

# SOmmER

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 zurückgeschickt.  
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 4.

Berlin, den 23. Januar 1910.

14. Jahrg.

## Verbandsmitglieder!

Die Unterzeichneten berufen hierdurch auftragsgemäß einen

## Gemeinsamen Verbandstag

auf den  
12. Mai 1910  
nach  
Hamburg, Gewerkschaftshaus,  
Besenbinderhof 57, etc.

### Tages-Ordnung:

1. Konstituierung des Verbandstages.
2. Berichte über die Zusammenschlußverhandlungen.
3. Beschlussfassung über das Statut der Einheitsorganisation.
4. Wahl der Verbandsleitung.

Der gemeinsame Verbandstag setzt sich zusammen aus den Delegierten der Sonder-Verbandstage der Hafenarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter.

Die Veröffentlichung des von der Verhandlungskommission vereinbarten Statutenentwurfs für die Einheitsorganisation nebst Ergänzungsbestimmungen für die einzelnen Berufsgruppen erfolgt in der nächsten Nummer dieses Organs.

Für die Vorstände der Verbände der Hafenarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter:  
Joh. Döring. Paul Müller. Oswald Schumann.

## Löhne und Kosten der Lebenshaltung in England, Frankreich und Deutschland.

Das englische Arbeitsamt hat seinen eingehenden vergleichenden Untersuchungen über Löhne und Kosten der Lebenshaltung in England und Deutschland nunmehr eine solche über die entsprechenden Verhältnisse in Frankreich folgen lassen, die wie die vorhergehenden ein für den Sozialpolitiker sehr interessantes Material zu Tage gefördert hat. Die Erhebung erstreckte sich über 30 Städte mit einer Einwohnerzahl von 23 000 bis 2 763 000 Personen und zwar wurden über 5600 Arbeiterbudgets bearbeitet.

Was zunächst die Ausgaben für Wohnung anbelangt, so betragen die hauptsächlich gezahlten Mietpreise in den drei Ländern pro Woche für eine

	England und Wales (inkl. Gemeindesteuer)	Deutschland	Frankreich
Wohnung von 1 Raum	3,00-3,50 M.	2,70-3,50 M.	2,80-2,80 M.
2 Räumen	3,80-4,50 "	3,50-4,80 "	2,90-4,20 "
3 Räumen	4,50-5,50 "	4,80-6,00 "	3,50-4,80 "

Demnach würden die Mietpreise in England und Deutschland ziemlich die gleichen, in Frankreich aber um 78 bis 85 pSt. niedriger sein. Zieht man jedoch in Betracht, daß in den englischen Mietern bis zu 18 pSt. Lokalsteuern enthalten sind, so ergibt sich ein Vergleichswert zwischen englischen, deutschen und französischen Mietern wie 100 : 123 : 98. Der deutsche Arbeiter hat also um 23-25 pSt. höhere Mieten zu zahlen als der englische und französische. Bei der Vergleichung der Preise für die wichtigsten Nahrungsmittel ist in Betracht zu ziehen, daß die Feststellungen am 5. Oktober 1905 gemacht wurden, also zu einer Zeit, in der der neue deutsche Zolltarif noch nicht seine preistreibende Wirkung ausgeübt hatte. Setzt man den für England ermittelten Durchschnittspreis der verschiedenen Nahrungsmittel gleich 100, so ergab sich für dieselben Waren in Deutschland und Frankreich am 5. Oktober 1905 ein Durchschnittswert von:

Waren	Deutschland	Frankreich
Zucker	119	144
Butter	105	94
Kartoffeln	88	100
Weizenmehl	140	153
Weizenbrot	—	115
Schmalz	122	109
Hammeisfleisch	137	131
Schweinefleisch	123	116
Milch	75	71
Steintohlen	124	170

Mit Ausnahme von Milch und Kartoffeln in Deutschland und von Butter und Milch in Frankreich sind also alle Produkte in diesen beiden Ländern teurer als in dem vom Segen der Schutzzölle verschonten England. Alles in allem zeigt es sich, daß, wenn der britische Arbeiter in Deutschland und Frankreich die gleiche Lebenshaltung führen wollte, wie in England, er in jenen Ländern seine Ausgaben um ca. 18 pSt. erhöhen müßte.

Vergleichen wir nun mit diesen Kosten für Wohnung und Nahrung auf der anderen Seite die Arbeiterlöhne und die Arbeitszeit. Die englischen Löhne wiederum gleich 100 gesetzt, stellen sich die Durchschnittslöhne für eine Reihe der wichtigsten Arbeiterkategorien in

für	Deutschland	Frankreich
Maurer	57	65
Zimmerleute	77	72
Maler	78	69
Bauhilfsarbeiter	86	71
Buchdrucker	83	85
Eisendreher	88	80
Schmiede	90	84
Formen	77	77
Ungelehrte Arbeiter der Eisenindustrie	100	87

Der Durchschnittslohn aller hier genannten Arbeiterkategorien war für Deutschland 83, für Frankreich 75, gegenüber dem englischen von 100.

Endlich bleibt noch die Arbeitszeit zu betrachten. Setzt man wiederum die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit in England = 100, so ergeben sich für Deutschland und Frankreich folgende Verhältniszahlen:

	Deutschland	Frankreich
Maurer	112	123
Zimmerleute	111	121
Maler	110	118
Bauhilfsarbeiter	112	123
Buchdrucker	103	113
Eisendreher	112	114
Schmiede	112	114
Formen	112	114
Ungelehrte Arbeiter der Eisenindustrie	112	114
Durchschnitt aller obigen Beschäftig.	111	117

Der deutsche Arbeiter hat also bei einem um 17 pSt. niedrigeren Lohne eine um 11 pSt. längere Arbeitszeit, der französische bei einem um 25 pSt. niedrigeren Lohne eine um 17 pSt. längere Arbeitszeit zu absolvieren. Daraus ergibt sich, daß der durchschnittliche Stundenlohn in Frankreich etwa 64 pSt. in Deutschland aber 75 pSt. des in England üblichen ist. Die Buchdrucker sind die einzigen Arbeiter, die sich in Deutschland eine annähernd so kurze Arbeitszeit wie in England erkämpft haben, und nur die ungelernen Arbeiter in der Eisenindustrie stehen in England noch auf einer ebenso niedrigen Lohnstufe wie ihre deutschen Kollegen. Trotz ihrer um 14 bis 18 pSt. billigeren Lebenshaltung und trotz ihrer insbesondere gegen Deutschland um 15 pSt. niedrigeren Mietpreise haben die englischen Arbeiter es verstanden, sich einem um 33 resp. 56 pSt. höheren Stundenlohn zu eringen, wie ihre deutschen und französischen Kollegen. Das verdanken sie ihrer alten und hochentwickeltesten gewerkschaftlichen Organisation, der sowohl der bis vor kurzem noch vorwiegend politisch interessierte deutsche und der von revolutionären Rufen träumende französische Arbeiter bis jetzt noch nicht ebenbürtiges zur Seite zu setzen gewußt hat.

Wir lassen nun noch einmal eine Zusammenstellung der verschiedenen Ergebnisse folgen. Es verhielten sich zueinander in

	England	Deutschland	Frankreich
Mietpreise	100	123	98
Lebensmittelpreise	100	115	118
Arbeitslöhne pro Woche	100	83	75
Arbeitslöhne pro Stde.	100	75	64
Arbeitszeit	100	111	117

Am ungünstigsten steht also fast in jeder Beziehung der französische Arbeiter da, während der deutsche eine allerdings mehr den französischen Verhältnissen zuneigende Mitte einnimmt.

Die deutsche Arbeiterschaft hat also noch recht viel siegreiche Arbeitskämpfe zu führen, ehe sie das Lebensniveau der englischen Arbeiter erreicht. Dazu bedarf es aber, daß die Massen erkennen, wie dringend notwendig die Stärkung der Gewerkschaftsorganisationen nach jeder Richtung ist. Zum Ausruhen in der Agitation ist also absolut keine Zeit.

## Deutsche

### und englische Arbeiterbehandlung.

Es gehört zu den vornehmsten Traditionen des preussischen Staates, bei Konflikten zwischen Arbeitern und Unternehmern die Autorität zu Gunsten des Stärkeren geltend zu machen und den Arbeitern ein Entgegenkommen zu versagen. Die Rede, die Staatssekretär Dr. Delbrück am 14. Dezember 1909 im Reichstag gehalten hat, war von Anfang bis zu Ende eine Entschuldigung der Friedensfürer vom Zechenverband und erreichte ihren Gipfelpunkt in dem ungläubigen Appell zu Gunsten der kapitalistischen Witwen, deren Diebstahl die Arbeiter nicht durch einen Abwehrstreik beeinträchtigen sollten. Diese Rede erinnert, beiläufig bemerkt, an einen Vorgang aus dem Jahre 1867. Die bis zum Ende der fünfziger Jahre ziemlich weitgehend geschützten Bergarbeiter waren durch Gesetz vom 21. Mai 1860 schrankenlos der Unternehmerwillkür überantwortet worden, und das Grubenkapital säumte selbstverständlich nicht, seinen Vorteil mit konsequenter Gewissenlosigkeit wahrzunehmen. Zu jener Zeit war der Bergmann noch monarchisch gesinnt, und in einer von Essener Grubenblättern am 27. Juni 1867 an den König abgeforderten Mittheilung fanden sich alle Gräuel, die die Bergherren an ihnen verübten, aufgezählt. Auch an seiner Religion hing der Bergmann damals mit Inbrunst und rührend ließ sich folgende Stelle in der Mittheilung: „Auch ist uns diese schön und lieb gewordene Einrichtung genommen worden, daß die Bergarbeiter gemeinsam mit dem vorlesenden Steiger ihr Gebet verrichteten. Anstatt des Morgens mit dem Gebetsbuche, kommen diese Beamten jetzt mit rohen Flicken in die Waschküchen und treiben die Bergleute eine Viertelstunde vor der Anfahrt schon in die Grube. Wenn gleich die Schicht durch das Morgengebet um etwa zehn Minuten verkürzt wurde, so ist es doch unverantwortlich, daß dieses Gebet auf fast allen Gruben in Wegfall gebracht worden ist.“

Auch zu jener Zeit machte die Beschwerde der Bergarbeiter nicht den geringsten Eindruck auf die verantwortlichen Personen. Der damalige Minister von Frenckel beschied die Bedrängten dahin, daß auf den Gruben alles in bester Ordnung sei und die Bergarbeiter keinen Grund zu Beschwerden hätten.

Dr. Delbrück hielt es in seiner Rede vom 14. Dezember auch für nötig, mit weit hergehobenen Gründen gegen die bescheidene Forderung des partiellen Arbeitnachsweises anzukämpfen. Auch hier kommt ein dem Staate der Sozialreform eigenartliches Herkommen in Betracht. Die Entwicklung in anderen Ländern wird überhaupt nicht beachtet oder mit der bei Unternehmern und Staatsrentnern gleichmäßig beliebten Wendung abgetan, daß die heimischen Verhältnisse so ganz anders geartet seien oder sich erst entsprechend heranzubilden müssen, oder daß man erst das Ergebnis anzustellender Erhebungen abwarten müsse und dergleichen Ausflüchte mehr.

Will der Preussenstaat einen Frieden fördern, bei welchem die Unternehmer nicht mit ganzer Uebermacht über die Ausgebieteten triumphieren, so ist ihm aus alter und neuer Zeit mit Vorbildern zu dienen. Man mag inunerhin in sozialpolitischer Hinsicht von Einigungsämtern wenig halten und darauf bestehen, daß dank der Rücksichtslosigkeit der Kapiti-

talisten auch in anderen Ländern Friedensbestrebungen nur langsam Gehör finden. Das Eine tritt jedoch auch bei diesen Schöpfungen hervor, daß beide kämpfenden Parteien als gleichberechtigt anerkannt werden, aber gerade dieser Umstand ist es, der in Preußen Unstos erregt.

Hätte der Staat der Sozialreform sich wohlwollenden Maßnahmen zugänglich zeigen wollen, so hätte es ihm an Gelegenheit nicht gefehlt. Bereits 1867 brachte der sozialdemokratische Abgeordnete v. Schweiger einen Gesetzentwurf ein, der Arbeitsämter und ähnliche Einrichtungen in sich schloß, zur Anbürgerlichen Anregungen sollte es bald darauf nicht mehr. Im Jahre 1871 empfahl der volkswissenschaftliche Kongreß deutscher Freihändler zu Lübeck die Einigungsämter als Mittel zur Verhütung von Arbeitslosigkeit, und eine der ersten Taten des 1872 gegründeten Vereins für Sozialpolitik war die Zusammenstellung von Gutachten über diese Frage.

Vorher schon hatte man vor allem in England derartige Institutionen sich praktisch betätigen sehen. Bereits ein Gesetz vom Jahre 1824 sah die Bildung von Einigungsämtern vor, deren Eröffnung die Parteien beim Friedensrichter beantragen konnten. Im Jahre 1849 bildete sich aus Vertretern der Arbeitgeber und der Gewerkschaft der Seidenweber der Unaccasfeld Silk Trade Board zur Ueberwachung der Durchführung bestehender Rechtsverhältnisse und Vereinbarung künftiger Arbeitsbedingungen. Später begründeten der Grafschaftsrichter Rupert Kettle und das Parlamentsmitglied Anthony John Munn die La paritätische Friedensämter, die sich namentlich in den sechziger Jahren mit ansehnlichem Erfolge betätigten. Gerade im Hinblick auf den Bergwerksbetrieb ist es interessant, zu erfahren, daß hier schon vor Jahrzehnten friedliche Fragen entschieden wurden, die die Alljährigkeit der Vereinigten Unternehmer und Regierungsvertreter in Deutschland weder heute noch in absehbarer Zukunft den Arbeitern zur Mientcheidung unterbreiten wird, wenn diese sich nicht durch Stärkung der Organisation in Respekt zu versehen wissen. In den Kohlenbergwerken von Northumberland war im Jahre 1873 ein Streit über die Frage entbrannt, ob die Dampflok mittels Pulverprengung oder Hauens gewonnen werden sollte. Die Arbeiter waren für die erste, die Unternehmer für die zweite Methode. Ein paritätisch zusammengesetztes Schiedsgericht erledigte durch Urteil den Streitfall. Seit den sechziger Jahren war in der nordenglischen Wolle- und Stahlindustrie die Berechtigung der Montagearbeiter ein Gegenstand von Auseinandersetzungen. Es handelte sich um die Vorbereitung der Pündelöfen am Sonntag abends oder in der Nacht. Im Jahre 1889 kam man überein, den Zwist durch ein Einigungsamt entscheiden zu lassen.

Zeigen diese Beispiele, daß der Herrschaftspunkt des englischen Unternehmertums schon zeitig in die Räder ging, so sehen wir ebenfalls die Regierung ziemlich früh auf die sozialen Erscheinungen acht geben. Am 22. Februar 1867 wurde eine königliche Kommission ernannt, die die Verhältnisse in den Beziehungen zwischen Unternehmern und Arbeitern untersuchen und Mittel zur Besserung des zwischen beiden Parteien bestehenden Verhältnisses ausfindig machen sollte. Das Ergebnis der sorgfältig und eingehend geführten Enquete, bei der viele Gewerkschaftsführer und Unternehmer befragt wurden, bestand darin, daß die Kommission einmütig die Einigungs- oder Schiedsämter als ein Mittel bezeichnete, den Arbeitsverhältnissen zu begegnen. Darauf unterstützte die englische Regierung die Einrichtung von Einigungsämtern indirekt durch das Gesetz über die Trade Union von 1871, das die Organisation der Arbeiter begünstigte und direkt durch den Arbitration Act vom 6. August 1872, der die Möglichkeit schuf, daß Unternehmer und Arbeiter alle entscheidenden Lohnstreitigkeiten dem Einigungsamt zu unterbreiten verpflichtet werden konnten. Weiter ausgearbeitet wurde dieses Gesetz in den Jahren 1889 und 1896. Deutschland hinterließ bekanntlich erst spät nach, indem es unvollkommen 1890 und 1901 durch das Reichsgesetz über die Gewerbeverträge bestimmte, daß diese Institute als Einigungsämter angerufen werden können.

Wir betonen nochmals ausdrücklich, daß wir das ausländische Beispiel nicht hervorheben, um dessen praktischen Erfolg über Gebühr zu rühmen. Es ist bekannt, daß auch in England nur ein relativ geringer Teil der Kämpfe zwischen Kapital und Arbeit durch die Wirksamkeit der Einigungsämter aus der Welt geschafft werden. Darum handelt es sich auch nicht. Vielmehr kommt es auf die Kennzeichnung der Tatsache an, daß in England Regierung und Unternehmertum sich in vielen Fällen von einer sozialpolitischen Erkenntnis leiten lassen, die sowohl den Großindustriellen vom Schlage der Mend, Ardorf und Bunt, wie auch den Regierungsvertretern des Staates der Sozialreform völlig unsäbar ist. Drüben betrachteten Regierung und Unternehmer den Arbeiter als gleichberechtigter und sehen in seiner Organisation seine rechtmäßige Berechtigung. Haben ist es sozusagen Grundgesetz, nur die Unternehmerorganisationen anzuerkennen. Dagegen beschränkt sich der Staat, durch Maßregelung organisierter Arbeiter in seinen Betrieben Tag für Tag, den Unternehmern in sozialpolitischer Alljährigkeit voranzuleiten.

Freilich gebietet die Gerechtigkeit, einzugehen, daß auch die Arbeiter an diesem entbehrlichen Zustand nicht ohne Schuld sind. Selbst ein so zahlreicher Gelehrter wie Prof. Stinba in Leipzig, sagt den deutschen Arbeitern nach, daß sie trotz der gegen sie erhobenen Vorwürfe der Unbereitschaft und wachsenden Unbotmäßigkeit noch nicht durchgängig so erstarren, um die Regelung ihrer Angelegenheiten in Einigungsämtern durchsetzen zu können. Hoffentlich benutzen die deutschen Arbeiter die allmählich einsetzende Prosperitätsperiode, um sich durch Stärkung

der Organisation beim Unternehmertum und bei seinen Sachwaltern endlich den gebührenden Respekt zu verschaffen.

### Zur Entwicklungsgeschichte unserer Transportmittel.

Ein Gang durch die belebten Straßen unserer modernen Großstädte mit ihren so vielgestaltigen Verkehrsmitteln bietet der Phantasie einen unendlichen Spielraum. Zwischen den von tierischer Kraft gezogenen sich geräuschvoll dahin bewegenden Wagen laufen, wie von unsichtbaren Kräften beflügelt, elegant und geschmeidig gebaute Automobile an uns vorüber. Alles ist in eilende, hastige Bewegung aufgelöst und der Begriff, daß Zeit Geld ist, scheint bis zu seiner höchsten Potenz entwickelt zu sein. Es ist der alle elementaren Widerstände bestiegende Menschengestalt, der in unserm rastlosen Zeitalter seine höchsten Triumphe feiert. Es genügt ihm nicht mehr der feste Boden der Mutter Erde; leichtbeschwingt erhebt er sich in die Lüfte, um den Vögeln gleich in sicheren ruhigen Bahnen sein Ziel zu erreichen. Ein Gefühl der Ehrfurcht und Bewunderung überkommt uns, vor der Größe und dem Erfolge menschlicher Latenz und Energie. Angesichts unserer heutigen großen technischen Errungenschaften mag es daher geeignet sein, einen Blick in die Vergangenheit zu werfen, da der Mensch der grauen Vorzeit auf unwegsamen Gefilden mühsam seine Lasten fortbewegte. Die Geschichte unserer Transportmittel ist die Geschichte unserer Kultur. Vom Scheibenrad am primitiven Räderfuhrwerk des Pfahlbautenmenschen bis zum Pneumatik, der Nabebelastung des modernen Automobils und in seiner Funktion und Bedeutung zugleich das beste Symbol des modernen Fortschritts, zieht sich eine schier unendliche Reihe der verschiedenartigsten Wagenfahrzeuge hin, die, parallel mit der menschlichen Kultur, zu immer höheren Formen aufsteigend, uns die enge Verknüpfung und Bedeutung gerade des Wagens mit der Kulturentwicklung der Menschheit erkennen läßt. Die Geschichte des Wagens beginnt mit der Entdeckung des Rades. Wir sind über die Entwicklung des Wagenbaues in seinen frühesten Anfängen ziemlich genau unterrichtet, da uns die Wagenformen früherer und fröhester Zeiten in bildlichen Darstellungen und durch Gräberfunde überliefert worden sind. Für die Erklärung der Entstehung des Rades besitzen wir nur notwendige Anhaltspunkte und sind daher zumeist auf spekulative Schlüsse angewiesen. Zwar reicht die Entstehung des Rades weit in die Anfänge der menschlichen Kulturgeschichte zurück. Denn schon die alten Kulturvölker, die Ägypter, Ägypter, Babylonier, besaßen vor fünf bis sechstausend Jahren Räderfahrzeuge, zu Last-, Wirtschafts- und Kriegszwecken in ziemlicher Vollendung. Und die Ausgrabungen haben uns gelehrt, daß sogar der vorgeschichtliche Mensch vor etwa zehn- bis zwanzigtausend Jahren den Gebrauch primitiver Räderfahrzeuge kannte. Nun muß die Entstehung des Rades in eine Zeit verlegt werden, da die technischen Hilfsmittel, die zu seiner Herstellung erforderlich sind, bereits vorhanden waren. Als wichtigstes Werkzeug kommt hier die Säge in Frage. Die ältesten Werkzeuge waren bekanntlich Steinart und Hammer, mit deren Hilfe sich der Mensch seine Existenzbedingungen schuf. Um nun den Transport von schweren Lasten, die nicht getragen werden konnten, zu ermöglichen, wurden größere Massen auf eine aus Holzstücken hergerichtete, ebene Unterlage gelegt und dann über den Erdboden geschleift. In der Schiefe haben wir also das erste künstliche Beförderungsmittel zu sehen, das wohl Jahrtausende lang den Transportzwecken des vorgeschichtlichen Menschen gebient haben mag und dessen Prinzip sich, wenn auch in verbolommener Form, bis auf den heutigen Tag im Schlitten erhalten hat. Handelte es sich um die Beförderung eines runden Gegenstandes, etwa eines Baumstammes, so ließ er sich leichter durch Rollen fortbewegen. Der rollende Baumstamm mag den Menschen zuerst auf den Gedanken des Rades gebracht haben, um die rollende Fortbewegung auf alle Lastgegenstände anzuwenden. Das Prinzip des Rollens war, wenn auch anfänglich nur in seiner rohesten Form angewendet, von grundlegender Bedeutung in der menschlichen Kulturentwicklung.

Damit begann die Entwicklung der rollenden Fahrzeuge, die alle auch in der vollendetsten Form, wie der rollende Baumstamm, auf dem gleichen Bewegungsprinzip beruhen. Der rohe Baumstamm wurde von der Rinde befreit und zu einer einigermaßen glatten Walze zubehauen und dann suchte man diese mit einem aufgesetzten Gestell zu verbinden. Durch unterhalb des Gestells angebrachte Räder suchte man zu verhindern, daß sich das Gestell beim Fortrollen über die Walze hinwegschob. Auf diese Weise entstand die erste brauchbare Karre, in der wir den Vorläufer des Wagens zu sehen haben. Die Erfindung der Säge brachte in der Konstruktion des Transportmittels einen großen Fortschritt. Nun war es möglich, aus der Baumstammwalze im Querschnitt herausgesägte, kreisrunde Scheiben zu gewinnen. Damit hatte man das Scheibenrad erfunden und dadurch die Herstellung eines wirklichen, wenn auch einfachen Wagens ermöglicht, wie er wohl in Jahrtausenden dem vorgeschichtlichen Menschen große Dienste geleistet haben mag. Die zweite Epoche in der Geschichte des Wagenbaues beginnt mit der Entdeckung des Speichenrades, dessen Konstruktion schon einen außerordentlichen Fortschritt in der technischen Holzbearbeitung darstellt. Als die ältesten Räderfahrzeuge, die der kulturhistorischen Forschung bekannt sind, gelten die der Pfahlbautenzeit. Wir haben vielfach Ueberreste und Reststücke dieser Fahrzeuge gefunden. Sie bestanden im wesentlichen aus einem

roh aus Langhölzern zusammengefügt Gestell, das an seitwärts hervorragenden Zapfen auf Näder gesetzt wurde. Die Näder waren Scheibenräder. Der Dsche war die erste und älteste Zugkraft des Wagens, jedenfalls ist er weit früher in diese Dienste genommen worden als das Pferd. Soweit uns die Geschichte unterrichtet, haben die alten Ägypter zuerst den Wagen auf eine höhere technische Entwicklung gehoben. Sie haben das Speichenrad vervollkommen und auch bereits das Pferd zur Fortbewegung ihrer Fahrzeuge verwendet, allerdings nur für ihre Kriegswagen; während die Lastfuhrwerke von Ochsen gezogen wurden. Auch die andern alten Völker wie Perser, Assyrer, Babylonier, Phönizier, und Indier bauten und verwandten ähnliche Wagenfahrzeuge, wie sie in den Ueberlieferungen dieser Völker erwähnt und beschrieben werden. Die Bibel berichtet auch von Kriegswagen der Juden, doch gibt sie keine nähere Beschreibung darüber. Als Verkehrsmittel im heutigen Sinne, wie Personenbeförderung und Reisezwecke, war allen den genannten Völkern die Verwendung des Wagens fast völlig unbekannt, weil es an geeigneten Fahrstraßen fehlte, die einen Reisewagenverkehr ermöglicht hätten. Zwar legte man weit ausgedehnte Kunststraßen an, die aber nur dazu dienten, den Kriegsheeren den Marsch zu erleichtern. Die erste bessere Art Fahrstraßen, die sogar schon Gleisbahnen waren, finden wir bei den alten Ägyptern, die für den Verkehr ihrer Lastwagen besondere Wegeanlagen schufen. Das Land war reich an Steinbrüchen aller Art, aus denen die alten Ägypter das Material zu den gewaltigen Tempeln, Pyramiden- und Obeliskbauten nahmen und mit Hilfe von Schenwägen nach den Baustätten schafften. Um nun für die vielen verkehrenden Fuhrwerke die schwierigen Wegeverhältnisse besser zu gestalten, legte man eine Art Furchengeleise an. Auf diese Weise konnten die mächtigen Steinblöcke leichter und schneller transportiert werden. Die Griechen haben wahrlich die Kenntnis des Wagenbaues von den Ägyptern übernommen, da die beiderseitigen Fahrzeuge große Ähnlichkeiten aufweisen. Zwar schreiben die alten Griechen die Erfindung des Wagens den Göttern zu und ihr Held Erichonios soll der erste gewesen sein, der es gebürgt habe, Pferde vor den Wagen zu spannen. Ihrem kriegerischen Sinn entsprechend vervollkommneten die Griechen den Kriegswagen, den sie zu einer für die damaligen Verhältnisse furchtbaren Waffe gestalteten. Sie waren zweirädrig und leicht gebaut und von einem den vornehmen Ständen angehörenden Krieger und einem venter besetzt. Von einem feurigen Zwet- und Biergespann gezogen, trug der Kriegswagen den Krieger in rasendem Laufe in die Reihen der Feinde, Tod und Verderben mit sich bringend. Um die mörderische Wirkung der Kriegswagen zu erhöhen, wurden auch wohl an den Nädern oder dem Wagenkasten große Stacheln angebracht, die gleichsam in die Feinde hineinstießen und in stände waren, furchtbare Verwüstungen anzurichten. In Friedenszeiten benutzte man die Kriegswagen nur bei Gelegenheiten festlicher Veranstaltungen, besonders bei kriegerischen Festspielen. Im übrigen galt die Verwendung von Wagen als ein Zeichen von Hochmut und Pröberei; nur die Mitglieder des Herrscherhauses oder andere hochgestellte Persönlichkeiten konnten als Zeichen ihrer Würde auch im Frieden unbeanstandet Wagen und Pferd gebrauchen. Den Frauen war das Wagenfahren, wenn auch nicht dem Gesetz, so doch der Sitte nach, gänzlich untersagt. Die Lastfuhrwerke zu Wirtschaftszwecken wurden bei ihnen von Kindern gezogen. Wagenbau und Fahrwesen wurden namentlich auch von den Römern zu hoher technischer Entwicklung gebracht. Wir verdanken ihnen die Erfindung des Lenkemeßels, die sie machten, indem sie die Vorderachse des Wagens drehbar um einen Zapfen am Wagenkasten anbrachten, der bis dahin unbeweglich mit beiden Achsen verbunden war. Dadurch erhielt der Wagen erst eine viel größere Beweglichkeit und Verwendbarkeit. Auch waren es die Römer, die zuerst das Pferd allgemein als Zugkraft des Wagens benutzten und diesem damit seine volle verkehrstechnische Bedeutung gaben.

Diese wesentlichen Verbesserungen ermöglichten erst eine Entwicklung des Reise- und Verkehrswesens. Man baute Wirtschaftswagen, Kranken-, Reise- und sogar Schnellreisewagen, die auf wohlangelegten Kunststraßen die Reisenden in alle Teile des ausgedehnten römischen Reiches führten. Es bildete sich ein regelmäßiger Postdienst, den man Cursus publicus (öffentliche Reise) nannte. Auch bauten die Römer schon eine Art Galawagen, der als Staatswagen für höhere Beamte fungierte und Carruca hieß. Name und Funktion ist bis auf den heutigen Tag in unserer „Karosse“ erhalten. Eine für das Altertum charakteristische Verwendung fanden die Wagen bei den vielen und mit großem Pomp veranstalteten Wagenrennen, die vielfach einem Worte zu Ehren veranstaltet wurden, oder auch wie bei den Römern oft eine politische Bedeutung gewannen. Die Haltung politischer Parteien wurde von dem Resultat dieser Wagenrennen bestimmt beeinflusst. Die Wagenlenker bei diesen Rennen nannte man Agitores, woraus sich unser heutiges langvolles Wort Agitator gebildet hat. Oft arteten diese Parteienrennen, da sich die Gegner in harter Feinde gegenüberstanden, in blutige Unruhen aus. Mit dem Untergange des römischen Reiches und seiner Kultur verschwand auch die bereits so hochentwickelte Wagenbaukunst der Römer. Eine vollständig in sich abgeschlossene technisch-künstlerische Kultur hatte damit ihren Abschluß gefunden. Nun überschwebten die verheerenden Scharen her an der Völkerverwanderung teilnehmenden Völker die alten Kulturstätten und mit ihnen erlitten wieder das primitive Transportmittel der Scheibenradwagen auf dem Plan. Die später darauf folgende Entwicklung mußte daher wieder bei der primitiven Form der Wagenfahrzeuge der Völkerverwanderung einsetzen, um

dann der fortschreitenden Kultur entsprechend die Wagenbaukunst ihrer höheren Vervollkommnung entgegenzuführen.

Eigentümliche

Praktiken von Güterspediteuren.

Aus Frankfurt a. M. schreibt man uns: Die Fuhrunternehmer und Güterspediteure haben es von jeher mit am besten verstanden, die bei ihnen beschäftigten Arbeiter aufs äußerste auszunutzen. Fast endlos lange Arbeitszeit und laren Lohn: unter diesen Zeichen hatten und haben die Fuhrleute besonders zu leiden. In den letzten Jahren sind zwar durch die energische Tätigkeit des Transportarbeiterverbandes auch die Verhältnisse bei den Fuhrleuten verbessert worden, immerhin gehören diese noch zu den Arbeiterkategorien, die unter den ungünstigsten Arbeitsverhältnissen sich plagen müssen. Daß aber die Güterspediteure — von denen wir hier im besonderen zu sprechen haben — die meist reiche Leute werden, nicht nur die Arbeitskraft der bei ihnen Beschäftigten oft maßlos auszunutzen, sondern auch das Publikum überzubelasteten, das beweist nachstehende Schilderung.

Ein Fräulein nahm eine Stellung als Haushälterin in Heidelberg an. Am Tage ihrer Abreise nach dort sandte sie auch ihr Gepäck als Frachtgut ab. Das Fräulein hatte mit der Stellung eine Miete gezogen. Es ging ihm wie so vielen Dienstmädchen: es bekam kaum etwas zu essen und der ihr angewiesene Schlafraum spottete aller Beschreibung. Dies und anderes veranlaßte das Mädchen, die Stellung sofort wieder zu verlassen und nach Frankfurt zu Verwandten zurückzukehren. Dienstbotenlos!

Was diese fast alltägliche Geschichte mit Güterspediteuren zu tun hat? Das erfuhr das Mädchen auch erst einige Tage später, als das Gepäck, das sie zurückließ, wieder ankam. Da wurde ihm durch den Frachtbrief eine Rechnung von 7,70 M. präsentiert. Wie die 7,70 M. entstanden, war für das Mädchen unklar, sntemalen der Spediteur in Heidelberg den bei der Absendung der zwei Gepäckstücke benutzten Frachtbrief nicht gleich mit zurücksandte. Und als Frachtgebühr waren nur 1,30 M. für je eine Sendung berechnet. Insgesamt machte also die Sendung 2,60 M. reine Frachtgebühren, die ferner erhobenem 5,10 M. flossen in den Magen der Spediteure für Kollgeld. Das erschien dem Mädchen zu hoch und es reklamierte bei dem Spediteur in Heidelberg den Frachtbrief und Aufstellung. Daraufhin kam dieses Schreiben:

Hent u. Niederhelfer Güterbestätterei der Groß. Bad. Staatseisenbahnen. Heidelberg, den 16. Dezember 1909. Fräulein S. R.

Frankfurt a. M.

Wir bestätigen den Empfang Ihrer w. P. C. von gestern und geben nachfolgend Aufstellung über den von uns nachgenommenen Betrag von 5,55 M. Nachnahme des Absenders von Frankfurt 2,20 M. Nachnahmeprovision —,10 " Fracht für den Reisekorb —,80 " Fracht für die Bettstelle —,50 " Kollgeld in Heidelberg nach Wredeplatz —,45 " Mißfuhr zur Bahn —,45 " Frachtbrief und Signieren —,20 " Reexpedition —,45 " 5,15 M.

Es wurden von uns irrtümlich 40 Pf. zu viel erhoben, die Sie anbei in Marken zurück erhalten. Hochachtungsvoll

Hent u. Niederhelfer.

(Einslegend 40 Pf. in Marken und ein Frachtbrief.)

Erläuternd sei dazu bemerkt, daß die Differenz zwischen den 5,55 M., die der Heidelberger Spediteur erhob, und den Gesamtkosten von 7,70 M. durch die Frachtkosten von Heidelberg nach Frankfurt zurück (1,30 M.) und die Anfuhrkosten in Frankfurt ausgemacht wird. Dieser Spediteur, der die Frachtgebühren in Frankfurt wieder in die Wohnung besorgte, hatte keinen zu hohen Satz dafür erhoben. Das blieb den beiden anderen vorbehalten. Also, einen "Irrtum" von 40 Pf. gab der Spediteur in Heidelberg zu. Seine Aufstellung fand aber immer noch nicht die Befriedigung des Mädchens. Es schrieb dem Spediteur, es erkenne die Berechtigung der Forderung nicht an. Da für Kollgeld von und zur Bahn zweimal 45 Pf. erhoben wurden, wäre nicht zu ersehen, für was der Posten "Reexpedition 45 Pf." eingesezt sei. Es kam die Antwort: "Daß ich bei der Aufstellung der einzelnen Posten ein kleines Versehen einschlich und für Reexpedition 45 anstatt 25 Pf. in Ansatz gebracht wurden." Die zu viel erhobenen 20 Pf. erhielt das Mädchen retour.

Das war der zweite "Irrtum" der Güterbestätterei der Groß. Bad. Staatseisenbahnen. Eine weitere Reklamation bei der Firma unterblieb, obwohl die Berechtigung zur Zahlung der 25 Pf. für "Reexpedition" sehr fraglich ist.

Das Fräulein hatte sich unterdessen auch an den Frankfurter Spediteur, der die zwei Frachtstücke an die Bahn schaffte, um Aufklärung über die von ihm nachgenommenen 2,20 M. gewandt. Dieser Spediteur, die bekannte Firma S. Delliehausen, antwortete darauf: "Daß der nachgenannte Betrag leider etwas zu hoch gerechnet war; ich vergülte Ihnen einlegend 0,50 Mark in Marken und bitte Sie, das Versehen gütigst zu entschuldigen."

Also auch hier ein "Irrtum" von 50 Pf. Es bleiben aber immer noch 1,70 M., die für Kollgeld oder sonst was erhoben wurden. Diese Summe war der Absenderin immer noch zu hoch. Sie hat des-

wegen die Firma nochmals um Aufschluß darüber, für was die 2,20 M. resp. 1,70 M. erhoben wurden. Die Firma Delliehausen hat darauf nicht mehr geantwortet.

Daß der geschilderte Fall einzig dasteht, ist kaum anzunehmen. Die meisten Privatpersonen zahlen wohl bei Anknst von Gütersüden ohne weiteres die geforderte Summe und unterziehen auch nachher die einzelnen Posten keiner genügenden Kontrolle.

Interessant ist, daß Heidelberg, in dem Güterspediteure derartige Praktiken ausüben, der Sitz des Süddeutschen Arbeitgeberverbandes ist.

Und besonders charakteristisch finden wir es, daß die Firma Delliehausen, deren Chef Vorsitzender des Arbeitgeberverbandes ist, und der in seinem Betriebe so sehr auf Ordnung sieht, das Publikum auf diese Weise über Ohr zu hauen sucht.

Wird wohl die "Arbeitszeitung" auch von diesem Vorfall ihren Lesern berichten?

Fort mit dem Kost- und Logiszwang! Warum?

Der Kost- und Logiszwang ist eine veraltete, fortschrittlich- und kulturfeindliche Lohnform.

Der Kost- und Logiszwang hindert die Verbesserung der Arbeits- und Lohnverhältnisse, er ist ein Feind geregelter und kurzer Arbeitszeit und anständiger Löhne.

Der Kost- und Logiszwang ist die Quelle zahlreicher Reibereien zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber, und er unterstützt daher die Häufigkeit des Stellenwechsels.

Der Kost- und Logiszwang verhindert den Arbeiter, ein eigenes Familienleben zu führen; den sich dennoch Verheirateten macht er erszenlos und treibt ihn aus seinem Berufe heraus.

Der Kost- und Logiszwang hindert die Fortentwicklung des Arbeitsvertrages.

Der Kost- und Logiszwang ist ein Mittel, den Arbeiter in noch größerer Unfreiheit und Gebundenheit zu halten und ihn noch leichter und bequemer zu überzubelasteten, als solches die anderen Ausbeutungsmittel erlauben.

Der Kost- und Logiszwang unterstellt den Arbeiter der Vormundhaft und der Aufsicht des Unternehmers auch außerhalb der Arbeitszeit, und behindert den Arbeiter, seinen gesellschaftlichen Verkehr nach eigenem Ermessen zu wählen.

Der Kost- und Logiszwang hemmt die freie Entwicklung der Geistes- und Charakterbildung, er unterdrückt das menschliche Selbstbewußtsein und Selbstvertrauen und fördert die demüßvolle Untertanenhaftigkeit und die Kriecherei.

Der Kost- und Logiszwang ist ein Feind edler Kollgehaltigkeit, völlerlicher Solidariät und höheren menschlichen Gemeinschaftslebens; er verkürzt den Blick für große soziale Ziele und hemmt das Streben für solche. Er macht den Arbeiter unbeholfen, unselbständig, zum Kleinlichkeitsträger, zum Selbstfüchler und zum Eigenbröddler.

Der Kost- und Logiszwang hat mit dem ehemals patriarchalischen Arbeitsverhältnis nur die äußerliche Form gemein, der sittliche Inhalt des letzteren geht ihm ab.

Der Kost- und Logiszwang ist verkörperte soziale Unstittlichkeit.

Fort damit mit dieser schädlichen, schändlichen, nur dem Ausbeutertum nützlichen, veralteten Lohnform! Das Kampfesziel lautet: Reiner Barlohn!

Aus der Genossenschaftsbewegung.

Gewerkschaften und Konsumvereine. Kürzlich tagte in Cannstatt eine Vertrauensmännerversammlung der vereinigten Gewerkschaften aus den Bezirken Cannstatt, Wangen und Untertürkheim, die derart statt besucht war, daß die Versammlung in den vorderen Birtschafstaktalitäten abgehalten werden mußte. Gewerkschaftssekretär Haarer als Einberufer wies einleitend daraufhin, daß die Gewerkschaften beabsichtigen, in eine das ganze Land umfassende Agitation für die Konsumvereine einzutreten. Die Vorteile der Konsumvereine für die arbeitende Bevölkerung seien bedeutend genug, daß jeder Gewerkschaftler die Pflicht fühlen müsse, auch seinerseits beizutragen, daß der genossenschaftliche Geist in immer weitere Kreise dringe.

Ueber Zweck und Ziel der Mitarbeit sprach dann Herr Franz Bösch, Vorstand des Spar- und Konsumvereins Cannstatt-Heuerbach. Er skizzierte zunächst den Entwicklungsgang des Cannstatter Vereins, der vor zirka 19 Jahren gegründet wurde, und zwar, wie der Referent betonte, unter recht schwierigen Verhältnissen. Nur zuvor war der alte Konsumverein zusammengebrochen, wodurch eine Anzahl Arbeiter stark in Mitleidenschaft gezogen worden war. Dem jungen Verein gelang es, trotz vieler Vorurteile vorwärts zu kommen. Das Anwesen "Zum russischen Hof" wurde angekauft, die Zahl der Mitglieder wuchs von Jahr zu Jahr. Da es damals für die organisierte Arbeitererschaft schwierig war, geeignete Lokale für ihre Versammlungen und Veranstaltungen zu bekommen, entschloß sich der noch junge Verein, durch Errichtung eines Saalhauses dieser Mangel abzuheßen. Im Verlaufe des nächsten Jahrzehnts wurde die Konsumvereinstätigkeit immer ausgebehnter, auch die Arbeiterbewegung nahm immer größere Dimensionen an, so daß die Wirtschaftslotalitäten mitsamt dem Saal diese Massen nicht mehr aufnehmen konnten. Auch außerhalb änderten sich die Verhältnisse, alle größeren Säle fanden der organisierten Arbeitererschaft

nunmehr offen, so daß man daran gehen konnte, gedrängt durch die rasche Entwicklung, sämtliche Räume durch bedeutende bauliche Veränderungen dem Konsumgeschäft dienstbar zu machen. Um den Mitgliedern gutes und schmackhaftes Brot liefern zu können, wurde eine eigene Bäckerei mit maschinellen Einrichtungen erstellt, in der heute täglich zirka 53 Zentner Mehl verbäcken werden, eine Kaffeebörerei, Flaschenschwenkerei usw. wurden eingerichtet, Pferdeställe und größere Magazinsräumlichkeiten geschaffen; ferner ein großer Laden speziell für Weiß- und Wolllwaren errichtet, auch die Verwaltungsräume wurden zweckentsprechend eingerichtet. Wenn sich heute die Mitgliedschaft verdoppeln würde, wären die Einrichtungen noch ausreichend, allen Anforderungen entsprechen zu können.

Trotz der großen Ausgaben, die damit verbunden waren, konnte an die Mitglieder jährlich eine Dividende von 7 bis 9 pSt. ausgeschüttet werden. Daß von der Verwaltung stets darauf gesehen wurde, den Arbeitern und Angestellten einen auskömmlichen Lohn zu zahlen, ist selbstverständlich. Als auf dem letzten Genossenschaftstag der deutschen Konsumvereine die Tarifgemeinschaft akzeptiert wurde, war der Cannstatter Spar- und Konsumverein einer der ersten, der mit den in Betracht kommenden Gewerkschaften Tarifverträge abgeschlossen hat.

Wenn nun auch gesagt werden könne, daß die Mitgliederzahl bedeutend gewachsen ist, so müsse auch andererseits betont werden, daß es noch sehr viele Arbeiterfamilien, selbst organisierte Arbeiter gibt, die nicht Mitglied des Konsumvereins sind, sondern ihre Waren vielfach bei solchen Leuten kaufen, die bei jeder Gelegenheit ihren ganzen Einfluß aufbieten, die nach besserer Lebenshaltung strebende Arbeiterschaft zu unterdrücken. Viele Arbeiterfrauen treten sogar als Mitglieder in Rabatvereine ein; eine Organisation, die ins Leben gerufen wurde, um die Konsumvereinsbewegung aufzuhalten, abgesehen davon, daß der Rabatt in den meisten Fällen auf alle Waren aufgeschlagen, aber nicht für alle Waren gegeben wird und somit dafür mehr bezahlt werden muß als in anderen privaten Geschäften ohne Rabatmarken, müsse man sich die Leute ansehen, die diese Rabatvereine ins Leben gerufen haben. Alle sind Anhänger jener konservativen Parteien, die im Reichstag und im Landtag die Steuern auf alle Lebensmittel derart erhöht haben, daß sich ein Arbeiterhaushalt in den letzten 5 Jahren allein um ja. 150—200 M. verteuert hat. Solche Frauen unterstützen also tatsächlich die schlimmsten Feinde der Arbeiterschaft.

Ganz andere Vorteile bieten die Konsumvereine dem Arbeiter. Als Konsumenten: Zusammenfassung der Kaufkraft, was gleichbedeutend ist mit Stärkung der Kaufkraft; sie setzen an Stelle des zerstückelten und kostspieligen Kleinhandels die organisierte Warenverteilung, an Stelle von kleinen Zwergläden die Zentrale der Konsumenten, an Stelle der Widerstandlosigkeit gegen die Preisstreiberen von Parteilern und Syndikaten die gewaltige Widerstandskraft für Konsumvereine, die nicht nur weit höhere Ersparnisse liefern, sondern auch als Preisregulator im Interesse der Konsumenten wirken. Als Produzenten und Gewerkschaftler: Die Konsumkraft der Arbeiter schaffe auch Kapitalkraft; schaffe die Möglichkeit der Errichtung von Eigenbetrieben, in denen die Arbeiter trotz kürzerer Arbeitszeit höhere Löhne verdienen als in Privatbetrieben. Außerdem sei durch die Sammlung der Ersparnisse im Konsumverein die Möglichkeit geschaffen, einen Notpfennig für gewerkschaftliche Kämpfe, für Arbeitslosigkeit und ähnliche Wechselfälle der Arbeiterlebens anzulegen, der den Arbeiter wirtschaftlich unabhängiger macht und bei Lohnkämpfen die Familie vor der ärgsten Not schützt.

Bei diesen bedeutenden Vorteilen, die die Konsumvereine bieten, sei es verwunderlich, daß es noch Arbeiter, insbesondere gewerkschaftlich organisierte Arbeiter gebe, welche den Konsumvereinen fernstehen. Um eine Besserung in dieser Richtung herbeizuführen, seien die Vertrauensmänner der vereinigten Gewerkschaften betreten worden, die mit ihren Kollegen in ständiger Fühlung sind, damit sie diese immer wieder auf ihre Pflichten aufmerksam machen können und die Vorteile vor Augen führen, die ihnen durch die Konsumgenossenschaft erwachsen. Ziel der organisierten Arbeiterschaft müsse sein, daß die deutsche Genossenschaft an Umfang gewinne wie die englischen Genossenschaften, und gleich diesen in der Lage sei, im wirtschaftlichen Kampf den Arbeitern als gewaltiger Faktor beizustehen.

Nach dem lebhaften Beifall, der dem Referenten gezollt wurde, sprachen noch verschiedene Teilnehmer der Versammlung, und zwar sämtliche im Sinne des Referenten, nur ein Redner glaubte auf die Schwierigkeit der Konsumvereinsagitation hinweisen zu sollen, erklärte sich aber trotz alledem auch bereit, sich in den Dienst der Sache zu stellen. Gewerkschaftssekretär Haarer erklärte dann an der Hand verschiedener Beispiele, welche großen wirtschaftlichen Einfluß gerade bei Lohnkämpfen die Konsumvereine und Genossenschaftsbetriebe zu Gunsten der Arbeiter heute schon auszuüben vermögen. Dieser Einfluß werde immer bedeutender, je mehr die Zahl der Konsumvereinsmitglieder zunehme. Er forderte die Versammelten auf, daß wenn der Ruf an sie ergehe, mit der Agitation zu beginnen, jeder seinen Mann stelle.

Die allgemein erfolgte Zustimmung bürgt dafür, daß die Konsumvereinsbewegung Cannstatts und Umgebung neue Freunde und Förderer gefunden hat.

Aus der Invalidenversicherung.

Zu den für die Arbeiter ungünstigsten Vorschriften des Invaliden-Versicherungsgesetzes gehören diejenigen über die Barlohnzeit zur Altersrente. Entleidet man dieselben ihrer

geschraubten Sprache, so besagen sie einfach, daß jeder Altersrentenbewerber gegenwärtig soviel Beitragsmarken nachweisen muß, daß auf jedes der Jahre seit Inkrafttreten des Invaliditäts- und Altersversicherungsgegesetzes (evtl. seit dem Inkrafttreten der Versicherung für seinen Berufszweig) 40 Beitragswochen entfallen. Wer also in der Zeit vom 1. Januar 1840 bis 31. Dezember 1840 geboren ist, und im Jahre 1910 das 70. Lebensjahr vollendet, hat 760 bis 800 Beitragsmarken nachzuweisen. Gehört er zu den Hausgewerbetreibenden der Tabakindustrie, für welche die Versicherungspflicht am 4. Januar 1892 eintrat, so hat er 720 bis 760 Beitragswochen nachzuweisen usw. Dieser Nachweis wird für die Versicherten immer unerschwinglicher, je länger das Gesetz besteht, da vielfach in dem Versicherungsverhältnis durch Arbeitsunterbrechungen usw. Lücken entstehen, die nicht wieder ausgeglichen werden können. So kommt es, daß die Zahl der Personen, die das 70. Lebensjahr überschreiten, aber nicht in den Genuß der Altersrente treten können, immer zahlreicher wird.

Unter Benutzung der neuesten Rechnungsergebnisse der Versicherungskassen stellen sich die Altersrenten wie folgt:

In den Jahren wurden Altersrenten bewilligt	1897	1900	1908	1906	1908
22 800	19 852	12 430	10 672	10 986	
Liefen Altersrenten	208 955	195 133	168 550	134 100	108 637

Der Entwurf der Reichsversicherungsgegesetzgebung sieht davon ab, die Altersgrenze für den Bezug der Altersrente herabzusetzen, weil das angeblich eine viel zu hohe Belastung der Versicherung mit sich bringt. Wir stehen hier auf einem anderen Standpunkt und meinen, daß der Eintritt der Rente nach Vollendung des 65. Lebensjahres sehr wohl ermöglicht werden könnte. Wenn es aber schon bei den bestehenden Einrichtungen bleiben sollte, so muß unter allen Umständen dafür gesorgt werden, daß die erwerbstätigen Personen, die das 70. Lebensjahr überschreiten, auch tatsächlich in den Genuß der Rente kommen. Sonst stehen in kurzer Zeit die Altersrenten nur noch auf dem Papier.

### Aus unserem Beruf.

#### Automobilfahrer.

**Bundesratsverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.** Die Arbeiten des Bundesrats an der Verordnung, die die nähere Ausgestaltung der allgemeinen Vorschriften des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 bezweckt, sind, wie die „Sinf.“ erzählt, so weit vorgeritten, daß der Erlaß noch in diesem Monat erwartet werden kann.

Wenn früher angenommen wurde, daß die Fahrgeschwindigkeit, soweit sie sich auf geschlossene Ortschaften bezieht, 15 Kilometer nicht überschreiten darf, so dürfte dies nicht zureichen. Es kann erwartet werden, daß eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf 20 bis 25 Kilometer zugelassen werden wird. Praktisch von Bedeutung dürfte auch die Bestimmung sein, daß Anträge auf Erneuerung der bisherigen Führerscheine, die bis zum 1. April 1911 ihre Gültigkeit haben, bis zum 1. Oktober 1910 bei der zuständigen Polizeibehörde gestellt sein müssen. Im übrigen befaßt sich die Bundesratsvorschriften mit der genaueren Festsetzung der Bedingungen, unter denen das Kraftfahrzeug zum Verkehr auf öffentlichen Wegen zugelassen werden kann, ebenso mit den Voraussetzungen, die die Fahrer derartiger Fahrzeuge zu erfüllen haben, um die Genehmigung zum Fahren zu erhalten. Diese Genehmigung, die von der höheren Verwaltungsbehörde erteilt wird, soll von einer Prüfung durch amtliche Sachverständige abhängig gemacht werden. Ferner soll die Entwicklung von Geräusch, schlechten Gerüchen usw. nach Möglichkeit unterbunden werden, zu welchem Zwecke dem Fahrer die Verpflichtung auferlegt wird, das Reifens der Auspuffklappen zu unterlassen und darauf hinzuwirken, daß diese Nebelstände nach Möglichkeit vermieden werden.

Die neue Prüfungsordnung für Automobilsfahrer. Mit der Einführung einer neuen Prüfungsordnung für die Fahrer von Kraftfahrzeugen soll im Königreich Preußen nicht bis zur Verabschiedung des dem Reichstage vorliegenden Entwurfes gewartet werden. Es ist vielmehr bereits in den Ministerien der öffentlichen Arbeiten und des Inneren eine zunächst provisorische Prüfungsordnung ausgearbeitet worden, die sofort in Kraft treten soll. Die Versäufung ist den Polizeibehörden jetzt mitgeteilt worden. Nach der neuen Ordnung besteht die Prüfung aus einer mündlichen und einer praktischen. Die mündliche Prüfung erstreckt sich auf Kenntnis und sachmännliche Benennung sämtlicher Wagentelle, das Verhalten in besonderen Fällen (Feuersgefahr usw.), die Kenntnis der maßgebenden polizeilichen und gesetzlichen Vorschriften. Die praktische Prüfung umfaßt die Kontrolle der Brems- und Lenkvorrichtungen, Ingangsetzen des Motors nach vorheriger Prüfung der Bündvorrichtungen, und einfache Fahrübungen auf kurzen Strecken, Manöverieren (Wenden, Ueberholen anderer Fahrzeuge, Wechsel der Geschwindigkeit usw.), und eine freie Fahrt, auch durch belebte Verkehrsstraßen, von mindestens einstuündiger Dauer. Zu den mündlichen Prüfungen können mehrere Prüflinge zugelassen werden, zu den praktischen ist jeder Fahrer einzeln zu prüfen. Bei den Fahrprüfungen für Kraftwagen muß der prüfende Sachverständige an der Freifahrt teilnehmen. Großer Wert soll auch darauf gelegt werden, daß den Fahrern eingeschärft wird, Geräusche und Geräuschbelästigungen möglichst zu vermeiden.

Der Kursstand der Automobilnummer. Dem großen Publikum dürfte nur der ideale und praktische Wert bekannt sein, den die Automobilnummer für die

Ordnung und Sicherheit im Verkehrsleben besitzt. Neben diesem immateriellen Wert besitzt zur Zeit in einem Teil der deutschen Großstädte die von der Polizei verausgabte Nummer für Kraftfahrzeuge, die dem öffentlichen Verkehr dienen, einen nicht unbedeutenden Geldwert. Die Automobilroschlethenummer ist zu einem Handelsobjekt geworden, bei dem die gleichen Momente auf die Bewertung Einfluß haben wie bei dem Aktienhandel an der Börse. Der Geldwert der Automobilnummer ist durch die Sperrung der Ausgabe von Nummern für Automobilroschlethen entstanden, die zum Schutze des selbständigen kleinen Roschlethenbesizers erfolgt ist. Die Besitzer der Roschlethen sollen vor einer plötzlichen starken Entwertung ihrer Kapitalanlage bewahrt werden, da unsere raschlebige Zeit die schnellste Automobilroschlethen dem Roschlethenbesizer vorzieht. Durch die Konzeptionierung einer beschränkten Zahl von Automobilroschlethen bleibt inoffen ihre Konkurrenz erträglich, und den Roschlethen mit Roschlethenbetrieb ist ein weiteres finanzielles Versehen bis zu ihrem allmählichen Verschwinden aus dem Verkehrsleben infolge der polizeilichen Maßnahme der beschränkten Ausgabe von Automobilroschlethennummern ermöglicht. Derjenige, der eine Automobilroschlethen als Kapitalanlage und Erwerbsszweck in den öffentlichen Verkehr einführen will, kann dies nur tun, wenn er eine bereits konzeptionierte, alte Roschlethenautomobilnummer erwirbt. Für die Bewertung der Automobilnummer ist wie bei jedem Handelsartikel, das Verhältnis von Angebot und Nachfrage bestimmend und für die Automobilroschlethennummer werden zurzeit in Berlin bis 1500 Mk. bezahlt. Der Automobilnummererschein ist gewissermaßen zu einer Aktie geworden. Der Wert der Automobilnummererschein ist größer als der Verkehrswert zu bleiben, zurzeit größer als der einer Aktie der Hamburg-Amerika-Linie. Naturgemäß hat dieser hohe Geldwert der Automobilroschlethennummer auf das Automobilroschlethenwesen einen verändernden Einfluß ausgeübt. Das Automobilroschlethen ist kein so rentables Geschäft als es anfangs schien. Die Unterhaltungskosten für Automobilroschlethen sind ungemein hoch, und erst in letzter Zeit sind die Großbetriebe, die durch Großeinlauf der Materialien und eigene Reparaturwerkstätten sowie reichliche Erfahrungen im Betrieb, günstiger arbeiten als der kleine Besitzer, in der Lage gewesen, eine befriedigende Dividende zu verteilen. Der kleine Besitzer hat nur sein Auskommen, wenn er auf seiner Automobilroschlethen sichere und geübte Fahrer beschäftigt oder selbst mitfährt. Ein großer Teil Besitzer, welche sich anfangs neue, alte Wagen gekauft und dadurch fortwährenden löstspieligen Reparaturen ausgesetzt sind, weigen dazu, bei dem hohen Preise, der für die Automobilroschlethennummer gezahlt wird, diese an die nachfragenden großen Gesellschaften der Automobilbranche zu verkaufen.

Die alten Wagen werden aufgefressen und nach kleineren Städten abgehoben, wo sie infolge der schlechteren Pflasterverhältnisse bedeutend öfter verfallen als in der Großstadt. In dieser verschwinden ständig die alten Wagen von der Straße, um durch neue Automobilroschlethen der großen Gesellschaften ersetzt zu werden. In dem öffentlichen Verkehrsleben mit Automobilroschlethen macht sich in den Großstädten eine Tendenz zur Entwicklung zum Großbetriebe und zur Konzeptionierung infolge der augenblicklichen Verhältnisse bemerkbar, zumal durch den Preis der Automobilnummer die Anschaffungskosten für eine Automobilroschlethen stark gesteigert worden sind.

Diese Vorgänge bedeuten für die Berufsfahrer die Notwendigkeit noch festeren Zusammenstehens in ihrer Organisation, gegenüber dem sich immer mehr koalierenden Kapital ihrer Branche.

Die Zahl der Automobile in den europäischen Hauptstädten wird auf Grund einer amtlichen Statistik für Berlin, London, Paris und Wien angegeben: Berlin zählt erstl. Charlottenburg, Schöneberg, Nixdorf und des Kreises Niederbarnim 3736 Automobile, davon 2800 Privatautomobile und 936 Automobilroschlethen. In London wurden 43 000 Automobile gezählt, davon 23 559 Wagen in Privatbesitz, 4789 öffentliche Fuhrwerke, 4074 Lastwagen und 10 588 Motorräder. In Paris dagegen beträgt die Gesamtzahl nur 10 724, davon 7124 Privatautomobile und 3600 öffentliche Fahrzeuge. Die Wiener Zahlen sind erheblich geringer und belaufen sich zusammen auf 2829. London steht also bei weitem an der Spitze.

Berlin. Auch die Firma „Kandelhardt A.-G.“ mußte sich indirekt dem Drucke unserer Organisation beugen und ihren Fahrern die 20 pCt. von der Gesamtentnahme vom 1. Januar ab gewähren. Nachdem die beiden größten Kraftroschlethenbetriebe am Orte, A. B. G. und „Bedag“ nach Vorfälligwerden der Vertrauensleute bald zu der besseren Einsicht gelangten und ihren Fahrern die gewünschte Lohnzulage gewährten, wurde es auch unter den Fahrern im Betriebe „Kandelhardt A.-G.“ mobil, und wenn es nach dem Willen eines großen Teils der dort beschäftigten Kollegen gegangen wäre, hätte die Bewegung in diesem Betriebe damals, trotz aller Schikanen seitens der Betriebsleitung, bald ernstere Formen angenommen. — Dies schien der Direktion nicht entgegen zu sein. Eines schönen Tages wurden einige ihrer ältesten und treuesten Fahrer gefragt, ob sie lieber gleich eine Lohnzulage oder eine in Aussicht stehende Weihnachtsgattifikation wünschten. Aller Kollegialität bar, beugten sich diese Fahrer ihrem Egoismus und entschieden sich — zum Erstaunen aller übrigen Fahrer — für die Weihnachtsgattifikation. Mit dem Moment wuchs die Unzufriedenheit der somit benachteiligten Fahrer; die Organisation wurde zum Eingreifen angerufen und die Vorbereitungen hierzu getroffen. Flugs ließ die Direktion im Betriebe ein Plakat aushängen, worauf bekannt gegeben wurde, daß die Firma vom 1. Januar 1910 ab 20 pCt. von der gesamten Tagesein-

nahme zahlt. Nun beehrte die Organisationsleitung die Fahrer dahin, daß dieser Zeitpunkt abgewartet werde, um zu sehen, ob die Direktion mit ihrem Versprechen Wort hält. Dies ist geschehen; die Organisation hat auch in diesem Betriebe die Fahrer zu einer Verbesserung verholfen, trotzdem sie von der Betriebsleitung nicht anerkannt wird und einige Nachkollegen Mitglied des gelben Arbeiterbundes sind. Aus dieser Bewegung können die Kollegen am besten ersehen, wie unsere Organisation von den Unternehmern respektiert werden muß, sobald es die Masse will.

Berlin. Eine neue Unternehmer-Vereinigung unseres Berufes hat sich der Tagespresse zufolge kürzlich gegründet. Es sind dies die Großgaragen ala Ebb u. Co., Autozentrale usw., deren Zweck sein soll, unlauiere Elemente im Berufe auszuscheiden, den Automobilbesitzern Garantien für gewissenhafte Bedienung zu bieten und sie vor Ueberverteilung zu schützen. Diese Andeutungen sind vorläufig noch etwas unklar, trotzdem ist daraus zu erblicken, daß damit eine intensivere Ausnutzung des Personals ins Auge gefaßt ist. Der Vereinigung sind sämtliche Großgaragen beigetreten.

Berlin. Einige uns noch fernstehende, vom Dunkel befallene Eigenbändler, möchten der Welt gern weiß machen, daß es eines Chauffeurs unwürdig sei, Mitglied des deutschen Transportarbeiter-Verbandes zu sein. Wie die Kollegen im allgemeinen darüber denken, ergibt sich aus dem ersten Tätigkeitsbericht der Branchenleitung der Geschäftswagen- und Privat-Chauffeurs, welcher in einer Mitgliederversammlung dieser Branche am 5. Januar d. J. gegeben wurde.

In der Zeit vom 1. Juli, wo die Branche gegründet wurde, bis zum 31. Dezember 1909, fanden statt: 6 Versammlungen, 8 Sitzungen der Branchenleitung, eine Vertrauensmänner-Versammlung. In 16 Betriebsbesprechungen nahmen Mitglieder der Branchenleitung zur Beratung teil. In einem größeren Betriebe wurde der bestehende Tarif-Vertrag verbessert und erneuert. Die Eingaben an die Verkehrsleitungen zwecks Verbesserungen für die Chauffeurs, wurden von der Leitung erfolgreich erledigt. Zwei Betriebe mußten wegen ihres Verhaltens gegenüber ihren Chauffeurs im Fachblatt öffentlich kritisiert werden, was ebenfalls von gutem Erfolge gekrönt war.

Die Sitzungen und Versammlungen dienten im ersten Sinne der Agitation, der Aufklärung in Berufs- und anderen Fragen und dem kollegialen Zusammenhalten. Neu aufgenommen wurden im letzten Halbjahr 93 Kollegen, 22 herrschaftliche und 71 Geschäftswagenchauffeurs. Somit zählte die Branche am 1. Januar 1910 ca. 500 Mitglieder.

Mit dem Ausbau des Arbeitsnachweises hat sich, auf Antrag der Branche, die Ortsverwaltung und Verbandsleitung beschäftigt und ist hierin eine Veränderung in Aussicht genommen. Bisher mangelte es an passenden Kräften, auch mußten sich die Kollegen selbst mehr an der Arbeitsvermittlung beteiligen, indem sie dem Arbeitsnachweis jede freiwerdende Stelle sofort melden. Den Bericht über Rechtschutz und Unterstützungen usw. finden die Kollegen in dem demnächstigen Jahresbericht der Ortsverwaltung. Außerdem mußte das Vertrauensmänner-system, die Berichtserstattung an die Branchenleitung usw. von Seiten der Kollegen noch besser gepflegt werden.

Der Bericht wurde von den Anwesenden mit Befriedigung aufgenommen. In der hierauf folgenden Diskussion spielten die Arbeitsvermittlungsfrage und die Agitation, besonders unter den herrschaftlichen Chauffeurs, eine hervorragende Rolle. Verschiedene diesbezügliche Anträge wurden der Branchenleitung zur Veranschaulichung überwiesen. Bei der Neuwahl der Branchenleitung wurde dieselbe aus den Kollegen F. Mettig, A. Fisch, S. Scheurel, S. Efferz und M. Schmidt zusammengesetzt. Nach einer regen Aussprache über Berufs- und agitatorische Fragen wurde die gut besuchte Versammlung geschlossen.

München. Vorsicht bei Kreuzungspunkten. Am 22. April 1908 fuhr der Chauffeur S. mit dem Auto einer großen Münchener Firma durch eine stark belebte Gegend genannter Stadt. Bei einer Straßenkreuzung wurde der Verkehr besonders bedingend, und S. bog, als ein Kindermädchen trotz mehrfachen Luters vor dem Kraftwagen auftauchte, von der bisher innegehaltenen rechten Straßenseite nach links hinüber und behielt nun auch diese Richtung bei. Hierbei kam er zwischen einen Straßenbahnwagen und einen Kohlenwagen, zugleich tauchte neben dem entgegenkommenden Straßenbahnwagen der auf dem Rade fahrende Gastwirt G. auf. Als dieser nun versuchte, zwischen Auto und Kohlenwagen hindurchzukommen, wurde er vom Kotflügel des Autos gefaßt, gegen den Kohlenwagen geschleudert und dabei tödlich verletzt. In der sich an den Unfall schließenden Strafverhandlung gegen Chauffeur S. wurde dieser zu einem monatiger Freiheitsstrafe verurteilt, weil er erstens ohne zwingende Umstände, statt weiter rechts zu halten, nach links fuhr, und weil er nach eigener Erklärung mit 10 Kilometer Geschwindigkeit gefahren sei anstatt mit 5 Kilometer, wie es an belebten Kreuzungspunkten in München polizeilich vorgeschrieben sei.

Das Linksfahren, besonders an verkehrreichen Stellen, ist Fahrflüchtigkeit, aber zu verlangen, mit fünf Kilometer Geschwindigkeit zu fahren, ist bureaukratischer Unsinn.

#### Bierfahrer.

Konzentration im Brauereigewerbe Badens. Ein Schulbeispiel für die kapitalistische Konzentration bildet die Entwicklung des Brauereigewerbes. Hier hat in den letzten Jahrzehnten eine intensive Auffassung der Klein- und Mittelbetriebe durch die Großbetriebe,

insbesonders Kapitalkräftige Aktiengesellschaften, stattgefunden. Im Großherzogtum Baden gestaltete sich diese Entwicklung den Mitteilungen des statistischen Landesamtes zufolge folgendermaßen:

Brauereibetriebe:

Jahr	Zahl	Malzverbrauch	Bierzeugung
1880	1677	—	1 555 450 hl
1890	1532	—	1 678 802 "
1900	669	689 385 dz	2 973 074 "
1905	548	668 354 "	3 129 224 "
1907	512	687 962 "	3 285 367 "
1908	487	660 066 "	3 226 168 "

Bei einer Vermehrung der Bierproduktion von 1 555 450 hl im Jahre 1880 auf 3 226 169 hl im Jahre 1908, also auf das doppelte Quantum, hat eine gleichzeitige Verminderung der Zahl der Brauereien von 1677 auf 487, d. i. noch nicht ein Drittel, stattgefunden. Der durchschnittliche Ertrag einer Brauereibetriebe ist demnach in dem genannten Zeitraum von 987 auf 6624 hl, oder auf das Siebenfache gestiegen.

Noch deutlicher tritt die Konzentration zutage, wenn wir erfahren, daß von dem Gesamtverbrauch an steuerbarem Malz die 111 größten Brauereien im Jahre 1908: 583 807 dz, d. i. fast 90 pCt. konsumieren. Die übrigen 376 kleinen und kleinsten Brauereien teilten sich in das letzte Zehntel Braumalz.

**Fahrstuhlführer.**

Der Senat der Hansestadt Hamburg hat der Bürgererschaft ein neues Fahrstuhlordnungsgesetz zur Beschlußfassung vorgelegt. Im hamburgischen Staat bestehen etwa 980 Fahrstühle nach Paternosterart, wovon allein 610 der Gewerbeaufsicht nicht unterliegen. Im Durchschnitt der letzten drei Jahre sind 19 Fahrstuhlfälle vorgekommen, allein im letzten Jahre 30. Ein gewisser Prozentsatz davon wird auf mangelhafte Konstruktion zurückgeführt. Von den in den Jahren 1902 bis 1908 in Hamburg vorgekommenen 89 Unfällen sind 11,3 tödlich verlaufen. Noch in den letzten Jahren sind einzelne Fahrstuhlanlagen errichtet, die nicht nach dem gegenwärtigen Stand der Unfallverhütungstechnik konstruiert sind und in den Sicherheitsvorrichtungen Mängel zeigen, die — wie es in der Senatsvorlage heißt — im allgemeinen bei Anlagen auswärtiger Firmen nicht beobachtet werden. Jede Einrichtung und jeder Umbau eines Aufzuges wird anmeldepflichtig. Die Behörde ernennt für die Untersuchung der Aufzüge Sachverständige auf je drei Jahre. Die Auswahl unter den ernennten Sachverständigen steht dem Inhaber des Aufzuges frei. Personenaufzüge im Betriebe sind in jedem Jahre wenigstens einmal, Lastaufzüge in längstens zweijährigen Zwischenräumen durch einen Sachverständigen zu untersuchen. Die Sachverständigen sind berechtigt, Gebühren zu erheben, und zwar für die erste technische Untersuchung 15 bis 30 Mk. je nach der Art des Aufzuges, und 10 bis 20 Mk. für die wiederkehrenden Untersuchungen.

**Fensterputzer.**

Düsseldorf. Am Sonntag, den 9. d. M. gaben sich die Reinigungsunternehmer von Rheinland und Westfalen in Krefeld im „Europäischen Hof“ ein Stelldichein. Vertreten waren u. a. die Herren Glöckner, Wanne, Glöckner-Gelfentrich, Waas-Dorimund, Hermans, Bochum, Bessmann-Essen (Ruhr), Chr. Dierkes, Geschäftsführer, Oberhausen.

Als Referent hatten sich die Herren ihren Oberbongon Kelterborn verschrieben. Die Hauptthemen der kleinen Versammlung ergaben die Arbeitsnachweisfrage und wurde der fürchterliche Beschluß gefaßt, nur noch Arbeitskräfte durch den Unternehmer nachweis zu beziehen. Als Sitz des neuen Mahregelungsbüros wurde Düsseldorf bestimmt. Eine schwarze Liste mitleidiger Elemente kam ebenfalls ans Tageslicht und wurden circa 15 Mann in Acht und Bann getan. Um aus der im kommenden Frühjahr ausbrechenden allgemeinen Lohnbewegung der Ruhr in Rheinland und Westfalen als Sieger hervorzugehen, hatten die „Großen“ geruht, auch die „Kleinen“ einzuladen, um diese für ihre Pläne breit zu schlagen. Wer mag den Herren den Wären von der allgemeinen Bewegung aufgebunden haben?

Man mag über diesen Unternehmerverband denken, wie man will, das eine muß man den Herren lassen, sie arbeiten rüstig am Ausbau ihrer Organisation. Ausdrücklich wurde in der Versammlung hervorgehoben, daß man es in bezug auf den Arbeitsnachweis den Grubenmagnaten nachahmen solle.

Fensterputzer in Rheinland und Westfalen, die Augen auf, die Reihen geschlossen, damit die Bäume der Unternehmer nicht in den Himmel wachsen. Stärkt die Organisation, und das möglichst sofort.

**Handelsarbeiter.**

Wie die Firma Wolf Wertheim mit ihren Arbeitern Vereinbarungen trifft! Vor der Kammer 7 des Berliner Gewerbegerichts lagte gegen die Firma Wolf Wertheim der Hausdiener Schenack. Der Kläger ist am 27. Dezember fristlos entlassen worden. Der Lohn wurde ihm bis einschließlich 3. Januar gezahlt. Kläger forderte aber noch für weitere acht Tage 21 Mk. Lohn. Der Vertreter der Firma wendete ein, daß eine achtstägige Kündigungsfrist mit dem Kläger vereinbart worden ist. Hierüber wurde nun eine umfangreiche Beweisaufnahme vorgenommen. Der als Zeuge vernommene Inspektor Chyrowski, der die Einstellung und Entlassung der Arbeiter im Geschäft der Beklagten betraf, bekundete, am 1. Dezember habe er beim üblichen Morgenappell, an dem etwa 300 Leute teilgenommen haben, erklärt: es haben alle diejenigen, die

am 15. Oktober beziehungsweise 1. November eingetreten sind, von nun ab eine siebenstägige Kündigungsfrist; bei denen, die nach dem 1. November eingetreten sind, bleibt die eintägige Kündigungsfrist bestehen und bei denjenigen, die bereits eine besondere, hiervon abweichende Kündigungsfrist haben, bleiben diese Vereinbarungen in Geltung. Die Leute hätten diese Bekanntmachung in Ruhe angehört, und auf seine Frage, ob sie jemand nicht verstanden hat, habe sich niemand gemeldet. Der Kläger bleibt dabei, daß er nicht gehört hat, daß für ihn eine siebenstägige Kündigungsfrist gilt. Die weiteren Zeugen machten Bekundungen über den Raum, in dem sich der Vorgang abspielte und über die Entfernung, in der sich der Kläger vom Inspektor befand. Ein Zeuge, ein Kolonnenführer, bekundete, daß er von mehreren Leuten nochmals gefragt worden sei, weil diese den Inspektor nicht verstanden hätten.

Das Gericht unter Vorsitz des Magistratsassessors Dr. Lehmann empfahl dem Vertreter der Beklagten, nachdem es von der Beratung zurückkam, sich mit dem Kläger zu einigen, da es das Vorliegen einer ordnungsgemäßen Vereinbarung nicht annehmen konnte. Denn wenn verschiedene Kategorien von verschiedenen Arbeitern zusammengerufen und ihnen so verschiedene Bedingungen gesagt werden, so muß damit gerechnet werden, daß dies von vielen Arbeitern nicht verstanden wird. Der Inspektor hatte juristisch gänzlich ungebildete und ungewandte Leute vor sich. Das Wesen einer Vereinbarung bestehe aber darin, daß sich der Erklärende und der Erklärungsempfänger unzweifelhaft klar über solche Erklärungen und mit ihnen einverstanden sind. Das Gericht konnte hier nicht annehmen, daß eine gültige Kündigungsvereinbarung zustande gekommen ist.

Dieser Ausgang des Prozesses mußte wohl der Inspektor nicht erwartet haben, denn der offensichtlich nur nach seinen Weisungen handelnde Vertreter der Beklagten lehnte eine Einigung ab und lehnte nunmehr einen Arbeitnehmerbeisitzer, unseren Kollegen M. I. b. o. t., wegen Besorgnis der Befangenheit ab! Dieser hatte beiläufig den Inspektor befragt, ob er nicht früher in Düsseldorf gewesen sei, was von diesem bejaht wurde. Der Inspektor will darauf bemerkt haben, daß der Beisitzer eine, vermutlich auf die dortige Tätigkeit Bezug habende Notiz machte, die er an den Nachbar weitergab. Die Wahrnehmung des Herrn Inspektors erwies sich sofort als unzutreffend, so daß sich der Vertreter der beklagten Firma genötigt sah, den Ablehnungsantrag zurückzuziehen. Einen Antrag auf weitere Beweisaufnahme lehnte das Gericht als überflüssig ab. Der Kläger hatte seine Forderung, weil sie noch nicht in voller Höhe fällig war, auf 15 Mk. ermäßigt. Die Beklagte wurde dem Antrage entsprechend verurteilt.

Wir vermögen nicht anzunehmen, daß der Firmenträger mit dieser eigenartigen Änderung von Vertragsbestimmungen, wie sie der Inspektor für gut hielt, einverstanden ist. Vertragsvereinbarungen können nicht, wie hier versucht wurde, kommandiert werden, sondern müssen eben verabredet werden. Dazu ist aber in erster Linie erforderlich, daß die Offerte der Vertragsänderung den einzelnen im Betracht kommenden Arbeitern bekannt gemacht wird. Wird für diesen Zweck nicht der Zweifel ausschließende schriftliche Weg gewählt, so muß die Veränderung des Vertragsinhalts doch mit den einzelnen vereinbart werden.

Das ist bei einem Morgenappell unmöglich. Ueberdies müssen Abweichungen von der gesetzlich vorgezeichneten Kündigungsfrist in der Arbeitsordnung Aufnahme finden. (§ 134b Ziffer 3 G.-D.) Solche Abänderungen erhalten nach § 134a, letzter Absatz, und § 134e G.-D. erst frühestens zwei Wochen nach ihrem Erlaß Geltung und müssen vor ihrem Ausgange den Arbeitern bekannt gemacht werden und der unteren Verwaltungsbehörde eingereicht sein. Der Firmenträger möge aus diesem Rechtsfret Veranlassung zur Revision darüber nehmen, ob den gesetzlichen Vorschriften über den Arbeitsvertrag Genüge geschehen ist. Ihre Nichtachtung mußte den Ruf der Firma schädigen.

Berlin. Glas-, Kurzwaren- und Exportbranche. Im Betriebe Regener, Emaillewaren engros, wurde kürzlich seitens des Unternehmers billige „Wohltätigkeit“ gemint. Anlässlich des Jahreschlusses wurde den Bäckern der ihnen im Laufe des Jahres — allerdings mit ihrer Einwilligung — vorerhaltene Teil ihres sauer verdienten Lohnes ausbezahlt. Derartige Wohlthat kostet dem Unternehmer keinen Pfennig, im Gegenteil! Sie bringt ihm noch ganz erhebliche Summen ein, wie wir noch nachweisen werden und ist außerordentlich geeignet, jedwede feindselige Regung zu unterdrücken. Die Geschäftsleitung glaubte nun, zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen zu können, indem sie das „Unangenehme“ mit dem „Nützlichen“ verband und bei diesem Anlaß den Bäckern eine reichgewürzte Unternehmer-Moralpauke hielt. Sie warnte dieselben vor angeblich im Betrieb vorhandene „Heßer“. Dem Geschäftsführer war die ehrenvolle Aufgabe geworden, den Bäckern den Unternehmerstandpunkt, in welchem Zuckerbrot und Peitsche vorherrschend sind, in verständlicher Weise zu unterbreiten. Er sagte, indem er auf den feinerzeit bei ihm stattgefundenen Streik anspielte, etwa folgendes: „Es seien auch jetzt wieder solche Aufwieglar an der Arbeit. Erst vor kurzem habe er einen derselben entlassen (den Vertrauensmann), und schon scheint es, als ob ein neuer tätig sei. Er warnte die Arbeiter, sich mit denselben einzulassen, da sie doch alle Familienväter seien und von den „roten Heßern“ nichts zu erwarten wäre. Sie sollten doch den „Herl“ einfach hinauswerfen.“ Anschließend erklärte der Chef, daß jeder, der ein Anliegen in „anständiger Form“ vorbringe, ein geneigtes Ohr finden werde. Andernfalls jedoch gehe es „Aug um Aug“, „Zahn um Zahn“.

So, wenn das nicht zieht, zieht wirklich nichts mehr. Der „Herr-im-Hause-Don“ wird seine Wirkung zweifellos nicht verfehlen!

Nach wie nach, Herr Chef! Der Mann muß „seine“ Arbeiter wohl anscheinend noch niedriger einschätzen, als wie es polizeilich erlaubt ist! Wir möchten den in Frage kommenden doch nicht raten, ihre Anliegen in bezug auf Erhöhung der Löhne, die 19, 20 und 22 Mk. betragen, oder die horrenden Strafgebühren abzuschaffen usw. vorzutragen; wir befürchten, daß sie die „anständige“ Form verfehlen und erbarmungslos, wie eine ausgequetschte Zitrone, aufs Pflaster geworfen werden, und dadurch ihr sauer verdientes Geld dem „wohlwollenden Unternehmer“ überlassen müssen, weil sie sich ja beim Engagement unterschrieben damit einverstanden erklärt haben! Leisten sie die Unterschrift nicht, nun, dann können sie nicht die Freuden des Regenerischen Eldorados genießen. Es gibt ja genug andere, die es sehr gern tun, allerdings ahnungslos, in Unkenntnis der Dinge, die ihrer haren! Bei dem geringsten Versehen setzt es Selbststrafen. Läßt z. B. jemand das Licht länger brennen, als es nötig ist, dem werden 20 bis 50 Pf. abgezogen; wer eine Riste falsch signiert, bezahlt 50 Pf.; Zuspätkommen kostet 10—20 Pf. usw., so daß dem Kollegen von seinem Lohn oftmals 18 bis 20 Mk. verbleiben. Wenn dann noch in Betracht gezogen wird, daß die Kollegen gezwungen sind, im tiefen Keller, ohne jegliche Ventilation, bei Gas- oder elektrischem Licht, ohne Trinkt-Wasser, ohne Gelegenheit, einen Bissen zu sich zu nehmen, zu arbeiten, dann ist es geradezu lächerlich, davon zu reden, daß „Heßer“ daran sind, die die Arbeiter aufwieglern. Nein, verehrte Firma, Sie selbst mit Ihren vorfindlichen, den Anforderungen der Gesetzgebung und den einfachsten Geboten sozialer Gerechtigkeit geradezu hochsprühenden Einrichtungen. Sie sind es, die dem Ausbreiten des Organisationsgedankens die Wege bahnen. Glauben Sie, daß es notwendig ist, zu heßen, wenn die Arbeiter sehen, daß zur Erhaltung ihrer Gesundheit nichts, rein gar nichts getan wird? Wird doch behauptet, vor kurzem seien mehrere Herren bei Ihnen gewesen, um die Frage der Ventilation an Ort und Stelle zu studieren. Die Arbeiter freuten sich schon darauf, bis ihnen die neue Ventilation kurz darauf vorgeführt wurde, indem man ihnen bedeutete, die einzige Tür, die zu den Kataomben führt, aufzulassen! Ebenso verheißend wirkt es, wenn Bader bis kurz vor Weihnachten beschäftigt werden, bevor das Jahr abgelaufen ist, wo sie 3 h r e „Wohltaten“ genießen wollen, aber entlassen werden! Ihre Geschäftspraktiken, verehrte Firma, sind es, die aufwieglend und verheißend wirken, nicht wir! Allerdings werden wir uns der Arbeiter annehmen und soviel in unserer Macht steht, um, um geordnete Zustände auch in Ihrem Betriebe einzuleiten zu lassen. Uebrigens haben wir uns schon gewundert, daß nicht schon längst die Behörden diesem Betrieb mehr Aufmerksamkeit zugewandt haben, wie es anscheinend der Fall ist. Zeit wäre es, daß hier einmal mit eisernem Wesen aufgeräumt würde.

Berlin. Theorie und Praxis sind auch bei Musterchristen zwei grundverschiedene Dinge, hauptsächlich jedoch, wenn es Geldkosten verursacht. Christliche Miltätätigkeit wird oftmals von Unternehmern geheuchelt; ist diese jedoch mit Geldkosten verknüpft und noch dazu für Lohnzulagen organisierter Arbeiter, dann lehrt der vordem so gottesfromme Arbeitgeber sich nicht an die Lehren des Nazareners; kalt und gefühllos, den Blick unverwandt auf das goldene Kalb gerichtet, zeigt er seine wahre Kapitalistenatur, die allen Unternehmern eigen ist, mögen sie nun Christen, Juden oder Mohammedaner sein, mit kaltem Herzen bricht er sein Wort, welches er den Arbeitern gegeben, allerdings der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebel Unternehmerdank!

Der „Vorwärts“ bringt in seiner Nr. 7 vom Sonntag eine kurze Notiz, die wie folgt lautet:

„Die Eisenwarenfirma J. E. Degner, Gertraudenstraße und Friedrichstraße-Gde, hat einen ihrer in der Kurzwaren-Engros-Abteilung beschäftigten Arbeiter am Vorabend des Weihnachtsfestes aufs Pflaster geworfen, während der zweite am 31. Dezember nachfolgte. Ein Dritter zog es vor, dem Betrieb selbst den Rücken zu kehren. Die Entlassungen erfolgten angeblich wegen Mangel an Arbeit. Die Sache hat jedoch ihre Vorgeschichte. Im Oktober des vergangenen Jahres wagten es die Arbeiter dieser Abteilung, durch den Deutschen Transportarbeiterverband die Firma zu ersuchen, die Löhne der Bader usw., die wirklich nicht zu hohe waren (22—25 Mk. für Familienväter!) aufzubessern. Obwohl man anfänglich auf den Brief der Organisation nicht reagierte, machte man zuletzt doch gute Miene zum bösen Spiel und bewilligte den fünf in Frage kommenden 1 Mk., außerdem versprach man, eine weitere Zulage von 1 Mk. zu Neujahr zu geben. Ferner versprach der Expedient Bagels auf die ausdrückliche Frage des Vertrauensmannes, daß während der sogenannten stillen Zeit nach Weihnachten niemand entlassen werden würde, wobei er einen 10 Jahre dort tätigen Kollegen — der nebenbei bemerkt, den fürstlichen Lohn von 25 Mk. bezog — zum Zeugen anrief, indem er zu diesem sagte: „Nicht wahr, so was ist bei uns doch noch nicht vorgekommen?“ Das stimmt. Allerdings haben auch früher die Arbeiter nicht gemauert, sondern ruhig zu diesen Sammelwöhnen gearbeitet.“

Wir hätten nicht geglaubt, daß ein Unternehmer, noch dazu ein mit dem Nimbus humanitärer Christenliebe umgebener, Familienvater, die stets in äußerster gewissenhafter, pünktlicher Pflächterfüllung jahrelang dazu beigetragen, die Riesengewinne zu steigern, nur weil sie das Verbrechen begingen, um Aufbesserung ihrer Löhne zu ersuchen. Weil sie es gewagt, den Unternehmergewinn pro Woche um 6 Mk. zu verringern, mußten sie, nachdem sie den lokalen Ber-

spredungen, daß niemand entlassen würde, Glauben geschenkt, am Weihnachtsabend, wo auch in den Gärten der ärmsten Arbeiter frohe Gesichter sich der Gaben freuen, ihr Köpfe schüren und dabei ihren Lieben eröffnen, daß es eitel Lug und Trug sei, das Wort: „Und den Menschen ein Wohlgefallen.“

**Transportarbeiter.**

**Siebenuhr-Bahnstich in Hamburg.** Die Eisenbahnverkehrsinspektion Hamburg verhandelt am 18. Dezember folgenden Birkular an die Interessenten: „Vom 10. Januar 1910 ab wird der Annahmeschlus für Frachtfüßgüter auf den Versandgüterböden in Hamburg W, S, Hamburg-Barmbeck und Ohlsdorf auf 7 Uhr abends dergestalt festgelegt, daß um 7 Uhr die Annahmeflächen geschlossen und nach 7 Uhr Güter nicht mehr angenommen werden.“

Die jetzige Anordnung, daß die Einfahrtstore um 6 Uhr abends geschlossen werden, wird vom gleichen Tage aufgehoben.

Sie werden hiermit mit dem Ersuchen ergebnis in Kenntnis gesetzt, die glatte Durchführung dieser Maßnahme, die die schnelle und planmäßige Abfertigung der Güter von Hamburg bezweckt, und daher auch im wesentlichen Interesse des Publikums liegt, dadurch zu fördern, daß sie die Auslieferung fortan turnuslich in den Vormittags- und frühen Nachmittagsstunden bewirken.“

Darüber sind nun natürlich die Hamburger Pfefferfäcke außer Rand und Band. So schreibt das „Fremdenblatt“ dazu:

„Wer sich der Mühe unterzieht, in den Nachmittagsstunden zwischen 5 und 7 Uhr einmal eine Woche lang an den Güterbahnhöfen S und W in der Umkreisung Bankstraße zu weilen, wird eine endlose Wagenreihe vorfinden. Was tun diese vielen Fuhrwerke? Nachdem sie teilweise in fliegender Eile in den Geschäften abgefertigt wurden, um ja noch den Annahmeschlus um 6 Uhr zu erreichen, warten sie in aller Seelenruhe, bis sie an die Reihe kommen, d. h., bis eine Annahmestelle für sie frei wird. Geht es für die Fuhrer, die zwischen 5 und 5 1/2 Uhr eingetroffen sind, in der Regel schon ohne eine 1-1 1/2 stündige Wartezeit nicht ab, so müssen die nach 5 1/2 Uhr angekommenen Wagen meistens 1 1/2-2 Stunden warten — wohl verstanden —, nur um erst einmal an eine freie Luke zu kommen. Abdann beginnt erst die Abfertigung, die ganz nach der Größe der Fuhrer auch wieder 1/2 bis 1 1/2 Stunde dauern kann. So kommt es, daß vollbeladene Wagen, die zwischen 5 1/2 und 6 Uhr eingetroffen sind, selten vor 8 1/2-9 Uhr die Bahnhöfe verlassen können.“

Es handelt sich hier nur nicht etwa um Ausnahmen, vielmehr kann man diese idyllischen Zustände tagtäglich an den beiden Bahnhöfen Hamburg S und Hamburg W beobachten. Ein unparteiischer Beobachter wird schon nach einigen Tagen die Ansicht gewinnen, die wiederholt in Eingaben der Hamburger Kaufmannschaft vertreten ist, nämlich, daß die Annahmestellen den Verkehrsansprüchen bei weitem nicht genügen und vermehrt werden müssen. Er wird ferner konstatieren, daß eine Anzahl Lulen, obwohl sich die Fuhrwerke schon in der Zeit von 3-4 Uhr vor den meisten Annahmestellen geradezu stauen, erst um 4 Uhr geöffnet werden.“

Sind diese Zustände der Königlich Eisenbahn-Direktion Altona nun etwa unbekannt? O nein, keineswegs! Deshalb will sie jetzt ja auch Abhilfe schaffen, und zwar gründlich, nur aber nicht etwa im Interesse des Handels und Verkehrs, für das eine Eisenbahndirektion, da sie doch ein Monopol auf den Verkehr hat, ein ganz klein wenig zu sorgen hätte. Vielmehr wird jetzt einfach durch einen Erlaß vom grünen Tisch verfügt, daß der Annahmeschlus auf 7 Uhr abends festgelegt sei. Man bedenke! Die Wagen, die bisher zwischen 5 und 6 Uhr vor den Gütergruppen eingetroffen sind, dürfen demnach 1-2 Stunden in unserem schönen Hamburger Wetter warten, um alsdann um 7 Uhr den Bescheid zu bekommen, daß sie nicht mehr abgeladen werden können, weil der Andrang zu groß war. Die Wagen können dann wieder vollbeladen nach Hause fahren.“

Wenn letzteres erst öfter passiert ist, dann werden sich die Handelshäuser daran gewöhnen, ihre Kollis im Laufe des Tages schon zur Bahn führen zu lassen und nicht erst in den Abendstunden. Nur der Bummel der Chefs und ihrer Dispositionäre war der bisherige, für diese Herren wohl recht bequeme, für die armen Transportarbeiter aber recht unangenehme Zustand zuzuschreiben. Für uns Transportarbeiter bedeutet die Befugung der Eisenbahnverkehrsinspektion eine wesentliche Verkürzung der Arbeitszeit und deshalb sind wir ganz damit einverstanden.

**Streikbrecherer?** Wie die unter Ausschluß der Öffentlichkeit erscheinende „Südwestdeutsche Arbeiterzeitung“ für das Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe in ihrer Nr. 27 vom 1. Dezember 1909 mitteilt, hat der bekannte Möbelpediteur C. W. Krabert-Heidelberg bei der Gründung eines lokalen Dienstmannen-Vereins Laupate gestanden bezw. Geburtshilfe geleistet. In seiner Eigenschaft als Stadtverordneter hat er seine Unterstützung für Eingaben beim Stadtrat und an das Bezirksamt zugesichert. So viel uns bekannt geworden ist, glaubten die Dienstmannen, sie könnten mit Eingaben an die Behörden das Aufstehen von sogenannten „Messenger-Boys-Institute“ aufhalten oder gar illusorisch machen. Die „Noten Radlerinnen und Radler“ sind nun doch gekommen und bilden für die Dienstmannen eine schwere Konkurrenz. — Zu einer Notiz des „Courier“ Nr. 47 vom 7. November aus Karlsruhe schreibt das Blatt: „Die Gründung eines Dienstmannenvereins scheint dem „Courier“ nicht zu gefallen, weil er sich abfällig darüber ausspricht. Note Mühen und rote Fragen sind noch lange kein Beweis dafür, welche politische Gesinnung deren Träger haben. Bekanntlich hat aber das Philistertum Angst

vor roten Mühen, Fragen und Krabatten und wird schlotterig in den Knien, wenn es nur von solchen Dingen hört.“ — Um die traurigen Verhältnisse der Dienstleute, insbesondere in Heidelberg, hat sich der „Deutsche Transportarbeiter-Verband“ schon viel früher Verdienste erworben, noch ehe die Herren Krabert und Generalsekretär Wolff daran gedacht haben. Die Dienstleute in Heidelberg hatten vor wenigen Jahren noch einen Tarif, der mehr als 30 Jahre bestanden hat. Mit Hilfe des „Deutschen Transportarbeiter-Verbandes“ wurde dieser alte Tarif beseitigt und der jetzt geltende, bedeutend verbesserte Tarif geschaffen. Und wenn heute die Dienstmannen in eine Lohnarbeitsbewegung eintreten wollten, so könnte man jetzt schon hundert gegen eins wetten, daß die Geschäftsstelle des „Südwestdeutschen Arbeiterverbandes“ im Scharfmacherton gegen die Forderungen der Unbotmäßigen „Front“ machen würde. Ob sich die Scharfmacher im Transportgewerbe nicht äuschen, wenn sie glauben, die lokalen Dienstmannenvereine könnten vielleicht im Falle der Not Streikbrechertuppen abgeben?

**Leipzig. Die „Fahrzeug-Fälle“ in der Markthallenstraße.** Diese Straße darf laut Verbot der Polizei nicht befahren werden. Um dieses den Wagenführern bekannt zu geben, hat der Rat der Stadt an der Einfahrt vom Kopplatz aus, am Hause Café „Grüner Baum“ in Höhe der ersten Etage ein Schild in kleiner Schrift anbringen lassen, das außerdem noch durch andere Kellnerschilder umgeben, schlecht sichtbar ist. An der Einfahrt von der Windmühlentrafé, sieht man überhaupt keine Warnungstafel, aber ein Schutzmännchen ist hier postiert, welcher anscheinend durch Zeichen den Wagenführern zu verstehen geben soll, daß hier die Einfahrt verboten ist. Manchem Beamten scheint aber diese Arbeit etwas zu schwer zu werden. So konnte man am 30. Dezember 1909 beobachten, wie ein Schutzmännchen hinter einem in der Markthallenstraße stehenden Wagen stand, — einen Kutscher ruhig in diese Straße einfahren ließ, ihn mitten in derselben anhält, um ihn für ein Strafmandat zu notieren. Ebenso erging es einem Handwagenfahrer. Ist dies vielleicht die den Verkehr regelnde Tätigkeit einzelner Beamten vom Polizeirevier Nr. 5? Dazu braucht man wirklich nicht tüchtig zu sein, um einen armen Proletarier auf solche Art und Weise sein Strafmandat aufzubringen, für das sich die Familie das Geld am Grunde absparen muß. In der Nacht, wenn die „Hautbolete“ oder die Studenten mit großem Lärm durch die Straßen ziehen, da sieht man die am Tage „tüchtigen“ Schutzleute gewöhnlich nicht. Hier scheint man die Polizei-Reglemente anders auszuliegen. Unsere Kollegen warnen wir vor dem Befahren der Markthallenstraße, damit den dort postierten Schutzleuten nicht noch mehr Gelegenheit gegeben wird, sich im Aufschreiben üben zu können.

**Stuttgart. Mensch oder Arbeitstier.** Es ist eine bekannte Tatsache, daß es nicht wenige Unternehmer gibt, die zu Zeiten des schlechten Geschäftsganges sich an ihren Arbeitern dadurch zu rächen suchen, daß sie es letztere recht deutlich fühlen lassen, wenn valante Arbeitskräfte genügend vorhanden sind. Das, was sich aber der Fuhrwerksbesitzer Otto Kraft, Gartenstr. 17 1/2 in Punktio Behandlung seiner Fuhrleute zu schulden kommen läßt, fordert die öffentliche Kritik geradezu heraus. Ein gutes Wort findet dieser Herr seinen Fuhrleuten gegenüber, die ihm den Profit schaffen, nicht. Faulenzer, Lumpen, Schlamper, Lausdäuben, faule Heilandskrament und noch eine ganze Reihe anderer, verletzender Ausdrücke bilden die Umgangssprache dieses Herrn mit seinen Leuten. Bei diesem bleibt es aber nicht; oft, ohne jede Veranlassung, wird er handgemein. Wir greifen nur einen aus der Anzahl der Fälle heraus. Vor kurzem wurde in einer Gewerbegerichtsverhandlung festgestellt, daß er einen 60 Jahre alten Arbeiter stark mißhandelte und ihm da zurück: „Du alter Lump, ich schlage Dir die Zähne in den Kackchen hinunter.“ Einen Grund für diese Taten konnte er nicht angeben, hatte aber dafür die blamable Entschuldigung dem Gericht gegenüber, im Fuhrgewerbe sei man nicht so höflich. Er findet es also, scheint es, ganz in der Ordnung, wenn der Fuhrherr seine Leute verprügelt. Um sich ein Bild von der Behandlungsweise zu machen, ist es notwendig, einer Geschäftsversammlung anzuwohnen und selbst zu hören, wie diese zur Verzeihung getriebenen Leute ihre Leiden klagen. Dabei gewinnt man unwillkürlich die Überzeugung, daß Kraft in dem Arbeiter nicht den Menschen sieht und achtet, sondern ein nur zur Ausbeutung bestimmtes Arbeitstier. Neuerdings scheinen ihm die Wochentage zur Arbeit nicht mehr zu genügen, auch die Sonntage müssen dazu benützt werden, um Arbeiten zu verrichten, die der Gesehgeber unter Strafe stellt. Wir waren dierhalb genötigt, wegen Vergehen gegen die Sonntagsruhe beim Stadtpolizeiamt Anzeige zu erlaten. Daß seine Fuhrleute framm organisiert sind, kann dieser Herr natürlich nicht verwinden, aber alle seine Versuche, den Betrieb von den Organisierten zu reinigen, sind bis jetzt an der Einigkeit und Geschlossenheit derselben gescheitert. Dringend möchten wir ihm raten, seine Provokationen nicht zu weit zu treiben, wenn ihm an der geordneten Fortführung seines Betriebes etwas gelegen ist. Alle Fuhrleute, die Arbeit bei der Firma Heinrich Kraft, Gartenstraße 17 1/2, nehmen wollen, werden in ihrem eigenen Interesse dringend ersucht, sich vorher im Verbandsbureau, Hauptstätterstraße 44, 1. Treppe, zu erkundigen, da die dort herrschenden Zustände jeden Tag zum äußersten führen können.

**Von den südwestdeutschen Scharfmachern.** Bis hierher und nicht weiter! So ruft die „Südwestdeutsche Arbeiter-Zeitung“ des Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbes wegen der heucheligen Einführung einer Arbeitslosenversicherung in Baden. Dieses Blatt schreibt unter anderem in seiner Nr. 27 vom 1. Dezember 1909:

„Der Badische Minister des Innern, Freiherr v. Bodman, scheint die Absicht zu haben, das Großherzogtum Baden als ersten aller Staaten mit einer Arbeitslosenversicherung beglücken zu wollen. Durch die unbegreifliche Handlungsweise der liberalen Parteien, welche sich bei den letzten Wahlen selbst entmannten, um eine von niemand befürchtete Reaktion zu verhindern, hat Baden das Glück, die Sozialdemokratie als zweitstärkste Partei in seinem Landtage sitzen zu sehen. Durch diesen Umstand, sowie durch die Lieblinge der liberalen Parteien mit der Sozialdemokratie, könnten die Projekte des Herrn Ministers im Landtage unter Umständen Annahme finden und dadurch für das badische Arbeitgebertum zur größten Gefahr werden.“

Herr Minister v. Bodman scheint seine Aufgabe darin suchen zu wollen, Baden, nachdem es seine Rolle als nationalliberaler Musterstaat ausgespielt hat, zu einem sozialen Musterstaat zu machen. Darum soll Baden nun um jeden Preis in der Arbeitslosenversicherung vorangehen, koste es, was es wolle: Freiherr v. Bodman kann dann den Ruhm ernten, eine soziale Tat begangen zu haben. Nach einer Umfrage bei den badischen Städten über diese Frage, wobei man einer einstimmigen Ablehnung begegnet sei, hätte trotzdem am 12. November eine Konferenz im Ministerium des Innern stattgefunden. Die Vertreter der Arbeiter, sozialdemokratische Gewerkschaftssekretäre, waren natürlich Feuer und Flamme für die Arbeitslosenversicherung. Sie brachten ihre in Volksversammlungen schon oft gehörten Redensarten vor: vom Arbeiter, der auch Soldat gewesen sei, Steuer zahlen müsse und daher ein Recht auf Arbeit habe usw. Natürlich wurde die Lage der armen ausgebeuteten Arbeiter wieder in grellsten Farben geschildert, die bei larem Lohne nichts ersparen können, bei der Arbeit ihre Gesundheit ruinieren, und deshalb oft bei Arbeitslosigkeit krankheiten simulieren müßten, nur um leben zu können. Die Arbeitgeber sollten deshalb bei dieser Frage nicht an ihre eigenen Interessen denken, sondern ihrer sozialen Pflichten eingedenk sein. (Sehr schön gefagt, aber woher nehmen und nicht fehlen. Anm. der Redaktion der „Arbeiterzeitung“.)

Mit Verlaß Herr Wolf, woher haben denn die Arbeitgeber ihren Wohlstand und Reichtum, während die Arbeiter arme Teufel sind und bleiben. Die Arbeiter werden um den Ertrag ihrer Arbeit bestohlen. Und dieser erstohlene Betrag fällt in den Schoß des nimmermatten Kapitalismus. Pflicht des Kapitalismus wäre es deshalb, seiner sozialen Pflichten eingedenk zu sein. Mit sachtlicher Freude registriert dann das Blatt die angeblich (1) schweren Bedenken der Vertreter der Städte, des Handels, des Gewerbes und der Industrie. Die Einführung einer Arbeitslosenversicherung in Baden sei ungerechtfertigt, noch um so mehr, da in Baden die Arbeitslosigkeit nicht so bedeutend sei (die Herren spüren freilich nichts davon), wie in anderen deutschen Staaten. Außer den Sozialdemokraten habe der Minister Freiherr v. Bodman nur noch bei einem, man könnte sich's ja schon vorher denken — Professor (1), Zustimmung für seine Ansichten gefunden. Dem Herrn Rosin gegenüber, welcher warm für die Arbeitslosenversicherung eintrat und die sozialdemokratischen Gewerkschaften wegen ihrer Unterstützungseinrichtungen lobte, meinte das Blatt bissig, er habe gut von seinem Gelehrtenstessel herab über die Arbeitslosenversicherung zu reden, denn er bezahle ja dazu nichts. Auch ihm gelte, was in Nr. 25 der „Arbeiterzeitung“ gefagt sei. Dann fährt das Blatt weiter: „Den Herrn Minister des Innern aber wollen wir hiermit in ernster Weise bitten, mit seinen sozialen Gesetzgebungsprojekten Einhalt zu tun. Das Arbeitgebertum in Baden ist genügend belastet. Es kämpft einen mindestens eben so schweren Kampf um seine Existenz, wie die Arbeitnehmer. Industrie, Handel und Gewerbe sind an den Grenzen dessen gelangt, was sie leisten können und werden unter keinen Umständen sich zu weiteren Bewilligungen herbeilassen. Fährt der Herr Minister auf diesem Wege fort, so wird ihm das gesamte badische Arbeitgebertum wie ein Mann entgegenstehen und ihm zurufen: — Bis hierher und nicht weiter! (Letztes Bulletin: Großentwurf!)“

Unter keinen Umständen wollen also die Herren Krabert, von Steffeln, Dellhausen, Heut, Wolf und Konsorten zulassen, daß eine Arbeitslosenversicherung eingeführt werden soll. Das Zusammengehör dieser Herrschaften, welche offen zugeben, daß der Existenzkampf der Arbeiter nicht mit demjenigen der Arbeitnehmer zu vergleichen ist, wird trotz aller Drohungen gegen die Regierung nicht im Stande sein, das Werden einer Arbeitslosenversicherung aufzuhalten. Und daß die Herren Scharfmacher den Kampf um's Dasein leichter zu führen haben und eventuelle Lasten eher tragen können, geht daraus hervor, daß die Herren Ausschüsse des Verbandes Badischer Möbelpediteure bei ausgezeichnetem Essen und einem guten Tropfen ihre Fachfragen besprechen, wenn sie in Karlsruhe versammelt sind. Da merkt man nichts von Nothstand. Verlangen die Arbeiter höhere Löhne und eine menschenwürdiger Behandlung, dann salfet das Unternehmertum vom Untergang von Handel, Gewerbe und Industrie. Sucht der Arbeiter sich gegen Arbeitslosigkeit zu schützen, dann erklären Industrielle, wie Engelhorn, die Verwendung öffentlicher Gelder für Zuschüsse zur Arbeitslosenversicherung als unzulässig. Kommerzräte und Millionäre haben in ihrer Eigenschaft nie unter den Folgen ihrer Arbeitslosigkeit zu leiden. Die Arbeiterschaft, vor allem die im Transportgewerbe, möge sich den Schlachtruf der Scharfmacher merken, denn diese wollen zur Arbeitslosenversicherung nicht nur nichts bezahlen, sondern sie wollen auch mittels der Arbeitslosigkeit die ohnedies schon tiefen Löhne, noch tiefer drücken. Dagegen gibt es nur ein Mittel, und das ist die Organisation, deshalb hinein!



stimme" brachte eine Tarifvorlage zum Ausdruck, von der es hieß, daß sie mit den Arbeitgebern abgeschlossen werden "soll". Die "Gewerkschaftsstimme" schlug sich aber seitdem darüber aus, ob die Vorlage sich von den Arbeitgebern akzeptiert wurde oder ob überhaupt ein Tarifabschluß zustande kam. Es ist bekannt, daß die Tagelöhne von Jahr zu Jahr um 10 Pfg. erhöht worden sind. Wenn auch die christliche Organisation mit diesen "Erfolgen" ihrer Tarifpolitik prunkt, so können doch bei der heutigen, sich rapid verändernden Lebenshaltung, diese wahrhaftig nicht als Lohnverbesserungen anerkannt werden.

Durch die letzte Lohnbewegung versuchte der deutsche Transportarbeiter-Verband, die Löhne der Kohlenarbeiter zeitgemäß zu reformieren. Durch das schäbige Verhalten des christlichen Transportarbeiter-Verbandes aber, mißlang der Versuch. Als 1906 die Bewegung bei der Firma Schmeiderer einsetzte, hat es die christliche Organisation verstanden, durch Unterangebot unsere Organisation zu verdrängen. Unsere Kollegen, darunter solche, die Jahrzehnte im Betriebe beschäftigt waren, wurden dadurch aus Straßenspitzen gejagt. Der christliche Arbeiterführer Weigler, hatte aus allen Gauen Bayerns Streubrecher herangeholt. In allen Zentrumsorganen Südbayerns wurde ein Aufruf erlassen, worin es hieß, daß jeder christlich organisierte Arbeiter die Pflicht hat, nach München zu kommen, um — Streubrecher zu werden. Die christlich organisierten Arbeiter in Kollernoor, die anders dachten wie Herr Weigler und Solidaritätsgefühl genug besaßen, um ihren kämpfenden Kollegen in München nicht in den Rücken zu fallen, wurden, wie aus einem, unter dem 6. Februar 1907 datierten Briefe des famosen Arbeiterführers Weigler an den Vorsitzenden der Zahlstelle Kollernoor, Herrn U. Hoesbe, hervorgeht, deshalb aus der christlichen Organisation ausgeschlossen.

Im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen wies Redner an der Hand einwandfreier Zahlen nach, daß gerade in der letzten Zeit die notwendigsten Lebensmittel enorm im Preise gestiegen sind. Ein Werk der Zentrumspartei, in deren Schlepptau die christlichen Gewerkschaften hängen. Die Arbeiter, die heute noch den christlichen Gewerkschaften angehören, sollten sich dessen endlich einmal bewußt werden!

Wenn bisher für die Kohlenarbeiter nichts erreicht worden ist, so war daran die Zersplitterung der Arbeiter schuld. (Lebhafte Zustimmung.) Wird damit ein Ende gemacht, und sammeln sich die Kohlenarbeiter im deutschen Transportarbeiter-Verband, so wird auch für sie ein menschenwürdiges Dasein geschaffen werden können. (Stillschweigen.)

Den christlichen Arbeitersekretären Funke und Schwarzer, die in der Versammlung erschienen waren, fiel nun die schwierige Aufgabe zu, die durch die Ausführungen des Referenten bereits wankelmütig Gemordenen in den alleinseitig machenden christlichen Schaffall zurückzuführen. Herr Funke weiterte nun in der bekannnten christlichen Weise drauf los. Das Terrotismusmärchen, wobei die christlichen Arbeiter als dußerbende Märtyrer hingestellt werden, mußte ebenso Stoff zur Verteidigung liefern, wie das Märchen von der politischen Neutralität der christlichen Gewerkschaften. Dann rühmte er die bereits oben angeführten "Erfolge" der christlichen Organisation und meinte, die Ausführungen des Referenten über Zolltarif und Finanzreform hätten unterbleiben sollen. Angefähr dasselbe sagte Herr Schwarzer. Bezeichnend für einen christlichen Arbeitersekretär ist es, wenn Herr Schwarzer sagt: "Die Löhne der Kohlenarbeiter sind gar nicht so schlecht; denn es gibt viele Arbeiter, die noch schlechter bezahlt werden." Ein solcher Standpunkt würde auch dem schlimmsten Scharfmacher zur Ehre gereichen. Auch ihm war es unangenehm, daß über die Volkspflünderungspolitik des Zentrums, jener Partei, zu der auch Herr Schwarzer und sein Kollege Funke schwören, die Wahrheit gesagt wurde.

Von den nachfolgenden Diskussionsrednern wurden die Ausführungen der Herren Arbeitersekretäre gründlich zerpflückt und auf das richtige Maß reduziert. Von einem Kohlenarbeiter wurde nachgewiesen, daß es mit den von christlicher Seite gepredigten tarifmäßigen Löhnen ganz windig ausseht. In vielen Betrieben werden keine Ueberstunden bezahlt und je die 10 Pfg. "Lohnverbesserung" wurden verschiedentlich nicht gewährt.

Nachdem die beiden christlichen "Führer" einsehen mußten, daß für sie nichts mehr zu holen war, verließen sie noch vor Schluß die Versammlung. Nach einem kurzen Schlusßwort des Referenten wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

"Die am Donnerstag, den 6. Januar 1910 im Restaurant "Petersfelder" stattgehabte, gutbesuchte Kohlenarbeiter-Versammlung erklärt sich mit den Ausführungen des Referenten einverstanden. Sie erblickt im deutschen Transportarbeiter-Verband das einzige Mittel, die Lage der Kohlenarbeiter zu verbessern und verspricht deshalb, mit aller Kraft für die Ausbreitung dieser Organisation zu sorgen."

Mit einem dreifachen Hoch auf den deutschen Transportarbeiter-Verband, in das auch die zurückgebliebenen christlichen Arbeiter begeistert mit einstimmten, wurde die schön verlaufene Versammlung geschlossen.

München. Einlassierer. In einer sehr gut besuchten Sektions-Generalversammlung am 16. Dezember 1909 erstattete Kollege Schmidt den Jahresbericht. Derselbe führte aus: Der solidarische Geist der Kollegen habe sich auch das verfloßene Jahr erhalten und kam dieses am besten durch den durchgänglich guten Versammlungsbefuch zum Ausdruck.

Die Prinzipale sorgten aber auch dafür, daß die Kollegen zur Flaubheit keine Neigung verspürten. In 4 Fällen mußte das im letzten Tarifvertrag vorgesehene Schiedsgericht angerufen werden, um einestells dem im vorigen Jahr abgeschlossenen Tarifvertrag

Geltung zu verschaffen; teilweise die Wiedereinstellung entlassener Kollegen mit Erfolg durchzusetzen. Das in einer außerordentlichen Mitgliederversammlung beschlossene Zirkular betreffend Eintassiererwesen wurde sämtlichen Prinzipalen zugesandt. Leider mit negativem Erfolg. Es scheint auch, daß der Arbeitgeberverband jede Macht über seine Mitglieder verloren hat. Ein Aufruf desselben zur Gründung eines Zwangsverbandes, wobei mit der Sonntagsruhe gedroht wird, zeigt am besten, wie es dort aussieht.

Ein verfloßenes Frühjahr, in der "Zeitungspraxis", dem offiziellen Organ der Arbeitgeber, erschienener Artikel, stellte München als Eldorado der Eintassierer hin. Durch einen Gegenartikel von unserer Seite wurde dieses Arbeitgeberorgan gezwungen, in einer zwar etwas leidendahnen Erwiderung unsere Feststellungen als Wahrheit anzuerkennen und der Zweck, die Münchener Prinzipale gegen ihre angestellten Eintassierer mobil zu machen, wurde nicht erreicht, wenigstens nicht im gewünschten Sinne.

In 11 Sektions-, 16 Betriebs- und 5 Vertrauensmännerversammlungen wurde durch Vorträge Stellungnahme zu Betriebsnischen, Ausstellungen von Stollen, Agitation, Kontrolle usw., Aufklärung und Ordnung geschaffen. Die Mitgliederzahl stieg von 107 am Schluß vorigen Jahres auf 115 am Schluß des verfloßenen Jahres. 3 Kollegen wurden uns durch Tod entzissen, 3 wechselten das Domicil, 1 Kollege erklärte umständehalber seinen Austritt.

Der Neuzugang rekrutiert sich erfreulicher Weise in der Mehrzahl aus Kollegen von der Firma Singer u. Co., und es ist Aussicht vorhanden, diese das nächste Jahr wieder vollzählig der Organisation zuzuführen. Die Kollegen bei der Versicherung stehen immer noch mit wenig Ausnahmen der Organisation interesselos gegenüber. Hoffen wir, daß auch hier durch rege Agitation Breche geschlagen wird, damit auch diesen Kollegen menschenwürdige Arbeitsverhältnisse geschaffen werden können.

Mit einem fröhlichen Appell an die Kollegen, auch das kommende Jahr treu zur Organisation zu halten; damit bei Tarifablauf jeder reaktionäre Ansturm der Arbeitgeber solidarisch zurückgewiesen werden kann, schloß Redner unter allgemeinem Beifall seine Ausführungen.

Hierauf folgte die Neuwahl der Sektionsleitung. Nach Erledigung einiger Sektionsangelegenheiten und Hinweis auf Partei- und Arbeiterpresse, schloß hierauf der Vorsitzende die anregend verlaufene Versammlung.

Delwitz i. G. Unsere Mitgliederversammlungen waren in der letzten Zeit sehr schwach besucht. Es ist daher notwendig, den Kollegen ein wenig ins Gewissen zu reden, damit sie ihren Verpflichtungen dem Verbande gegenüber etwas besser als bisher nachkommen. Das ist um so notwendiger, als die Arbeitsverhältnisse der Kollegen am Orte wirklich alles zu wünschen übrig lassen. Wie soll es aber anders werden, wenn wir uns nicht selbst helfen, nicht selbst mitarbeiten an der Vertretung unserer Interessen? Deswegen erwarten wir, daß die Verbandskollegen in Zukunft nicht mehr nur selbst die Versammlungen regelmäßig besuchen, sondern jeder einzelne sich auch bemüht, einen Individualisten mitzubringen. Dann wird, dann muß es vorwärts gehen.

Stralsund. In der am 4. Januar abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung gab der Kassierer den Jahresbericht vom 4. Quartal 1909. Derselbe bilanziert in Ein- und Ausgabe mit 234,43 Mk. bei einem Bestand von 34 Mitgliedern, gegenüber 37 im vorigen Quartal. Dem Kassierer wurde auf Antrag Decharge erteilt. Es wurde dann die Neuwahl der Ortsverwaltung vorgenommen, in der mit Ausnahme des 2. Bevollmächtigten, an dessen Stelle der Kollege Krabbe vorgeschlagen, wiedergewählt wurde. Als Redigoren fungieren die Kollegen Glaue und Genzen, als Kartelldelegierte die Kollegen Brill und Gagern. Es fanden dann Erläuterungen über die wichtigsten Beschlüsse des Münchener Verbandes statt. Ein Antrag, den Beitrag um 5 Pf. pro Woche zu erhöhen, wurde nach längerer Debatte abgelehnt. Der Antrag des Verbandsvorstandes betreffs Erhebung eines Extrabetrags für 1910, zur Erwerbung eines Grundstücks für ein eigenes Heim, wurde ebenfalls abgelehnt. Nachdem der Vorsitzende die Mitglieder aufgefordert, in der Hausagitation tüchtig mitzuarbeiten und alle Berufs-kollegen über die Ziele unseres Verbandes aufklären zu helfen, damit wir am Orte eine den Verhältnissen entsprechend stärkste Organisation von fest überzeugten Kollegen werden, wurde die Versammlung geschlossen.

Anna i. W. Am Sonntag, den 2. Januar fand hier eine gut besuchte Versammlung der Transportarbeiter statt. Nach einem mit Beifall aufgenommenen Referat des Leiters über die "Erfolge und Leistungen des deutschen Transportarbeiter-Verbandes" wurde die Gründung einer Verwaltungsstelle beschlossen. Zum Bevollmächtigten wurde der Kollege Hohmann, zum Kassierer Kollege Ehrhardt und zum Schriftführer Kollege Sahberg gewählt. Die junge Verwaltungsstelle hat in Anna ein schönes Stück Arbeit zu verrichten. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen unserer Berufsangehörigen sind in Anna äußerst traurige. Abhilfe ist aber nur zu schaffen, wenn sich der letzte Kollege der Organisation anschließt. Aufgabe der neugegründeten Verwaltung wird es sein, durch eine unerschütterliche und intensive betriebene Agitation den letzten Kollegen der Organisation zuzuführen.

Unsere Versammlungen sollen jeden 2. Sonntagabend im Monat stattfinden. Die Verwaltungsstelle zählt bereits 20 Mitglieder. Bei eifriger Agitationsarbeit kann diese Zahl in kurzer Zeit noch ganz wesentlich vergrößert werden. Das muß auch geschehen, wenn wir leistungsfähig werden wollen und im Stande

sein sollen, auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen unserer Kollegen einzuwirken.

Wismar. Am 9. Januar tagte unsere Generalversammlung. Der Vorsitzende gab den Geschäftsbericht. Es fanden 1 öffentliche, 14 Mitgliederversammlungen und 21 Besprechungen statt. Briefe und Karten gingen 24 ein, Drucksachen 10, Patele 53, Depeschen 1 und Geldsendung 1. Ausgänge an Briefe und Karten 32, Drucksachen 12. Mitgliederbestand am 1. Januar 44, am 31. Dezember 65; Aufnahmen waren 23, übergetreten aus anderen Verbänden 9, zusammen 76. Ausgeschieden sind 10, abgereist 1; eingetreten sind: 1906: 20, 1907: 12, 1908: 12, 1909: 21 Mitglieder. Die Mitglieder setzen sich zusammen aus: 1 Hausdiener, 12 Lagerarbeiter, 18 Schwerfuhrwerkstuscher, 12 Speichelarbeiter, 7 Hafenarbeiter und 16 Hilfsarbeiter verschiedener Art. Zur Quartals- und Jahresabrechnung erhält der Kassierer das Wort. Die Einnahme ist mit Kassenbestand vom 3. Quartal 413,92 Mk.; Ausgabe 269,64 Mk., bleibt Kassenbestand von 144,28 Mk. Jahresabrechnung: Einnahme mit Kassenbestand von 1908 ergab 1089,60 Mk., Ausgabe 945,32 Mk., bleibt Kassenbestand von 144,28 Mk.

Die Wahl zur Ortsverwaltung ergab folgendes Resultat: Bevollmächtigter Kollege Witthohn, Kassierer W. Weiß, Bölerstraße 43, Schriftführer Karl Fontassen; Redigoren Wilhelm Hansen und Gustav Rehm. Kartelldelegierte: Friß Prüter und Wilhelm Warten. Antrag des Vorstandes, der Zentraloffe 50 Mark als Darlehen zu überweisen, wurde einstimmig angenommen; auch verpflichten sich die Kollegen, im Jahre 1910 vier Extramarken a 50 Pf. zu entnehmen. Von den Legitimationskartenbüßen wurde Abstand genommen. Mit einem Appell des Bevollmächtigten an die Kollegen, nicht eher zu rufen, noch zu ruhen, bis der letzte Arbeiter gewerkschaftlich und politisch organisiert, auch Abonnet der "Wiedenburg. Volkszeitung" und auch dem Konsumverein beigetreten sei, wurde die gut besuchte Versammlung geschlossen.

### Allgemeines.

An die im Handels-, Transport- und Verkehrs-gewerbe beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen in Groß-Stuttgart. Gegenwärtig kurlert in der Stadt das Gerücht, die hiesige Verwaltungsstelle des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes sei im Laufe des Jahres zusammengebrochen. Die Spuren dieser Finte lassen sich in die Kreise der Fuhrunternehmer zurückverfolgen, wobei jenen der Wunsch der Vater des Gedankens ist.

Zu klären ist, daß die hiesige Verwaltungsstelle im verfloßenen Jahre so gewachsen ist und fortwährend neuen Mitgliederzuwachs zu verzeichnen hat, so daß die Ortsverwaltung, um die Geschäfte ordnungsgemäß erledigen zu können, sich genötigt sah, auf 1. April 1910 größere Büroräumlichkeiten zu mieten. Tatsache ist, daß der Mitgliederbestand am 31. Dezember 1909 höher war, als am 31. Dezember des Vorjahres. Tatsache ist ferner, daß wir gerade in der Zeit, wo der Verfall nach dem Unternehmeh-rim eingetreten sein soll, im zweiten Halbjahr 1909 einen Mehrverkauf von 1684 Wochen-marken hatten, gegenüber dem 1. Halbjahr 1909. Wenn der Verfall sich weiter in einer solchen Mitgliederzunahme äußert, so können wir uns zu einem solchen Verfall nur gratulieren. Wenn die Herren Fuhrunternehmer zu solchen Mitteln greifen müssen, um uns, wie sie glauben, schaden zu können, so beweisen sie nur, daß sie am Ende ihres Lateins angelangt sind. Der totesagte Transportarbeiterverband wird ihnen bald zeigen, daß er noch gut bei Leben ist und daß auch die Fuhrunternehmer mit dieser Tatsache rechnen müssen, ob sie wollen oder nicht, weil eben Tatsachen stärker sind als alberne Wünsche.

### Mitteilungen des Vorstandes.

Am 9. Januar 1910 wurden neue Verwaltungsstellen des Verbandes gegründet in B i r n b a u m i. W., Bevollmächtigter: S t r a u ß, Rudolf, Bergstraße 72, Kassierer: P o z z, Abraham, Kaiserplatz 14; in S y n a l l a d e n, Bevollmächtigter: S o f f m a n n, Reinhold, Schmidhof 8 im Hof; Kassierer: S c h n e i d e r, Theodor, Stiller Tor 30.

Verloren gegangen sind die Mitgliedsbücher nachstehend genannter Kollegen: In B e r l i n: G i l l e w a l d, Walter, Opt.-Nr. 53 810, eingetreten am 8. September 1909; S o l z, Paul Opt.-Nr. 59 493, eingetreten am 22. Januar 1906; S c h i l l i n g, Karl, Opt.-Nr. 54 405, eingetreten am 1. November 1909. In D r e s d e n: F e d r a s i n t, Franz, Opt.-Nr. 153 085, eingetreten am 22. August 1908. In G ö p p i n g e n: K ö p f l e, Albert, Opt.-Nr. 332 806. In R e i p z i g: R i r s t e n, Paul, Opt.-Nr. 95 206, eingetreten am 31. März 1906 in Leipzig. In F r a n k f u r t a. M.: K r e b z, Emil, Opt.-Nr. 170 417, eingetreten am 9. Januar 1905 in Frankfurt a. M.

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

Mit kollegialem Gruß  
Der Vorstand.

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

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

Verantwortl. Redakteur: Karl Brüsche, Rummelsburg. Verlag der Buchdlig. "Courier", D. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dimmid, Berlin, Adalbertstr. 37.

## Bezirk Groß-Berlin.

Par-Anzeige.

Am Sonnabend, den 12. Februar 1910, findet in nachstehend verzeichneten Lokalen

### Grosser Wiener Masken-Ball statt.

Brauerei Friedrichshain, Am Friedrichshain (Königstor). — Gohmanns Festsäle, Kreuzbergstraße 48.  
Prachtisäle Nord-West, Wieleffstraße 24.

Anfang 9 Uhr.

Billet 50 Pfennige.

Demaskierung 12 Uhr.

Am Sonnabend, den 5. Februar 1910, findet in Hoppe's Festsäle, Rixdorf, Hermannstr. 49, auch ein

### Grosser Wiener Masken-Ball

statt, wozu die Mitglieder mit ihren verehrlichen Verwandten und Bekannten ebenfalls freundlichst eingeladen sind.

Anfang 9 Uhr.

Entree 50 Pfg.

Demaskierung 12 Uhr.

### An die Mitglieder von Rixdorf, Brix und Treptow!

Am Sonntag, den 23. Januar 1910, findet im Lokal von Hoppe, Rixdorf, Hermannstr. 49, (H. Saal), abends 6 Uhr, eine

Versammlung

statt, wozu die Mitglieder hiermit eingeladen sind.

Tages-Ordnung: 1. Die Scharfmacher an der Arbeit. Referent: Kollege F. Haering. 2. Diskussion und Verschiedenes.

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

J. A.: August Werner, Engelufer 14-15, Zimmer 34. — Telefon: Amt 4, 2382 und 4747.

### Aufruf an alle Sangesfreudigen Kollegen!

Der Männerchor der Handels- und Transportarbeiter, welcher nur aus Verbandskollegen besteht, hat es sich zur Pflicht gemacht, durch immer größere Leistungsfähigkeit seinen Chor auf eine höhere Stufe zu bringen. Um dieses Ziel zu erreichen, richten wir an alle sangeslustigen und stimmbegabten Verbandskollegen die Bitte, möglichst zahlreich sich unserem Männerchore anzuschließen.

Diejenigen Kollegen, welche bereits anderen Gesangsvereinen angehören, müßten sich verpflichtet fühlen, unserem Männerchore beizutreten, um denselben zu dem zu machen, was er bei der Größe unseres Verbandes sein müßte.

Nächst der Sangeskunst die Zusammengehörigkeit und Geselligkeit zu pflegen, wird nach wie vor unsere Aufgabe sein. Diejenigen nicht sangeskundigen Kollegen, welche trotzdem die Bestrebungen unseres Vereins unterstützen wollen, werden ersucht, denselben als passive Mitglieder beizutreten.

Unsere Übungsstunden finden jeden Freitag Abend von 9-11 Uhr, im Lokal Grupe, Annenstr. 16, Hof 1 Trp., statt.

Alle Verbandskollegen, welche bereits anderen Gesangsvereinen angehören, und auch diejenigen, welche mit unseren Bestrebungen sympathisieren, laden wir hiermit zu einer Aussprache nach unserem Übungslokal, am Sonntag, den 30. Januar, vormittags 10 Uhr, freundlichst ein.

Männerchor der Handels- und Transportarbeiter. J. A.: Der Vorstand.

## Sektion I.

### Handelsarbeiter.

Hausdiener, Packer, Schaffner, Portiers, Fahrstuhlführer, Jugendliche aus den Kauf- und Warenhäusern Berlins.

Am Montag, den 24. Januar, abends 8 1/2 Uhr,

### Allgemeine Branchen-Versammlung

im Arbeitsnachweisaaal, Alte Leipzigerstr. 1.

Tages-Ordnung: 1. Bericht der Branchenleitung. 2. Diskussion. 3. Neuwahl der Branchenleitung. 4. Verschiedenes.

\* \* \*

Mittwoch, den 26. Januar 1910, abends 8 1/2 Uhr,

### Große öffentliche Versammlung

in den „Arminhallen“, Kommandantenstr. 58-59.

Tages-Ordnung: 1. Wie ist das Verhalten der Firma Jandorf gegenüber ihren Hausdienern etc. seit dem Boykott von 1907? Referent: Kollege Fritz Wappler. 2. Diskussion. Die Sektionsleitung.

Hausdiener, Packer, Radfahrer aus der Stoff-, Tuch-, Leinen-, Woll-, Baumwoll-, Manufaktur- und Teppichbranche!

Donnerstag, den 3. Februar 1910, abends 8 1/2 Uhr,

### Branchen-Versammlung

im Arbeitsnachweisaaal, Alte Leipzigerstr. 1.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Fritz Wappler: Aus der Geschichte der Berliner Handelshilfsarbeiterbewegung. 2. Diskussion. 3. Bericht und Neuwahl der Branchenleitung. 4. Branchenangelegenheiten. Die Branchenleitung.

Hausdiener, Packer und Kutscher aus den Papier- und Pappen-Engros-Betrieben, Buchdruckereien, Buchbindereien und der Papierverarbeitungs-Industrie!

Montag, den 14. Februar 1910, abends 8 1/2 Uhr,

### Große Versammlung

im neuen Arbeitsnachweisaaal der Verwaltung I, Alte Leipzigerstr. 1.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Beauftragten. 4. Verschiedenes. Die Branchenleitung.

### Kollegen aus den Warenhäusern W. Wertheim, Passage-Kaufhaus und Potsdamer Strasse

werden ersucht, ihre Adressen möglichst bald der Branchenleitung mitzuteilen.

Schriftliche und auch mündliche Mitteilungen nimmt der Kollege Postmeier, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr., entgegen.

Hausdiener und Kutscher aus den Wäscheverleihgeschäften Berlins!

Montag, den 7. Februar 1910, abends 8 1/2 Uhr,

### Große Versammlung

im Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 15, Saal 8.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Landrecht: Deutschland als Kulturstaat. 2. Diskussion. 3. Berufsfragen.

### Mitglieder und Vertrauensleute!

Die Abstempelung der Kontrollkarten findet von 7 bis 1/2 9 Uhr in demselben Saale statt. Spätere Abstempelungen finden nicht statt. Mitgliedsbücher müssen unbedingt vorgelegt werden.

Die Branchenleitung. J. A.: Karl Braunert.

### Einkassierer und Kassenboten!

Laut Beschluß unserer Branchenversammlung vom 25. November 1909 zahlen die Kollegen ab 1. Januar 1910 den 50 Pf.-Beitrag unter Fortfall der 30 Pf.-Streikfondsmarte. Die Branchenleitung.

Am Donnerstag, den 27. Januar 1910, abends 8 Uhr, findet im Restaurant von H. Sahn, Ebnenstr. 73 (Ecke Rosenthaler Tor), eine

### Öffentliche Einkassierer-Versammlung

statt, zu welcher jeder organisierte Kollege unbedingt erscheinen muß.

Tages-Ordnung: 1. Der Arbeitsvertrag bei der Singer & Co. Nähmaschinenfabrik. 2. Diskussion. 3. Herausgabe und Abstempelung der neuen grauen Kontrollkarte für 1910. 4. Bericht und Neuwahl der Branchenleitung. 5. Geschäftliches und Aufnahme neuer Mitglieder. Mitgliedsbuch muß zwecks Ausstellung der neuen Kontrollkarte vorgelegt werden. Die Branchenleitung.

Schilderermacher aus allen Betrieben Berlins und Umgegend.

Am Sonntag, den 23. Januar 1910, vormittags 10 Uhr, bei Getze, Annenstr. 1:

### Branchen-Versammlung

Tages-Ordnung: 1. Vortrag: „Steuerbelastung der Arbeiter durch die bestehende Klasse und die Wirtschaftspolitik der Gewerkschaften“. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes. Die Mitgliedsbücher sowie Kontrollkarten sind mitzubringen. Die Branchenleitung.

## Sektion II.

### Transportarbeiter.

Kutscher aus den Fräserei-, Hobel- und Schneidemühlenbetrieben.

Am Freitag, den 21. Januar, abends 8 Uhr:

### Grosse Versammlung

im Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 15, Arbeitsnachweisaaal, Stflg. 8 Trp.

Tages-Ordnung: 1. Bericht der Lohnkommission über die stattgefundenen Verhandlung mit den Arbeitgebern. 2. Diskussion und Beschlußfassung.

Zahlreichen Besuch erwartet

Die Branchenleitung.

Rollkutscher, Begleiter, Stalleute und Bodenarbeiter aus allen Speditionsbetrieben Berlins!

Am Sonntag, den 23. Januar, vorm. 10 1/2 Uhr:

### Mitglieder-Versammlung

im Englischen Garten, Alexandersstr. 27 c.

Tages-Ordnung: 1. Bericht über die Tätigkeit der Branchenleitung 1909. 2. Diskussion. 3. Neuwahl der Branchenleitung. 4. Verschiedenes.

Die Branchenleitung. J. P. Schel.

Transport-, Lager-, Hilfs- und Hofarbeiter der Anilinwerke, Treptow!

Am Freitag, den 21. Januar, abends 6 Uhr:

### Grosse Betriebs-Versammlung

im Lokal von Wackau, Görlitzerstr. 52.

Tages-Ordnung: 1. „Die Unfall-Gesetzgebung.“ Referent: Kollege A. Uthoff. 2. Diskussion. 3. Neuwahl der Obleute und Vertrauensleute. 4. Verschiedenes.

Mitgliedsbuch legitimiert!

Der Obmann.

Geschäftskutscher der Fettwarenbranche! (Schmalziedereien und Wurstfabriken.)

Am Sonntag, den 23. Januar, abends 6 Uhr:

### Monats-Versammlung mit Frauen

im Landsberger Kasino, Landsbergerstr. 89.

Die Gruppenleitung.

## Brauereiarbeiter.

Am Sonntag, den 23. Januar, mittags 12 Uhr:

**Größe öffentliche Versammlung**  
aller in den Lagerbierbrauereien, Malzfabriken und  
Wieriederlagen beschäftigten Arbeitnehmer  
im Palastrheater (Fecupalast), Burgstr. und St. Wolf-  
gangstr. Gede.

Tages-Ordnung: 1. Bericht der Lohnkommission.  
2. Beschlussfassung über den an die Unternehmer ein-  
zureichenden Tarifvertrag.

Die hochwichtige Tages-Ordnung macht es jedem  
Kollegen zur strengsten Pflicht, in dieser Versammlung zu  
erscheinen.

**Brauereiarbeiter! Erscheint in Massen!**

Die Ortsverwaltungen der Verbände.

NB. Da der Saal um 3 1/2 Uhr geräumt werden muß,  
ist pünktliches Erscheinen dringend notwendig.

**Kollegenausd. ringfreien Lagerbierbrauereien.**

Am Mittwoch, den 26. Januar, abends 8 1/2 Uhr:

## Grosse Versammlung

im Englischen Garten, Alexanderstr. 27 c.

Tages-Ordnung: Stellungnahme zu dem eingereichten  
Lohnarif der Kollegen in den Ringbrauereien. 2. Dis-  
kussion und Beschlussfassung.

Kollegen erscheint Mann für Mann!

Die Branchenleitung.

## Mitglieder

aus den Weissbierbrauereien.

Am Sonntag, den 30. Januar, vorm. 10 Uhr:

## Grosse Versammlung

im Englischen Garten, Alexanderstr. 27 c.

Tages-Ordnung: 1. Bericht der Lohnkommission über  
den vorzulegenden Lohnarif. 2. Diskussion und Beschluss-  
fassung.

Es ist Pflicht eines jeden Kollegen, unbedingt in dieser  
Versammlung zu erscheinen. Die Branchenleitung.

**Kollegen aus den Malzbierbrauereien.**

Am Donnerstag, den 27. d. M., abends 7 1/2 Uhr:

## Große Versammlung

im Englischen Garten, Alexanderstr. 27 c.

Tages-Ordnung: 1. Der Ablauf der Tarife in den  
Malzbierbrauereien und unsere Stellungnahme hierzu.  
2. Diskussion und Beschlussfassung. 3. Mitteilungen.

Die Branchenleitung.

## Ober-Schöneweide.

Am Sonnabend, den 22. Januar 1910, im  
Wilhelminenhof

## Großer Wiener Masken-Ball

Zur Aufführung gelangt: Eine Pommerische Bauern-  
hochzeit. N. N.: Schwedische Quadrille, gefasst von  
den Hochzeitsgästen unter Leitung des Balletmeisters  
v. Kiefenmal.

Anfang 8 1/2 Uhr. Saalöffnung 8 Uhr.

Wickets à 50 Pf. sind zu haben bei den Einkassierern  
und sonstigen Funktionären.

Um rege Beteiligung wird ersucht.

Das Komitee.

## Jugend-Abteilung.

### Achtung! Museums-Besuche. Achtung!

Am Sonntag, den 30. Januar cr., vorm. 10 Uhr,  
Besuch des Museums für Naturkunde, Invalidenstr. 43.  
Treffpunkt: 9 1/2 Uhr vor dem Museum.

Am Sonntag, den 6. Februar cr., vorm. 9 Uhr,  
Besuch des Instituts für Meereskunde, Georgenstr. 84-86.  
Treffpunkt: 8 1/2 Uhr vor dem Institut.

Eintrittsberechtigungskarten sind nach wie vor  
bei den Abteilungsleitern bzw. in der Bibliothek,  
Engelstr. 15, 3 Tr., zu haben.

Die angekündigten Besuche gelten zunächst nur  
für die Inhaber der Karten 1-100!

## Versammlungen.

### Abteilung Moabit.

Am Mittwoch, den 26. Januar cr., abends  
8 1/2 Uhr, bei Start, Waldstr. 8 (2. Eingang: Hof rechts,  
Erl. pt.).

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Krönke  
über: Geheimnisvolle Erscheinungen des Seelenlebens.  
2. Diskussion. 3. Wahlen. 4. Verschiedenes.

### Abteilung Wedding.

Am Mittwoch, den 2. Februar cr., abends 8 1/2 Uhr,  
bei Schulz, Maystr. 13 b.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Krönke  
über: „Die Entstehung der Seele“. 2. Diskussion. 3. Ver-  
schiedenes.

### Abteilung Lichtenberg.

Am Montag, den 31. Januar cr., abends 8 1/2 Uhr,  
bei Viefenhagen, Scharnweberstr. 60.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Ab-  
teilungsangelegenheiten. 4. Verschiedenes.

# Sektion IV.

## Kraftdroschkenführer!

Am Donnerstag, den 27. Januar, abends 9 Uhr,  
findet im Lokal von Wildner, Lichtenberg, Friedrich  
Karlst. 11, eine

## Versammlung

der Droschkenführer, Automobilführer, Stallente zc. statt.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen Becker über:  
„Die bevorstehenden Gewerbegerichtswahlen.“ 2. Ver-  
schiedenes.

Um zahlreiches Erscheinen wird gebeten.

Die Distriktsleitung.

## Centrale Kranken- und Sterbekasse der Kutscher

und verw. Berufsgenossen (E. G. Nr. 82) zu Berlin.

Allen Klassenmitgliedern zur Nachricht, daß die nach  
§ 18 unseres Statuts abzuhaltende

## General-Versammlung

am Dienstag, den 25. Januar d. Js., abends 8 1/2 Uhr,  
im Restaurant B. Road, hier C., Stralauer Brücke 2a,  
stattfindet, zu welcher sämtliche Mitglieder hiermit ein-  
geladen werden.

Tages-Ordnung: 1. Jährlicher Klassenbericht, Bericht  
der Revisions-Kommission und Decharge-Erteilung.  
2. Statutenänderung des § 6. 8. Verschiedenes.

Der Klassen-Vorstand.

J. A.: Paul Bonmann, Nebant, Grüner Weg 3, 1 Tr.

## Kraftdroschkenführer! Rixdorf!

Am Montag, den 31. Januar cr., abends 6 Uhr,  
findet im Lokale von M. Schünemann, Weichselstr. 65,  
Ecke Donaustr., für die in Rixdorf beschäftigten  
Kollegen eine

## Versammlung

statt. — Tages-Ordnung: 1. Was geht in unserem Be-  
rufe vor? 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Es ist Pflicht aller in Rixdorf wohnenden und be-  
schäftigten Kollegen, soweit sie frei haben, in dieser Ver-  
sammlung zu erscheinen. Die Branchenleitung.

## Bekanntmachung.

Die ordentliche General-Versammlung der Kranken-  
und Sterbekasse der Fuhrherrn, Kutscher und verw.  
Berufsgenossen „Eintracht“ (E. G. Nr. 80) zu Berlin  
findet am Freitag, den 28. Januar 1910, abends  
8 1/2 Uhr, in Schuls Festhale, Am Königsgraben 14a, statt.

Tages-Ordnung: 1. Jahresbericht. 2. Wahl des Vor-  
standes und der Revisoren. 3. Anträge auf Änderung der  
§§ 3, 6, 8, 9 und 14a des Statuts. 4. Verschiedenes.

Der Vorstand. J. A.: G. Suhr.

## Berliner Lokales.

Am 23. Oktober 1909 ist ein Plaid  
verloren, welches mit der Nr. 834 gezeichnet und  
grüne und rote Farbe enthält. Es wird gebeten,  
dasselbe abzugeben im Verbandsbureau, Engelufer 15,  
Zimmer 43/44.

Am 4. d. Mts. ist ein Plaid verloren  
gegangen, gezeichnet „Debag“ Nr. 2456. Der ehrliche  
Finder wird gebeten, dasselbe abzugeben bei F. Wendt,  
Wattstr. 9, oder im Verbandsbureau, Engelufer 15,  
Zimmer 43/44.

Der Kollege Droschkenführer, welcher  
Sonnabend Nacht vom 4. zum 5. 12. 09 einen Herrn  
und eine Dame vom Restaurant „Wien-Berlin“ nach  
Fallensteinstr. 47 gefahren, dort eine Uhr in Hand  
bekam, weil er auf 20 Mk. nicht herausgeben konnte,  
den Herrn dann nach dem Alexanderplatz weiter fuhr  
und 5,50 Mk. Fahrgeld erhielt, die Uhr aber nicht  
zurückgegeben hat, wird ersucht, sich im Verbands-  
bureau, Engelufer 15, Zimmer 43/44, zu melden.

Eine Briefftasche mit diversen Pa-  
piere auf den Namen S. Jossenheim, in braunem  
Papier verpackt, sind in einer Wäsche liegen geblieben.  
Der Ueberbringer dieser Papiere erhält eine gute Be-  
lohnung. Abzugeben an S. Jossenheim, per Adresse  
Köhler, Spiller u. Co., Zimmerstr. 49, 3 Treppen.

Achtung! Kraftdroschkenführer!  
Am 20. 8. 09 wurde vor dem Hotel „Royal“, Wil-  
helmstr. 13, der Führer des Privatautomobils Nr. 4158 (engl. Cap)  
angefprochen. Ein Kraftdroschkenführer machte später  
auf der Grunewald-Neimbahn den Privatchauffeur (mit  
Weinamen „Onkel Schrag“) darauf aufmerksam, daß  
ihm der Schuhmann aufgeschrieben habe. Der be-  
treffende Kraftdroschkenführer wird dringend gebeten,  
sich in unserem Bureau, Engelufer 15, zu melden.

## Bekanntmachung.

Unter Bezugnahme auf die §§ 24 Absatz 2 und  
45 Absatz 3 der Droschkenordnung vom 16. Februar  
1905 und § 7 der Polizeiverordnung, betreffend den  
Betrieb des Lorchfuhrwerks, vom 10. Dezember 1881,  
wird hierdurch bestimmt, daß sich die Droschken- und

Lorchwagenkutscher zur Abstempelung ihrer Fahrscheine  
für das Jahr 1910, unter Vorlegung des Erkennungs-  
schildes, im vorgeschriebenen Dienstauszuge, nach den  
Anfangsbuchstaben ihrer Zunamen geordnet, in nach-  
stehender Reihenfolge im Bureau des Verkehrskommis-  
sariats am Alexanderplatz, Stadtbahnhof, Eingang 5,  
Zimmer 76, einzufinden haben, und zwar in der  
Zeit von 9 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags.

- Am 22. Januar 1910 die Kutscher von Kim bis Kn.
- Am 24. Januar 1910 die Kutscher von Ko bis Kra.
- Am 25. Januar 1910 die Kutscher von Krb bis Krll.
- Am 26. Januar 1910 die Kutscher von Krll bis Krz.
- Am 28. Januar 1910 die Kutscher von K bis Km.
- Am 29. Januar 1910 die Kutscher von Kn bis Kz.
- Am 31. Januar 1910 die Kutscher von M bis Mel.
- Am 1. Februar 1910 die Kutscher von Men bis Mez.
- Am 2. Februar 1910 die Kutscher von Mot bis Neul.
- Am 3. Februar 1910 die Kutscher von Neum bis N.
- Am 4. Februar 1910 die Kutscher von N bis Nus.
- Am 5. Februar 1910 die Kutscher von Nut bis N.
- Am 7. Februar 1910 die Kutscher von N bis Nief.
- Am 8. Januar 1910 die Kutscher von Nieg bis Niz.
- Am 9. Februar 1910 die Kutscher von S bis Schl.
- Am 10. Februar 1910 die Kutscher von Schm bis Schöm.
- Am 11. Februar 1910 die Kutscher von Schön bis Schül.
- Am 12. Februar 1910 die Kutscher von Schulze bis Seif.
- Am 14. Februar 1910 die Kutscher von Seig bis Stem.
- Am 15. Februar 1910 die Kutscher von Sten bis Stj.
- Am 16. Februar 1910 die Kutscher von T bis Th.
- Am 17. Februar 1910 die Kutscher von Ti bis Tz.
- Am 18. Februar 1910 die Kutscher von W bis Wenj.
- Am 19. Februar 1910 die Kutscher von Weng bis We.
- Am 21. Februar 1910 die Kutscher von Wf bis Wz.
- Am 22. Februar 1910 die Kutscher von X bis Z.

Berlin, den 3. Dezember 1909.  
Der Polizei-Präsident.  
von Jagow.  
Für die Richtigkeit:  
Sommerfeld, Kanzlei-Diätar.

# Sektion V.

**Kollegen Packer, Lager-, Hilfs-, Hof- u. Transport-  
arbeiter aus den Betrieben der Metall-, Elektro-  
und Eisenindustrie Berlins und Umgegend.**

Am Sonntag, den 30. Januar 1910, vorm. 10 Uhr:

## Große Branchen-Versammlung

in Dräfels Festhale, großer Saal, Neue Friedrichstr. 36,  
(zwischen Bahnhof Börse und Alexanderplatz).

Tages-Ordnung: 1. Berichterstattung über die Tätig-  
keit der Branchenleitung vom 2. Halbjahr 1909. 2. Bericht  
über den Stand des Agitationsfonds. 3. Neuwahl der  
Sektionsleitung, des Kassierers für den Agitationsfonds  
und der Revisoren. 4. Anträge und Verschiedenes.

Die Branchenleitung. J. A.: Karl Fromke.

**Mitglieder sämtlicher Branchen des Distrikts 4.**  
(Stralau—Kummelsburg—Lichtenberg—Friedrichsfelde.)

Am Sonntag, den 6. Februar 1910, abends 6 Uhr:

## Große Versammlung

bei Blum (früher Tempel), Alt-Vorhagen 56, Ecke  
Neue Bahnhofstraße.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Koll. G. Meißner  
über: „Die Reichsversicherungsordnung.“ 2. Diskussion.  
3. Gewerbegerichtswahlen. 4. Verschiedenes.

Die Distriktskommission. J. A.: Fr. Jöcher.

**Mitglieder sämtlicher Branchen des Distrikts 7.**  
(Moabit, Hansaviertel.)

Am Sonntag, den 6. Februar 1910, vorm. 10 Uhr:

## Große Versammlung

in den Prachtshale Nord-West, Wielestr. 24.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Koll. F. Fromke über:  
„Die Steuerbelastung durch die besitzende Klasse und die  
Wirtschaftspolitik der Gewerkschaften.“ 2. Diskussion.  
3. Geschäftliches.

Die Distriktskommission. J. A.: Gustav Hoffmann.

## Gross-Lichterfelde! Zehlendorf!

### Gr. Versammlung mit Frauen

am Sonntag, den 6. Februar, nachmittags 4 1/2 Uhr,  
im Lokale Densch, Groß-Lichterfelde, Chausseestr. 55.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Koll. W. Steinicke.  
2. Diskussion. 3. Berichte der aufgelösten Verwaltungen.  
4. Geschäftliches.

Die Distriktskommission  
für Steglitz und die umliegenden Ortshäfen.  
J. A.: Otto Schenk,  
Schöneberg, Eberstr. 89, Quergeb. 4 Tr.

Verantwortl. Redakteur: Karl Bräufte, Kummelsburg.  
Verlag der Buchhdlg. „Courier“, O. Schumann-Berlin.  
Druck: Maurer u. Dimmid, Berlin, Adalbertstr. 32.