

Der Courier

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

Erscheint jede Woche Sonntags.
Einzel-Abonnement pro Quart. franko geg. franko 1,50 M.
Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

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

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

Nr. 13.

Berlin, den 27. März 1910.

14. Jahrg.

Ostern.

Osterfeuer flammen von den Bergen,
Himmelauf zucht roter Freudenschein.
Stürmisch, mit rebellischen Geberden
Zieht der Frühling in das Land hinein.
Seine Wetterstöße drohn und grollen,
Die Vernichtung — seine erste Tat;
Doch die Feuer grüßen von den Bergen
Lodernd ihn: du bist die Zeit der Saat!

Aus den dämmergrauen Ätherfernen
Nahet sich wieder nun der Sonnenblick;
Vor den siegendhellen Strahlenspeeren
Weicht der Winter, weicht die Nacht zurück.
Und der Landmann geht mit vollen Händen
Durch des Ackers schmalen Furchenspfad,
Streut die Körner in die offenen Schollen
Frohen Augs: nun ist die Zeit der Saat.

Herrlich ist's, wenn rings die Wipfel rauschen,
Und der Sturm das Alte zürnend sprengt,
Auf des Werdens leisen Ton zu lauschen,
Der von unten klingend aufwärts drängt.
Wie es wispert in den dunklen Gründen,
Wie das junge Leben sucht den Pfad
Aus der Finsternis versteckten Schlingen —
Wunderherrlich ist die Zeit der Saat.

Schon erhob sich's in Millionen Keimen,
Schollen platzen, und die Rinde bricht,
Knospen schwellen, Blatt und junge Blüten
Rehren sonnendurstig sich zum Licht.
Und der Mensch träumt mit erhellten Sinnen
Schon vom fernen Erntetag der Mahd,
Sieht die Mühsal ihren Preis gewinnen,
Sieht die Früchte dieser Zeit der Saat.

Osterfeuer flammen von den Bergen.
Auferstanden! jubelt die Natur,
Und es wandelt mit befreiter Stirne
Auch der Mensch in ihrer Strahlenspur.
Wer da fühlt, den ruft's mit tausend Zungen
Zu des Lebens schönster Freudentat:
Pflüger, Pflüger wiederum zu werden,
Auszustreuen seine beste Saat!

Die neue Bundesratsverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

III.

Hat ein Kraftfahrzeug nun auch schon alles, was in der Verordnung des Bundesrats von ihm verlangt und was im wesentlichen in unserem zweiten Artikel im einzelnen aufgeführt worden ist, so kann es gleichwohl noch lange nicht sich auf die Straße wagen. Vielmehr muß der Fuhrherr zunächst einen Antrag auf Zulassung des Fahrzeuges an die Polizeibehörde richten. Mancher Fuhrherr kann mit seiner schwierigen Fahrt sicherlich gut sein Fahrzeug führen. Die Feder zu führen, wird ihm vielleicht schwer sein. Das müht aber nichts; es muß ein ordnungsmäßiger formgerechter Antrag an die Verwaltungsbehörde gestellt werden. Der Antrag muß einen ganz bestimmten Inhalt haben: unter anderem Name und Wohnort des Eigentümers, Fabrikationsfirma und Nummer des Chassis, Art des Kraftantriebs, Pferdekräfte, Eigengewicht etc. Fehlt nur eins dieser Erfordernisse, so wird der Antrag ohne weiteres zurückgewiesen, denn die Verordnung des Bundesrats hebt ausdrücklich hervor, daß die dort für den Antrag vorgeschriebenen Einzelheiten in dem Antrage enthalten sein müssen.

Der Antrag wird ferner nur dann berücksichtigt, wenn ihm — ein ziemlich kostspieliges Vergnügen — außerdem das Gutachten eines von der Polizei anerkannten Sachverständigen beigelegt ist, welches die Richtigkeit des wesentlichen Inhalts des Antrages bestätigt. „Der Ordnung halber“ schreibt die Verordnung des Bundesrats noch ausdrücklich vor, daß die Kosten des Gutachtens natürlich der Antragsteller zu zahlen hat.

Eine Erleichterung ist allerdings vorgesehen: die höhere Verwaltungsbehörde kann für bestimmte Typen von Wagen einzelner Kraftfahrzeugfabriken, z. B. für bestimmte Opelwagen, ein für alle mal auf Antrag der betreffenden Firma eine Bescheinigung dahin ausstellen, daß die betreffende Art der Wagen den zu fordernden Ausführungen entspricht. Liegt eine solche allgemeine Bescheinigung vor, so bedarf es nicht eines besonderen Gutachtens eines Sachverständigen, sondern es genügt, wenn der Unternehmer bei Stellung seines Antrages auf Zulassung eines Fahrzeuges eine Bescheinigung der Firma überreicht, daß der zuzulassende Wagen zu der allgemeinen bereits zugelassenen Type gehört.

Ist nun endlich das Fahrzeug zugelassen, so wirkt diese Zulassung aber auch wenigstens für das ganze Deutsche Reich und nicht etwa für den Bezirk nur derjenigen Polizeibehörde, welche die Zulassung erteilt.

Wie bisher, so hat auch fernerhin die Verwaltungsbehörde das betreffende Fahrzeug in eine Liste einzutragen, das Fahrzeug bekommt ein besonderes Kennzeichen, welches für die einzelnen preussischen Provinzen, wie auch für die einzelnen Bundesstaaten des Deutschen Reichs verschieden ist. Wie unsere Leser wissen, sind die verschiedenen Kennzeichen, welche aus Buchstaben in Verbindung mit Zahlen bestehen, bereits bekannt gegeben; wir haben sie in unserer Zeitung veröffentlicht.

Die für das betreffende Kraftfahrzeug zuständige Polizeibehörde erteilt über die Zulassung, die Eintragung des Fahrzeuges, sowie über die Zuteilung des Kennzeichens dem Fuhrherrn eine besondere Bescheinigung. Tritt irgend eine Aenderung ein — verlegt zum Beispiel der Eigentümer seinen Wohnsitz in eine andere preussische Provinz — und ist darum eine Aenderung des Kennzeichens nötig, so hat er einen

entsprechenden Aenderungsantrag bei der zuständigen Polizeibehörde zu stellen. Wird das Fahrzeug von einem größeren Umbau betroffen, z. B. ein stärkerer Motor eingebaut, so bedarf es einer ganz neuen Zulassung des Fahrzeuges, und das große, eben geschilderte Glend beginnt ganz von neuem, ohne Rücksicht darauf, daß doch die nicht vom Umbau betroffenen Teile bereits genehmigt sind; die Prüfung erstreckt sich wiederum auf alles.

Wenn ein Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen wird, so wird das Kennzeichen eingezogen und der polizeiliche Stempel auf demselben augenfällig vernichtet. Dasselbe aber geschieht — hier arbeiten sich die Polizeibehörde und der Steuerfiskus in die Hände — wenn die vorgeschriebene Steuerart nicht rechtzeitig erneuert wird.

Die letztere Vorschrift ist besonders rigoros: Ist einer schlecht angeschrieben, so kann es ihm passieren, daß bei nur eintägiger Verspätung der Erneuerung der Steuerart ihm die Legitimation des Fahrzeuges weggenommen wird. Dann kann er sehen, wie er seine Existenz führt. Sänftig wird er sein ganzes kleines Vermögen in seinem Wagen angelegt haben. Das Vermögen liegt alsdann brach; er darf den Wagen nicht fahren. Diese Bestimmung ist besonders zu beklagen; sie ist geeignet, der polizeilichen Willkür im weitestem Maße Tür und Tor zu öffnen.

Fast schikanös ist auch die weitere Bestimmung, daß beim Wechsel des Eigentümers eines Wagens die ganzen langen Schereereien mit dem Antrage auf Zulassung des Fahrzeuges und mit der Genehmigung ebenfalls von neuem beginnen: der neue Eigentümer muß einen ganz neuen Antrag auf Zulassung stellen, und wer weiß, ob die Polizeibehörde das Fahrzeug abermals genehmigt. Nur der Beifügung des Gutachtens eines Sachverständigen bedarf es in diesem Falle dann nicht, wenn die bisherige Zulassungsbescheinigung vorgelegt werden kann. Hat der neue Eigentümer diese alte Zulassungsbescheinigung nicht, will sie ihm z. B. der Verkäufer des Fahrzeuges aus irgend einem Grunde nicht geben, oder ist sie abhanden gekommen, so ist sogar auch noch erneut das kostspielige Gutachten des Sachverständigen beizubringen.

Die Vorschriften über die Anzahl und die Beschaffenheit des polizeilichen Kennzeichens sind gegenüber dem heutigen Zustand ebenfalls verschärft. Vorn und hinten muß der Wagen, wie allerdings schon bisher, je einmal an leicht sichtbar Stelle das Kennzeichen führen. Es ist aber weiter vorgeschrieben, daß das vordere Kennzeichen in schwarzer Balkenschrift auf weißem, schwarzgerandetem Grunde auf die Wandung des Fahrzeuges oder auf eine rechteckige Tafel aufzumalen ist; die Höhe des Schildes und der Buchstaben ist genau bis auf das Millimeter vorgeschrieben, selbst die Strichstärke der einzelnen Buchstaben sowie der Abstand der einzelnen Zeichen vom Rande und von einander ist genau nach Millimetern zu bemessen.

Das rückwärts angebrachte polizeiliche Kennzeichen ist auf einer viereckigen weißen, schwarz gerandeten Tafel in schwarzer Balkenschrift auszuführen. Die Tafel kann auch Bestandteil einer Laterne sein. Hier müssen die Buchstaben über der Nummer stehen. Die Stärke der Buchstaben, der Abstand usw. sind auch hier nach Millimetern bemessen, die Dimension aber anders angegeben, als bei der vorderen Tafel.

Wie bisher wird das Kennzeichen mit dem polizeilichen Stempel belegt. Zu diesem Zwecke und zwecks Prüfung, ob auch alle anderen Erfordernisse am Wagen vorhanden sind, ist der Wagen der Polizei vorzuführen.

Die Kennzeichen müssen in der Dunkelheit erleuchtet sein. Eine besondere Vorschrift der Verordnung besagt, daß die Beleuchtungsrichtung weder vom Sitze des Führers, noch vom Innern des Wagens aus abstellbar sein darf.

Diese letztere Vorschrift atmet nicht gerade ein besonderes Vertrauen gegenüber den Automobilisten. Es beruht das allerdings wohl auf Gegenseitigkeit, denn so viel wir wissen, soll auch in der Automobilwelt nicht gerade ein zu großes Vertrauen gegenüber der Polizei bestehen. Die Polizei befürchtet offenbar, daß, wenn etwa einem Wagen etwas unangenehmes passiert ist, der Fahrer sich in der Dunkelheit seiner Feststellung dadurch entziehen könnte, daß er die Beleuchtung der Nummernschilder abstellt. Darum eben ist vorgeschrieben, daß die Beleuchtung so einzurichten ist, daß sie nur am Nummernschild selbst, also nur beim Stehen des Fahrzeuges abgestellt werden kann.

Dies sind im wesentlichen die Erfordernisse der Bundesratsverordnung für die Beschaffenheit und die Zulassung der Fahrzeuge. Wenig sind es ganz gewiß nicht; es geht einem fast der Atem aus, wenn man sie alle hintereinander aufzählen soll.

Bedeutung und Wertschätzung der Industrie und Landwirtschaft in Preußen.

Die gegenwärtige Wahlrechtsbewegung in Preußen wirbelt eine Menge von Fragen auf, die mit der Repräsentation des preußischen Volkes in engstem Zusammenhang stehen. Eine der wichtigsten davon ist das Verhältnis zwischen Stadt und Land in ihren Beziehungen zur Volksvertretung. Sie kommt vor allem zum Ausdruck in der Wahlkreiseinteilung, die von den herrschenden Parteien einschließlich der Regierung mit allen Mitteln künstlich aufrechterhalten wird. Diese Wahlkreiseinteilung stammt aus dem Jahre 1858. Schon damals war sie auf eine Begünstigung des platten Landes zugeschnitten, das der Regierung als die geeignetste Stütze für ihre Zwecke erschien und auch heute noch erscheint. Damals war Preußen aber weit überwiegend noch ein Agrarstaat; die größere Hälfte seiner Bevölkerung zog ihren Erwerb noch aus der Landwirtschaft und sieben Zehntel derselben wohnten auf dem Lande.

Dieses Verhältnis hat sich seitdem von Grund aus geändert. Industrie, Handel und Verkehr sind in Preußen gewaltig emporgewachsen und haben die Landwirtschaft zurückgedrängt. Die Mehrheit der Bevölkerung ist heute mit ihrem Erwerb an die Städte gebunden und wohnt teils in Städten, teils in den nächsten Umgebungen von Stadtgemeinden. Und der Bevölkerungsverschiebung entspricht völlig die Bedeutung der Städte als Steuerquellen des Staates. Den weitaus überwiegenden Teil seiner Steuereinkünfte zieht Preußen aus den Städten, während die Steuerkraft des Landes von Jahr zu Jahr in ihrer Bedeutung zurückgeht. Gleichwohl weigern sich Regierung und die Mehrheitsparteien des Landtags, den Städten eine ihrer wirklichen Bedeutung entsprechende Repräsentation im Abgeordnetenhaus zuzuerkennen.

Von 37,9 Millionen der Gesamtbevölkerung Preußens fanden nach der Berufs- und Gewerbebeziehung 1907 nur 10,8 Millionen einschließlich Dienende und Angehörige oder 28,59 pCt. ihren Erwerb in der Landwirtschaft, dagegen 21,2 Millionen gleich 55,93 pCt. in Industrie, Bergbau, Handel und Verkehr und 5,8 Millionen gleich 15,48 pCt. in privaten und öffentlichen Diensten sowie sonstigen Berufen. Doppelt so stark mußte die Vertretung von Industrie und Handel sein, als die der Landwirtschaft, wenn es noch Gerechtigkeit in Preußen gäbe.

Nach der Bevölkerungsstatistik 1905 wohnten 16,8 Millionen oder 45,22 pCt. in Städten, 18,3 Millionen oder 49,31 pCt. in Landgemeinden und nur 2 Mill. oder 5,44 pCt. in Gutsbezirken. Daß hier die Landgemeinden noch so stark hervorreten, erklärt sich aus dem Wohnen der industriellen Arbeiterbevölkerung auf dem Lande. Die dichtbevölkerten Landgemeinden sind Industriestädte oder Vorstädte von solchen, deren Verstädtlichung der Nachdruck der Regierung im Wege steht. Nur in ganz außerordentlichen Fällen und zögernd gibt die Regierung zu städtischen Eingebungen von Landgemeinden ihre Zustimmung und noch seltener werden solchen Riesengemeinden die Stadtrechte verliehen. So erhoben im preussischen Abgeordnetenhaus am 7. März d. J. die Konservativen wütenden Einspruch gegen die Erweiterung des Stadtkreises Frankfurt a. M., lediglich aus politischen Gründen, weil diese Stadt ein geheimes Kommunalwahlrecht habe und weil deren Gemeindevertretung sich auf Seiten der Sträßenreformstranten in der Wahlrechtsbewegung gestellt habe. Manet man also die Vorortsgemeinden zu den Städten, so ist die weitaus größere Hälfte der Einwohner Preußens Stadtbewohner.

Nach der preussischen Einkommensteuerstatistik für 1909 war das Ergebnis der Steuerbeurteilung:

	Städtische Zensiten		Ländliche Zensiten	
	Städte	Land	Städte	Land
Veranlagt	187,84	63,87	27,19	5,37
Erhöhen	209,90	69,90	39,29	7,77

Die Städte brachten demnach an Einkommensteuer 249,19 Millionen Mark (76,2 pCt.), das Land nur 77,67 Millionen Mark (23,8 pCt.) auf. Nach diesem

Ergebnis käme den Städten eine dreimal stärkere Vertretung zu als dem Lande, denn in Preußen soll ja die Steuerleistung ausschlaggebend sein für die Zuzurechnung der staatsbürgerlichen Rechte. Wertwiderstreit kommt dieser Grundregel erst bei der Klasseinteilung zur Anwendung, nachdem man schon durch die Wahlkreiseinteilung ein privilegiertes Reich von Landkreisen und ein untergeordnetes Reich der Stadtkreise einrichtet. Daß die übrigen Steuerleistungen des Landes diejenigen der Städte nicht übersteigen, zeigt uns ein Blick auf die zur Ergänzungsteuer herangezogenen Vermögen, deren Durchschnittsbetrag pro Kopf der Zensiten im Jahre 1908 in den Städten 80 200, auf dem Lande nur 42 900 Mark erreichte.

Aus alledem ergibt sich, daß nicht die Landwirtschaft und das platte Land, sondern Industrie, Handel und Verkehr und die Städte der breite Soziet sind, auf dem Preussens Staatsmacht beruht. Die letzteren sind auch die wirklichen Träger der fortschreitenden Kultur, die ein Kulturstaat fördern und begünstigen muß, während die Landwirtschaft und das flache Land längst an staatlicher Bedeutung hinter jene zurückgetreten sind. Die Landbevölkerung wäre längst in größerem Umfange aufgelöst, wenn die Reichsregierung nicht die Städte durch eine Schutz- und Landwirtschaftspolitik dem Lande tributpflichtig gemacht hätte. Ungezählte Millionen sind seit drei Jahrzehnten aus städtischen Taschen in die Beutel der ländlichen Grundbesitzer gewandert. So ist die Landwirtschaft aus einem Nährer zu einem Zehrer der gesunden Volkskraft geworden, der seine durch künstliche Mittel erzwungene Position nun dauernd aufrecht erhalten möchte. Daher die politische Unterdrückung der Städte und ihrer Bevölkerung mittels der längst veralteten Wahlkreiseinteilung, die die Vorherrschaft der rückständigen Kreise stützt.

Sehen wir uns nun die preussische Wahlstatistik ein wenig näher an. Von je 100 städtischen Urwählern wählten konservativ oder freikonservativ 9,57, zentralistisch 16,09 und antisemitisch oder landblinderisch 0,22. Die Gegner der Wahlrechtsreform erhielten aus den städtischen Urwählern also nur 25,88 pCt. städtischer Stimmen. Dagegen stimmten von je 100 ländlichen Urwählern für Sozialdemokraten 34,33, für Freisinnige 7,25, für Nationalliberale 14,53 und für Polen und Dänen 3,20. Den Parteien der Wahlrechtsreform fielen hier also 59,31 pCt. städtischer Stimmen zu, während der Rest (40,69 pCt.) sich auf sonstige, unbestimmte oder unbekannte Parteien verteilte. Die städtische Bevölkerung bildet den politischen Fortschritt; selbst im Zeichen der öffentlichen Abstimmung wählten nahezu drei Fünftel städtischer Urwähler Parteien der Wahlrechtsreform und ein Drittel die Partei des Reichstagswahlrechts.

Unders wählte das Land! Hier fielen den Konservativen und Freikonservativen von 100 ländlichen Urwählern 25,56, dem Zentrum 24,68 und den Antisemiten und Landblindern 1,86, den Wahlrechtsfeinden insgesamt also 52,30 pCt. zu, während die Wahlrechtsreformparteien nur 39,31 pCt. erhielten. (Sozialdemokratie 10,94, Freisinnige 1,76, Nationalliberale 10,43 und Polen und Dänen 16,28.) Das platte Land ist noch immer das Paradies der Reaktionäre; es wählt überwiegend konservativ oder ultramontan. Deshalb lassen diese beiden Parteigruppen, die sich zur gemeinsamen Verschönerung der Wahlrechtsreform in der Kommission zusammengefunden haben, an der Vorzugsstellung des Landes gegenüber den Städten nicht rütteln.

Wie diese Wahlkreiseinteilung auf die Wahl der Abgeordneten einwirkt, zeigt folgende Gegenüberstellung. Es erhielten bei der Wahl 1908 an Stimmen und Abgeordneten:

Gegner der Wahlrechtsreform				Anhänger der Wahlrechtsreform			
	Urwählerstimmen in pCt.	Abgeordnete in pCt.		Urwählerstimmen in pCt.	Abgeordnete in pCt.		
Konservative	14,15	84,81	Sozialdemokraten	23,87	1,58		
Freikonserv.	2,54	13,64	Freis. Vereinig.	0,88	1,80		
Zentrum	19,91	23,47	Freis. Volksp.	8,93	6,82		
Antisemiten	0,96	—	Nationallib.	12,71	14,87		
Und b. Landwirte	0,60	—	Polen, Dänen	9,02	8,88		
Zusammen	187,56	71,32	Zusammen	160,41	27,76		

Außerdem wurden 4 Abgeordnete (0,90 pCt.) gewählt, die zu keiner Partei gehören.

Damit dieser Wahlkreiseinteilung haben die Parteien der Wahlrechtsreform für 50,41 pCt. der Urwählerstimmen nur 27,76 pCt. der Abgeordneten erhalten, wobei die Sozialdemokratie die hauptsächlichste Verlustträgerin ist, während die Wahlrechtsgegner für 37,56 pCt. der Stimmen 71,32 pCt. der Mandate zum preussischen Landtage einheimsten. Die Konservativen haben fast das Dreifache der Mandate bekommen als ihnen zukauf, das Zentrum ebenfalls ein gutes Teil mehr. Kein Wunder, daß diese Parteien sich gegen ein gleiches Wahlrecht von Stadt und Land erklären, denn ihnen erwacht der unrechtmäßige Gewinn aus der Benachteiligung der Städte.

Aber auch die liberalen Parteien haben dabei mehr Abgeordnete erhalten, als ihnen nach Maßgabe der Urwählerstimmen zustanden. Dies erklärt sich aus dem Zusammenwirken von Wahlkreiseinteilung und Klasseinteilung; die letztere ermäßigte den Liberalen, sich für die aus der ungerechten Wahlkreiseinteilung erwachsenden Verluste durch Überstimmung der dritten Klassenwähler schadlos zu halten und damit alle Verluste auf die Sozialdemokratie, der Partei des städtischen Proletariats, abzuwälzen. So lastet der Fluch der politischen Entwertung der Stadtgemeinden zehnfach auf der Arbeiterklasse, die nur den 18. Teil der

Ihr zustehenden Volksvertreter erhielt. Auf 106 von 443 Mandaten hatte die Sozialdemokratie gemäß ihrer Stimmenzahl Anspruch, — sechs hat sie nur erhalten.

Diese Entwertung der städtischen Wähler ist eine Ungeheuerlichkeit, die der indirekten Wahl und der Klasseinteilung an Gemeingefährlichkeit nichts nachgibt. Ihre schlimmsten Wirkungen zeitigt sie in den Großstädten. Berlin hat gemäß seiner Bevölkerungsziffer 12 Abgeordnete zu wenig; Breslau und Köln müßten je 3, Frankfurt a. M., Charlottenburg, Essen, Stettin je 2 und Düsseldorf, Hannover, Magdeburg, Duisburg, Dortmund, Altona, Kiel, Kirdorf, Gelsenkirchen, Schöneberg und Posen je 1 Abgeordnete mehr erhalten, als es heute geschieht. Die 28 preussischen Großstädte sind zurzeit durch 52 Abgeordnete vertreten, während ihnen nach der Bevölkerungsziffer deren 90 zustanden. Die meisten übrigen Stadtkreise sind derart mit Landkreisen verunreinigt, daß die Wahlmänner der letzteren einen erheblichen Einfluß auf die Abgeordnetewahl ausüben. Aus dieser Mindervertretung der Städte und dem ländlichen Einflusse erklärt sich das große Übergewicht der rückständigen Parteien im preussischen Abgeordnetenhaus.

Der Arbeiterstaat Preußens fällt die Kultur auf, mit dieser politischen Unterdrückung der Städte aufzuräumen und den großen Zentren der Kultur und des Fortschritts die politische Gleichberechtigung zu erkämpfen. Sie führen diesen Kampf nicht allein für sich, sondern für alle, die im Bannkreis der Stadt ihren Lebenserwerb finden. Deshalb sollen sich alle städtischen Parteien darin einig sein, den Kampf gegen die veraltete Wahlkreiseinteilung zu unterstützen. Es scheint indes, daß die bürgerlichen Wahlreformfreunde hier versagen, um auch ferner auf dem Boden der Dreiklassenwahl sich an der Arbeiterklasse schadlos zu halten. Ein solches Verhalten dieser Parteien ist mir geeignet, die Kraft und Schärfe der großen Wahlrechtsbewegung zu erhöhen, die schließlich mit dem preussischen Dreiklassenwahlrecht auch die ungerechte Wahlkreiseinteilung hinwegschwemmen wird. Je mehr man sich bemüht, von dem preussischen Klassenwahlrecht möglichst viel zu reiten und konservieren, desto mehr wird das preussische Volk die Überzeugung gewinnen, daß hier endlich einmal gründlich reiner Tisch gemacht werden muß!

Die Hamburger Bürgerschaft für die Hemmung des Automobilverkehrs.

Jedem Berliner, der nach Hamburg kommt, fällt unwillkürlich das ungeheure langsame Tempo der Automobilisten auf. Erst vor allem gibt es auch in Hamburg überaus viele Feinde des neuzeitlichen Verkehrs. Die Verkehrshemmnisse scheinen einem Teile unseres deutschen Volkes, insbesondere aber dem tüchtigen Spießbürger angeboren zu sein. Zu allen Zeiten hat die Einführung von neuen, schnelleren Verkehrsmitteln mit konservativen Feinden zu rechnen gehabt. Ausgänger des Mittelalters waren es die „Ratzen“, d. h. der Personentransport mittels Pferden, gegen den sich die gleiche Feindschaft mit den gleichen Argumenten richtete, wie heute gegen das Automobil. Dann kam die Lokomotive, und ihr Erfinder Stephenson konnte ein Lied davon singen, wie selbst gelehrte Körperkassen und selbst die „Intelligenz“ in der Mutter der Parlamente sich gegen sein, für die ganze Menschheit jetzt so segensreiches und lebenspendendes Werk wandte. Dann die Pferdebahnen, denen der weise Magistrat der Stadt Berlin ihrer Schnelligkeit wegen die inneren Straßen der Stadt verarmelte. Und was hatten die ganz harmlosen und unschuldigen Fahrräder in der ersten Zeit ihrer Einführung unter der Ungunst des Publikums zu leiden! Dann ging wieder das Geschimpfe der gleichen Verkehrshemmnisse auf die elektrischen Straßenbahnen los. Und jetzt ist das Automobil das Karnickel. Die neuen Verkehrsmittel waren freilich noch stets stärker als ihre Verfolger, sie überrannten alle Hindernisse und überließen ihre Gegner dem unbändigen Gelächter einer neuen Generation. So ergab es sich auch in nicht all zu ferner Zeit den Feinden des modernsten Verkehrsmittels, nur daß diese gegenwärtig noch die Macht in Händen haben und diese Macht ganz willkürlich an den zumeist unschuldigen Objekten, den Automobilfahrern, ausprobieren. Polizei hilft! Das ist der Schrei der Konservativen des Tages. Polizei hilft, nicht nur gegen die Wahlrechtskämpfer, sondern auch gegen das Automobil. Daß die Polizei noch nie helfen, das heißt nie eine Entwidlung aufhalten, sondern höchstens ein wenig hemmen und schikanieren konnte, diese geschichtliche Tatsache ist eine Tatsache, die in gewisse Köpfe absolut nicht hinein.

Die Bürgerschaft der größten Hafenstadt Deutschlands setzt sich aus Köpfen zusammen, die täglich den Nutzen eines raschen und zuverlässigen Verkehrs am eigenen Geldsack verspüren, und dennoch bringt sie dem Automobil soviel Verständnis entgegen, wie ein medienunfähiger Krantanker, der im Kraftwagen lediglich den Todfeind seiner Kühner und Gänse sieht und ihn nur danach einschätzt.

So kommt es, daß wir in den Hamburger Tagesblättern folgenden merkwürdigen Bericht finden: „Ein von der Bürgerschaft am 9. Dezember 1908 niedergesetzter Ausschuss hat nachstehenden Antrag des Herrn Dr. Popert und Genossen eingehend geprüft und über seine Verhandlungen einen Bericht erstattet, dem wir das folgende entnehmen:

Der Antrag lautet: „Die Bürgerschaft ersucht den Senat, die Polizeibehörde zu veranlassen, durch schärfere Handhabung der straßenpolitischen Bestimmungen die Gefährdung der Bevölkerung durch den Automobilverkehr nach Möglichkeit zu beseitigen.“

Dem Antrag liegen, wie schon sein Wortlaut zeigt, zwei Behauptungen der Antragsteller zugrunde. Ein-

mal die Behauptung, der Automobilverkehr erzeuge eine Gefährdung der Bevölkerung, zweitens die Behauptung, diese Gefährdung werde dann vermindert werden, wenn die Polizeibehörde die strengen polizeilichen Vorschriften schärfer handhabe als bisher. Was die erstere Behauptung angeht, so ist der Standpunkt des Ausschusses dieser: Der Automobilverkehr ist ein Fortschritt, den niemand wieder rückgängig machen kann und niemand wieder beseitigen will. In der Bevölkerung besteht aber — nach wie vor — das Gefühl, daß der Automobilverkehr in unseren Straßen jeden einzelnen erheblich gefährde. Dies Gefühl ist auch objektiv berechtigt. Eine Zusammenstellung über Unfälle usw. zeigt zwar, daß die Automobile in Berlin die Bevölkerung noch unverhältnismäßig viel höher gefährden als in Hamburg, des weiteren aber, daß diese Gefährdung auch in Hamburg noch eine sehr hohe ist, wenn in der Zeit vom 1. Oktober 1907 bis 30. September 1908 je hundert Kraftfahrzeuge in Hamburg 32,2 Personen- und Sachschäden angerichtet haben, so ist das völlig hinreichend, um ein starkes Gefühl der Beunruhigung zu rechtfertigen. Um so mehr, als jeder einzelne Unfall, den ein Automobil hervorruft, die Möglichkeit eines vernichtenden Erfolges gegen die betroffene Person oder Sache in weit höherem Maße in sich trägt, als ein Unfall, den irgend ein anderes Straßengefährte anrichtet. Besonders berechtigt erscheint bei dieser Sachlage auch die Beunruhigung der Eltern, die ihre Kinder zur Stadt in die Schule gehen lassen müssen. Die Beunruhigung unserer Bevölkerung gegenüber dem Automobilverkehr ist deshalb naturgemäß um so größer, weil sehr viele unserer Straßen für den Automobilverkehr, an den bei ihrer Erbauung noch niemand denken konnte, viel zu eng sind.

Zur zweiten grundlegenden Behauptung der Antragsteller haben die Senatskommissare erklärt, die Polizeibehörde verkenne die besonderen Gefahren, die der Automobilverkehr für die Bevölkerung mit sich bringe, durchaus nicht. Sie tue schon jetzt alles, was sie vermöge, um den Automobilverkehr an die gesetzlichen Schranken gebunden zu halten und die Bevölkerung zu schützen. Der Ausschuss ist nach den Erklärungen der Senatskommissare und nach Prüfung der ergangenen Strafverfügungen zu dem Ergebnis gekommen, daß sich der Vorwurf einer zu großen Konvention der Polizeibehörde gegen Uebertretungen im Fahrverkehr nicht erheben läßt. Auffallend ist allerdings zunächst die geringe Zahl der Strafverfügungen gegen Kraftfahrzeuge wegen zu schnellen Fahrens. Ein Blick auf das tatsächliche Verhalten der Kraftfahrzeuge scheint darzutun, daß da noch reichlich große Mißstände walten. Immerhin haben die Senatskommissare dies anscheinende Mißverhältnis für den Ausschuss befriedigend aufgeführt: Es gibt gegenwärtig noch kein unbedingt zuverlässiges Verfahren, die Geschwindigkeit eines Kraftwagens zu messen. Daher wird es, wenn gegen eine Strafverfügung wegen zu schnellen Fahrens der Rechtsweg beschritten wird, fast immer auf die Zeugenansage des anliegenden Schutzmannes ankommen. Wie sich das Gericht zu dieser Stellen wird, ist wie vorauszusetzen, zumal der Uebelstand des langen Zeitraumes zwischen der Uebertretung und dem Gerichtstermin mißspricht. Die Polizeibehörde hat nun das berechtigte Bestreben, kein Verfahren zu beginnen, das schließlich mit Freisprechung endigt, und übt daher in den Strafen derartiger Strafbefehle eine größere Zurückhaltung, als sie sonst tun würde. Die Ausführungsbestimmungen zum Reichs-Automobilgesetz, die vom Bundesrat zum 1. April 1910 zu erlassen sind, werden hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit Grundsätze aufstellen, die für das ganze Reich gelten. Sobald das geschehen ist, werden auch in Hamburg in dieser Beziehung befriedigendere Zustände herrschen als jetzt.

Der Ausschuss stand also in bezug auf den Antrag von Dr. Popert und Genossen vor diesem Ergebnis: Die Gefährdung der Bevölkerung durch den Automobilverkehr, die den Antrag veranlaßt hat, besteht allerdings. Andererseits läßt sich aber nicht behaupten, daß die Polizeibehörde dieser Gefährdung gegenüber bisher nicht scharf genug eingegriffen habe. Danach wäre eine Ablehnung des Antrages von Dr. Popert und Genossen formell zu rechtfertigen. Der Ausschuss ist aber einstimmig der Ansicht, daß eine solche Ablehnung materiell nicht nur durchaus ungerechtfertigt, sondern auch sehr schädlich wäre. Sie würde höchstwahrscheinlich von der Öffentlichkeit dahin mißverstanden werden, daß der Ausschuss und die Bürgerschaft die Gefährdung der Bevölkerung durch den Automobilverkehr als nicht vorhanden ansehen, während, wie ausgeführt, diese Gefährdung besteht und von der Bevölkerung lebhaft empfunden wird. Die Folge würde sein, daß das Gefühl der Beunruhigung in der Bevölkerung wachsen würde, daß auch der rücksichtslose Teil der Automobilbesitzer und Kraftwagenführer noch mehr als bisher beginnen würde, sich jeder Rücksicht auf die Sicherheit des übrigen Verkehrs zu entziehen. Der Ausschuss glaubt, daß diese recht erheblichen Gefahren unter allen Umständen vermieden werden müssen, und schlägt deshalb der Bürgerschaft einstimmig folgenden Antrag vor: „Die Bürgerschaft nimmt Kenntnis davon, daß die Polizeibehörde die Gefährdung der Bevölkerung durch den Automobilverkehr bereits jetzt durch entsprechende Handhabung der straßenpolizeilichen Bestimmungen nach Möglichkeit beseitigt. Die Bürgerschaft spricht die Erwartung aus, daß diese Handhabung der straßenpolizeilichen Bestimmungen ohne jede Abweichung aufrechterhalten werden wird.“

Die scharfe Handhabung der straßenpolizeilichen Bestimmungen ist also der Hamburger Bürgerschaft Weisheit letzter Schluss; das Begriffsverständnis des Dr. Popert dem neuzeitlichen Verkehr gegenüber ist zum Niveau der Weisheit unter der

Hamburger Bevölkerung geworden. Man war sich zwar der Konsequenzen des Popertschen Antrages nicht ganz klar, hat dieselben aber dennoch kräftig unterstrichen und damit ein „Kulturdokument“ für die Verkehrsgeschichte geschaffen.

Die Polizei tut nach ihrer eigenen Aussage, deren Richtigkeit unsere Kollegen bestätigen können, schon jetzt alles, was getan werden kann. Trotzdem ist den Scharfmachern gegen den Automobilverkehr dieses „Alles“ noch immer zu wenig. Sie verlangen mehr als alles. Schade nur, daß selbst die Polizei nicht mehr als alles tun kann. Da aber dieses Alles bisher keinen Blüfflerling geholt hat, so müßte doch ruhig denkenden Menschen die Erkenntnis aufdämmern, daß man auf ein anderes wirksameres System der Abhilfe kommen müsse.

Es gibt solche Mittel, die geeignet sind, einen großen Prozentsatz der heutigen Automobilunfälle von vornherein zu verhüten; davon ist eines der wirksamsten, wir wollen's der Hamburger Bürgerschaft, die trotz alles Kopfschüttelns anscheinend nicht darauf gekommen ist, verraten. Es heißt Aufklärung des Publikums über die heutigen Gefahren der Straße. Man bringe dem Publikum bei, daß die Straße kein Spielplatz, kein Platzbrunnen, auch keine Zeitungstischplatte und auch kein Kaffeehaus für nachdenkliche Philosophen ist, sondern daß zumindestens derjenige, der den Damm der Straße benutzt, Augen und Ohren offen und seine Gedanken beisammen haben muß. — Das wird helfen.

Zu diesem guten Dienst der Aufklärung verpflichtete man vor allen Dingen die Presse, die heute, wie folgende Notiz aus einem ganz linksstehenden Hamburger Blatt beweist, auch ihre Aufgabe gegenüber dem modernen Verkehr noch nicht begriffen zu haben scheint:

„Die Gefahren des Automobils.“ Unter die Räder einer Kraftdroschke geriet am Dienstag nachmittag der in der Grindelallee mit mehreren Knaben spielende Schulknabe Hermann. Als er kurz vor dem Kraftwagen über die Straße lief, wurde er, bevor der Führer die Bremse anziehen konnte, umgestoßen und das Auto ging über den Rücken des Knaben hinweg. Schwer verletzt wurde das Kind ins Eppendorfer Krankenhaus geschafft.“

Bei näherer Ueberlegung hätte der Schreiber dieser Notiz aus den von ihm selbst geschilderten Tatsachen erkennen müssen, daß an diesem Unfall nicht die besonderen Gefahren des Automobils, sondern die Gefahren des Verkehrs überhaupt Schuld sind. Wäre der Schulknabe so knapp vor einem Pferde- oder Wagen über die Straße gelaufen, so wäre er ebenso sicher umgestoßen worden und unter die Räder gekommen, wie hier unter die Autodroschke, weil ja jeder Kutscher oder Chauffeur weiß, ein Kraftwagen viel rascher anhalten kann, wie ein Pferdebestenwert. Da wäre es doch wohl gescheiter gewesen, zu betonen, daß die Straße kein Spielplatz ist, als ganz zwecklos gegen die Gefahren des Autoverkehrs zu ratiocinieren. Die „fortschrittlichen“ Hamburger Republikaner könnten da mal von der fürstlich Lippischen Regierung etwas lernen; sie können in ihrem Amtsblatt vom 26. Februar d. J. folgendes zu ihrem Ruhm und Frommen lesen:

„An sämtliche Herren Volksschullehrer des Landes! Angesichts der Gefahren, denen Kinder bei unvorsichtigem Gehen oder Stehen, sowie bei mutwilligem Vorüber- oder Entgegenlaufen kurz vor einem schnell herankommenden Automobil ausgesetzt sind, auch in Anbetracht der Gefährdungen, welche den Kraftfahrzeugen und ihren Fahrern durch Unruhen, wie das Werfen von Steinen u. dergl., von Kindern bereitet werden, weisen wir in gegebener Veranlassung die Herren Lehrer hiermit an, in Ueberrückung des Verhaltens ihrer Schüler auch außerhalb der Schule diese vor solchem Tun von Zeit zu Zeit zu warnen und ferner darauf aufmerksam zu machen, daß ihre Eltern unter Umständen haitbar gemacht werden können.“

Detmold, den 21. Februar 1910.

Fürstlich Lippisches Konsistorium.

Präsidenten.

Solche Bekanntmachungen kennt man allerdings in Hamburg noch nicht. Die Verhältnisse an notwendigster Aufklärung kommt hauptsächlich auf Konto der Hamburger Bürgerschaft und zum Teil auch auf das Konto der Tagespresse, die ihre diesbezüglichen Aufgaben hoffentlich bald begreifen lernen wird. Aber das Schulkonto der Hamburger Bürgerschaft ist noch viel höher belastet. Wiederholt ist von ihr die Errichtung gediegener Fahrschulen verlangt worden, weil nur in solchen Schulen ein tüchtiger und zuverlässiger Ersatz von Chauffeurs herangebildet werden kann. Und was ist auf diesem Gebiete geschehen? Nichts! Eine solche Chauffeurschule löst den Pfefferfaden zu viel, und wenn's um den eigenen Geldbeutel geht, dann ist man, trotz der vielen Unfälle im Autoverkehr, sehr zugeknöpft, man erleichtert dafür den schmalen Geldbeutel der Chauffeurs durch hohe Polizeistrafen. Die Hauptschuldigen an den Hamburger Automobilunfällen sehen also nicht auf dem Bod der Kraftwagen, sondern in der Hamburger Bürgerschaft selbst.

„Hausdiener Friedrich“.

In einer der letzten Nummern des „Courier“ kam ein Artikel, „Wie man einen alten Pop absetzt“, welcher sich mit der Unsitte unserer Unternehmer, den Hausdiener beim Vornamen zu rufen, beschäftigte, zum Abdruck. Es mag daher für die Handelskammer in unserem Verbande von Interesse sein, wenn wir ein „Eingefandtes“ aus unserer Kollegenkreise, welches unter obigem Titel in

Nr. 9 des „Confectionair“ veröffentlicht wurde, im „Courier“ den Mitgliedern zur Kenntnis bringen:

„Hausdiener Friedrich.“

Man schreibt uns aus den Kreisen Berliner Hausdiener:

„In Ihrem geschätzten Blatte haben Sie oft mit dankenswerter Toleranz beachtenswerten Ratsschlägen und modernen Ansichten Raum gegeben. Ich hoffe daher, daß Sie auch mir, als Mitglied des Vereins Berliner Hausdiener, gestatten werden, eine Angelegenheit der öffentlichen Meinung zu unterbreiten, die in unserer vorgeschrittenen Zeit fast als Unsitte erscheint.“

„Mehr und mehr empfindet man in den Kreisen der Handelskammer (Hausdiener, Packer, Kontorboten usw.), daß das leidige

„beim Vornamen rufen“

vor allem mit dazu beiträgt, in den Hausdiener noch den minderwertigen Arbeiter zu sehen. Diese Gewohnheit mag früher in den ersten Entwicklungsstadien unseres Kaufmannsstandes, wo der ehemalige Handelsknecht noch im patriarchalischen Verhältnis zu seinem Arbeitgeber stand, gewisse Berechtigung gehabt haben. Mit dem Emporblühen des deutschen Handels sind aber auch die Anforderungen an den Hausdiener größere geworden.

Vieles, was in diesen Spalten von tüchtigem und gutem Personal gesagt worden ist, können wir auch für uns gelten lassen. Brandkenntnis, Geschicklichkeit und höhere Intelligenz sind heute nötig, um eine Stellung zu erhalten oder dementsprechend auszufüllen. Die Fälle sind gar nicht so selten, daß tüchtige Lageristen oder Expedienten, wie man zu sagen pflegt, „von der Pike auf gebildet“ als Hausdiener anfangen und sich mit der Zeit durch Fleiß und Korrektheit die Anerkennung ihrer Chefs erworben haben. Aber auch bei diesen, in besser bezahlten Stellungen befindlichen Angestellten, wird man in den meisten Fällen konstatieren können, daß ihnen noch das Merkmal des ehemaligen Hausdieners, beim Vornamen gerufen zu werden, anhaftet. Bedenkt man, daß unter den Handelskammerarbeitern auch vielfach verheiratete Leute sind, die jedes Lehnmädchen oder jeden Lehrling beim Vaternamen rufen müssen, so muß es einem eigenartig an, wenn man ungeachtet von ihnen mit W. G. Helm, Paul oder Adolf bezeichnet wird; eine Benennung, die man doch unserer Familie oder unserem näheren Bekanntenkreise überlassen sollte.

In vielen Geschäften ist es fast traditionell geworden, den

Vornamen eines Hausdieners,

der vor Jahrzehnten einmal dort beschäftigt war, auf jeden Neuangestellten zu übertragen, so daß sich der Rufname, der lieben Gewohnheit wegen, von Familiens zu Familiens forterbt. Meistlich ist es in Geschäften, wo mehrere Hausdiener beschäftigt werden, und wo man, um Doppelgänger zu vermeiden, dem „Paul“ einfach den schönen Namen „Karl“ beilegt, der sich dann damit abfinden muß.

Wenn man in Betracht zieht, was schon von vielen einsichtigen und gerecht denkenden Chefs bestätigt worden ist, daß der heutige Handelskammerarbeiter nicht mehr die untergeordnete Stelle, wie in der „guten alten Zeit“ unter der Befehlsordnung einnimmt, daß es auch mit von seiner Pflichttreue und Intelligenz abhängt, in welchem Maße ein Geschäft prosperiert, so wird man logischer Weise zu dem Schluss kommen müssen: Was jedem anderen gewerblichen Arbeiter gebührt, ist auch einem Hausdiener nicht zu verweigern.

Man rufe ihn beim Vaternamen.

Unsere Chefs würden sich absofort nichts dabei vergehen, und im Gegenteil das Selbstbewußtsein und die Selbstständigkeit, die im kaufmännischen Leben auch von uns verlangt wird, nur fördern helfen.

Sch appelliere daher an Ihr gerechtes Empfinden; helfen Sie uns mit, den alten Pop zu entfernen und beide Teile werden, ohne sich dadurch etwa zu entfremden, nur Nutzen davon haben.

Daß der „Confectionair“ die in dem Artikel bezeichnete Unsitte auch selbst verurteilt, bewies er im folgenden Schreiben an den Einsender:

„Sehr geehrter Herr!

Wir haben Ihren Bericht „Hausdiener Friedrich“ empfangen. Wir finden die Beschwerde vollkommen gerechtfertigt und werden dieselbe im „Confectionair“ zum Abdruck bringen.“

Hochachtungsvoll

Die Redaktion des „Confectionair“.

Ges.: K. A. R. O.

Kollegen, zieht man in Betracht, daß der „Confectionair“ ein Unternehmerrblatt ist, welches selbst diese Beschwerde für vollkommen gerechtfertigt anerkennt, so sollte man meinen, daß es unseren Kollegen doch nur ein Versehen sein dürfte, ihren Arbeitgebern das Unstümige dieser leidigen Gewohnheit vor Augen zu führen. Daß es zum Teil unser eigenes Verschulden ist, beim Vornamen gerufen zu werden, dafür nur ein Beispiel:

An der Hand des obigen Artikels wandte sich ein Kollege an seinen Unternehmer und ersuchte ihn, ihm seine Meinung darüber zu sagen. Der Chef, welcher darüber sehr verwundert war, sagte ihm wortlich etwa dem Sinne nach: „Hören Sie mal, Albert, das habe ich noch gar nicht gewußt, wenn Ihnen daran etwas liegt, so können wir selbstverständlich die Sache ändern und ich werde Sie von nun ab beim Vaternamen rufen.“ Ich möchte mit diesem einen Beispiel nur andeuten, daß es vielen unserer Kollegen ohne weiteres möglich sein würde, eine menschenwürdige Behandlung durchzubringen, wenn sie nur selbst mehr Gewicht darauf legen würden, umso mehr als es ja unseren Unternehmern nichts kostet.

Leider sind es aber gerade die Kollegen Hausdiener, welche sich in langjährigem Stillsitzen be-

finden, die da meinen, wenn sie ihr Chef nicht mehr mit „Franz, Emil, oder Gottlieb“ tituliert, daß dann die liebe Freundschaft ein Ende habe.

Wollen wir aber in den Augen der übrigen organisierten Arbeiterkassen als gleichberechtigte und ebenbürtige Klassenkämpfer erscheinen, so ist es unumgänglich notwendig, daß wir endlich unser Teil dazu beitragen und die Hirschaften, die Charaktermerkmale unseres Ursprungs vom Bedienten- und Latentium, abwerfen.

Wir sind dies unserem Ansehen und unserer Menschenwürde schuldig.

Jugendfragen und Sorgen.

Tausende und Abertausende junger Weltbürger verlassen zu Oftern die Volksschule, sie müssen hinaus ins jenseitige Leben, müssen schaffen und streben. In vielen und besonders in großen Arbeiterfamilien ist Schmalhans Küchenmeister, Vater und Mutter rechnen schon mit den Groschen, die der flügge gewordene Sohn oder die Tochter von ihrer Hände Arbeit nach Hause bringen werden.

Noch so jung und schwach und doch muß der kleine Körper schon ins Joch. Die große Masse der Arbeiterkinder kann heute nicht mehr ein christliches Handwerk erlernen, sie muß in die Fabriken, in die Handelsbetriebe, muß Geld verdienen. Und denen noch das „schöne“ Los des Handwerklernens blüht, ihnen bleibt die Qual um die Berufswahl und die noch größere Sorge, einen tüchtigen und menschlich denkenden Lehrherren zu finden. Die Meister, bei denen ein junger Mann noch etwas Taugliches lernt, kann man heute am besten Tage mit der Laterne suchen, der Mehrzahl sind die Lehrlinge nur billige Ausbeutungssubjekte.

Und doch muß das Arbeiterkind zufrieden sein, wenn es für halbwegs annehmbare Bedingungen Arbeit findet. Von einer sonnigen Jugendzeit können nur die Kinder reden, die in der Wahl ihrer Eltern vorsichtig genug waren. Nur diesen blüht das Genießen, den anderen harret die Sorge und der harte Kampf ums Dasein. Der Moloch Kapitalismus freilich, er reißt sich nach dem jungen Arbeiterkinder, dem er schon so früh die besten Säfte ausspressen kann. Sache der Eltern muß es daher sein, in das Jugendliche die Liebe zur Solidarität und zur Organisation hineinzupflanzen, in den jugendlichen Köpfen die festeste Überzeugung von der gemeinsamen Sache und dem einheitlichen Ziele der Arbeiterschaft zu entwickeln und zu festigen.

Dazu ist allen Eltern Gelegenheit geboten, indem sie ihre Lieblinge fröhlich von der Schule in die gewerkschaftliche Organisation bringen. Dort, wo dies nicht möglich ist, interessieren man die Jugend für die Veranstaltungen der jetzt überall geschaffenen Jugendanschlüsse. Die christlichen und sonstigen patriotischen Jünglings- und Jungfrauenvereine stecken jetzt ihre Lehren aus, um die entlassene Schuljugend für ihre Verbannungsanstalten einzufangen. Wir meinen aber, es gibt in Deutschland gerade Schafe genug, die sich wüstenlos von den herrschenden Klassen scheeren lassen und die Arbeiterklasse hat durchaus kein Bedürfnis, die Zahl dieser Schafe noch vermehren zu helfen. Wer sich nicht weiter um sein aus der Schule entlassenes Kind kümmert, dessen Klassenbewußtsein nicht weckt, der handelt wie ein Rabenwatter, der sein Junges den Geiern überläßt.

Der Jugend gehört die Zukunft und die Zukunft wird unseren Ideen nur gestiftet, wenn wir die Jugend für unsere Ideen begeistern!

Aus unserem Beruf.

Arbeiterinnen.

Stuttgart. Mit dem Thema „Lohnverkürzung bei Freibier“ fand eine gutbesuchte Versammlung der Zeitungsträgerinnen des „Neuen Tagblatts“ statt. Veranlassung hierzu gab das plötzlich sich zeigende Wohlwollen der Direktion des „Neuen Tagblatts“ den Zeitungsträgerinnen gegenüber. Wer die Vorgänge in dem Betrieb in letzter Zeit aufmerksam verfolgt hat, könnte zu der Meinung kommen, daß das Geld, das der Konkurrenzkampf der beiden Schwestern „Tagblatt“ und „Württembergische Zeitung“ erfordert hat, nun auf einmal herbeigeklopft werden soll; aber nicht durch Kürzung des Direktorgehalts; o nein, man probiert es mal erst bei den Zeitungsfrauen! Weil dem Herrn Direktor aber in den letzten Wochen ansehnend zum Bewußtsein gekommen ist, daß die Frauen, wenn es sich um Geldfragen handelt, nicht so leicht zu bewegen sind, einmal dem Herrn der Abbefferungsversuch bei den Hilfsarbeiterinnen so schön vorbeigeht, ist, gedachte er diesmal die Sache etwas schlauer anzufangen! Er ließ deshalb sämtliche Ausrägerinnen zu einer „gemüthlichen Unterhaltung“ bei Freibier und Gratismärkten im „Kaufhaus“, „Graf Eberhard“ einladen, wohl in der Hoffnung, daß die Arbeiterinnen nach Genuß des edlen Gerstenkaffees, den sie ohnehin wohl selten zu kosten bekommen, ihrer Gedanken nicht mehr so mächtig seien, und er dann diese Gelegenheit benutzen könne, um den Trägerinnen einen neuen Vertrag schmackhaft zu machen! Zu seinem Leidwesen scheint jedoch auch dieses Plöndchen nicht die erwünschte Wirkung gehabt zu haben, denn die Trägerinnen wurden nach Bekanntgabe der neuen Regelung des Lohnes ziemlich schnell belehrt über den Zweck des Freibieres und die Empörung steigerte sich im Laufe des nächsten Tages in dem Maße, in dem ihnen die Folgen des neuen Vertrags zum Bewußtsein kamen.

Die Trägerinnen sollten zwar nach Aussage des Herrn Direktors keine Lohnverkürzung erfahren. Sehen wir uns aber die Sache einmal etwas genauer an. Die Trägerinnen erhielten bisher bei einer täglichen

Arbeitszeit (wenn man es so nennen darf) von $2\frac{1}{2}$ Stunden und bei einem Vertrieb von circa 150 Exemplaren circa 25 Mk. im Monat. Nach dem neuen Vertrag, den die Direktion nun auf oben angegebene Weise einführen wollte, könnten die Trägerinnen denselben Lohn nur bei dem Vertrieb von mindestens 170 bis 200 Exemplaren — statt wie bisher 150 — erlangen! Über den Trägerinnen wird die Mehrarbeit, die sie, um auf den alten Lohn zu kommen, leisten müssen, nicht etwa bezweigen zugemutet, um den Geldbeutel des Verlags zu schonen; o nein, sondern nur darum, daß die Trägerinnen keine Verdiensteinbuße erleiden! Ist es nun etwa keine Verschlechterung zu nennen, wenn die Trägerinnen bei bedeutend längerer Arbeitszeit höchstens denselben Verdienst erzielen können wie früher? Daß das Krankengeld, das bisher vom Verlag bezahlt wurde, in Zukunft von den Trägerinnen bezahlt werden soll, sei nur noch nebenbei bemerkt. Ist das wohl auch keine Verschlechterung?

Wir möchten nur wünschen, daß die Direktion selbst einmal sich auf den Weg machen würde, um die 4 bis 5 Treppen Tag für Tag im schnellsten Tempo hinauf und hinab zu laufen. Vielleicht würde sie dann zu der Einsicht gelangen, daß die Zeitungsfrauen, die ja sowieso nur als notwendiges Übel betrachtet werden, wirklich nicht auf Kosten gebettet sind. Wenn man ferner bedenkt, daß das Funktionieren eines derartigen Betriebes zu einem nicht geringen Teil von der Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit der Ausrägerinnen abhängt, so erscheint das Vorgehen der Direktion des „Neuen Tagblatts“ doch etwas stark, zumal da die Lebensmittelpreise eine beinahe unerschwingliche Höhe erreicht haben. Leider haben die Zeitungsfrauen es bis jetzt noch nicht alle der Mühe für wert gefunden, sich ihrer Organisation, dem Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiterverband anzuschließen. Nur im Vertrauen auf die Machtlosigkeit der Ausrägerinnen konnte die Direktion des „Neuen Tagblatts“ es wagen, in solcher Weise vorzugehen. Wenn die Direktion sich bewußt wäre, daß hinter den Trägerinnen eine starke Organisation stünde, hätte sie sich jedenfalls gehütet, mit solchen Zumutungen an die Trägerinnen heranzutreten.

Um nun aber der ganzen Sache einen angenehmen Beigeschmack zu geben und die Zufriedenheit und Dienstbarkeit der Zeitungsträgerinnen etwas zu halten, verspricht man denselben in dem neuen Vertrag, daß jede Frau bezw. deren Angehörige, nach ihrem Tode 100 Mk. bekommen! Was man also einerseits den Lebenden und Darbenden abknüpft, verspricht man ihnen andererseits (wohl in der stillen Voraussetzung, daß wohl in den seltensten Fällen eine Frau diese körperlichen Anstrengungen, die das Zeitungsausbringen erfordert, bis ins hohe Alter hinein verrichten kann); und dieshalb der Verlag nur höchst selten, oder wenn nicht gerade ein Unglücksfall eintritt, wohl gar nie in die Verlegenheit versetzt werden wird, diese Summe auszubahlen!

Was uns bis jetzt noch nicht gelungen war, das hat die Direktion des „Neuen Tagblatts“ in ganz kurzer Zeit selbst fertig gebracht, nämlich: den Trägerinnen die Augen zu öffnen! Hatte wir doch an dem Tage die Genugtuung, daß eine große Anzahl der Trägerinnen unserer Versammlungseinladung Folge leistete und nach einem Referat eines Kollegen, der die Taktik des Direktors Wageler ins richtige Licht stellte, sich in ziemlich drastischer Weise an der darauf folgenden Diskussion beteiligte. Es wurde allseitig betont, daß die Verschlechterung des Lohnverhältnisses unter allen Umständen zurückgewiesen werden müsse, und daß dies nur zu erreichen sei durch festen Zusammenschluß in der Organisation. Es traten auch sofort einige Duzend der Anwesenden dem Verband bei. Zugleich wurde beschlossen, in nächster Zeit noch eine Versammlung einzuberufen und bis dahin die noch Fernstehenden auszurufen, sowie überhaupt die gesamten Trägerinnen der hiesigen Tageszeitungen darauf aufmerksam zu machen.

Diesem Wunsche entsprechend fand nun am Mittwoch, dem 9. März eine weitere Versammlung statt, die zu unserer großen Überraschung von ca. 200 Kolleginnen besucht war. Auch hier konnte wieder konstatiert werden, daß die Trägerinnen es fast haben, sich länger als bloßes Ausbeutungsobjekt behandeln zu lassen. Zu unserer großen Genugtuung konnten wir auch hier wieder als Resultat der Versammlung konstatieren, daß sich wieder eine ganze Anzahl Kolleginnen in die Organisation aufnehmen ließen, und haben wir somit in einem verhältnismäßig äußerst kurzen Zeitraum schon das erste Hundert organisierte Zeitungsträgerinnen bei weitem überschritten. Hoffen wir, daß es gelingt, auch die noch Fernstehenden für die Organisation zu gewinnen, dann wird die Zeit nicht mehr fern sein, in der wir in die Lage versetzt sein werden, mit Forderungen an die Verleger heranzutreten. Ob sich wohl die Direktion des „Neuen Tagblatts“ diesen Erfolg träumen ließ?

Bei dieser Gelegenheit möchten wir noch darauf hinweisen, bezw. die Kollegen und Kolleginnen darauf aufmerksam machen, daß auch der durch seine Handlungsweise bekannte frühere Kollege W. Offenbacher bezw. seine Frau, die im „Neuen Tagblatt“ mit Austrägen beschäftigt ist, wieder von sich reden zu machen versuchen. Wir können ihm nur raten, daß er sich etwas stiller verhält, sonst könnten wir uns mal in die Lage versetzt sehen, uns mit ihm an einer anderen Stelle noch ein wenig auseinanderzusetzen, die jedenfalls nicht zu unserem Schaden ausfallen könnten!

Automobilfahrer.

Automobilstatistik für 1909. Vorläufige Resultate. Die am 1. Januar 1910 vorgenommene Zählung von Kraftwagen im Deutschen Reich ergab einen Bestand von 49 941 Kraftwagen (gegen 41 727 am 1. Januar 1909), von denen 46 922 — 94,0 pCt.

der Personen- und 3019 — 6,0 pCt. der Lastenbeförderung dienen. Unter den Personenfahrzeugen befanden sich 22 383 — 47,5 pCt. (gegen 53,0 pCt. im Vorjahre), Kraftwagen unter den Lastfahrzeugen dagegen nur 106 — 6,5 (11,0 pCt.). Von den der Personenbeförderung dienenden Fahrzeugen fanden 1,0 pCt. vorzugsweise Verwendung im Dienste öffentlicher Behörden, 7,0 pCt. im öffentlichen Fuhrverkehr (Droschken, Omnibusse), 40,8 pCt. im Handelsgewerbe, 1,0 pCt. in der Land- und Forstwirtschaft, 11,6 pCt. für private Berufszwecke (Kutsche usw.), und 38,6 pCt. zu Vergnügungs- und Sportzwecken.

Die Automobil-Unfallstatistik weist für das Jahr vom 1. Oktober 1908 bis 30. September 1909: 6063 beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen vorgekommene schädigende Ereignisse nach, gegen 5069 im Vorjahre. Es hat also eine Steigerung der Unfälle um 19,6 pCt. stattgefunden, die genau der Steigerung der Fahrzeuge selbst entspricht, so daß also keine Verschlechterung, aber auch leider keine Besserung zu verzeichnen ist. Verschlimmert haben sich die Unfallfolgen, indem diesmal 2945 Personen verletzt und 194 getötet wurden gegenüber 2630 und 141 im Vorjahre. Unter den verletzten Personen befanden sich 7,7 pCt. Führer, 16,5 pCt. Insassen von Kraftfahrzeugen und 75,8 pCt. dritte Personen. Unter den 194 getöteten Personen waren 13 Führer, 31 Insassen von Kraftfahrzeugen und 150 dritte Personen. Außerdem wurde ein Sachschaden von rund 1 Million Mk. verursacht. Im Durchschnitt kamen auf je 100 Wagen im Personenverkehr 11,9, im Lastenverkehr 13,4 Unfälle. Daran waren die Kraftwagen im Personenverkehr nur mit 1,1, im Lastenverkehr dagegen mit 35,2 vom Hundert beteiligt. Bei einer Einteilung nach dem Verwendungszweck hatten die relativ meisten Unfälle — 103,4 auf 100 Wagen — die Kraftwagen im öffentlichen Fuhrverkehr; dann kommen die Fahrzeuge im Dienste öffentlicher Behörden mit 20,1 vom Hundert. Die geringste Unfallziffer mit 5,0 vom Hundert weisen die zu Berufszwecken verwendeten Wagen auf. Wir kommen noch näher auf die Einzelheiten dieser Statistik zurück.

Berlin. Eine Statistik über die Anzahl der Kraftdroschken im Landespollizbezirk Groß-Berlin ergibt zur Zeit die Zahl von 1783 Fahrzeugen, und zwar in:

	Kraftdroschken	Elektr. Droschken
Berlin	815	127
Charlottenburg	180	12
Schöneberg	384	110
Nirsdorf	137	—
Lichtenberg	18	—
Summa	1534	249

Berlin. Verfügung des Polizeipräsidenten betr. Anbringung einer Schutzvorrichtung für Kraftdroschkenführer. (Gen. 57 II B. 10.) Auf das gefällige Schreiben vom 26. Januar 1910, welches ich nebst einer Anlage wieder beifüge, erwidere ich ergebenst, daß ich bereit bin, den Wünschen der Kraftdroschken-Besitzer und Führer auf Zulassung einer Vorrichtung, die zwischen den Stützen des Vordachs angebracht, Regen und Schnee von den Augen des Führers abhalten soll, entgegenzukommen.

Es erscheint zweckmäßig, nur solche Tafeln aus Glas, Blech oder dergleichen zuzulassen, die vom anderen Ende des Führerdachs entweder senkrecht nach unten oder schräg nach vorn herabhängen und nicht verstellbar sind.

Damit der Führer stets unter der Tafel wegsehen kann, wird die untere Kante derselben höchstens fünfzehn Zentimeter unter der Unterseite des Vordachs liegen dürfen. Die Tafeln, die von gefälligem Aussehen sein sollen, können zum Abnehmen eingerichtet sein. J. M. gez.: Dumrath.

Es ist ferner Vorschrift, daß diese Neuerungen dem öffentlichen Fuhrwesen zur Begutachtung vorgelegt werden müssen.

Diese Vorschrift findet unsere volle Anerkennung. Sie ist geeignet, die Gesundheit der Führer und die Sicherheit des Verkehrs zu fördern. Allerdings fehlt jetzt immer noch die zweckmäßige Verordnungen eines zweiten Gleitschubes.

Berlin. In einer imposanten und überfüllten Protestversammlung am 14. März kamen die Automobilisten noch einmal vor Inkrafttreten der automobilspezifischen Bestimmungen zusammen, um ihre Meinung zu dem Gesetz und der Bundesratsverordnung zu äußern. Es galt auch zu beraten, welche Maßnahmen den überhandnehmenden behördlichen Schikanen gegenüber als Montreuegewalt zu ergreifen sind. Einberufen war diese Versammlung von dem „Veretn der Berliner Kraftdroschkenbesitzer“ und unserer Sektion der Kraftwagenführer, denen die übergroße Mehrzahl aller Berliner Automobilisten als Mitglieder angehören. Herr Rechtsanwalt Dr. W. Gutsfeld hielt einen Vortrag über die neue Bundesratsverordnung, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreffend. Die Verordnung, die in 40 Paragraphen zerfällt, verschärft die schon bestehenden Bestimmungen und bringt den im Automobilverkehr tätigen Leuten zahlreiche Erschwerungen in ihrem Beruf, sowie eine erhebliche Gefährdung ihrer berechtigten Interessen. Die Verordnung soll am 1. April d. J. in Kraft treten. Die Interessenten sind aber der Ansicht, daß wenigstens für Berlin viele Bestimmungen gemildert werden oder ganz in Wegfall kommen müßten, da sie mit den Erfordernissen einer Großstadt nicht in Einklang zu bringen sind. Der Vortragende beleuchtete die einzelnen Bestimmungen und erklärte unter dem Vorbehalt der Versammlung, daß er für die Interessenten nur Verschlechterungen in der neuen Verordnung entdecken könne. (Das Thema des Vortrags wird im „Courier“ an anderer Stelle laufend besprochen.)

Nachdem sprach der Vorsitzende des Kraftbroschlen-besitzervereins H. Brühl über den automobilfeindlichen Antrag Stroffer und Genossen im preussischen Abgeordnetenhaus und die vorjährigen 10 000 Anzeigen gegen Kraftwagenführer seitens der Berliner Polizei. Der Redner wendet sich scharf gegen diesen Antrag, der eine noch schärfere Anwendung der polizeilichen Maßregeln gegen Autoführer bezweckt. Die letzteren hätten heute schon schwer unter polizeilicher Beschränkung zu leiden und würden nicht selten unrechtmäßig angeklagt. Besonders scharf ließ der Redner einzelne Schulden und Geburten Revue passieren, bei denen es für jeden verständigen Menschen erwiesen sei, daß sie keine Ahnung vom Automobilismus besitzen, trotzdem aber doch als verkehrsgerechte Beamte verurteilt werden. — In der Diskussion hob Herr Automobilbesitzer D. Schulz besonders die scharfen Bestimmungen gegen die Verkehrer hervor, die für den Kleinbetrieb geradezu existenzgefährdend sind. Auch sei es zu verurteilen, daß die neue Verordnung keinen Rücksicht auf die kleinen Kraftwagenführer habe, sondern nur die Bestimmungen des solortigen Haftens vorschreibe.

In dieser Angelegenheit nahm auch Kollege Becker das Wort und illustrierte die Verfolgung der Autoführer von Seiten der Polizei durch mancherlei Beispiele. Er forderte alle diejenigen, die im Laufe eines Jahres Strafmandate erhalten, oder die vor Gericht standen, auf ihre Fälle, besonders aber das Endresultat, bei ihren resp. Organisationen anzumelden. Auch die Freisprechungen müssen gemeldet werden, damit das Material gut gesichtet und gegen die Polizei zur Anwendung gebracht werden kann.

Mehrere andere Redner sprachen noch in demselben Sinne und verurteilten unter anderem scharf die nochmaligen hohen Prüfungsgebühren und die Verschärfung einer Photographie, womit die Führer den Verböhrern gleichgestellt würden.

Die Wünsche der Versammelten kamen in der folgenden Resolution zum Ausdruck:

„Die am 14. März 1910 in den „Muffertälen“ tagende öffentliche Versammlung von Kraftwageninteressenten — von Besitzern und Führern — Großberlins protestiert auf das entschiedenste gegen die durch das neue Automobilgesetz und die Bundesstraßenverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen herbeigeführten weiteren erheblichen Verschärfungen.“

Sie legt insbesondere Verwahrung ein gegen die geradezu schändlichen Verschärfungen und Verschärfungen, welche durch das Erfordernis einer erneuten kostenpflichtigen Prüfung durch das Verlangen der Beschaffung einer Photographie zu Legitimationszwecken den Interessenten auferlegt wird.

Sie protestiert ferner dagegen, daß die Entziehung der Fahrscheine, d. h. die Unterbindung der Gültigkeit durch einseitige polizeiliche Maßnahmen angeordnet werden könne, sodann gegen die den heutigen Verkehrsverhältnissen geradezu unhaltbare Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 15 Kilometer pro Stunde, insbesondere aber auch gegen die entwürdigende Umwandlung der bisher angeordneten Haftstrafen in Gefängnisstrafen.

Die Versammlung fordert die Einrichtung staatlicher Fahrschulen für alle Wagenlenker auf paritätischer Grundlage, um dem zum Teil unläuteren Treiben privater Chauffeurschulen einen Riegel vorzuschieben.

Die Besitzer von Kraftwagen, insbesondere diejenigen von Kraftbroschlen, protestieren gegen den § 7 des Haftpflichtgesetzes, welcher geeignet ist, gewissen Elementen für und vor zu öffnen, die durch mit Vorbedacht herbeigeführte Unfälle an die Besitzer große Schadenersatzansprüche stellen und dadurch die Existenz besonders der kleinen Kraftbroschlenbesitzer gefährden.

Die Versammlung legt Protest ein gegen den Antrag Stroffer und Genossen im preussischen Abgeordnetenhaus.

Angeichts der im Laufe des vorigen Jahres gegen Automobilführer erstatteten nicht weniger als 10 000 Anzeigen, erscheint eine weitere Anhebung des Standes der Automobilinteressenten wahrlich nicht mehr erforderlich.

Die Automobilinteressenten sind sich bewußt, die notwendige Selbstkontrolle zu besitzen, um den schweren Anforderungen des Verkehrs in weitem Umfang gerecht zu werden.

Sie sind nicht gewillt, sich von zum Teil unläutenden Polizeibeamten weiterhin materiell und moralisch schädigen zu lassen.

Die Versammelten beauftragen daher alle Vorstände ihrer Vereinigungen, geeignete Mittel in die Wege zu setzen, um den behördlichen Maßnahmen gegenüber ihr Recht zu wahren.“

Verschiedene Redner vertraten die Meinung, daß man zu schärferen Mitteln greifen müsse, um Erfolge zu erzielen. Eine passive Resistenz wurde empfohlen, und es ist nicht ausgeschlossen, daß solche Beschüsse gefaßt werden, wenn man den Wünschen der Automobilführer wie auch der Besitzer keinerlei Rechnung trägt. Alle Kraftwagenführer sind bereit, Solidarität zu üben und sich gegenseitig zu unterstützen, wenn es zu einem offenen Kampfe mit den Behörden kommt. Es wurde ausgeführt, daß man leicht genug den Widerstand mancher Bestimmungen erweisen könnte, wenn man sich ganz streng daran hält, was vorgeschrieben ist. Jedenfalls will man sich nicht ohne energiegelichen Widerstand von den Behörden so weiter schikanieren lassen wie bisher.

Feinstreuer.

Berlin. Mit der Firma Feinstreuer-Institut Tieb wurde untererleits für die in diesem Betriebe beschäftigten Kollegen ein Lohnvertrag abgeschlossen, der

unseren Kollegen eine Lohnerhöhung von 1 Mark bis 1,50 Mark pro Woche garantiert. Außerdem wurden noch einige andere den übrigen Lohnverträgen der Fensterputzerbranche entsprechende Verbesserungen geschaffen, wie Regelung der Arbeitszeit, Bezahlung der Überstunden und der Nacht- und Sonntagsarbeit, sowie auch ein drei- bzw. sechstägiger Urlaub.

Wenn auch hier das noch nicht erreicht werden konnte, was wir nun einmal zu einem menschenwürdigen Dasein benötigen, so können wir immerhin zufrieden sein. Nach und nach wird es auch in unserem Kreise Tag und Nacht die Zeit der rücksichtslosen Ausbeutung sehr bald ihr Ende erreicht haben. Vorwärts! muß deshalb unsere Losung sein.

Berlin. In der Jahresversammlung der Fensterputzer erstattete Lambrecht den Jahresbericht. Es geht daraus hervor, daß die Branche einen erfreulichen Mitgliederzuwachs von 412 auf 528 Kollegen zu verzeichnen hat. In Bezug auf wirtschaftliche Verbesserungen waren ebenfalls erfreuliche Erfolge der Lohn für mühselige Agitationsarbeit. Mit warmen Worten appellierte Redner an die Kollegen, auch im kommenden Jahre für den Aufbau einer starken Organisation Sorge zu tragen. Zum Jahresbericht monierte Tieb, daß der mit der „Berolina“ abgeschlossene Tarif nicht darin enthalten sei. In die Branchenleitung wurden gewählt Lambrecht als Branchenleiter, Gräber als Stellvertreter, Dietrich und Lindner als Schriftführer, Heinrich als Kassierer der Pfennig-Kasse und als Beisitzer die Kollegen Backof, Göbel, Fußner, Englich, Gehring und Kempe.

Lambrecht wies sodann hin auf den kommenden Verbandstag, der für das Transport- und Verkehrs-gewerbe infolge des Zusammenflusses der Verbände der Transportarbeiter, Hafenarbeiter und Seelenle, einen gewaltigen Wendepunkt bedeute. Einige Anträge zum Verbandstag wurden einstimmig angenommen. Ein weiterer Antrag, den Zentralvorstand zu ersuchen, dafür zu sorgen, daß mit Bezug auf die gefährliche Arbeit der Fensterputzer und die infolge der in letzter Zeit mehrfach vorgekommenen Unglücksfälle, auch ein Vertreter der Fensterputzer in die Bauarbeiter-Schutzkommission der nordöstlichen Baugewerkschaften-Schaft zu delegieren, wurde ebenfalls angenommen. Nach einem kernigen Schlußwort des Branchenleiters wurde die gut besuchte Versammlung geschlossen.

Dresden. In einer gut besuchten Versammlung, welche am 9. März stattfand, referierte der Verbandstag abgeordnete Genosse Niem über das Thema: „Die Tendenzen der modernen Gewerkschaften.“

Dann erstattete Kollege Müller den Bericht über unsere Lohnbewegung, in dem er ausführte, daß wir im vergangenen Jahre 4 Lohnverträge mit den Firmen Merkur, Adler, Paul und Berners Nachf. abgeschlossen haben, wobei es uns gelang, ohne nennenswerte Differenzen ganz wesentliche Vorteile für die Kollegen herauszuholen. Zu Anfang dieses Jahres traten wir mit den Firmen Saxonia und Phönix in Unterhandlung. Die beiden Firmen lehnten im Anfang jede Unterhandlung mit dem Transportarbeiter-Verband ab. Da die Firma Saxonia aber sah, daß die Kollegen geschloffen und einmütig zusammenhielten, um ihre Forderungen unter allen Umständen durchzusetzen, so sah sie sich genötigt, mit ihren Arbeitern zu verhandeln. Es wurde auch mit dieser Firma ein Tarif abgeschlossen, welcher ganz erhebliche Zugeständnisse seitens der Firma enthielt. Der Anfangslohn, der bisher bei der Saxonia 17 und 18 Mk. betrug für gelbe Arbeiter, wurde auf 20 Mk. festgesetzt, steigend nach 1/2 jähriger Beschäftigungsdauer um je 1 Mark bis zum Höchstlohn von 24 Mk. die Woche. Die gegenwärtig im Betriebe beschäftigten Arbeiter erhalten den nach der Dauer ihrer Beschäftigung durch diesen Tarif festgesetzten Lohn. Überstunden, Parteitarif und Extraarbeit wurden in dem neuen Tarife entsprechend erhöht. Auch mit der Phönix wurde mit einigen unwesentlichen Änderungen derselbe Tarif vereinbart. Wenn wir auch nicht das erreichten, was wir gefordert haben, so müssen wir in Betracht der gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnisse und daß die Kollegen in diesen Betrieben erst seit kurzer Zeit organisiert sind, doch sagen, daß wir zufrieden sein können mit diesem Erfolg, da beide Firmen vorher erklärten, überhaupt jede Verhandlung mit dem Verbande unter allen Umständen abzulehnen. Man sieht wieder daraus, was Einigkeit und festes Zusammenhalten in der Organisation vermag. Wenn die Kollegen auch in Zukunft fest zur Organisation stehen, so wird auch in diesen Betrieben es vorwärts gehen.

Handelsarbeiter.

Mugsb. Besonders traurige Zustände haben die Fabrikpader im allgemeinen und die Kollegen bei Rahn u. Arnold im besonderen zu ertragen. Für die Fabrikarbeiter dieser Bude existiert wenigstens eine Arbeitsordnung, worin Beginn und Schluß der Arbeitszeit festgesetzt ist. Dagegen müssen die Pader oder „Hausknechte“ wie sie von den Vorgesetzten so geschmackvoll tituliert werden, zwar ebenfalls pünktlich anfangen, wenn sie sich vor Strafe schützen wollen, aber mit dem Schluß der Arbeit hat es seine guten Wege. Die Hausknechte bei Rahn u. Arnold sind nicht nur Hausknechte und Pader, sie sind auch Ausgeher, Bureaudienner und nebenbei das Mädchen für alles. Für diese vielseitige Tätigkeit bezahlt die schmerzliche Firma 17—18 Mk. pro Woche, wovon noch die Versicherungsbeiträge in Abzug kommen. Um aber ja nichts zu verschwenken, müssen die armen Teufel auch noch die Sonntagspöb besorgen, natürlich ohne jede Ertragszahlung. Dabei verlangt der Chef, daß die Unionsarbeitenden nicht etwa das nächstliegende Postamt, welches in fünf Minuten zu erreichen wäre, benützen, sondern die Postkassen müssen zur Bahnpost befördert werden. — Die Beförderung kostet ja nichts. Rechnen die Kollegen ihren geringen Wochenlohn in

Stundenlohn um, dann ergibt er ein Trinkgeld von etwa 23—24 Pfg. pro Stunde, von einem Lohn kann doch schlechterdings keine Rede sein. Daß jeder, der irgend etwas anzuschaffen hat, auch das Mädchen für alles kommandiert, ist ganz selbstverständlich. Schon um der Gerechtigkeit die Ehre zu geben, müssen wir konstatieren, daß die Firma Rahn u. Arnold nicht die einzige ist, wo derartige ungesunde Zustände passieren, in den meisten Betrieben gleicher Art ist es nicht viel besser. Von Seiten unserer Organisation hat es an Versuchen nicht gefehlt, die Handelsarbeiter aufzuklären und ihnen den Weg zu zeigen, auf welchem die Eringung einer besseren Existenz möglich wäre, aber die Kollegen glauben in ihrem Standesdünkel, mit andern Arbeitern nichts gemein haben zu dürfen, trotzdem sie von ihren Arbeitgebern und Vorgesetzten nur als Hausknechte betrachtet und behandelt werden. Zu behaupten sind nur die wenigen Kollegen, die erkannt haben, daß mit der Vereinsduselei ihre Lage nicht besser, sondern zusehends schlechter wird und deshalb auch bestrebt sind, durch die Macht der Organisation die elenden Zustände zu verbessern. Wie rüchständig die Kollegen Handelsarbeiter hier noch sind, davon nur ein Beispiel. Von unserer Organisation wurde eine Handelsarbeiter-Versammlung einberufen, in welcher über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe referiert werden sollte. Tags darauf wurden den Organisierten von ihren indifferenter Nebenkollegen die bittersten Vorwürfe gemacht, daß sie die Sonntagsarbeit einschränken oder gar beseitigen wollten. Dieses geschah im Februar 1910 in der uralten Handelsstadt Augsburg. Haben da die Arbeitgeber nicht alle Ursache, mit ihren Lohnsklaven zufrieden zu sein, wenn sich diese gegen eine so bedeutende Verbesserung in ihrem Unverstande mit Händen und Füßen wehren? Wir glauben es den Kollegen gerne, daß sie auf die Trinkgelder oder die kleine Entschädigung, welche einige Prinzipale an Sonntagen geben, nicht gut verzichten können, wenn sie noch leben wollen, aber die Betreffenden müssen auch bedenken, daß mit der Befestigung der Sonntagsarbeit auch eine entsprechende Lohnerhöhung verbunden sein muß. Wenn es möglich ist, in sechs Tagen mehr als in sieben zu verdienen, dann dürfte es schließlich auch den Augsburger Kollegen einleuchten, daß der Sonntag nicht zur Arbeit, sondern zur Erholung und Ruhe da ist. Von den sonstigen Vorteilen der Sonntagsruhe ganz zu schweigen. Also Kollegen im Handelsgewerbe, erlaßt nicht in der Agitation, bis auch den Augsburger Handelsarbeitern der Organisationsgedanke beigebracht ist, dann werden die Kollegen nicht mehr gegen ihre Beförderung, sondern für dieselbe eintreten.

Berlin. Für die Sonntagsruhe an den Oster- und Pfingstfeiertagen 1910 erläßt der Polizeipräsident besondere Bestimmungen, die in der „Nordb. Allg. Ztg.“ veröffentlicht werden. Danach dürfen an den ersten Feiertagen im Handelsgewerbe, soweit der Gewerbebetrieb im offenen Verkaufsstellen stattfindet, Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter nur nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen und während folgender Zeiträume beschäftigt werden: 1. Im Milchhandel: a) in Berlin, Charlottenburg, Mydort, Deutsch-Wilmersdorf, Lichtenberg und Stralau von 5—10 Uhr vormittags und von 12—2 Uhr nachmittags; b) in Schöneberg und Borsdagen-Hummelsburg von 5—9 1/2 Uhr vormittags und von 11 1/2—2 Uhr nachmittags; 2. Im Handel mit Bad- und Konditorwaren einschließlich Konfitüren und mit Fleischwaren: a) von 5—10 Uhr vormittags; b) von 5—9 1/2 Uhr vormittags; 3. Im Handel mit Kolonialwaren, mit Vorkostwaren, mit Bier und Wein, mit Tabak und Zigarren: a) von 8 bis 10 Uhr vormittags; b) von 7 1/2—9 1/2 Uhr vormittags; 4. Im Handel mit Roholz: a) von 6—10 Uhr vormittags; b) von 6—9 1/2 Uhr vormittags; 5. In den Zeitungsredaktionen von 5—9 Uhr vormittags. 6. Im Blumenhandel ist die Beschäftigung von Gehilfen, Lehrlingen und Arbeitern am ersten Osterfeiertage: a) von 9—10 Uhr vormittags und von 12—2 Uhr nachmittags; b) von 8 1/2—9 1/2 Uhr vormittags und von 12—2 Uhr nachmittags, am ersten Pfingstfeiertage: a) von 8—10 Uhr vormittags; b) von 7 1/2 bis 9 1/2 Uhr vormittags gestattet. — Am zweiten Oster- und Pfingstfeiertage finden lediglich die allgemeinen Vorschriften über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe Anwendung, wie sie an den gewöhnlichen Sonntagen gelten.

Hamburg. Der Aktu- und Vaden sch I r f für die Lebensmittelgeschäfte. Der Senat veröffentlicht im Amtsblatt folgende Bekanntmachung:

„Auf Grund des § 139 f Absatz 1 der Gewerbeordnung wird, nachdem von mehr als zwei Dritteln der beteiligten Geschäftsinhaber ein Antrag auf Ausbehnung des in der Bekanntmachung vom 24. April 1908 angeordneten Nachhubs-Ladenschlusses auf die Lebensmittelgeschäfte gestellt ist, nach erfolgter Anhörung der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe, hierdurch mit Wirksamkeit vom 1. April d. J. ab für die Stadt Hamburg auch hinsichtlich der Lebensmittelgeschäfte angeordnet, daß die offenen Verkaufsstellen während des ganzen Jahres mit Ausnahme des Sonntags und der gemäß § 139 e Abs. 2 Ziffer 2 der Gewerbeordnung von der Polizeibehörde zu bestimmenden höchstens vierzig Ausnahmetage um 8 Uhr abends für den geschäftlichen Verkehr geschlossen werden müssen. Die beim Ladenschluß im Laden schon anwesenden Kunden dürfen noch bedient werden.“

Hinsichtlich der Zigarren- und Tabakgeschäfte bleibt es bei der Vorschrift des § 139 e der Gewerbeordnung, daß die offenen Verkaufsstellen für den geschäftlichen Verkehr um 9 Uhr abends geschlossen werden müssen.

Während der Zeit, in der die offenen Verkaufsstellen der Lebensmittelgeschäfte geschlossen sein müssen, ist der Verkauf von Waren der in diesen Verkaufsstellen geführten Art sowie das Teilhaben von solchen

Waren auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen und anderen öffentlichen Orten oder ohne vorherige Bestellung von Haus zu Haus im stehenden Gewerbebetriebe sowie im Gewerbebetrieb im Umherziehen verborgen, soweit nicht auf Grund des § 139 f. Abs. 4 Satz 2 der Gewerbeordnung Ausnahmen von der Polizeibehörde zugelassen werden."

Der Regierungspräsident in Schleswig veröffentlicht für die Städte Altona und Wandsbek eine gleichlautende Verfügung.

Transportarbeiter.

Berlin. Die bei der Firma A. Schloßin beschäftigten Kutscher und Möbeltransportarbeiter saßen sich gezwungen, am Dienstag, den 15. d. Mts. in den Streik zu treten. Die Veranlassung hierzu boten verschiedene Umstände. Zunächst verstand es der Unternehmer, trotz des bestehenden Vertrages, erhebliche Abzüge von dem seinerzeit vereinbarten Lohn zu machen. Dies traf besonders bei den Kollegen Kutschern zu. Wunder brauchte das eigenartige Vorgehen des Arbeitgebers nicht zu nehmen, denn obgleich seit 1907 ein Tarifvertrag bestand, der mit Rücksicht auf die ungünstige Konjunktur von Seiten der Arbeitnehmer 1909 nicht gekündigt, sondern auf ein Jahr verlängert wurde, hatten die Kollegen ihre Organisationspflicht zum größten Teil erheblich verletzt und das Zahlen der Beiträge vergessen.

Singu kam, daß von Seiten des Inhabers der obengenannten Firma bei den Verhandlungen zwecks Neuabschlusses eines Tarifvertrages wesentliche Zugeständnisse nicht gemacht wurden. Ferner ist zu erwähnen, daß ein Nachkollege, der wiederholt von seinen Mitarbeitern ersucht wurde, Mitglied des Verbandes zu werden, dies anscheinend unter dem Schutz des Unternehmers kategorisch ablehnte.

Aus den angeführten Gründen ist es verständlich, daß die Kollegen plötzlich erklärten, unter den obwaltenden Verhältnissen nicht weiter zu arbeiten und ihre Tätigkeit einstellen. Nimmehr fühlte sich der Arbeitgeber veranlaßt, sich wegen Vermittlung an unsere Organisation zu wenden. Bei der Verhandlung stellte sich dann heraus, daß die Firma sich bereit erklärte, Zugeständnisse zu machen. Hierbei muß anerkannt werden, daß die Kollegen noch während der gegenseitigen Verhandlung auf Ersuchen sich bereit erklärten, die Arbeit wieder aufzunehmen.

Nachstehender Tarifvertrag gelangte alsdann zum Abschluß:

Tarifvertrag.

Zwischen der Firma A. Schloßin vorm. Dieblich, Elisabethstr. 42-43, Inhaber Herr Meiserher, und den bei ihr beschäftigten Arbeitern und Kutschern, sowie dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Bezirk Groß-Berlin, wird bezüglich der Lohn- und Arbeitsverhältnisse folgendes vereinbart.

A. Regelung der Arbeitszeit.

1. Die Arbeitszeit für Arbeiter beginnt des Morgens um 6 Uhr und endet des Abends um 8 Uhr, incl. einer ½ stündigen Frühstückspause, einer 1 ½ stündigen Mittags- und einer ½ stündigen Vesperpause.
2. Die Arbeitszeit der Kutscher beginnt des Morgens um 5 ½ Uhr und endet des Abends um 8 Uhr, mit Pausen, wie unter Punkt 1 angegeben.

B. Regelung des Lohnes.

1. Der Lohn für Arbeiter beträgt 4,50 Mk. pro Tag, jedoch in der Zeit vom 15. März bis 25. März und 15. September bis 25. September 5,50 Mk. pro Tag, und vom 26. März bis 5. April und 26. September bis 5. Oktober 6,— Mk. pro Arbeiter und Tag.
2. Der Lohn für Kutscher beträgt pro Woche 27,— Mk.
3. Ueberstunden nach 8 Uhr abends werden an Arbeiter mit 50 Pf. pro Stunde vergütet. Werden jedoch Ueberstunden nachweislich durch Verschulden der Arbeiter gemacht, ist der Arbeitgeber berechtigt, diese in Abzug zu bringen.
4. Geldstrafe im Gewicht bis incl. 5 Zentner werden ohne besondere Entschädigung befördert. Bei einem Mehrgewicht wird pro Zentner 75 Pf. vergütet. Für den Transport von Fässeln werden je nach Gewicht 1,—, 1,50 bis 2,— Mk. vergütet.
5. Für Nachfahrten erhalten Kutscher und Arbeiter einen Lohnzuschlag von 3 Mk.
6. Packer, welche des Nachts Eisenbahnfahrten von Berlin nach außerhalb oder umgekehrt machen, resp. Transporte begleiten, erhalten außer ihrem Lohn 4,50 Mk. Spesen pro Tag. Des Nachts dagegen nur 3 Mk. Spesen.

C. Besondere Bestimmungen.

1. Alle Auslagen, welche für die Firma gemacht, wie Fahr- und Telegraphengelder bei Kesselftransporten, vorausgelagte Trinkgelder für fremde Arbeiter etc., werden von der Firma zurückerstattet.
2. Sämtliches zum Transport gehöriges Material hat die Firma im brauchbaren Zustande zu liefern.
3. Die Bestimmungen des § 616 des Bürgerl. Gesetzbuches werden durch diese Vereinbarung nicht berührt.
3. Als verhältnismäßig nicht erhebliche Zahl soll gelten: Bei einer Beschäftigungsdauer von über fünf Monaten 1 Woche, und bei einer solchen von zwölf Monaten 3 Wochen.
4. Nach einer Tätigkeit von einem Jahr erhält jeder Kutscher und Arbeiter einen Urlaub von drei Tagen.
5. Maßregelungen wegen Durchführung dieses Tarifes dürfen nicht stattfinden.
6. Dieser Tarif hat Gültigkeit vom 15. März 1910 bis 15. März 1912 und gilt jedesmal um ein Jahr verlängert, falls nicht 14 Tage vor Ablauf von einer Partei gekündigt wird.

Unterschriften.

Hierzu ist zu bemerken, daß durch vorstehende Vereinbarungen für die Kutscher ein Mehrlohn von zwei Mark pro Woche erzielt worden ist. Ferner ist dem berechtigten Verlangen der Arbeiter, auch die Ueberstunden zu vergüten, nimmehr Rechnung getragen worden. Die Bezahlung von Ueberarbeit wird von 8 Uhr abends ab gewährt. Wenn auch nicht alle Forderungen der Möbeltransportarbeiter erfüllt sind, so bietet dieser Vertrag immerhin einige Vorteile den anderen gegenüber.

An den Kollegen wird es nun liegen, zu zeigen, daß sie gewillt sind, das Erreichte festzuhalten; dieses ist jedoch nur dann möglich, wenn sie Mann für Mann dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande treu bleiben. Die Vertrauensleute haben darauf besonders zu achten.

Gisleben. Die Mühen des durch die Behandlung der organisierten Vergarbeiter des Mansfelder Reviers bekannt gewordenen Vergarats Vogelsang lassen auch die Unternehmer unseres Berufs nicht schlafen. Auch sie wollen ihm nachkommen, auch sie wollen, wenn auch nur kleine, Zugeständnisse sein. In der Mansfelder Gegend sind die Massenunterschiede noch weit mehr ausgeprägt, wie irgend sonstwo. Die Unternehmer denken sich kleine Herrgötze und die Arbeiter werden von ihnen tatsächlich behandelt wie Sklaven, wie Sklaven in des Wortes verwegener Bedeutung. Nicht ganz klar dabei ist, ob diese Manier der Unternehmer ein Stück von Luthers Zeiten her ererbter protestantischer Frömmigkeit dieser Herren oder traditionell gewordenen Sklavensinn der Arbeiter ist. Gering, es ist so.

Nach der großen Bewegung der hiesigen Vergleute zur Erringung des Koalitionsrechts nahm auch die Verwaltungsstelle Gislebens unseres Verbandes an Mitgliedern tüchtig zu. Die wirtschaftlichen Verhältnisse unserer Kollegen lassen nun auch hier, wie fast überall, noch recht viel zu wünschen übrig. Lohnbewegungen in unserem Berufe kannte man bisher hier noch nicht. Die Kollegen bei der Firma Ernst Burthard beschloßen deshalb, ihrem Unternehmer eine bescheidene Forderung auf Lohnerhöhung zuzustellen. Es sollte aber erst gar nicht so weit kommen. Am Sonntag, den 13. d. Mts. wurde der Beschluß von den Kollegen gefaßt und am übernächsten Tage bereits einer von ihnen aus der Arbeit entlassen mit dem Vermerk, daß in den nächsten Tagen die „andern Verbandsbrüder“ auch „drankommen.“ Herr Burthard macht es also genau so wie der hier über groß und klein herrschende Diktator Vogelsang. Herrn B. nun den Willen zu tun und so lange zu warten, bis sie einer nach dem andern entlassen wurden, war den Kollegen denn doch zu bunt und sie gingen infolgedessen gleich mit den entlassenen Kollegen mit.

Seitens unserer Zeitung ist nun zweimal der Versuch einer gütlichen Beilegung des Streiks gemacht worden, jedoch beide Male ohne Erfolg. Im Gegenteil, das letzte Mal wurde unserem Vertreter direkt die Tür gewiesen. Nebenbei eine Art, wie man sie von einem Manne von Bildung, auf die auch Herr Burthard Anspruch erheben dürfte, nicht erwarten sollte. Der gute Mann vertritt eben den probenhaften Herrenstandpunkt, den überhaupt nur ein Unternehmer vertreten kann. Wie weit er damit kommen wird, wird nicht nur an den wegen ihrer Verbandszugehörigkeit gemäßigten, sondern recht viel mehr noch an den gesamten Kollegen in Gisleben liegen. Wenn sie in ihrer Gesamtheit, so wie der Anfang dazu bereits gemacht ist, sich dem Verbands angeschlossen, wird nicht nur Herr Burthard, sondern dann werden auch die andern Fuhrunternehmer Gislebens sich in Zukunft hüten, ihre größtentwähnsinnigen Mühen an ihren Arbeitern auszulassen. Immerhin wird auch hier, wo die Bewegung in ihrem jetzigen Umfange noch verhältnismäßig neu ist, noch ein gut Stück Zeit und recht viel Arbeit dazu gehören, halbwegs moderne Verhältnisse in unserem Berufe einzuführen. Mögen die Kollegen alle an dieser Kulturarbeit mit tätig sein.

Gießen. Traurig und öde sieht es noch in den Köpfen mancher hiesiger Fuhrleute aus. Es ist als ob ihnen der Rechtsstimm angeboren wäre und sie sich absolut nicht von ihm trennen können. Schläuer sind zumeist schon die Fuhrherren. Diese verstehen, wenn schon nichts anderes, so doch die Dummheit ihrer Fuhrleute für den eigenen Geldbeutel auszunutzen. So auch der Giesener Fuhrunternehmer und Wirt, Herr Großhaus. Dieser rief eines schönen Tages seine Fuhrleute zusammen und redete ihnen vor, daß sie einen Fuhrmannsverein gründen müßten, selbstverständlich einen braven von gelber Couleur. Der Verein soll dann gleich im Wirtshaus des Herrn Großhaus sein Heim aufschlagen. Dadurch schlägt der schlaue Herr gleich zwei Fliegen mit einer Klappe. Er kann die Vereinsfähigkeit jederzeit überwachen und bringt zugleich seinen Alkohol zu guten Preisen an den Mann. Und zur Schande unseres Berufs müssen wir es sagen, es fanden sich wirklich einige solche Riesenschäufel unter den Fuhrleuten, die dem Herrn Großhaus auf den Leim krochen. Und dabei fehlt es den Fuhrleuten an Ausbeutung ihrer Arbeitskräfte wirklich nicht. Löhne gibt es hier, zum Leben zu niedrig, zum Sterben ein wenig zu hoch. Von der unendlichen Dauer der Arbeitszeit gar nicht zu reden. Man kann schon nimmer von Arbeitern, man muß von Arbeitskräften reden. Und solche lassen sich das alles gefallen, was hier den Fuhrleuten seitens ihrer Unternehmer geboten wird. Und doch schaffen sich diese Fuhrleute einen Alibimverein, statt sich ihrer Berufsorganisation anzuschließen. Wie viel Wasser muß noch die Lahn hinunterfließen, ehe die Fuhrleute erkennen, was sie in ihrem eigenen Interesse zu tun haben?

Seidelberg. „Es ist unsere Pflicht und Schuldigkeit, unsere Mitglieder der scharf zu machen!“ so schreibt die „Südwestdeutsche Arbeiter-Zeitung“. „Dies zu schreiben, werden wir uns durch die Reden gegnerischer Gegner nicht irre

machen lassen“, heißt es an einer anderen Stelle des Heftartikels. Das offizielle Organ der Arbeitgeber im Transportgewerbe gibt hier unumwunden zu, daß es bestrebt ist, die Arbeitgeber gegen die Forderungen der Arbeiter scharf zu machen. Und dennoch will der Arbeitgeberverband kein Scharfmacherverband sein, denn er befindet sich ja beinahe (!) immer (?) im Falle der Abwehr. „Dummheit und Stolz, wächst halt auf einem Holz!“ Interessant ist eine Auslassung der „Südwestdeutschen Arbeiter-Zeitung“ in ihrer Nr. 29 vom 1. Februar d. J. wegen eines Gesuches um eine Teuerungszulage der städtischen Arbeiter Mannheims. Es heißt dort: „Die städtischen Arbeiter spazieren nicht nur in Bezug auf soziale Fürsorge, sondern auch bezüglich des Lohnes an der Spitze der Arbeiterschaft. Trotzdem und ungeachtet der schlechten Zeit, wo sich jeder nach der Decke strecken muß, kommen die städtischen Arbeiter und verlangen eine Teuerungszulage. Die Bürger und Gewerbetreibenden, welche die städtischen Umlagen aufbringen müssen, mögen sehen, wo sie das Geld herbekommen. (Die Arbeiter scheinen wohl keine Bürger zu sein! D. V.) Dem ungeachtet scheine das Verlangen der Arbeiter in Mannheim nicht ausichtslos zu sein, denn bei Einbringung dieses Antrages im Stadtrat, hätte keiner von den vier Hauptern auch nur ein Wort der Entgegnung gefunden. Sie fürchteten wohl dadurch, die Sympathie ihrer einflussreichen sozialdemokratischen Mitbürger zu verlieren? Das Zahlen höherer Löhne in den städtischen Betrieben hat aber nicht nur eine Mehrausgabe für den städtischen Säckel zur Folge, sondern es ist auch von schwerwiegender Bedeutung für die Lohnregulierung in anderen Betrieben. Erfahrungsgemäß verstehen es die sozialdemokratischen (!) Gewerkschaftsbeamten überall sehr gut, sobald sie die Städte zu höheren Löhnen veranlaßt haben, unter Verweisung hierauf auch die Löhne der Industrie und der Gewerbe in die Höhe zu treiben. Hiergegen aber müssen sich die Arbeitgeber aufs ganz entschiedenste verwahren und Mittel und Wege suchen, ihre Ansicht im Stadtrat in nicht mißzuverstehender Weise zur Kenntnis zu bringen.“ Also, die Herren Krähert, Gent und Konforten wollen Mittel und Wege suchen, um in nicht mißzuverstehender Weise ihre Ansicht beim Stadtrat zur Kenntnis zu bringen! Unverblümt und deutlich kann es wohl nicht mehr zum Ausdruck gebracht werden wie hier, welche Politik von dieser Seite im Stadtparlament getrieben werden soll. Es ist weiter nichts wie einseitige Interessenpolitik. Unter Hinweis auf die angeblich gestiegenen Löhne der Arbeiter, suchen die Manntentwagungsbesitzer und Fuhrherren hohe Umzugsgebühren zu erreichen, aber der Arbeiter, dessen Schwweiß und Gesundheit anderen zugute kommt, soll von früh bis spät um fargen Lohn kämpfen. Auch die Arbeiterschaft jedes Berufes wird nicht rasten; auch sie wird Mittel und Wege suchen und finden, um solchen Scharfmachern zu gegebener Zeit die richtige Antwort zu geben. Auch die Arbeiter werden sagen: „Wiß hierher und nicht weiter!“

Ludwigshafen. Wir berichteten in der Nr. 51 des „Courier“ vom vorigen Jahre über die vorläufigen Zustände in den Güterhallen der Staatseisenbahnen. Eine diesbezügliche Eingabe vom 7. Dezember unsererseits, zeitigte das Resultat, daß uns die kgl. Eisenbahndirektion folgende Zugeständnisse gemacht hat.

„Kgl. Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh.“

Zur Eingabe vom 7. Dezember 1909 betreffend Beseitigung verschiedener Mängel an den Verladehallen zu Ludwigshafen a. Rh.

1. Annahme der Güter.

Ich habe angeordnet, daß an jede Woge zu dem Verwiegern noch ein Verwiegern gestellt wird.

Außerdem ist beabsichtigt, noch zwei neue Wagen aufstellen zu lassen, so daß die Güter gleichzeitig an fünf Stellen — statt wie bisher an drei — angenommen werden können.

2. Abgabe der Güter.

Es soll versucht werden, die Güter der größeren Kollfuhrunternehmer für jeden einzelnen getrennt für sich zu lagern, da es sich aber vorläufig nicht übersehen läßt, ob diese getrennte Lagerung bei den zu Verfügung stehenden Räumlichkeiten in der gewünschten Weise durchgeführt werden kann, und ob nicht für die Verwiegern zu große Wege entstehen, kann eine bestimmte Zusage in dieser Richtung noch nicht gemacht werden. Es ist aber anzunehmen, daß sich eine befriedigende Lösung finden wird.

3. Kollfuhrtarif.

Die Bahndirektion kann einen Tarif nur für den bahnamtlichen Güterbeständer aufstellen; die Privatkontrollfuhrunternehmer kann sie in der Festsetzung ihrer Gebühren nicht beschränken. Der bahnamtliche Kollfuhrer in Ludwigshafen hat einen Tarif, in dem über die stittige Frage folgendes festgesetzt ist:

„Für die tarifmäßige Gebühr ist das Gut ohne weitere Vergütung in die Behausung des Adressaten an den vom letzteren bezeichneten Ort, gleichviel, ob ebener Erde oder in den Stockwerken, zu verbringen.“

Und außerdem:

„Für Sendungen von außergewöhnlichem Umfange oder Gewicht wird die Gebühr der freien Vereinbarung mit den Interessenten überlassen. Desgleichen bei Gegenständen, welche mit Rücksicht auf ihren Umfang, ihr Gewicht oder wegen der Notwendigkeit einer besonderen sachgemäßen Behandlung sich zur Abfertigung durch einen Kollfuhrer nicht eignen, wenn diese Gegenstände in erhöhte Stockwerke oder Kellerräume verbracht werden sollen.“

Diese Fassung, die sich in sämtlichen Verträgen der bahnamtlichen Kollfuhrunternehmer der Pfalz findet, wurde seinerzeit im Benehmen mit einem von den Speidern gewählten Ausschusse in Abrechnung an

andere Tarife festgesetzt und hat seither zu Klagen noch keinen Anlaß gegeben.

Ihre Anregung, an Stelle der freien Vereinbarung höherer Sätze, feste Sätze aufzustellen, wird jedoch geprüft werden.

J. W.: Fährlich.

Zu Punkt 1 können wir feststellen, daß die Befestigung der Wagen erfolgt ist, jedoch kann die Einrichtung von zwei neuen Wagen noch nicht konstatiert werden.

Zu Punkt 2 haben wir zu berichten, daß wohl die Plätze für die größeren Expediteure reserviert worden sind, jedoch bei den übrigen Güterplätzen dieselbe Anordnung herrscht wie vorher. Es würde sich daher die Nummerierung der Plätze und gleichzeitig der Frachtbrieft, wie dies bei den badiischen Bahnen der Fall ist, empfehlen.

Bezüglich Punkt 3 stehen wir auf dem Standpunkt, daß diese Abmachungen, welche noch während der Zeit des Pfalzabstimmungszustandes zustande kamen, veraltet sind und nicht mehr in die heutige Zeit passen. Schon der Name *Kollfuhr* ist nicht beweist, wie man damals noch einen Expeditionsführer eingeschätzt hat. Nach diesen Abmachungen zu urteilen, ist ein Kollfuhrer verpflichtet, wenn er von den Güterhallen eine Fuhre von 100 Zentnern, sagen wir einmal, es sind dies Mehlsäcke, an einen Wägenmeister abliefern, wenn verlangt, diese 100 Zentner, ohne einen Pfennig Abtraggeld, in den vielen Stock hinaufzuschleppen. Nun besteht in Mannheim-Ludwigshafen schon längst die Abmachung, daß Mehlsäcken in den Keller, oder erste Etage pro Sack mit 5 Pf., für die zweite Etage mit 10 Pf. vergütet wird. Genau wie in diesem Falle, treten tagtäglich auch andere Fälle ein, wo eine Regelung der Abtragsgelder als eine unbedingte Notwendigkeit zu betrachten ist. Daß die Bahnverwaltung mit den Privatexpeditoren eine Festsetzung der Gebühren nicht vornehmen kann, betrachten wir als selbstverständlich, jedoch handelt es sich bei Privatexpeditoren um eine ständige Kundschaft, wo in der Regel Extraabmachungen getroffen sind, also es Meinungsverschiedenheiten in dieser Beziehung nicht geben kann. Wir bestehen also nach wie vor darauf, daß bei Abtragen von Gütern feste Sätze über Gewicht und Gebühren notwendig sind.

Mannheim. Die Organisation hat keinen Wert. Diese leere Aussage kann man bei der Agitation von allen denjenigen hören, welche ziemlich heftig sind, und zweitens von denen, die man in der Regel mit „Arbeitswilligen“ auf eine Stufe stellen kann. Letztere wissen ganz gut, welchen Wert die Organisation hat, scheuen sich aber trotzdem nicht, ihrem Arbeitskollegen ins Gesicht hinein zu sagen, daß die Organisation nichts wert ist. In der Regel sind es auch diejenigen, welche bei einer Lohnbewegung am größten den Mund aufreißen, also nie genug bekommen können. Als weitere Abwehr bedürfen sie noch die Gelegenheit, auf die Gewerkschaftsbeamten zu schimpfen, alles zu dem ausgesprochenen Zweck, um Gründe zu haben, sich von der Organisation zu drücken, denn es ist ja gar zu schön, ernten zu können, ohne säen zu brauchen. Man findet solche Drückeberger überall, auch in Mannheim. Wir wollen es jedoch heute unterlassen, uns näher mit ihnen zu beschäftigen, werden jedoch später darauf zurückkommen.

Die Organisation hat keinen Wert, dies haben auch die Kollegen in der Sachhandlung bei Koppel und Temmler noch vor einem halben Jahre gesagt, als sie in einem wilden Streit standen und wir ihnen den Weg zur Organisation zeigen wollten. Die Firma hat während dieser Zeit es fertig gebracht, daß wieder gestreikt wurde und diesmal fanden die Kollegen den Weg zur Organisation und der Erfolg war, daß die Kollegen innerhalb 14 Tagen teilweise bis zu 40 Pf. pro Tag aufgebessert erhielten. Die alleinige Ursache, daß die Arbeiter sich organisierten, hat der Firma genügt, ihre Löhne so zu gestalten, wie wir sie im allgemeinen hier festgelegt haben.

Die Organisation hat keinen Wert, so haben auch die Zeitungsfrauen der „Frankfurter Zeitung“ gesagt; nachdem sie jedoch sahen, daß ihre Kolleginnen in den anderen Zeitungsverlagen sich immer mehr verbessern, weil sie organisiert sind, so haben sie sich zuletzt doch entschlossen, sich auch zu organisieren, und auch hier hat der Filialleiter bei Kenntnisnahme, daß sich seine Zeitungsträgerinnen organisiert haben, sich veranlaßt gefühlt, die Trägergebühren pro Abonnent und Monat um 5 Pf. zu erhöhen, so daß die Kolleginnen eine Mehreinnahme von rund 4,50 Mk. pro Monat haben.

Auch in verschiedenen Branchen im Handelsgewerbe wird es gegenwärtig lebendig. Die Kollegen mußten auch hier die Wahrnehmung machen, daß sie mit den ewigen Ausflüchten, „die Organisation hat keinen Wert“, immer mehr ins Elend kommen, und der Unternehmer im Handelsgewerbe sich immer mehr bereichert, je anspruchsvoller die Kollegen sind und je mehr sie sich auspowern lassen. Auf die einzelnen Branchen einzugehen, werden wir heute aus taktischen Gründen unterlassen, weil wir ja gewissen Wölfen, die stets in unserem „Courier“ nach Beute schnüffeln, nicht die Pfoten in die Küche jagen wollen.

Die Tatsache besteht, daß es in Mannheim wieder vorwärts geht. Daß die Organisation keinen Wert haben soll, dieses Märchen hat sich, wenn es so weiter geht, bald überlebt, so daß sich im Laufe der nächsten Zeit unsere Mitgliederzahl in dem Maße ausdehnen wird, daß sie imstande ist, die wirtschaftlichen Interessen der Handels- und Transportarbeiter so zu vertreten, wie es sein muß.

Nur dort hat die Organisation keinen Wert, wo sie nicht besteht. Dort, wo sie besteht, wird sie sich so bewähren, wie sie von den betreffenden Arbeitern der Branche unterstützt wird. Daß dort, wo schon lange Jahre ein gutes Organisationsverhältnis besteht, schon nennenswerte Erfolge erzielt wurden, braucht nicht besonders erwähnt zu werden; denn das weiß jeder,

der es nur wissen will. Daß aber dort, wo die Organisation nicht vorhanden ist, die Dinge schlecht stehen, ersieht man aus den Arbeitsverhältnissen unserer hiesigen Hausbienen und Bader in den Handelsbetrieben. Dort gibt es Jammer und Elend, Stumpfsinn und Verzweiflung; alles Folgen des Indifferentismus. — Darum ausgerafft und hinein in die Organisation, Kollegen!

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Der Bezirksleiter machte zunächst die traurige Mitteilung, daß vom 1. Oktober bis 31. Dezember 09 50 und vom 1. Januar bis 10. März 1910 41 Mitglieder verstorben sind. Die Namen der Verstorbenen werden bekannt gegeben und das Andenken der Verstorbenen durch Erheben von den Plätzen geehrt. Ferner wurde darauf hingewiesen, daß am Donnerstag, den 31. d. M. im selben Lokal wiederum eine außerordentliche Generalversammlung zwecks Ziel-Lohnnahme zum Hamburger Verbandstag abgehalten wird.

Die Delegierten-Wahlen finden am Sonntag, den 10. April in 35 noch im Mitteilungsblatt näher bekannt gemachten Lokalen statt. Ebenso wird darauf aufmerksam gemacht, daß seit einigen Wochen die Hausfondsmarken im Umlauf sind und erwartet wird, daß die Mitglieder diese Extrasteuer ohne Ausnahme tragen werden. Alsdann wird auf die am 1. April in Kraft tretenden Fakultativ-Unterstützungs-Einrichtungen verwiesen und erklärt, daß einem längst empfundenen Bedürfnis dadurch entsprochen worden und den wiederholten Anregungen nunmehr die Tat gefolgt ist. Der Beitritt steht jedem frei und sind die diesbezüglichen Statuten in der Nr. 11 des „Courier“ veröffentlicht.

Alsdann wird über den Streit bei der Firma Veller u. Schneevogel, über die Lohnbewegungen der in den Brauereien Beschäftigten und von dem Streit bei der Firma Gutshoew eingehend berichtet. Ueber die Bewegung bei Gutshoew (Landesprodukten) wird noch ausgeführt, daß im Organ der Unternehmer „Das Wort“ ein vollständig entstellter Bericht wiedergegeben ist und von den Scharfmachern eine schwarze Liste herausgegeben wurde, wo 31 Kollegen dauernd in Verhaftung sind.

Nachstehende Resolution gelangte, nachdem dieselbe eingehend begründet, einstimmig zur Annahme:

„Die heutige General-Versammlung der Mitgliedschaft Groß-Berlins des „Deutschen Transportarbeiter-Verbandes“ nimmt mit Entrüstung Kenntnis von der Herausgabe von schwarzen Listen durch den Vorstehenden Dr. C. Wölle und die Geschäftsführer des „Verbandes der Arbeitgeber im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe“.

Da durch diese ungesetzliche Handlung eine ganze Anzahl ehrlicher Arbeiter dauernd in Verhaftung erklärt worden sind, beschließt die Generalversammlung:

„Die hiesige Bezirksleitung mit Einschluß des Verbandsvorstandes werden beauftragt, neben den zu ergreifenden gerichtlichen Schritten sich mit den berufenen Instanzen der Berliner Arbeiterbewegung ins Einvernehmen zu setzen, damit Maßnahmen ergriffen werden, wodurch einem solchen scharfmacherischen Treiben ein für allemal Einhalt geboten wird.“

Dann wird bemerkt, daß der Jahresbericht den Kollegen zugestellt und aus demselben zu ersehen ist, daß trotz der Krise ein ganz erheblicher Teil Lohnbewegungen mit Erfolg für die in Frage kommenden Kollegen geführt worden sind. Selbst für die Kollegen aus den Handelsbetrieben sind verschiedene Vorteile zu verzeichnen gewesen. Der Erfolg könnte jedoch ein noch wesentlich größerer sein, wenn in Bezug auf die Organisationszugehörigkeit nicht eine so große Zersplitterung bestände. An Unterstützungen sind ganz erhebliche Summen ausgegeben, so unter anderem: für Arbeitslose 113 488,90 Mk., an Kranke 90 859,24 Mk., für Streiks 10 338,95 Mk., für Mitglieder, welche gemäßigert wurden, 14 949,05 Mk., an Unterstützungen bei Sterbefällen 25 777,50 Mk., für Rechtschutz 5045,19 Mk. Diese Summen betreffen zur Geringe, daß die Organisation in jeder Weise den an sie gestellten Anforderungen gerecht geworden ist. In den letzten beiden Quartalen hat sich ein erfreulicher Aufschwung an Mitgliedern gezeigt, so daß jetzt in Groß-Berlin 32 729 zu verzeichnen sind.

Bei den alsdann vorgenommenen Wahlen wurden mit großer Majorität gewählt als Bezirksleiter August Werner. Als Stellvertreter Wilhelm Knitter. Schriftführer Paul Liebenow. Kassierer Paul Steinicke. Als Sektionsleiter für die Handelsarbeiter Fritz Wappler. Für die Transportarbeiter Albert Uthoff. Als Sektionsleiter der Straßenbahner Otto Drtmann. Für die Droschkenführer August Becker. Für die Industriearbeiter Karl Fromme. Als Vertreter für die Handelsarbeiter wurden gewählt die Kollegen Paul Müller, Karl Braumert, Friedrich Luckow. Für die Geschäftsführer August Hackbart, Werfahner Emil Suchardt, Kollfuhrer Anton Schulz, Kellerarbeiter Hermann Schulz, Lagerarbeiter Fritz Schnapp. Für die Weiblichen Margarete Philipp. Für die Automobilfahrer Fritz Homrighausen. Für den Agitationsbezirk Köpenick und Umgegend Ferdinand Breitenborn. Für Charlottenburg Willy Nordmann.

Als Revisoren wurden gewählt die Kollegen Otto Meise, Max Brall, Fritz Zimmermann, Paul Martgraf und Richard Noelle.

Dem Vorstand zum Ausschluß empfohlen wurde auf Grund des § 3 Abs. 7 des Verbandsstatuts Max Lange, Fensterputzer, ferner die Geschäftsführer Robert Maunthel, Wilhelm Dornald und Franz Döfler. Dann wurde die imposante Versammlung geschlossen.

Börlitz. In der am 8. März abgehaltenen öffentlichen Versammlung hielt ein Kollege aus Posen einen Vortrag über: „Wie und wo vertritt der Transportarbeiter am besten seine wirtschaftlichen Interessen.“

Nedner führte aus, daß gerade die Transportarbeiter am spätesten daran gedacht haben, sich zusammenzuschließen, um ihre wirtschaftliche Lage zu verbessern. Es bildeten sich zwar schon 1759 Lokalkomitees, welche sich mit Unterstützungseinrichtungen befaßten, aber nicht daran dachten, Lohnforderungen zu stellen. Leider gibt es auch heute noch eine Menge Vereinen, welche durch ihre Zersplitterung die Arbeiterbewegung nur aufhalten. Durch Gründung der Arbeitgeber-Verbände, welche nicht nach der Konfession ihrer Mitglieder fragen, müßten die Arbeiter zu der Überzeugung kommen, daß sie nur durch straffe Zentralkraft dem Arbeitgeber-Verbande ein Paroli bieten könnten. Nedner kam des Weiteren auf die Unterstützungseinrichtungen unseres Verbandes zu sprechen, und forderte die nicht organisierten Kollegen auf, dem Verbande beizutreten und so Schulter an Schulter mit ihren Arbeitskollegen bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen. In der Diskussion wendet sich einer der anwesenden Lokalkomitees gegen Unterstützungseinrichtungen und Tarifverträge und empfiehlt den Generalkreis. Ein anwesender Genosse bringt die traurige Lage der hiesigen Droschkenführer zur Sprache und polemisiert gegen den Redner. Kollege Studzices tritt ebenfalls dem Lokalkomitee entgegen und führt den Nachweis, daß unsere Unterstützungseinrichtungen sowie Tarifverträge schon sehr nützlich gewirkt haben. Nachdem noch zum Abonnement auf die Börlitzer Volkszeitung aufgefordert wird, erreicht die interessante Verlaufene Versammlung ihr Ende. Etliche Neuaufnahmen wurden vollzogen.

Sagen i. W. In der Mitglieder-Versammlung am 13. März referierte ein Kollege aus Elberfeld über den bevorstehenden Verbandstag und den Zusammenschluß der drei Verbände. Des Weiteren kennzeichnete Nedner die Zeitschrift „Nach Feierabend“, die auf den Gang der ganz Dummheit eingerichtet ist. Die Diskussion bewegte sich im Sinne des Referats. Die Kollegen wurden dann noch aufgefordert, fleißiger als bisher zu agitieren und dann die Versammlung geschlossen.

Uelzen. Am Sonntag, den 13. d. M. fand eine außerordentliche Generalversammlung statt, die sich eines sehr guten Besuches zu erfreuen hatte. Auf der Tagesordnung stand: 1. Die Stellungnahme zum Verbandstage und 2. Antrag des Hauptvorstandes betreffs Erwerb eines eigenen Grundstücks.

Zum ersten Punkte der Tagesordnung wurde beschlossen, von Stellung irgend welcher Anträge Abstand zu nehmen. Der Vorschlag des Hauptvorstandes betreffs Erhöhung der Beiträge wurde aufgegeben. Von der Ausstellung eines eigenen Kandidaten wurde Abstand genommen. Zum zweiten Punkte der Tagesordnung hatte der Gauleiter das einleitende Referat übernommen. In seinen Ausführungen führte er den Kollegen die Notwendigkeit der Erwerbung eines eigenen Hauses vor Augen. In der Diskussion wurden noch einige Anfragen erledigt und dann einstimmig beschlossen, den Betrag von 2 Mark pro Mitglied an die Hauptkasse abzuführen. Weiterhin wurde einstimmig beschlossen, diese Summe dadurch aufzubringen, daß ab 1. April der Beitrag von 40 auf 50 Pf. erhöht und hieron pro Woche und Mitglied 10 Pf. für den genannten Zweck an die Hauptkasse abgeführt wird. Mit der Erhöhung des Beitrages fällt die Streikmarke fort. Unter „Verschiedenes“ wurde darauf hingewiesen, daß in der letzten Zeit die Organisation ganz gute Fortschritte aufzuweisen hat. So wurden bei der letzten Hausagitation mehrere Neuaufnahmen erzielt. Zum Schluß ermunterte der Gauleiter die Anwesenden zur eifrigen Mitarbeit, damit auch in Uelzen endlich einmal bessere Zustände geschaffen würden.

Kollegen! Ihr seht, wenn wir alle Kräfte anspannen, dann erzielen wir auch Erfolge. Darum mit frischem Mut an die Aufklärungsarbeit. Versuchen wir, die uns noch Fernstehenden zu gewinnen. Gewiß wird hierbei manche Schwierigkeit zu überwinden sein, aber deshalb dürfen wir den Mut nicht sinken lassen. Wenn ein jeder Kollege seine Pflicht erfüllt, wird der Erfolg auf unserer Seite sein.

Wiesbaden. Am 19. Februar hielten wir eine öffentliche Versammlung ab mit der Tagesordnung: „Mehr Steuern — Was tun.“ Als Redner war der Gewerkschaftsbeamte, Genosse Demmer, gekommen, welcher in einem einstündigen Referat auf die uns auferlegten neuen Steuern hinwies, soeben wie und unter welcher Stellungnahme der einzelnen Parteien dieselben zu Stande gekommen sind. Am Schluß seines Referats ermahnte er die Anwesenden, sich ihrer Organisation und der Partei anzuschließen. Leider war der Besuch der Versammlung ein sehr schwacher, wenn man bedenkt, daß über 1000 Flugblätter verbreitet worden sind, und selbst ein Teil unserer dem Verbande angehörigen Kollegen es nicht für nötig befanden, diese Versammlung zu besuchen. Gerade hier in Wiesbaden herrschen im Handels- und Transportgewerbe für die darin beschäftigten Kollegen mitunter ganz erbärmliche Zustände, Löhne von 18 bis 20 Mark sind hier selbst für verheiratete Kollegen keine Seltenheit, wobei die Lebenshaltung hier noch teurer ist als in unseren Nachbarstädten. So lange die Kollegen nicht zu der Einsicht kommen, daß sie nicht in Lokal- und sonstige Kleinvereine gehören, sondern in ihre Organisation, so lange werden sie ihre Rechte und bessere Lohnbedingungen nicht erreichen. Unseren Kollegen möchten wir von neuem die Mahnung zurufen: „Sorget dafür, daß ein jeder Kollege unserer Organisation zugeführt wird, denn allein vermag man nichts, vereint vieles.“ Am Tage der Versammlung hatte ein dienstfertiger Schuhmann einen Kollegen, der die Flugblätter verteilte, dieser

hals zur Anzeige gebracht und die Flugblätter beschlagnahmt. Dem Kollegen ist hierauf ein Strafbefehl von einer Mark zugegangen. Wegen der geringen Höhe desselben ist in Anbetracht der durch Verurteilung entstehenden hohen Kosten kein Einspruch erhoben worden. Es wäre jedoch wünschenswert, wenn von zuständiger Stelle in Erwägung der bis jetzt zum größten Teil ergangenen freisprechenden Urteile hierin einmal Remedur geschaffen und der polizeilichen Willkür die Spitze gebrochen würde.

Allgemeines.

Sieg bei der Krankenkassenwahl in Breslau. Die hiesige kaufmännische Ortskrankenkasse bestand bis vor sechs Jahren unbeschnitten im Besitz der bürgerlichen, prinzipalstreuen Gehilfenschaft. 1904 unternahmen die freigeschaffenen Handelsreisenden und Handlungsgehilfen zum ersten Male einen Vorstoß zur Erringung der Vertretung und siegten in der Abteilung der Handlungsgehilfen mit knapper, in der Abteilung der Hauskassen mit großer Mehrheit. Damals wurden jedoch kaum mehr als 900 Stimmen abgegeben. Der Sieg der „Roten“ lag unseren großen Kaufherren anscheinend schwer im Magen. In kurzen Zwischenräumen erschienen in der „Schles. Ztg.“ Angriffe auf die neue „sozialdemokratische“ Kassenverwaltung und jahrelang vorher wurden die Handlungsgehilfen aufgehetzt, um die „Terroristen“ wieder zu beseitigen. Das Resultat dieser jähigen Agitation bildete eine „bürgerliche Liste“ für die Wahlen, an deren Aufstellung sich fünfzehn gegnerische Vereine beteiligt hatten. Angeblich unter der Vormundschaft des Reichsverbandes gegen die Sozialdemokratie, wurden sowohl die Prinzipale bearbeitet, auf ihre Angestellten einzupreten, als auch die verschiedensten bürgerlichen Angestellten-Gruppen unter einer Fahne vereinigt. Fast die gesamte hiesige Presse stellte sich der Koalition der bürgerlichen zur Verfügung und so geschah es, daß zum ersten Male katholische und evangelische Vereine zu zahlreichem Besuch des Gewerkschaftshauses an den Platztäulen einluden — wenn sie es auch nur „das Bahnhofs-Margaretenstraße 17“ nannten. Sie brachten auch eine ansehnliche Stimmenzahl zusammen, hatten aber nicht damit gerechnet, daß die Handelsreisenden mehr ins Feld führen konnten. Als das Resultat veröffentlicht worden konnte, ging ein brausender Beifallsturm durch die Menge der Harrenden, denn es hatten erhalten:

die Liste der freien Verbände 1549 Stimmen
die bürgerliche Liste 775
Angest. 4

Angesichts der großen Anstrengungen, welche die Gegner gemacht hatten, und der tapferen Ausdauer, die hierbei besonders die Mitglieder der weiblichen Angestelltenverbände an den Tag legten, war die Freude über den Sieg doppelt berechtigt.

Die ganze schwarze, gelbe und blaue Gesellschaft ist elegant in den Sand gestreut worden. Unsere Kollegenchaft hat gezeigt, was sie leisten kann, wenn Gefahr im Verzug ist.

Glas. In unserer Gegend hat bisher nicht nur unser Verband, sondern die Freie Gewerkschaftsbewegung im Allgemeinen mit ungeheuren Schwierigkeiten zu kämpfen. Besonders werden uns Lokale zu Versammlungen seit längerer Zeit rundweg verweigert. Die Inhaber der Säle sowohl als auch der hiesige „Gastwirteverein“ stehen auf dem Standpunkt, daß die Arbeiter gerade gut genug sind, durch ihre sauer verdienten Groschen, namentlich bei Tanzveranstaltungen, ihnen in die Taschen zu füllen — im Uebrigen aber können die Arbeiter den Herren gestohlen bleiben. Kollegen! Soll dies ewig so weiter gehen? Wollt Ihr Euch diese Behandlung noch länger ruhig gefallen lassen? Wir glauben, daß es hierauf nur eine Antwort geben kann und diese muß lauten: „Wir wollen den Leuten nicht länger unser Geld zuwenden, die uns verachten, die uns hindern, von unserem Recht — in Versammlungen über die Wege zur Verbesserung unserer besonders elenden Lohn- und Arbeitsverhältnisse uns auszusprechen zu können — Gebrauch zu machen. Kollegen! Das Gewerkschaftsrecht — eine Instanz, die durch Euer Vertrauen dazu berufen ist, die Interessen der Arbeiter hierorts, soweit diese in den freien Gewerkschaften organisiert sind, voll und ganz wahrzunehmen — hat in seiner letzten Sitzung einstimmig beschlossen, die organisierte Arbeiterschaft von Glas auszufordern, gemeinsam und energisch dahin zu wirken, daß wir nicht länger mehr als Menschen niedriger Sorte von gewisser Seite behandelt werden sollen. Wir appellieren deshalb an das Ehrgefühl und den Opfermut unserer Mitglieder und ersuchen, die nachstehenden Beschlüsse des Kartells bis zum äußersten durchzuführen. Kollegen! Nach diesen Beschlüssen fordert das Kartell Euch und alle ehrlichen Arbeiter auf, zu den bevorstehenden Oster-Festtagen und für die weitere Zukunft sämtliche Saal-Lokale innerhalb der Stadt Glas zu melden und Euer Geld nicht Leuten in den Hals zu werfen, die sonst nichts von uns wissen wollen, die im Arbeiter nicht das Subjekt, sondern das Objekt sehen, eigens dazu geschaffen, wie auch sonst im Leben, dazu zu dienen, mit dem sauer verdienten Lohn Existenzen zu erhalten, ohne das Recht zu haben, auch nur zu nuckeln. Kollegen! Geht deshalb mit Euren Familien, Freunden und Bekannten nur in die Lokale der Umgebung und nur wenn dieses infolge schlechter Witterung unmöglich ist, dann besucht nur ein Lokal in der Stadt, den „Deutschen Reichsgarten“. Klärt Eure Freunde, Bekannten und Mitarbeiter auf und sucht diese zu bewegen ein Gleiches zu tun. Vor allem aber achtet besonders streng darauf, daß kein Arbeiter folgende Lokale besucht: „Deutscher Kaiser“, „Römisches Bad“, „Schwarzer Adler“.

Kollegen! Wir erwarten also, daß jeder Einzelne seinen Mann stellt und nur dort verkehrt, wo man uns nicht als Menschen niedriger Sorte betrachtet und weisen noch besonders darauf hin, daß diese Beschlüsse so lange zu beachten sind, bis das Gewerkschaftskartell anderweitige Bestimmungen zu treffen für notwendig erachtet. Vorwärts, zum Kampf für das Versammlungsrecht! Nieder mit unseren Feinden! Ho! die Solidarität der Arbeiter! Einer für alle, alle für einen!

Der Schnapsbottich wirkt weiter. Gegenüber den Hinweisen der Parteipresse auf die erfreuliche Tatsache, daß der Alkoholverbrauch zu Trinkzwecken infolge des sozialdemokratischen Schnapsbottichs in den vier Monaten Oktober bis Januar um ein volles Drittel gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres zurückgegangen ist, war von der Falschpresse behauptet worden, daß dieser Rückgang nur eine Folge des milden Winters sei, und daß das Bild sich bald ändern müsse. Es liegen nunmehr auch die Ziffern für den fünften Monat seit dem Inkrafttreten des neuen Branntweinsteuergesetzes vor. Das Bild hat sich aber erfreulicherweise nicht geändert. Es betrug:

	1908/09	1909/10
Alkoholherzeugung	2646 420 Liter	2209 015 Liter
Gewerblicher Verbrauch	753 813 „	794 719 „
Trinkverbrauch	1 073 284 „	739 238 „

Wie ersichtlich, hat der starke Rückgang des Alkoholverbrauchs zu Trinkzwecken weiter angehalten; er betrug für die letzten fünf Monate über 31 pSt. Während er voriges Jahr noch den gewerblichen Verbrauch um rund ein Drittel übertraf, bleibt er heute um ein erhebliches hinter ihm zurück. Trotz einer ziemlich bedeutenden Steigerung des gewerblichen Verbrauches mußte doch die Alkoholherzeugung dem weichen den Trinkverbrauch folgen und ist gegen das Vorjahr um 16 pSt. zurückgegangen.

Es ist jetzt durch die Arbeiterschaft zu beweisen, daß es sich bei diesem Feldzug gegen die Schnapsjunker nicht um eine rasch aufflammende und momentaner Empörung, sondern um einen zäh durchgeführten Kampf, der zugleich ein Kampf gegen einen der schlimmsten Erbfeinde der Menschheit ist, handelt.

Aus der „guten“ alten Zeit. Ein päpstliches Urteil über die Kutsche aus dem 16. Jahrhundert. In der gegenwärtigen Zeit, wo die moderne Technik wahre Umwälzungen im Bereiche des Transport- und Verkehrswezens vollführt, ist es interessant, einmal auf ähnliche Erscheinungen früherer Zeiten zurückzublicken. — Als die leichtere Karosse dem schweren Transportwagen Konkurrenz zu machen begann, war es dem Papst Pius IV. vorbehalten, seinen Kardinalen die Benutzung dieser Neuerungen zu verbieten. Im Jahre 1554 schrieb ein gewisser Giovanni Battista Modio unter freudiger Billigung des Kardinals Innocenzo del Monte: „Indem wir die Unarten beiseite lassen wollen, die in den Kutschen so häufig vorkommen, müssen wir sagen, daß sie die jungen Männer herwehlichen, die Alten lindlich machen, den Geistlichen das Sichgehenlassen nahe legen, die Straßen verderben, die Fußgänger hindern, die Frauen gezeichnetes Leibes krank machen, den Jungfern Anlaß zur Verführung geben und schließlich den Wein im Keller verderben.“ Das hinderte jedoch nicht, daß die Karossen bald Mode wurden. Solcher Modios gibt es heute leider noch reichlich genug. Beweis: die Bundesratsverordnung zur Behinderung des Automobilverkehrs.

Literarisches.

Kommunale Praxis. Wochenschrift für Kommunalpolitik und Gemeindefortschritt. Die Hefen 9 und 10 sind erschienen. Wöchentlich erscheint 1 Hef. Abonnements pro Quartal 3 Mk. Bestellungen nehmen alle Postanstalten, Buchhandlungen und Speditionen entgegen. Probenummern versendet auf Verlangen gratis und franko der Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68.

Zur Gesundheitspflege des Nervensystems. Von Dr. Leo Hirschfeld. Von dieser Arbeit, die als Hef 3 der Arbeiter-Gesundheits-Bibliothek erschienen ist, gelangte soeben die 4. Auflage zur Ausgabe. Wir möchten bei dieser Gelegenheit nicht versäumen, auf die Möglichkeit des Hefes nochmals hinzuweisen. Preis 20 Pf. In besserer Ausstattung 50 Pf. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Kolporture und Expeditionen oder direkt vom Verlag der Buchhandlung Vorwärts.

Biblische Geschichten. Von diesem religionswissenschaftlichen Geschichtswerk des Genossen Maurenbrecher ist nunmehr auch Hef 5 zur Ausgabe gelangt. Der Inhalt des Hefes ist der folgende: „Mosaische“ Gesetze. Die zehn Gebote. Die Bundesverträge auf dem Sinai. Die Ursprung der zehn Gebote. Das Programm der levitischen Opposition. Die zehn Gebote des Elchisten. Das soziale Programm der Leviten. Vermischte vermischten Inhalts. Der endgültige Text der zehn Gebote. — Das große Reformgesetz vom Jahre 623. Das fünfte Buch Mose. Der Abfall von Jahwe. Das Monopol des Tempels von Jerusalem. Die Konzentration des Kultus. Soziale Gesetze. Die große Schlussrede. Durchführung des Gesetzes im Jahre 623 vor Christus. Wirkungen der Reform. — Das Gesetzbuch des Esra. Die Gesetzbuch von 445 vor Christus. Der Priester Esra. Das Gesetzbuch der Priesterschaft. Die treibenden Kräfte. Chronologie der mosaischen Gesetze. — Literatur.

Jeder Hef ist für sich abgeschlossen und kostet 1 Mark. Volksausgabe 40 Pfennig. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Speditionen und Kolporture. Besondere Prospekte versendet auf Wunsch gratis und franko der Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68.

In freien Stunden. Romanbibliothek in Wochenheften. Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68. Preis pro Hef 10 Pf. Die Hefen 7 und 8 sind uns zugegangen und haben folgenden Inhalt: Die Abendburg von Bruno Wille; (Fortsetzung). Roman von Theodor Mügge; (Fortsetzung). — Stoff aus Spinnengarn. — Ein Tierprozess. — Die und Jenes. — Wie und Scherz. Bestellungen nehmen alle Zeitungs Expeditionen, Buchhandlungen, Kolporture und Postanstalten entgegen.

Unterricht.

Freie Hochschule Berlin. Das neue Frühjahrsprogramm ist soeben erschienen und bietet in seinen 46 Vorlesungsreihen eine reiche Auswahl allgemein interessierender Vorlesungen. Es ist zu bemerken, daß die Mehrzahl der Zyklen am je 5 Abenden in Doppelstunden behandelt werden. Die Programme sind wie bisher unentgeltlich zu haben in den öffentlichen Bibliotheken und Verkaufsstellen, den Filialen von Loeser und Wolff, bei Berthel (Leipzigerstr.) und in den Buchhandlungen und Geschäften Jurgens (Alexanderplatz), Gellius (Mohrenstr.), Nicolai (Potsdamerstr. und Dorotheenstr.), Schilberger (Schillerstr.), Selmar Hayne (Prinzenstr.), Hermann Lapp (Mitterstr.), Amelang (Kantstr.), Blochow (Kantstr.), Seidel (Berlinerstr. und Königsgräberstr.), Atlantic (Mogstr.), Stopnik (Prinz Louis Ferdinandstr.).

Briefkasten.

N. München. Wir haben Dein Manuscript nochmals nachgesehen, es stimmt wirklich mit dem gedruckten Bericht überein. Die Schuld liegt also nicht auf unserer Seite.

Mitteilungen des Vorstandes.

Die Verbandsfunktionäre, welche mit der Feststellung der Arbeitslosigkeit und der Berichterstattung über dieselbe betraut sind, bitten wir, darauf zu achten, daß als dritter Stichtag für die Berichterstattung der Arbeitslosigkeit der 2. April d. J. in Betracht kommt.

Der diesmaligen Zeitungsendung liegen die Aufnahmescheine für die fakultativen Unterstützungsbeiträge unseres Verbandes bei.

Außerdem erhalten die Ortsverwaltungen mit dieser Nummer des „Courier“ die Abrechnungsformulare und die Fragearten des Reichstatistischen Amtes für das 1. Quartal 1910.

Wir ersuchen um genaueste Ausfüllung und rechtzeitige Einreichung der Abrechnungen und statistischen Karten.

Verloren gegangen sind die Mitgliedsbücher nachstehend genannter Kollegen: In Darmstadt: Adam Holz, Hpt.-Nr. 237 085; in Nürnberg: Franz Lechner, Hpt.-Nr. 190 898, eingetreten am 15. Januar 1906; Josef Schüb, Hpt.-Nr. 190 817, eingetreten am 24. Juni 1909.

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

Das Mitglied R. Trommler, Hpt.-Nr. 203 564, eingetreten am 19. September 1909 in Langernünde, ist von seinem letzten Aufenthaltsort in Begleitung abgereist, ohne dort seinen Verpflichtungen gegenüber dem Verbande nachzukommen. Es wird ersucht, dem Unterzeichneten die jetzige Adresse des Trommler sofort mitzuteilen.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

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

Voranzeige.

Eine Reichskonferenz

der in Abzahlungs- und Nähmaschinen-Geschäften, Versicherungs- und Automaten-Gesellschaften tätigen Einkassierer, Einnahmer u. Kassaboten findet auf Beschluß des unterzeichneten Vorstandes am Sonntag, den 29. Mai d. J. im Gewerkschaftshaus zu Berlin statt.

Die Bekanntgabe der Delegiertenwahlen, Tagesordnung u. erfolgt in einer späteren Nummer d. Bl. Die Ortsverwaltungen sollen die in Frage kommenden Kollegen auf diese Konferenz aufmerksam machen resp. das Nötige dazu veranlassen.

Der Verbandsvorstand.

J. A.: O. Schumann.

Verantwortl. Redakteur: Karl Brischle, Rummelsburg. Verlag der Buchhlg. „Courier“, O. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Halbesche 27.