rechtzeitig aus dem Bett bringt, eine Portion Grobheiten. Die Firma glaubt offenbar, der Arbeiter sei eine Art Zitrone, die man eine zeitlang auspreßt und wenn dies in ungenügender Weise geschehen ist, einfach wegwirft. Wir möchten ihr raten, den Vogen nicht zu straff zu spannen.

**Würzburg.** Charakteristisch für Würzburger Verhältnisse sind die Zustände bei der hiesigen Fuhrmannsfirma Niegel, Bahnhofstraße. Ist die wirtschaftliche Lage der Fuhrleute hier am Orte keineswegs rosig zu nennen, und Arbeitszeit sowie Löhne die denkbar schlechtesten, so wird aber alle diese Ausbeutung der Fuhrleute durch die obige Firma noch in den Schatten gestellt. Besonders das dort noch vorhandene Kost- und Logiswesen, benützt der Unternehmer zur rücksichtslosen Ausnutzung der dort beschäftigten Kollegen. Die tägliche Arbeitszeit beträgt 16-17 Stunden, und müssen die Kollegen noch dankbar sein, wenn sie in der ihnen dann noch übrig bleibenden Zeit zum Schlafen nicht ihre karg bemessene Ruhezeit dadurch verlieren, daß sie in später Nacht zum Fuhrdienst aus den Betten geholt werden. Gegenüber dieser Ausbeutung der Arbeitskraft zahlt der noble Unternehmer einen Wochenlohn von — man staune über die Fürsorge und Arbeiterfreundlichkeit dieses "christlichen Unternehmers" — von 6,50 Mt. mit Kost und Logis. Nun hat aber der Herr Niegel über das von allen Gewerkschaften scharf bekämpfte Kost- und Logiswesen eine eigene Auffassung. So sind in dem kleinen Schlafraum, der zwei Fenster besitzt, 9 Betten untergebracht. Der Raum bietet das Bild vollständiger Verwahrlosung und ist im Pferdebestalle größere Sauberkeit vorhanden. Es ist nicht zu verwundern, wenn bei solchen Verhältnissen die dort beschäftigten Kutscher noch unter das Niveau des Tieres herabgedrückt werden. Die Betten werden oft vier bis fünf Tage nicht aufgemacht und ist zu befürchten, daß der Kutscher, der noch nicht mit Ungeziefer in Berührung gekommen war, dort die keineswegs angenehme Bekanntheit machen kann. Hier ist dringende Abhilfe dieser Mißstände notwendig. Auch der geringste Arbeiter hat Anspruch auf eine ordentliche und saubere Schlafstätte. Weiter ist die Verköstigung eine ungenügende und müssen die Kollegen von ihrem geringen Lohn den größten Teil noch für Nahrung verwenden, besonders bei der Größe des "Zehrgeldes", das ihnen mitgegeben wird, wenn sie auswärts zu tun haben. Daß hier nichts mehr für Kleidung und andere Bedürfnisse übrig bleibt, ist selbstverständlich und dadurch auch die gedrückte Lage der Kollegen leicht zu erklären. Verwunderlich ist es nicht, wenn bei diesen nicht mehr menschlich zu nennenden Zuständen der Betrieb der reinste Laubenschlag ist und die Kollegen kein Verlangen nach diesem christlichen Paradies auf Erden haben. Nebenbei bemerkt ist Herr Niegel Vorsitzender der hiesigen Lohnkutschergenossenschaft, sowie des Vereins für Pferdeversicherung und Schadloshaltung von Pferdeunfällen. Für Versicherung der Pferde, sowie für Unfälle seiner Tiere hat — was ja zweifellos richtig ist — der Herr Niegel großes Interesse. Ob seine Leute aber in seinem Betrieb körperlich und gesundheitlich geschädigt werden, ist diesem "fürsorglichen Unternehmer" ziemlich gleichgültig. Wenn schon beim Vorsitzenden einer Berufsgruppe solche Verhältnisse sich finden, wie müssen dann erst die Lohn- und Arbeitsbedingungen bei den gewöhnlichen Mitgliedern sein? Desto notwendiger ist

es für alle hiesigen Kutscher, sich zu organisieren und zu trachten, die Quelle alles Übels — das Kost- und Logiswesen — zu beseitigen, sowie auch in den anderen Betrieben bessere Verhältnisse schaffen zu können.

### Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

**Celle.** Eine am Mittwoch, den 29. September abgehaltene außerordentliche Generalversammlung, die sich eines sehr guten Besuches zu erfreuen hatte, beschäftigte sich mit der Erhöhung des Beitrages und der Anstellung eines Gewerkschaftssekretärs.

Das einleitende Referat hielt der Gauleiter. Er führte aus, daß einem Beschlusse der Versammlung gemäß, wir heute endgültige Erledigung der Beitragsfrage vornehmen müßten. Das für und wider sei reiflich erwogen und sei auch die Notwendigkeit der Erhöhung allseitig anerkannt. Die Frage sei jetzt, welcher Art die Erhöhung sein soll. Da die Anstellung eines Sekretärs wohl aus feststehender Tatsache zu bezeichnen sei, könne eine Erhöhung von 40 auf 45 Pfg. unter Wegfall der Streikmarke nicht in Frage kommen. Sollte die Erhöhung nur 5 Pfg. pro Woche betragen, dann muß die Streikmarke beibehalten werden. Da nun bei den Kollegen eine gewisse Abneigung gegen Extramarke vorhanden sei, wäre es dringend zu empfehlen, den Beitrag um 10 Pfennig zu erhöhen und die Streikmarke fallen zu lassen. Die anschließende Diskussion war eine sehr lebhaft. Von einem Kollegen wurde darauf hingewiesen, daß es ihm nicht möglich sei, den erhöhten Beitrag zu bezahlen; die Mehrzahl stand jedoch auf dem Standpunkte, daß, wenn schon eine Erhöhung vorgenommen werden solle, dann ganze Arbeit gemacht werden müsse, da hierbei auch der Ortskasse neue Mittel zugeführt werden. Es wurde auch darauf hingewiesen, daß es leichter sei, einen Einheitsbeitrag zu bezahlen, als alle  $\frac{1}{4}$  Jahr 30 Pfg. extra zu bezahlen.

Es wurden daraufhin zwei Anträge gestellt, und zwar einer, der besagte, daß eine Erhöhung vorläufig nicht vorgenommen werden soll und ein anderer, den Beitrag ab 1. Januar 1910 auf 50 Pfg. zu erhöhen und die Streikmarke fallen zu lassen. Dieser letzte Antrag wurde gegen 2 Stimmen angenommen. Sodann gelangte ein weiterer Antrag zur Annahme, daß diejenigen Mitglieder, die im Jahre 1909 mit ihren Streikmarken im Rückstande sind, diese bis Jahreschluß nachzuliefern haben.

Sodann wurde mitgeteilt, daß über die Anstellung eines Gewerkschaftssekretärs eine Abstimmung vorgenommen werden soll.

Die Versammlung vertrat den Standpunkt, daß die Anstellung eines solchen Sekretärs notwendig sei und forderte die Kollegen auf, dafür zu stimmen.

Zum Schluß wurde noch auf die Notwendigkeit einer besseren Agitation hingewiesen.

Hierauf erfolgte Schluß der Versammlung.

Kollegen, ihr habt durch den Beschluß gezeigt, daß ihr von der Notwendigkeit, die Finanzen der Organisation zu stärken, überzeugt seid. Nun heißt es aber auch, den Beschluß zur Durchführung bringen und andererseits aber auch für die Ausbreitung der Organisation tätig zu sein. Auch hier in Celle ist noch ein großes Arbeitsgebiet, hier gilt es durch Aufklärung der Organisation weiteren Eingang zu verschaffen. Darum, Kollegen, frisch an die Arbeit und der Erfolg wird nicht ausbleiben.

**Dresden.** Die Möbeltransportarbeiter hielten am 15. September im "Volkshaus" eine Branchenversammlung ab, in der ein Kollege über das Thema: "Der Kampf ums Recht" referierte. Der interessante und lehrreiche Vortrag wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen.

Unter Berufsangelegenheiten wurde das Verhalten einiger Kollegen Packer kritisiert, welche sich wenig oder gar nicht um die Einhaltung unseres Tarifes kümmern. Von anderer Seite wurde dem entgegengehalten, daß jeder Kollege sein Recht selbst fordern solle, wenn er sich benachteiligt glaubt. Man möge sich nicht immer auf den Packer verlassen.

Dann wurde die Firma G e u l e u. C o. etwas unter die kritische Lupe genommen. In derselben werden unsere Kollegen von dem Geschäftsleiter Herrn Grohmann mit allerlei Kosenamen belegt. Die Kollegen haben sich das bisher ruhig bieten lassen. Es wäre nun aber eitelich an der Zeit, daß diese gegen die unwürdige Behandlung energisch Front machten. Von dem Geschäftsleiter einer großen Firma aber sollte man etwas mehr Bildung voraussetzen können.

Hierauf teilte der Vorsitzende mit, daß in nächster Zeit Betriebsbesprechungen von allen Möbeltransportfirmen stattfinden sollen, bei welcher Gelegenheit notwendige Berufsfragen erörtert und Betriebsvertrauensleute gewählt werden sollen. Der Branchenvertrauensmann gab dann noch Verschiedenes bekannt und ermahnte die Kollegen zum festen Zusammenhalt in der Organisation. Nachdem der Bevollmächtigte, der in nächster Zeit Dresden verläßt, noch einige Abschiedsworte an die Versammelten gerichtet hatte, erfolgte Schluß der Versammlung.

**Lengsfeld.** Das erste Quartal hat die neue Verwaltungsstelle Lengsfeld hinter sich und es kann gesagt werden, daß der Erfolg ein erfreulicher ist. Der Kassierer gab in der Versammlung den Kassenbericht, der mit 111,30 Mt. balanzierte und einen Ortskassenbestand von 16,19 Mt. aufwies. An Mitgliedern waren 26 vorhanden, denen sich in gleicher Versammlung noch drei anschlossen. Nicht nur, daß in dem kleinen Orte in kurzer Zeit zirka 80 pCt. der Berufskollegen organisiert sind, sie haben auch dank ihres Zusammenschlusses bereits greifbare Erfolge erzielt, indem dem größten Teile eine wöchentliche Zulage von

1 Mt. gemacht wurde. Die Kollegen haben schnell begriffen, daß Einigkeit eine Macht ist und die Arbeitgeber haben das kleinere Uebel gewählt und „freiwillig“ zugelegt. Wäre letzteres auch eingetreten, wenn sich die Kollegen nicht organisiert hätten. Einer Antwort bedarf es nicht.

Nachdem man noch einen Vortrag über den Wert von Gewerkschaftskartellen entgegengenommen, wurde einstimmig beschlossen, dem am Orte zu errichtenden Kartell beizutreten. Auch hier bewiesen die Kollegen, daß sie die Bewegung begriffen haben. Kollegen! Vorwärts auf diesem Wege, es wird Euer Schade nicht sein.

**Birmasens.** In einer am 4. Oktober abgehaltenen Versammlung, sprach ein Kollege aus Mainz über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Transportgewerbe und die Vertenerung der Lebensmittel durch immer neue Steuern. Redner schilderte den Aufwachen, was für geringe Löhne noch immer in einer großen Anzahl von Fuhrbetrieben, bei übermäßig langer Arbeitszeit gezahlt werden. Wie andererseits die Lebensverhältnisse der Kollegen und ihrer Familien immer mehr unter den indirekten Steuerlasten zu leiden haben. Ihre Lebenslage zu verbessern, sei aber Sache der Kollegen selbst. Dies sei nicht zu erreichen dadurch, daß sich die Kollegen in Schmarotzer- und Liebesdiensten üben, wie es unter anderen die Kutcher B. Dammhauer und Hammer von der Fa. Adler tun, sondern man müsse dem Beispiele unserer Unternehmer folgen, die in Verbänden fest zusammengeschlossen sind. Redner führte noch die große Leistungs- und Unterhaltungsunfähigkeit unseres Verbandes an und forderte die unorganisierten Kollegen auf, sich dem deutschen Transportarbeiter-Verbande anzuschließen. Hierauf schilderte Kollege Becker die traurigen Verhältnisse bei dem Fuhrunternehmer und Posthalter Tournier, wo die verkauften Mattagen und Strohhäute noch nicht abgekauft sind und die Kost sehr verbesserungsbedürftig ist. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten wurde die Versammlung geschlossen.

**Potsdam.** Am 19. September fand eine Versammlung statt, in welcher der Gauleiter über: „Wie stellen sich die Transportarbeiter zu den neuen Steuern“ sprach. In seinem Referat wies der Redner besonders auf die Branntweinsteuer und die damit verbundene Liebesgabe für die Junter hin. Mit der Parole: „Meidet den Branntwein und ihr Schwächt so den Schnapsbrennern ihre Beute“, schloß der interessante Vortrag, welcher mit Beifall aufgenommen wurde. Nachdem wies der Kollege Schuler auf die Gleichgültigkeit der Kollegen am Orte hin. Es sei unbedingt notwendig, daß sich jeder Kollege an der Agitation mit beteilige, denn nur so können wir den Niedergang der Organisation am Orte wieder wettmachen. Daß dieses nötig ist, zeigte die fernere Diskussion, in der mehrere Redner die traurigen Mißstände in verschiedenen Betrieben rügten. Diesen Mißständen abzuhelfen ist nur möglich, wenn die Kollegen in den Versammlungen erscheinen, wo sie sich gegenseitig aufklären können. Nur vereint bilden wir eine Macht. Hierauf Schluß der Versammlung.

**Salzwedel.** Am Sonntag, den 3. Oktober fand hier selbst eine öffentliche Transportarbeiter-Versammlung mit der Tagesordnung: „Der Generalstreik in Schweden und seine Lehren für die Transportarbeiter“ statt. Die Versammlung war sehr gut besucht und war auch namentlich ein Teil Brauer hierzu erschienen. Das Referat hatte der Gauleiter übernommen. In einem etwa 1 1/2 stündigen Referat führte er den Aufwachen die Entstehung und den Verlauf des Kampfes vor Augen und kam schließlich auf die deutschen Verhältnisse und die Lehren dieses Kampfes zu sprechen. Redner wies darauf hin, daß der Ausgang dieses Kampfes auch für die deutsche Arbeiterschaft von großer Bedeutung sei. Die ganze Welt blicke mit Spannung nach der skandinavischen Halbinsel. Die größten Optimisten hätten wohl kaum geglaubt, daß die schwedische Arbeiterschaft wochen-, ja monatelang diesen Kampf zu führen imstande sei.

Zu beachten sei, daß dort die Verhältnisse anders liegen, wie bei uns in Deutschland. Aber dennoch könnte die deutsche Arbeiterschaft unendlich viel aus diesem Kampfe lernen. Notwendig sei, daß wir mit allen Mitteln für die Ausbreitung der Organisation tätig sein müßten. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen, sei es ganz ausgeschlossen, einen derartigen Kampf in Deutschland zu führen. Die Zerspaltung in der Arbeiterschaft sei noch zu groß, namentlich versuche man von verschiedenen Seiten einen Keil in die Arbeiterschaft zu treiben. Diesem Treiben müssen wir energisch entgegenreten und auch dafür sorgen, daß die Organisation mehr in die Tiefe gehe.

Mit einem Appell an die Anwesenden, mit allen Kräften für die Ausbreitung der Organisation tätig zu sein, schloß der Redner seinen beifällig aufgenommenen Vortrag.

In der Diskussion wurde von einem Redner auf die deutschen und speziell Salzwedeler Verhältnisse hingewiesen und zur eifrigen Agitation angespornt.

In seinem Schlusswort wies der Referent darauf hin, daß, wenn wir auch keinen Kampf, wie den schwedischen führen könnten, doch sehr viel für die Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu tun in der Lage seien. Unsere Aufgabe müßte es sein, den Namen der Organisation in die Herzen derjenigen Kollegen zu streuen, die uns noch indifferent, ja feindselig gegenüber stehen.

Daneben sei es aber auch notwendig, sich auch um das politische Leben zu kümmern, sowie auch die Arbeiterpresse zu lesen und den Konsumverein nicht zu vergessen. Mit einem Hoch auf den Verband wurde diese gut besuchte Versammlung geschlossen.

Kollegen in Salzwedel, uns ist es gelungen, einen großen Teil der Kollegen der Organisation zu-

zuführen, nun müssen wir aber auch weiterstreben und nicht eher ruhen, bis der letzte Mann dem Verbande angehört.

**Strehlen.** Am Sonntag, den 10. d. M. fand hier eine gut besuchte Versammlung statt. Ein Breslauer Kollege referierte über Unternehmer-Verbände und Finanzreform. Seine vortrefflichen Ausführungen wurden mit Beifall aufgenommen. Der Vertrauensmann ging auf die örtlichen Verhältnisse ein, kritisierte die Löhne und das Verhalten einiger Kollegen, die jeder Versammlung fern bleiben. Um die Beitragszahlung regelmäßiger zu gestalten, wurde als Bezirkskassiererin Frau Anna Stephan-Strehlen, Weidenstraße 16, gewählt. Die Kollegen werden ersucht, an diese die Beiträge zu bezahlen.

**Stuttgart.** Die hiesige Verwaltungsstelle hielt am 10. Oktober ihre Vierteljahrs-Generalversammlung ab. Der Besuch war ein so starker, daß man allgemein überrascht war. Aus dem Geschäftsbericht ist hervorzuheben, daß uns das letzte Quartal 75 männliche und 3 weibliche Aufnahmen gebracht hat. An männlichen Wochenbeiträgen wurden im 3. Quartal 875 Stück mehr verkauft, wie im 2. Quartal. Ueberauschend günstig haben sich die Bezirke Feuerbach und Cannstatt entwickelt. Wenn man bedenkt, daß wir noch mitten in der Krise stecken, so bedeutet dieser erfreuliche Fortschritt ein gutes Omen für das kommende Jahr. In die großen Betriebe sind wir zwar noch nicht so eingebunden wie es notwendig wäre, doch kann auch da gesagt werden, daß es vorwärts geht. Die Tarifverträge in den Konsumvereinen Stuttgart und Cannstatt kamen zum Abschluß. Wenn auch nicht alles zur Anerkennung gebracht werden konnte, so bedeuten sie doch im Hinblick auf die Arbeitsverhältnisse in den Privatbetrieben einen unverkennbaren Fortschritt. Mögen die Kollegen in den Konsumvereinen an der Ausbreitung der Organisation kräftig mitarbeiten, damit auch in den Privatbetrieben ebenbürtige Arbeitsverhältnisse geschaffen werden können. Der Fall Offenbacher wurde eingehend behandelt. Allgemein wurde sein Verhalten als verräterisch gekennzeichnet. Ueber ihn noch mehr zu sagen und schreiben ist er nicht wert, nur kurz sei darauf verwiesen, daß er an dem Tage, an dem er seine pomphaft angekündigte Beleidigungskampagne einleiten wollte, verduftet ist. Damit hat er sich selbst gerichtet. Die Ergänzungswahl zur Ortsverwaltung ergab, daß die Kollegen Kante-Wein und H. Schneider, ersterer als Beisitzer für den Bezirk Feuerbach, letzterer als Schriftführer einstimmig gewählt wurden. Um 6 1/2 Uhr konnte die imposant verlaufene Versammlung geschlossen werden. Möge die nächste Versammlung am 7. November ebenso stark besucht sein.

**Tüft.** Unsere gut besuchte Quartals-Generalversammlung fand am Sonntag, den 3. Oktober statt. Die Ortsverwaltung erstattete den Bericht für das 3. Quartal. Aus diesem Bericht ging hervor, daß unsere Verwaltungsstelle im verflochtenen Quartal gute Fortschritte in der Entwicklung gemacht hat, indem die Mitgliederzahl von 249 auf 329 stieg, auch das Verhältnis der gezahlten Wochenbeiträge zur Mitgliederzahl ist besser geworden. Der fast fünfwochenlange Kampf der Holzplagarbeiter scheint recht vielen Kollegen die Augen geöffnet zu haben, um einsehen zu lernen, daß nur durch festen Zusammenhalt im Verbande Verbesserungen erreicht werden können. An den Bericht schloß sich eine kurze Debatte. Sodann referierte der Gauleiter über den schwedischen Generalstreik. Für die schwedischen Arbeiter wurden aus der Lokalkasse 100 Mt. bewilligt, im weiteren sollen noch Sammellisten ausgegeben werden.

Der Antrag, in diesem Jahre wieder ein Winterfest zu feiern, wurde abgelehnt. Zum Schluß forderten der Gauleiter sowohl wie der Vorsitzende die Kollegen auf, in der Agitation für den Verband nicht aufzuhören, sondern jede Gelegenheit zu benutzen, neue Mitglieder für den Verband zu werben.

**Waldburg-Schl.** Endlich, nach langem Mühen ist es der Arbeiterschaft von Waldburg und Umgebung gelungen, daß ihr im benachbarten Altwasser das Lokal „Zur Krone“ durch Vertrag zu Verfügung zur Verfügung gestellt ist. Auch unsere Verwaltungsstelle hielt dort ihre erste Versammlung am 19. September ab. Ein Kollege aus Waldburg sprach über das Thema: „Kampf ums tägliche Brot“. Das durch Verzug freierwerbende Amt eines Bevollmächtigten wurde durch eine Ersatzwahl ergänzt. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten war der Schluß der imposanten Versammlung.

**Briefkasten.**

**Schl. Delfau.** Auch für uns ist die Sache erledigt, wir haben sie überhaupt nicht tragisch aufgefaßt. W. Kiel. Manuskripte bitte mit Tinte zu schreiben. D. Red.

**Allgemeines.**

**Berlin.** 3. Quartal. Bericht für die Arbeitsnachweise der Berliner Bezirks-Verwaltung.

Arbeitslos waren nach Branchen	Gemeldete Stellen (für fest) (a. Ausschlässe)	Besetzte Stellen (für fest) (a. Ausschlässe)
Hausdiener u. Packer	946 1136 1584	738 1566
Kutcher	313 223 51	110 47
Spedit. u. Lagerarb.	573 174 987	111 878
Weinfellerarbeiter	6 5 2	3 —
Mineralwasserarbeiter	11 15 9	8 2
Leitgerüstbauer	17 5 62	— 24
Fensterretzner	9 6 —	1 —
Kraftwagenführer	107 68 3	32 2
Lauf- u. Arbeitsburschen	364 501 84	303 78
Arbeiterinn., Packerinn.	11 29 3	3 1
	2357 2162 2785	1309 2598

4947 3907

**Mittdorf. Provisorischer Arbeitsnachweis.**

Arbeitslos waren nach Branchen	Gemeldete Stellen (für fest) (a. Ausschlässe)	Besetzte Stellen (für fest) (a. Ausschlässe)
Hausdiener u. Packer	— — —	— — —
Kutcher	6 5 —	1 —
Spedit. u. Lagerarb.	5 2 4	1 3
Lauf- u. Arbeitsburschen	— 1 1	— —
	11 8 5	2 3

Arbeitslos blieben am Schluß des 3. Quartals 289 Kollegen. 1000 unterstützungsberechtigte arbeitslose Kollegen erhielten für 1268 Tage 14130,10 Mt.

15 jugendliche Kollegen erhielten für 124 Tage 56,15 Mt. 8 weibliche Mitglieder erhielten für 186 Tage 97,45 Mt. Insgesamt wurden an 1028 Kollege und Kolleginnen 14283,70 Mt. im 3. Quartal ausgezahlt.

An 47 auf der Durchreise befindliche Kollegen wurden im Laufe des 3. Quartals 76,— Mt. Reiseunterstützung gezahlt.

Abgereist sind im 3. Quartal 42 Kollegen. Pflicht eines jeden organisierten Kollegen ist es, jede freigewordene Stelle sofort dem Arbeitsnachweis zu melden. **Denk an unsere arbeitslosen Kollegen!**

**An die Ortsverwaltungen im Gau 16.**

Auf Antrag des Gauvorstandes berufen wir hiermit eine

**Konferenz**

von Vertretern der Verwaltungsstellen im Gau 16, zu Sonntag, den 21. November 1909, vormittags punkt 10 Uhr nach Karlsruhe im Lokale „Zum Salmen“ am Ludwigspfad, ein.

Als Tagesordnung schlagen wir vor:

1. Bericht des Gauvorstandes.
2. Bericht der Verwaltungen.
3. Der Südwestdeutsche Arbeitgeberverband und die Aufgaben unserer Organisation.
4. Anträge.

Wir ersuchen, die Wahl der Delegierten rechtzeitig vorzunehmen.

Verwaltungsstellen bis zu 200 Mitgliedern wählen je einen Delegierten;

Verwaltungsstellen über 200 bis 500 Mitglieder wählen je zwei Delegierte;

Verwaltungsstellen über 500 Mitglieder wählen je drei Delegierte.

Die Delegierten haben Anspruch auf die vom dritten Verbandstage festgesetzten Diäten und Fahrgehälter. Die Ausgaben hierfür sind aus Mitteln der Ortskasse zu zahlen.

Die Namen und Adressen der gewählten Delegierten, sowie etwaige Anträge zu dieser Konferenz sind spätestens bis zum 15. November an den Kollegen Joh. Keimüller, Karlsruhe, Winterstr. 20, Partierre, einzusenden.

Berlin, den 15. Oktober 1909.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

J. A.: Oswald Schumann.

**Mitteilungen des Vorstandes.**

Neue Verwaltungsstellen wurden gegründet: am 3. Oktober in Malen (Württemberg). Bevollmächtigter: Chr. Doderer, Mühlstr. 4a, Kassierer: A. Willner, Untere Köhrstr. 25; am 10. Oktober in Löwenberg (Schlesien), Bevollmächtigter: Max Eulitz, Klosterstr. 181, Kassierer: Osw. Ufer, Buntzauerstr. 95; am 10. Oktober in Schmiedeburg i. Riesengeb., Bevollmächtigter: Emil Böhndel, Landeshuterstr. 35, Kassierer: Alois Czech, Gartenstr. 46.

Ausgeschlossen wurden auf Grund § 3, Absatz 7a und b des Verbandsstatuts die nachstehend bezeichneten Mitglieder: in Hamburg: Morgner, E. M., Spt.-Nr. 151 305, Oldendorf, F., Spt.-Nr. 105 244, Polke G., Spt.-Nr. 104 512, Frieße, F. H., Spt.-Nr. 101 598; in Hannover: Bisjel, Heinrich, Spt.-Nr. 175 590, Möller, August, Spt.-Nr. 175 829, Hoffmeister, Heinrich, Spt.-Nr. 175 827.

Verloren bezw. gestohlen wurden die Mitgliedsbücher nachgenannter Kollegen: S a a t z, August, Spt.-Nr. 334 582, eingetreten am 28. Juli 1907 in Heide (Holstein); B e r g h o l z, August, Spt.-Nr. 303 523, eingetreten am 3. April 1906 in Schönbed (Sibe); V i r z e l e, Eugen, Spt.-Nr. 190 626, eingetreten am 10. Mai 1909 in Rünberg-Birch; D u b a, Johann, Spt.-Nr. 348 020, eingetreten in Oppeln; G o l n i c, Paul, Spt.-Nr. 349 410, eingetreten in Wehlar.

Falls diese Bücher vorgezeigt werden, sind sie abzunehmen und an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

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

Verantwortl. Redakteur: Karl Brühlke, Kummelsburg. Verlag der Buchblg. „Courier“, D. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dimnick, Berlin, Adalbertstr. 37.