

SONNENBLAU

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.
Einzeln-Abonnement pro Quart. franko geg. franko 1,50 M.
Der Courter 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 Deklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 14.

Berlin, den 3. April 1910.

14. Jahrg.

Die neuen fakultativen Unterstützungseinrichtungen des Verbandes.

Im deutschen Volkcharakter liegt die Sorge für die Zukunft der Existenz der eigenen Person und der seiner nächsten Angehörigen. Der Germane steht in diesen Fragen in kontrastierendem Gegensatz zu dem Romanen. Dieser ist leichtfertig nach dem Grundsatz: „Komme, was kommen mag, Sonnenchein, Wetter-schlag, morgen ist auch ein Tag, heute ist heute.“ Das tiefe Blut des Romanen ist leicht zu begeistern, aber ebenso schnell bricht diese Begeisterung für eine Forderung des Tages, wie ein Strohhalm zusammen. Der latiblutige Germane überlegt lange, hält dann aber auch an der einmal gewonnenen Überzeugung viel zäher fest. So sehen wir auch in der deutschen Arbeiterschaft das allseitige Bestreben, Vorsorge zu treffen für die Tage der Arbeitsunfähigkeit, der Arbeitslosigkeit, des Alters, Vorsorge zu schaffen für den Eintritt eines Todesfalles, durch den der Ernährer der Familie geraubt wird. Der Südländer höhnt — vielleicht nicht ganz mit Unrecht — auf diese Vorsorgungsflucht, die ihren so charakteristischen Ausdruck in dem Lebensversicherungsschein des deutschen Unteroffiziers findet wie nirgends wo anders in der Welt, aber der Trieb der Vorsorge ist nun einmal im deutschen Volkcharakter so stark ausgeprägt, daß selbst wir als klassenbewußte Arbeiter damit kalkullieren müssen. Das Werden der deutschen Gewerkschaftsbewegung, ihre Geschichte, ist eine lückenlose Bestätigung dieser Tatsache.

Solange die deutschen Gewerkschaften eines sogenannten „reinen“ Kampfcharakters waren, konnten sie trotz der enorm billigen Beiträge, die Massen dauernd nicht an sich fesseln. Das gelang erst, als die diversen Unterstützungszweige in diesen Organisationen eingeführt waren, und dann trotz der bis fünf- und sogar zehnfach gesteigerten Beiträge. Die Kampfbegeisterung ist eben keine Ware, die sich eingepöfelt dauernd auf Lager führen läßt und nur materielle Gründe halten den Mann auch dann, wenn seine Begeisterung abgeflaut ist, bei der Fahne.

Das große Bedürfnis in den Massen nach Vorsorge beweisen andererseits die blühenden Lebensversicherungsgesellschaften, die mit Millionen Gewinnen arbeiten. Nach dem Reichsstatistischen Jahrbuch vom Jahre 1909, das leider erst die Versicherungszahlen vom Jahre 1906 bringt, sehen wir, daß allein in den zehn Volksversicherungsgesellschaften 5 435 000 Versicherungspolizen ausgestellt waren, dazu kommen noch 1 307 000 Polizen der Gegenseitigkeitsvereine. Die Volksversicherungsgesellschaften erzielten 1906 allein eine Einnahme von 88 837 000 M. und einen Uberschuß von 14 462 000 M., die Lebensversicherungen 40 801 000 M., die Gegenseitigkeitsversicherungen 46 740 000 M. in dem einzigen Jahre 1906. Angesammelt Kapitalien haben die Aktiengesellschaften angelegt: 2 015 206 000 M., also weit über zwei Milliarden M. Der Vermögenswert der Gegenseitigkeitsvereine beträgt 1 625 101 000 M. Aus all diesen Zahlen geht zur Evidenz hervor, wie groß das Bedürfnis für die Versicherungen ist, und wie notwendig es ist, daß auch die Arbeiterbewegung sich eingehender als bisher mit diesen Problemen beschäftigt. Ein riesiger Profitstrom fließt aus diesen Versicherungen in die Taschen der Aktionäre, und Riesengehälter zahlen die Versicherungsgesellschaften ihren Direktoren, geschweige der Landknechten an die Aufsichtsräte. All diese Summen kommen aus den Taschen der Versicher-

ten, also auch aus den schmalen Geldbeuteln der Arbeiterschaft. Können die Arbeiter nicht dafür sorgen, daß jene Profitsummen in ihren Taschen bleiben?

Aber nicht nur die Versicherungsgesellschaften beuten das Bedürfnis der Massen auf Sicherung der späteren materiellen Existenz aus, es existieren in Deutschland noch Tausende von Unterstützung- und sogenannten Sterbelassen, zu denen Millionen aus der Arbeiterschaft ihr Scherlein beitragen. Die ungeheure Zersplitterung und Verzettlung dieser Klassen läßt ihre Tätigkeit nicht in einem, den Beiträgen entsprechendem Maße zum Segen der Angehörigen werden.

Das große Unternehmertum erkennt seinerseits immer mehr, daß nichts geeigneter ist, freie Arbeiter in dauernde Sklavensesseln zu schlagen, als der Räder der Versorgung in Pensions- und Unterstützungskassen. Dabei schlägt das Unternehmertum gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe. Für die große Öffentlichkeit hüllt man sich in die glänzende Toga der Menschlichkeit und Arbeiterfreundlichkeit, indem man solche Kassen gründet, deren scheinbarer Zweck es lediglich ist, die Arbeiter in ihren alten Tagen zu versorgen. Alle Kapitalistenblätter posaunen das Lob solcher Unternehmer, ob ihres „hohen“ sozialpolitischen Verständnisses, in alle Welt hinaus; die Auguren lächeln sich verständnisvoll zu, nach dem Grundsatz: mundus vult decipi ergo decipiatur, auf gut Deutsch: Die Welt will betrogen sein, ergo betrügen wir sie.

Die Statuten dieser Pensionskassen sind nämlich von ganz raffinierten Juristen so ausgeklügelt, daß nur die ganz lieben und braven Kinder des Unternehmers nach langen Jahren in den Genuß einer völlig ungenügenden Pension treten können. Alles, was nicht Kadavergehorsam in jeder Hinsicht zeigt, jeder, der es wagt, höhere Löhne oder kürzere Arbeitszeit oder eine menschliche Behandlung zu fordern, wird strupellos auf die Straße gesetzt, ohne einen Pfennig der wohlverordneten Pension oder Unterstützung zu erhalten. Einzelne Unternehmer, so Krupp in Essen, die Große Berliner Straßenbahn und so manche andere haben es in der Ausübung dieses Systems zu einer großen Virtuosität gebracht. Unternehmer und Angestellte zahlen zumeist je die Hälfte der Beiträge zu diesen Kassen und sie bestimmen mit der gleichen Stimmenzahl auch über das Statut der Kasse. So ist es den Arbeitern zur faktischen Unmöglichkeit gemacht, solche Kassen zu ihren Gunsten auszubauen, sie müssen sich immer den Machtgeboten des Unternehmers fügen. Daher sind in solchen Kassen statutarische Bestimmungen möglich, in denen gesagt wird, daß den Anspruch auf Pension alle Personen verlieren, die „durch Unvorsichtigkeit des Betriebsunternehmers aus einem anderweitigen Grunde, als wegen Kräfteverfall oder Alter aus ihrer Stellung ausscheiden, selbst wenn das Ausscheiden aus dem Dienstverhältnis nach vollendetem zehnten Beitragsjahre, also bei Pensionsberechtigung eintritt.“

Hier wird die Kette offen gezeigt, mit der man den Sklaven an den Amboss schmiedet. Und diese Kette zu schaffen, ist der Hauptzweck der Pensions- und sonstigen Unterstützungskassen, soweit sie von Unternehmern eingerichtet und protegirt sind.

Die Herrschaften kalkulieren ganz richtig, daß ein Arbeiter, der Jahre und Jahrzehnte lang seine Beiträge zu solchen Kassen gesteuert hat, es nicht so leicht mag, dem Unternehmer die Bühne zu zeigen, oder gar den Stuhl vor die Tür zu setzen, er läßt sich vielmehr seiner Zukunftsversorgung wegen alle Schikanen ruhig gefallen, duckt sich und blüht sich und macht

höchstens, wenn's keiner sieht, eine Faust in der Tasche. Solche Arbeiter sind für den Klassenkampf ein für allemal verloren, und sie bringen es höchstens noch fertig, bei der geheimen Reichstagswahl einen Stimmzettel für die Sozialdemokratie in die Urne zu werfen. Eine Gewerkschaft kann natürlich mit solchen enmamielten Helden keine Kämpfe führen.

Die profitlüsterne Kapitalistenklasse trachtet daher, die Arbeiter nur im Interesse des eigenen Geldsacks mit allen demagogischen Mitteln in solchen Kassen einzufangen. Alle gelben Vereinsgründungen der Ausbeuter gehen von dieser Kalkulation aus, und nur die Schabigheit, mit der sie ihre Leimruten materiell ausstatten, die Niedrigkeit, die sie auch hier am vertehrten Ende sparen läßt, trägt Schuld daran, wenn die Herrschaften noch keine größeren Erfolge auf Kosten der Arbeiterklasse erzielt haben. Der bekannte Kirbors aus dem Ausbeuter-Paradies Westfalen hat es ja seinerzeit der Welt ganz offen verraten, daß man den Arbeitermassen von Unternehmenseite eine Versorgung vorkaufchen und vorgaukeln will, um diese noch gesügelter und willenloser zu machen.

Solchen Gestirnen energisch zu begegnen, muß Aufgabe der Gewerkschaftsbewegung sein. Das kann aber am besten geschehen, wenn die Gewerkschaften den „Wohlfahrtseinrichtungen für die Unternehmer“ die Basis zu entziehen versuchen, indem sie für die Erfüllung des nun einmal vorhandenen Versicherungsbedürfnisses selbst sorgen. Nicht Selbstzweck, aber Mittel zum Zweck sollen solche Unterstützungseinrichtungen den Gewerkschaften sein.

In unserem Verbands sind jetzt fakultative Unterstützungseinrichtungen zu dem Zwecke geschaffen worden, dem vorhandenen Versicherungsbedürfnis unserer Kollegen Rechnung zu tragen.

Diese Unterstützungseinrichtungen gliedern sich in:

- I. Rechtsschutz und Haftpflichtunterstützung.
- II. Invaliden- resp. Pensions-Zuschußunterstützung.
- III. Witwen- und Waisenunterstützung.
- IV. Zuschußunterstützung bei Todesfällen.

Das Inkrafttreten des unseren Lesern bekannten neuen Automobilhaftpflichtgesetzes am 1. April d. J. mußte die Chauffeure veranlassen, beizeiten an eine Sicherung ihrer Existenz gegen Haftpflichtklagen zu denken. Verschiedene Versicherungsgesellschaften sind auf Anfrage hin geneigt, eine solche Versicherung einzurichten. An vorauszahlenden Prämien werden pro Jahr und Versicherten 24 bis 26 M. verlangt und dem betreffenden Chauffeur dafür die Haftpflichtfolgen bis zu 80 resp. 90 pCt. abgenommen. Die Verbandseinrichtungen sind nun so aufgebaut, daß die Prämien der Versicherungsgesellschaften und die Beiträge zur Verbandsumterstützung auf das Jahr berechnet die gleiche Summe ergeben. Im Verbands brauchen die Kollegen die Gesamtsumme aber nicht jedesmal im voraus zu bezahlen, sondern können dies in wöchentlichen Beitragsraten zu 50 Pf. tun. Der Verband gewährt außerdem seinen Mitgliedern Ersatz für die volle Haftpflicht und nicht wie die Gesellschaften nur bis zu 80—90 pCt. derselben. Außerdem steht den zur Unterstützungseinrichtung steuernden Chauffeuren noch der Anspruch auf die Zuschußunterstützung bei Todesfällen ohne weitere Beitragsleistung zu. Die Vorteile der Einrichtungen des Verbandes bezüglich der Haftpflicht- und Rechtsschutzunterstützung gegenüber der Versicherung bei privaten Aktiengesellschaften sind also so in die Augen springende und große, daß sie einer weiteren Erörterung und Hervorhebung nicht bedürfen.

Nun zur Invaliden- resp. Pension-
Zufuhrunterstützung. Bei einem Beitrage
von 25 Pf. pro Woche wird gewährt, nach Entrich-
tung von:

260 Wochenbeitr.	4,50	Mk. p. Woche	=	284	Mk. p. Jahr
416	5,25	" " "	=	278	" " "
572	6,00	" " "	=	312	" " "
780	7,50	" " "	=	390	" " "
1040	9,00	" " "	=	468	" " "
1300	10,50	" " "	=	546	" " "

Die Beiträge in den von den Unternehmern und
Privatgesellschaften gegründeten Pensionstassen betragen
3 bis 6 pCt. des Gehalts der Versicherten, d. h. auf
je eine Mark Lohn kommen drei bis sechs Pfennig
Pensionstassenbeiträge in Abzug; der Beitrag für die
Pensions-, Wittven- und Waisenunterstützungskasse des
Verbandes beträgt nur 2,14 Mk. pro Monat, also
weniger als die Hälfte, bei einem Monatslohn von
nur 100 Mk. Außerdem tritt die Pensionberechtigung
im Verbands schon nach 5 Jahren der Beitrags-
leistung ein und bei den Gesellschaften erst nach zehn
Jahren. Nachfolgende Tabellen zeigen deutlich, zu
welchen Leistungen die Klasse des Verbandes fähig ist
im Gegensatz zu den sonstigen Pensions- u. c. Klassen.

Pension.

	Nach Jahren der Mitgliedschaft				
	5	10	15	20	25
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1. Deutscher Transport- arbeiter-Verband	19,28	25,71	32,10	38,55	45,—
2. Berliner Omnibus-Ges.	16,66	26,82	33,26	41,56	49,86
3. Preuß. Staatsseisenbhn.	14,70	16,76	20,76	26,80	30,85
4. Gr. Berl. Straßenbahn	nichts	35,—	41,70	50,—	58,35
5. Magdeburger "	"	26,70	33,35	41,70	50,—
6. Straßburger "	"	27,—	35,—	45,—	55,—
7. Heibelberger "	"	31,50	37,50	45,—	52,50
8. Privat-Eisenbahnen	"	35,—	41,70	50,—	58,35
9. Stuttgarter Straßenb.	"	15,—	23,25	31,70	40,—

Bei der Witwenunterstützung ergeben
sich folgende Vergleiche:

	Nach Jahren der Mitgliedschaft				
	5	10	15	20	25
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1. Deutscher Transport- arbeiter-Verband	12,84	15,—	21,42	25,71	30,—
2. Berl. Omnib.-Gesellsch.	6,64	9,96	13,28	16,60	19,92
3. Preuß. Staatsseisenbhn.	14,20	14,75	17,50	20,25	23,—
4. Gr. Berl. Straßenbahn	nichts	10,—	12,50	15,—	17,50
5. Magdeburger "	"	10,—	13,35	16,35	20,—
6. Straßburger "	"	15,—	20,—	25,—	30,—
7. Heibelberger "	"	30,—	30,—	30,—	30,—
8. Privat-Eisenbahnen	"	25,—	25,—	25,—	25,—
9. Stuttgarter Straßenb.	"	11,25	17,50	23,75	30,—

Ein Vergleich mit der geplanten Reichsversicherung
für Wittven ergibt, daß bei dieser nur in v a l i d e
Wittven Renten erhalten, während bei der Ver-
bandseinrichtung die Unterstützung jeder Wittve, auch
solcher, die im Besitze ihrer vollen Arbeitskräfte sind,
ohne weiteres gewährt.

Die Reichsrente beträgt für eine Wittve, deren
Mann in der Höchstklasse gesteuert hat, nach 10 Jahren
98,40 Mk. pro Jahr, nach 30 Jahren 124,40 Mk.
pro Jahr; dagegen beträgt die Verbandsunterstützung
für die Wittve nach 11jähriger Beitragszahlung 208 Mk.,
nach 25jähriger Beitragszahlung 364 Mk.

Die Verbandsunterstützung für Wittven beträgt also
nahezu das dreifache der Reichsrente, ein Beweis, wie
vorteilhaft es für die Kollegen resp. ihre Frauen ist,
sich der Verbandsunterstützung zu vergewissern.

Nun die Vergleiche zur

Waisenunterstützung (für 3 Waisen):

	Nach Jahren der Mitgliedschaft				
	5	10	15	20	25
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1. Deutscher Transport- arbeiter-Verband	3,84	4,50	6,42	7,71	9,—
2. Berl. Omnib.-Gesellsch.	3,96	5,97	7,95	9,96	11,94
3. Preuß. Staatsseisenbhn.	14,20	14,75	17,50	20,25	23,—
4. Gr. Berl. Straßenbahn	nichts	nichts	nichts	nichts	nichts
5. Magdeburger "	"	3,—	4,—	5,—	6,—
6. Straßburger "	"	4,50	6,—	7,50	9,—
7. Heibelberger "	"	18,—	18,—	18,—	18,—
8. Privat-Eisenbahnen	"	15,—	15,—	15,—	15,—

Hier sind die Unterstützungssätze einiger Gesell-
schaftsklassen scheinbar etwas höher; ziehen wir aber
die Höhe der Beiträge in Betracht, dann sind auch
diese Sätze weit niedriger, als die der Verbandsent-
richtungen.

Die Reichswaisenrente hält gar keinen Vergleich
mit den diesbezüglichen Verbandseinrichtungen aus,
so minimal sind ihre Renten.

Die Mitgliedschaft kann zu jeder der drei Unter-
stützungskarten einzeln erworben werden.

Das hier angeführte Material dürfte vorläufig
zur Agitation für unsere Unterstützungseinrichtungen
genügen. Diese selbst sind ja kein endgültiges System,
sondern erst ein Anfang, der im Laufe der Zeit nach
den gemachten Erfahrungen weiter und weiter aus-
gebaut werden wird. Möge jeder Verbandskollege im
eigenen Interesse und im Interesse seiner Familie von
diesen Einrichtungen Gebrauch machen.

**Die neue Bundesratsverordnung über
den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.**

IV.

Der dritte Abschnitt der Verordnung behandelt die
Führer des Kraftfahrzeugs. Er ist der inhaltsschwerste
der ganzen Verordnung und enthält eine außerordent-
lich große Reihe empfindlicher Belastungen. Gegenüber
dem jetzigen Zustande sind irgend welche Erleichterungen,
abgesehen von einer schon früher erwähnten, kaum
gegeben.

Der Abschnitt beginnt mit der Anordnung, daß,
wer ein Kraftfahrzeug führen will, die Erlaubnis da-
zu von der höheren Verwaltungsbehörde haben muß.
Die höhere Verwaltungsbehörde ist hier in Berlin
hierfür der Polizeipräsident.

Bevor die Erlaubnis erteilt wird, muß jedoch der
Nachsuchende seine Befähigung durch eine abzuliegende
Prüfung darthun. Auch die Prüfung nützt ihm aber
nichts, wenn etwa Tatsachen vorliegen, welche die An-
nahme rechtfertigen, daß er zum Führen von Kraft-
fahrzeugen ungeeignet ist.

Diese letztere Einschränkung trägt wiederum die
Gefahr polizeilicher Willkür in sich. Was alles die
Polizei für eine solche Tatsache hält, welche geeignet
ist, den Betreffenden als unfähig zum Führen von
Kraftfahrzeugen hinzustellen, ist einstweilen das Ge-
heimnis der Polizei. Wenn es sich z. B. um einen
notorischen Trunkenbold handelt sollte, so wird kein
verständiger Mann etwas dagegen haben, daß solchem
unzuverlässigen Manne ein Fahrzeug nicht anvertraut
werden kann. Aber die Polizei ist bisweilen sehr er-
finderisch. Die Erlaubnis wird, so fürchten wir,
manchmal aus Gründen verweigert werden, die bil-
ligerweise stichhaltige Gründe gar nicht sind. Der Be-
trüffte aber steht einstweilen, da er sich ja ohne Er-
laubnis gar nicht auf den Boden setzen darf, jedenfalls
erwerblos da. Zwar kann er sein Recht bis in die
höchsten Instanzen sich zu erkämpfen suchen; aber das
Prozessieren dauert lange und der Ausgang bleibt
ungewiß.

Personen unter 18 Jahren erhalten die Erlaubnis
nicht. Ausnahmen können in besonders geeigneten
Fällen mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters des
Minderjährigen, also des Vaters, der verwitweten
Mutter oder des Vormundes von der höheren Poli-
zeibehörde zugelassen werden.

Den Frauen ist das Führen der Kraftfahrzeuge
auch jetzt nicht verboten. Die Verordnung enthält nichts
darauf und es geht daraus hervor, daß das schöne
Geschlecht sich nach wie vor auf dem Rutscherboden be-
haupten kann.

Wird die Erlaubnis zum Führen des Fahrzeugs
erteilt, so erhält der Führer darüber eine Bescheinig-
ung, den sogenannten Führerschein.

Ueber die Art der Prüfung, welcher sich ein jeder
Führer hat unterwerfen müssen, wird eine besondere
Anweisung von der Verwaltungsbehörde ausgegeben.

Der Führerschein sowie die in unseren früheren
Artikeln besprochene Bescheinigung über die Zulassung
des Kraftfahrzeuges, muß der Führer im Dienste stets
bei sich führen und auf Verlangen dem zuständigen
Beamten vorzeigen.

Die Bundesratsverordnung verlangt nun vom
Führer, daß derselbe die Verantwortung dafür trage,
daß das Fahrzeug mit den vorgeschriebenen Vermerken
(Fabrikat, Pferdekkräfte u. c.) versehen ist, desgleichen
mit dem polizeilichen Kennzeichen; sie verlangt ferner
die Verantwortung dafür, daß das Kennzeichen in
vorgeschriebener Weise beleuchtet ist, ja sogar, daß die
zulässige Belastung nicht überschritten wird. Vor allem
aber bildet die Verordnung dem Führer auch noch
die Verantwortung dafür auf, daß das Fahrzeug sich
in verkehrssicherem Zustande befindet. Diese Verant-
wortung ist eine außerordentlich schwere. Wenn die
Verordnung nur, wie sie es außerdem auch noch tut,
vom Führer verlangen würde, daß er sich vor der
Fahrt von dem verkehrssicherem Zustande des Fahr-
zeuges überzeuge, so wäre schon das eigentlich mehr,
als man verlangen kann. Denn die Verkehrssicherheit
des Fahrzeuges hängt meist ab von der Beschaffenheit

von Teilen, welche ohne völlige Auseinandernahme
des Fahrzeuges gar nicht zu untersuchen sind, deren
Untersuchung vielfach auch eine eingehende technische
Vorbildung erfordert, wie sie der Kraftfahrzeugführer
meist kaum haben kann. Wenn aber die Verordnung
sich sogar zu dem Verlangen versteigt, daß der Führer
schlechthin und womöglich in jedem Augenblicke der
Fahrt für den verkehrssicherem Zustand verantwortlich
sein soll, so ist das eine so außerordentliche Unbillig-
keit, wie sie wahrscheinlich auch diejenigen kaum er-
wartet haben, welche der Verordnung des Bundesrats
ohnehin mit der größten Besorgnis entgegengesehen
haben. Die Verordnung schreibt ferner vor, daß der
Führer zu besonderer Vorsicht verpflichtet ist in
der Leitung und Bedienung des Fahrzeuges. Also
nicht nur dasjenige Maß von Vorsicht, welches man
von uns Durchschnittsmenschen im allgemeinen und in
jedem Berufe verlangt, ist für den Führer erforderlich,
sondern ein ganz besonderes Maß von Vorsicht.

Der Führer darf, so lange das Fahrzeug in Be-
wegung ist, nicht absteigen, also namentlich im Halten
nicht abspringen, und er darf sich von dem Fahrzeug
nicht entfernen, so lange die Maschine oder der Mo-
tor läuft.

Zweckmäßig wäre es hier gewesen, wenn der
Begriff des Entfernens von der Maschine etwas mehr
festgelegt worden wäre. Es ist eine alte Streitfrage,
ob der Führer, wenn die Maschine oder der Motor
läuft, an dem Wagen unmittelbar bleiben muß, oder
ob er sich, wenn besondere Umstände vorliegen, nicht
doch vielleicht, ohne der Gefahr der Bestrafung zu
unterliegen, einige wenige Schritte entfernen darf. In
einem uns bekannt gewordenen Falle hat z. B. das
hiesige Landgericht einen Chauffeur verurteilt, welcher
bei dem noch laufenden Motor ganz schnell nur auf
die andere Straßenseite ging — und dann sofort zu-
rückkam —, um nachzusehen, ob er in der laugen
Reihe der bereits vor ihm auf dem betreffenden Halte-
platz haltenden Automobile vielleicht als Ueberzähliger
angefahren sei. Die Bundesratsverordnung wäre der
Ort gewesen, einer solchen engherzigen Auslegung durch
die Gerichte in Zukunft vorzubeugen.

Entfernt der Führer sich besugter Weise von
seinem Fahrzeug, so hat er die Vorrichtung in Wirk-
samkeit zu setzen, welche verhindern soll, daß etwa
ein Unberufener das Fahrzeug in Bewegung setzt. Es
wird also beim elektrischen Wagen der Kontakt heraus-
zunehmen sein, bei Benzinwagen die entsprechende
Vorrichtung in Betrieb zu setzen sein. Diese hier be-
sprochene Vorschrift der Verordnung muß als gerecht-
fertigt erachtet werden. Vor nicht zu langer Zeit
hatte ein Mitglied des Verbandes, welches einen elek-
trischen Wagen führte, beim Absteigen es unterlassen,
den Kontakt herauszunehmen. Spielende Kinder
machten sich an dem Wagen zu schaffen; der Wagen
ging plötzlich los und fuhr eines der spielenden Kin-
der zu Tode.

Eine schon in einem früheren Artikel gestreifte
Erleichterung enthält die Verordnung: Während der
Chauffeur bisher schlechthin bestraft wurde, wenn sein
Wagen rauchte oder üblen Geruch von sich gab, soll
die Bestrafung jetzt nur dann eintreten, wenn dem
Chauffeur nachgewiesen wird, daß er das Aus-
strömen von Rauch, üblem Geruch u. c. auch hätte ver-
meiden können. Jedenfalls ist es aber ausdrücklich
verboten, eine etwa vorhandene Auspuffklappe zu
öffnen.

Und nun kommt der § 18 der Verordnung, der
ganz sicherlich zahllosen Wagenführern die größten
Ungelegenheiten schaffen, mehr oder minder schwere
Verurteilungen herbeiführen und ganz gewiß auch
manchem die Existenz kosten wird!

Der § 18 handelt von der Fahrgeschwindigkeit.
Vorangestellt ist da die lauschularartige Vorschrift, daß
die Fahrgeschwindigkeit jederzeit so einzurichten
ist, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden
werden, und daß der Führer in der Lage bleibt,
unter allen Umständen seinen Verpflichtungen genügen
zu können.

Es wird schwer, diese Vorschrift überhaupt ernst
zu nehmen; wäre es nicht im höchsten Grade bedauer-
lich, daß man uns mit solchen Gesetzen kommt, so
könnte die Vorschrift nur Heiterkeit erregen. Der muß
erst noch geboren werden, welcher es fertig bekommt,
in jeder nur erdenklichen Situation die Fahrgeschwin-
digkeit so einzurichten, daß stets Unfälle und Verkehrs-
störungen vermieden werden. Es ist selbstverständlich,
daß ein Unfall auch dann eintreten kann, wenn die
Fahrgeschwindigkeit die denkbar langsamste ist, daß
bisweilen der Unfall eben nur darum eintritt, weil
das Fahrzeug sich überhaupt in Bewegung befindet.
Die Konsequenz dieser famosen Bestimmung der Bun-
desratsverordnung wäre also, daß sämtliche Automo-

bile ständig still stehen, sich also überhaupt nicht auf die Straße wagen dürften. Wollte man diese Konsequenz ziehen, so hätten allerdings die Chauffeure vor der Polizei Ruhe, und auch die Polizei könnte ihre Zeit anders verwenden, als derartige Bestimmungen gegen die Chauffeure zu erlassen. Denn dann würden eben die Kraftfahrzeuge von der Straße überhaupt verschwinden sein.

Eine besondere Enttäuschung bringt der § 18 auch insofern, als er die Maximalgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften auf 15 Kilometer in der Stunde beläßt. Zwar kann die höhere Verwaltungsbehörde Ausnahmen zulassen; ob sie sie zuläßt, bleibt abzuwarten. Es hat wohl kaum einen gegeben, der nicht wenigstens eine Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit erhofft hatte, nachdem so ziemlich alle in Frage kommenden Stellen sich dahin ausgesprochen hatten, daß 15 Kilometer unter den gegenwärtigen Verhältnissen auch nicht annähernd genügt. Auch in dieser Beziehung also eine arge Enttäuschung!

Der § 18 verlangt dann langsames Fahren beim Einfahren in andere Straßen, auf Kreuzungen usw. Er verlangt ferner, daß namentlich bei schlüpfrigen Pflaster so langsam zu fahren ist, daß das Fahrzeug sofort zum Stehen gebracht werden kann. Auch das sollen einmal die Herren Gesetzgeber den Chauffeuren erst vormachen. Auch bei ganz geringer Geschwindigkeit ist es unmöglich, wie eigentlich jeder Late wissen muß, das Fahrzeug sofort zum Stehen zu bringen, selbst wenn man ein Schnecken tempo einschlägt und durchhält. Und denjenigen, selbst wenn er zu den gelegenden Herren gehören sollte, möchten wir einmal sehen, der sich bei einer Fahrt durch Berlin andauernd ein Schnecken tempo gefallen ließe. Sicherlich würde dem betreffenden Fahrer eine Anzeige drohen.

Gerade der § 18 der Verordnung zeigt so recht das Widersinnige der ganzen Verordnung und den erschreckenden Mangel an Sachkenntnis und an Erfahrung im Verkehr.

Der Wahlrechtsentwurf nach der dritten Lesung.

Am 16. März hat das preussische Abgeordnetenhaus die Wahlrechtsvorlage in dritter Lesung angenommen, nicht etwa das Nachwort der Regierung, sondern ein noch viel schlimmeres Scheusal, so vorläufiglich, wie es kaum ein Bethmann-Hollweg verantwortet hätte. Nach den preussischen Verfassungsverordnungen muß nunmehr binnen 21 Tagen nach der dritten Lesung eine wiederholte Abstimmung stattfinden, worauf das Gesetz an das preussische Herrenhaus gelangt. Wendert das Herrenhaus etwas an dem Gesetz, so kann sich das Abgeordnetenhaus entweder diesen Beschlüssen anschließen oder es beschließt, inwiefern anders, worauf das Gesetz so lange zwischen beiden Häusern hin- und herwandert, bis übereinstimmende Beschlüsse erzielt sind. Dann steht dem König nach immer das Recht der Sanction (Genehmigung) oder Verwerfung zu. Eine Ausübung dieses letzten Rechtes dürfte nach parlamentarischer Voraussetzung in diesem Falle ausgeschlossen sein, denn einmal hat sich die preussische Regierung mit ihrer Wahlrechtsvorlage völlig in die Hände der Landtagsmehrheit gegeben und damit für Preußen das parlamentarische Regime etabliert, und dann hat der preussische Ministerpräsident auch bereits die Zustimmung der Regierung zu den Landtagsbeschlüssen erteilt. Die Resignation der Regierung ging sogar so weit, daß der Geheimrat von Falkenhayn in dritter Lesung ausdrücklich das Abgeordnetenhaus davor warnte, den Motiven der Regierungsvorlage also der Begründung derselben, noch irgendwelche Bedeutung beizulegen. Dafür hat also die Regierung jahrelange Vorbereitungen nötig gehabt umfangreiche Wahlstatistiken veranlassen und veröffentlicht und mit ihrem Entwurf und dessen Begründung den Hohn des preussischen Volkes herausgefordert, um das alles jetzt unter den Fußtritt der Mehrheitsparteien auf den Schindanger zu werfen. Eine Regierung, die sich in solcher Weise selbst desavouiert, hat keinerlei Gründe und Ideale zu vereidigen die das Sanktionsrecht der Krone angehen. Höchstens können Erwägungen, die außerhalb der Sphäre des Parlamentes liegen, Notwendigkeiten die von sehr realen Macht faktoren außerhalb des preussischen Landtages diktiert werden, die Regierung oder Krone noch in letzter Stunde vielleicht veranlassen, dem zustande gekommenen Nachwort die Zustimmung zu verweigern.

Diese Macht faktoren hat die Landtagsmehrheit bei ihren bisherigen Beschlüssen absichtlich ignoriert. Herr v. Heydebrand erklärte bei der dritten Lesung des Entwurfs:

„Wir sind gar nicht im Zweifel darüber, daß das, was hier beschlossen werden wird, ganz gewiß nicht überall Beifall finden wird. Wir sind ganz sicher, daß die Theoretiker und Phantasten und alle diejenigen, die das preussische Volk und sein ganzes Wesen nur von außen her kennen mit der Vorlage nicht einverstanden sind. Am allermeisten sind wir aber davon überzeugt, daß das Gesetz den Beifall der Massen nicht finden wird. Wir sind aber auch ganz sicher, daß mit dem Tage, wo das der Fall wäre, wir für die Zukunft Preußens zu

fürchten hätten. Und es beruhigt uns daher, daß diese Anerkennung dem Werke nicht zuteil wird.“

Der Führer der preussischen Junterpartei weiß also sehr gut, daß die große Masse, die Mehrheit des preussischen Volkes, nicht hinter den Beschlüssen des Landtages steht. Er ist zynisch genug auf den Beifall der Massen, auf ihre Anerkennung zu pfeifen, — ja, er rühmt sogar die Mißachtung dieser Volksmehrheit als eine vaterlandsverräterische Tat! Es bleibt abzuwarten, ob die übrigen Faktoren der preussischen Gesetzgebung ebenso den en. Herr v. Bethmann-Hollweg hat dem Landtagspräsidenten bereits zugestimmt; er übernimmt damit zugleich die Verantwortlichkeit für die Motive der Regierung deselben. Vom Herrenhaus ist eine andere Würdigung der Volksmehrheit nicht zu erwarten, — der König indes wird sich zu entscheiden haben, ob Hof und Krone seinen Thron stützen sollen, oder ob auch der freie Mann in Deutschland noch etwas gilt. Herr v. Heydebrand und Herr v. Bethmann-Hollweg, die der Mehrheit des preussischen Volkes so dreist den Willen einer kleinen Minderheit entgegenstellen, dürften wahrscheinlich sehr erstaunt sein, wenn diese Volksmehrheit den Herren wahrnehmbar machen würde, daß sie für die Gegenwart und Zukunft Preußens doch wohl ein ausschlaggebender Faktor ist, als das preussische Juntertum mit seinem verbündeten Pfaffenanhang! Es bedarf nur solcher Provocationen, wie der der Landtagsbeschlüsse dritter Lesung, und solcher nichtsnutziger Herausforderungen des Volkes, wie der die von der Heydebrand zedierten Michhofen, um die große Masse zu Schritten hinzureißen die für Preußens Industrie und wirtschaftliche Wohlfahrt von tiefschneidender Bedeutung werden können. Dann dürfte sich — zu spät — herausstellen, auf wessen Säulen die Zukunft Preußens ruht.

Die Landtagsbeschlüsse dritter Lesung haben die Situation der preussischen Wahlrechtsfrage völlig umgewandelt. An die Stelle der direkten und öffentlichen Wahl der Urwähler ist die indirekte aber geheime Wahl getreten. Die letztere beschränkt sich aber auf die Urwähler; die Wähler selber haben den Abgeordneten nach wie vor öffentlich zu wählen. Das Dreiklassen system soll erhalten bleiben. Die Abschwächung der plutokratischen Wirkung, die der Vorschlag der Regierung bringen sollte, — durch Maximierung der anzurechnenden Steuerleistung auf 5000 Mark, ist vom konservativ-ultramontanen Wahlrechtsblock umgeworfen worden: Die Maximierung wurde auf 10 000 Mark erhöht. Von den zahlreichen Vorschlägen des Regierungsentwurfs, die eine Erhöhung von Wählern dritter Klasse in eine höhere bezweckten, hat das Abgeordnetenhaus keinen einzigen angenommen. Wohl aber hat es an Stelle des Einführungsprivilegs und des Doktorprivilegs ein abgekürztes Privileg geschaffen, das den Inhabern des Reichsausschusses ein Wahlrecht zweiter Klasse verleiht. Das Abiturium wird gemeinhin im Alter von 17 bis 18 Jahren erworben. In diesem Stadium der Entwicklung eines männlichen preussischen Staatsbürgers entscheidet es sich, ob er wenigstens zweifelhafte wird oder ob er ewig verdammt sein soll, zur Klasse der Entrechteten zu zählen. Wer nicht zwei Jahre die Prima einer höheren Anstalt besucht konnte, verlor von vornherein dabei aus, — wer aber dank vermögender Eltern sich diese bevorzugte Qualifikation ersorgen konnte, und wem es dann noch gelingt, evtl. mit Hilfe der beliebigen Pressen, die „Reifeprüfung“ zu bestehen, der hat erreicht, was Millionen unerreicht bleibt. Er rückt in die Reihen der „staatsbehaltenden“ Klassen, die das preussische Junterregiment stützen sollen dürfen.

Die Drittstellung nach Urwählerbezirken bleibt erhalten, trotz aller Anstrengungen der National Liberalen, sich durch Drittstellung der ganzen Wahlkreise an den Arbeiterwählern schadlos zu halten für das, was ihnen an anderer Stelle verloren geht. Die Urwahlen sollen für Dreie bis zu 3000 Einwohnern nach Terminwahlen vorgenommen werden. Das bedeutet Arbeitsschwerlast für die Wähler, aber auch Illusorische Sicherung der geheimen Wahl, für deren Sicherung nicht die mindesten Garantien gefordert oder geschaffen wurden. Bei der Terminwahl müssen alle Wähler zur gegebenen Stunde anwesend sein und solange anwesend bleiben, bis der Wahlakt erledigt ist. Sie müssen ihr Votum gleichsam „vor versammelter Mannschaft“ abgeben und wer da weiß, welche Wahlbeeinflussungen selbst beim Reichstagswahlrecht noch versucht und häufig auch erfolgreich durchgeführt werden, der kann sich einen Begriff davon machen, wie es auf preussischen Gütern und Dörfern bei einer „heimlichen“ Urwählerwahl zugehen mag! Das „heimliche“ Wahlrecht ist damit für die Landarbeiter und kleinen Leute auf dem Lande tatsächlich ausgeschaltet, nachdem es schon durch die Verbindung mit der indirekten Wahl wertlos gemacht worden ist.

So steht das Monstrum aus, das nach den Landtagsbeschlüssen dritter Lesung und nach dem Willen der Regierung jetzt Gesetz werden soll. Gegen die Stimmen der Sozialdemokratie, der Freisinnigen, National Liberalen und Poen, sowie einiger konservativer Gegner der geheimen Wahl wurde diese Vorlage mit 236 gegen 168 Stimmen angenommen. Hinter den Mehrheitsparteien des Abgeordnetenhauses stehen nur etwa drei Achtel der preussischen Urwähler. — auf Seiten der unterlegenen Minderheit steht die große Mehrheit der Wähler und die weitest große Mehrheit des preussischen Volkes.

So liegen die Verhältnisse, unter denen die preussische Regierung dem Volke ein Wahlgesetz aufzwingen will, das von diesem verabscheut und mit Entrüstung zurückgewiesen wird. In allen Städten und Industriebezirken Preußens sind die Volksmassen in Bewegung geraten. Öffentliche Versammlungen, Straßendemonstrationen und Massenmeetings wechseln miteinander ohne Unterlaß ab und bereits hat das Eingreifen der

Polizei zu den besagtenwertesten Zusammenstößen geführt, bei denen Blut geflossen ist. In einigen Industriebezirken drohen die Arbeiter mit dem Massenstreik, — in Kiel ist es bereits zu einem Demonstrationstreik gekommen. In allen Ecken des preussischen Staates gärt und brodelt es wie in einem Herentessel — eine furchtbare Menge von Erbitterung über das Vorgehen der Regierung und Landtagsmehrheit hat sich angehäuft. Es bedarf nur des letzten Funken in der Zündmasse und Preußen steht vor unabsehbaren Katastrophen. Das sollten alle die erkennen, die auf das Staatssteuern noch einigen Einfluß haben, vor allem die Krone, die das Staatsgeschick einem so unfähigen Staatsmann anvertraut hat. Selbst ein Posadowsky hat in diesen Tagen warnend seine Stimme erhoben und auf die bedrohlichen Konsequenzen der preussischen Wahlrechtspolitik für die Sicherheit des Deutschen Reiches hingewiesen. Auch die ausländische Presse steht Preußen bereits am Vorabend einer Revolution und findet das Verhalten der Regierung dem Volke gegenüber geradezu wahrhaftig. In der Tat muß man an der ruhigen Ueberlegung der Staatsmänner zweifeln, die Deutschland seit Jahrzehnten durch Heeres- und Flottenrüstungen, sowie durch großpolitische Ansprüche von allen guten Freunden glücklich isoliert haben und die nun auch in eigenen Lande die große Masse des Volkes für die Zukunft zu entbehren vermögen. Glaubt denn die Regierung etwa, daß die Juner und Pfaffen ihre Schlichkeiten schlagen, wenn das „Vaterland in Gefahr“ ist? Die preussischen Junter waren vor 101 Jahren die ersten, die ihr Vaterland an den Erbfeind verrieten. Ohne die „große Masse“ der Besitzlosen wäre es niemals wieder deutsch geworden. Und dieses Juntertum übt noch heute wie ehemals seine Herrschaft in Preußen aus, zum Verhängnis des deutschen Volkes.

Über das Volk ist seitdem längst mündig geworden. Es fordert einen gerechten Anteil an der Leitung des Staatswesens, und seine Macht der Welt ist instand, es wieder in der Erkenntnis um Jahrzehnte zurückzuführen. Die Wahlrechtsbewegung ist in lawinenartigem Vorwärtstreiben begriffen. Sie erfasst bereits die Landbevölkerung, sie ist bis tief in die Kreise der christlichen Arbeiterschaft hineingedrungen und schon schließen sich ihr wachsende Reihen des Bürgertums, der Angestellten und der bürgerlichen Intelligenz, an. Kein Wahlrechtsmonstrum kann diese Bewegung zum Stillstand bringen, — kein Bethmann-Hollweg wird dem Lande die Ruhe zurückgeben können. Nur eins ist imstande, das Volk mit Vertrauen zu erfüllen und die öffentliche Wohlfahrt vor schweren Katastrophen zu bewahren:

Die Einführung des gleichen, geheimen und direkten Wahlrechts für den preussischen Landtag!

Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Fensterputzer in Westfalen und Rheinland.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat in den letzten Jahrzehnten eine Anzahl neuer Gewerbe hervorgebracht. Zu diesen gehört auch das Reinigungs-gewerbe. Vor 20 Jahren stieß man höchstens in den Großstädten auf ein Reinigungsinstitut, jetzt findet man sie dort zu Duzenden und selbst in den kleinsten Städten sind sie verstreut. Mit der schnellen Entwicklung dieses Gewerbes stieg auch die Zahl der beschäftigten Arbeiter ganz rapid. Da eine besondere Vorbildung für die Ausübung dieses Berufes nicht erforderlich ist, drängten sich die Arbeitslosen der verschiedensten Berufe und vorzugsweise die ungernehten Arbeiter um die neu geschaffenen Arbeitsstellen. Dieses große Angebot von Arbeitskräften beeinflusste die Gestaltung der Arbeitsbedingungen in dem neuentstandenen Gewerbe sehr ungünstig, so daß die Mehrzahl der beschäftigten unter äußerst traurigen Existenzbedingungen ihr Dasein fristet. Die niedrigen Löhne, die ungernehten Arbeitszeit und die sonstigen mifflischen Berufsverhältnisse erzeugten einen großen Wechsel der Arbeiter. Infolge dieser großen Fluktuation der Arbeitskräfte konnte auch die moderne Arbeiterbewegung unter den Arbeitern des Berufes kaum festen Fuß fassen. In Städten, wo es trotzdem durch unermüdete Agitationsarbeit gelang, die Mehrzahl der beschäftigten Arbeiter der Organisation zuzuführen, sind auch halbwegs erträgliche Verhältnisse geschaffen worden. Die harnadigen Kämpfe, die dieserhalb in den verschiedensten Städten sehr häufig geführt werden mußten, haben auch das Unternehmertum mobil gemacht. Heute steht fast überall den Fensterputzern eine starke, festgefügte Unternehmerorganisation gegenüber. Die vornehmste Aufgabe dieses Unternehmerverbandes besteht nicht in der Bekämpfung der Schmutzkonkurrenz, die wohl nirgendso so eifrigste Blüten treibt, wie gerade in diesem Gewerbe, sondern in der Bekämpfung der Forderungen der Arbeiter nach einem geregelten und erträglichen Arbeitsverhältnis. Durch Schaffung dieses Unternehmerverbandes, der nur als Gegengewicht gegen die Organisation der Arbeiter gedacht ist, sind die Kampfbedingungen für die Arbeiter in dem Gewerbe schwieriger geworden und es wird in Zukunft harter und langwieriger Kämpfe bedürfen, um die Unterdrückungs- und Ausbeutungsgefühle der Unternehmer zu steuern.

Wie dringend verbesserungsbedürftig die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Fensterputzer sind, zeigt uns das Ergebnis einer Umfrage über die Löhne, Arbeitszeit, Ueberarbeit usw. der Arbeiter in Westfalen und Rheinland, das wir nachstehend folgen lassen. Durch die Statistik sind die Arbeitsverhältnisse von vier Fünftel der in Rheinland und Westfalen beschäftigten Arbeiter erfasst worden; ihr Ergebnis kann daher als ein richtiges und wahrheitsgetreues Spiegelbild der Existenzbedingungen der Arbeiter angesehen werden.

straffahrzeuges für jeden Schaden, auch wenn ihm keine Ver schulden an dem Unfall zur Last gelegt werden kann. Ausgeschlossen ist die Haftpflicht nur, wenn der Unfall durch unvermeidliche Umstände verursacht worden ist. Als unvermeidlich gilt der Unfall dann, wenn ein Verschulden des Verletzten vorlag und der Unfall durch Anwendung der erforderlichen Sorgfalt des Halters oder des Führers des Kraftfahrzeuges nicht vermieden werden konnte. Auch für Dr. S. würde aber in jedem Falle ein mitwirkendes Verschulden des Verletzten verhältnismäßig berücksichtigt werden.

Die Haftung eines mitfahrenden Vertreters des Automobilbesizers. Der mitfahrende Vertreter eines Kraftfahrzeuges und an seiner Stelle derjenige, dem in Vertretung des abwesenden Besitzers die Verfügung über das Fahrzeug und die Leitung zusteht, haben für den Schaden zu haften, der Dritten durch Ordnungswidrige Fahrten des Chausseurs entsteht. Sowohl der Vertreter wie seine Vertreter haben also sofort Anordnungen zu treffen, sobald sie ein unvorschriftsmäßiges Fahren des Chausseurs bemerken.

In diesem Sinne entschied das Reichsgericht gegen den Automobilhändler Ch. in Mühlhausen im Elsaß. Im Mai 1907 wurde nämlich der Dr. med. W. in L. auf der Straße von Mittelbronn nach Pfalzburg, die er auf seinem Rade befuhr, von einem ihm entgegenkommenden Automobil, das von dem Mechaniker Chèvre geleitet wurde und in dem der Mechaniker Webb und der Automobilhändler Ch. saßen, angefahren und schwer verletzt. Dr. W. verklagte darauf die drei Insassen als Gesamtschuldner auf Schadenersatz. Das Landgericht und das Oberlandesgericht Colmar verurteilten den Mechaniker Chèvre und den Automobilhändler Ch., wies dagegen die Klage gegen den Dritten ab. Der Automobilhändler Ch. legte darauf Revision beim Reichsgericht ein, die jedoch zurückgewiesen wurde. Der 6. Zivilsenat gab folgende Begründung seines Urteils:

Nach Feststellungen des D. L. S. gehörte das Automobil dem Direktor der Societe anonyme des automobiles Peugeot in Paris, der es dem Beklagten Ch. zugesandt hatte, damit dieser es einem Kaufliebhaber in Straßburg zur Probe vorführe und den Kauf vermittele. Ch. war Agent der Gesellschaft, so daß ihm die Verfügung über das Fahrzeug und die Leitung der Fahrt auch nach der Probeführung zustand. Zwischen ihm und den beiden ihm als Bedienungsmannschaften zugeschieden Angestellten der Gesellschaft, den beiden Mechanikern, bestand ein Autoritätsverhältnis, kraft dessen sie seinen Weisungen bei der Fahrt zu gehorchen hatten.

Stand also dem Händler Ch. die Verfügung über das Fahrzeug und die Leitung der Fahrt zu, und hatte der Mechaniker Chèvre seinem Gehorsam zu folgen, so mußte er auch die Pflichten beobachten, die in gleicher Weise dem mitfahrenden Automobilbesitzer kraft seiner Herrschaft über Fahrzeug, Fahrt und Führer auferlegt sind. Daß Ch. wahr, daß Chèvre das Automobil ordnungswidrig lenkte, so daß daraus für Gesundheit und Eigentum Dritter Gefahr entstehen konnte, so war er, zumal als Fachmann, verpflichtet, durch schleuniges und nachdrückliches Eingreifen der Gefahr vorzubeugen. Er hat jedoch den Chèvre vollständig gewähren lassen, obwohl dieser mit rasender Geschwindigkeit gefahren ist, sich auf der linken, statt wie vorgeschrieben, auf der rechten Seite der Straße gehalten und trotz des unübersehbaren Geländes kein Warnungszeichen mit der Hupe gegeben hat. Dies alles hätte Ch. bemerken müssen und hat es auch bemerkt.

Die Revision wurde demgemäß, wie erwähnt, da auch die anderen Angriffe der Revision nicht durchschlugen, als unbegründet zurückgewiesen.

Fahrtstuhlführer.

Berlin. Am 16. März fand eine Versammlung der Fahrtstuhlführer und Portiers statt, in welcher ein Kollege über die „moderne Arbeiterbewegung und die bürgerlichen Parteien“ referierte.

Ausgehend davon, daß die Sozialdemokratie als politische Partei die einzige Repräsentantin der modernen Arbeiterbewegung ist, erläuterte er in kurzen Zügen die Weltanschauung und die Grundlagen derselben. Er wies darauf hin, daß die Sozialdemokratie nicht nur für eine Demokratisierung der heutigen Gesellschaftsordnung eintritt, sondern vor allem im Interesse des Kulturfortschritts für eine endgültige Befreiung der Arbeiterschaft aus der Lohnsklaverei wirksam tätig ist. Die Konzentration des Kapitals habe heute in Kartellen, Syndikaten und Trusts bereits Formen angenommen, die einer weiteren Entwicklung der Menschheit unüberbrückbare Hindernisse sind.

Der Unternehmer in den großen Betrieben ist heute als Verbraucher des Profits längst überflüssig geworden, und wenn nicht die Endbestimmung des arbeitenden Volkes Massenelend und Verarmung sein soll, so ist die Enteignung des Unternehmertums und die Verstaatlichung der großen Betriebe, wie wir es bei der Post und Eisenbahn bereits haben, das naturnotwendige Kampfziel der modernen Arbeiterbewegung.

Nachdem Referent die bürgerlichen Parteien Revue passieren ließ, wobei er dieselben lediglich als Interessensgruppen des herrschenden Bürgertums, am Bestehenden festhaltend, kennzeichnete, schilderte er in ausführlicher Weise den Entwicklungsgang der modernen Arbeiterbewegung. Einleitend hob er das kommunistische Manifest vom Jahre 1847 als weltgeschichtlich hervor, erläuterte Lassalles Arbeiterorganisation und seine Forderungen von Produktgenossen-

schaften mit Staatshilfe, weiter die erste Gründung von Gewerkschaften auf zentraler Grundlage.

Im weiteren Verlaufe seines Vortrages wies er auf die Verhängung des Sozialistengesetzes hin und zeigte, wie trotz der Verfolgungen und Ausweisungen die Arbeiterschaft über ihre sämtlichen Gegner triumphierend das Ausnahmegesetz überstand. Vom Jahre 1891 an haben sich Partei und Gewerkschaften zu einem Faktor im politischen und wirtschaftlichen Leben entwickelt, der von Freund und Feind anerkannt werden muß. Wenn auch die herrschende Klasse, Polizei, Junker und Pfaffen, dieser Kulturbewegung mit allen Mitteln, wie Klassenjustiz, Maschinengewehre und Polizeischiffen entgegenarbeiten, es wird ihnen alles nichts nützen, denn während die bürgerlichen Parteien mehr und mehr die Hoffnung verlieren auf die Zukunft, eilt die moderne Arbeiterbewegung, ernst und rastlos für die Interessen des Volkes arbeitend, ihrem unaussprechlichen Siege entgegen.

Eine Diskussion über das Referat fand nicht statt. Dann wandten sich die Kollegen gegen die Erhöhung des Eintrittsgeldes sowie auch der Beiträge und betonten, daß bei den minimalen Lohnverhältnissen den Kollegen es schwer würde, höhere Beiträge zu zahlen sowie auch indifferente Kollegen für unsere Organisation zu gewinnen, da wir auch mit gegnerischen Verbänden zu rechnen haben.

Dann wurde auch beschlossen, den streikenden Kollegen in Paris unsere Sympathien in ihrem Kampfe gegen das Unternehmertum zu übermitteln. Dann Schluß.

Handelbarbeiter.

Bayreuth. Sonntagsruhe. Auf Antrag der oberfränkischen Handelskammer hatte der Stadtmagistrat Bayreuth beschlossen, eine Regelung der Sonntagsruhe in der Weise einzutreten zu lassen, daß für offene Verkaufsläden an Stelle des 2 Uhr- der 1 Uhr-Ladenschluß tritt, während für Engros-Geschäfte und Kontore die völlige Sonntagsruhe angeordnet wird. Dagegen hatten sich die Detailgeschäfte gewendet, da wegen des Eintreffens der Mittagszüge das Hauptgeschäft in die Zeit von 1 bis 2 Uhr mittags falle. Das Gemeindefollegium hat nun beschlossen, dem Magistratsbeschlusse nicht zuzustimmen, sondern einer Eingabe des Detailistenvereins der Textilbranche und des Kabattfabrikantenstandes, wonach der 1 Uhr-Ladenschluß nur für die Sommermonate gelten soll, im Winter aber der 2 Uhr-Ladenschluß beibehalten wird. Die Angestellten der Engros-Geschäfte, Kontore usw. sollen mindestens je 25 Sonntage im Jahre frei haben.

Im Spiegeleis Bayreuth braucht man natürlich ausgedehnte Sonntagsarbeit notwendiger, als in den Großstädten Nürnberg und München. Eine schöne Volksvertretung, die in sozialer Beziehung reaktionärer ist, wie der Magistrat. Es ist notwendig, daß in dieses müßige Kollegium etwas rote Luft hineinkommt.

München. Einen hartnäckigen Lohnkampf hatten die Einfassierer der Firma M. u. S. Ambrunn durchzuführen, um zu einem Tarifvertrag zu gelangen. Glücklicherweise hat bei der Firma die bessere Einsicht Oberhand bekommen, so daß ein folgenschwerer Kampf vermieden wurde. Am 17. Februar wurde der Firma seitens des Verbandes ein Tarifvertragsentwurf überreicht, mit dem höflichen Ersuchen um Rückübernahme. Als nun diese zu lange auf sich warten ließ, erlaubten wir uns eine telephonische Anfrage, die aber seitens der Firma unbeantwortet blieb. Daraufhin kündigten sämtliche 15 Kollegen ihr Arbeitsverhältnis per 1. April 1910. Am 4. März fand die erste Verhandlung auf dem Einigungsamte statt, die jedoch resultatlos verlief. Erst in der zweiten Verhandlung, die 8 Tage später stattfand, konnte eine Einigung erzielt werden, nachdem die Firma noch weitere Zugeständnisse machte. Die Kündigungen wurden sodann zurückgezogen. Nachstehender Tarifvertrag wurde vereinbart:

Tarifvertrag.

Zwischen der Firma M. u. S. Ambrunn, Herren-garderobengeschäft hier und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung I München, wurde nachstehender Tarifvertrag von heute ab vereinbart:

1. Lohn.

Der Anfangslohn beträgt monatlich 130 Mk. sowie 1 pCt. vom Entloffe, d. h. sämtliche Monatslöhne werden um 10 Mk. erhöht, die Entloffe bleiben wie bisher. Die Provision wird für sämtliche Beiträge bezahlt, die den Einfassierern zum Entloffe hinausgegeben werden; für Anzahlungen und Barzahlungen wird die Provision immer bezahlt.

2. Verkaufsprovision.

Für Uebermittlung von Aufträgen, die von der Firma übernommen und ausgeführt werden, werden 3 pCt. vergütet; bei einem Umsatz von 12 000 Mk. 4 pCt. Die Auszahlung der Verkaufsprovision erfolgt am Monatschluß; ausgenommen, daß 4 pCt. bei einem Umsatz von 12 000 Mk., das am Jahreschluß bezahlt wird.

3. Urlaub.

Im Laufe des Jahres erhalten sämtliche Kassierer einen Urlaub von 3 Tagen, nächstes Jahr 4 Tage. Der Urlaub fällt in die Zeit vom 1. Juni bis 1. Oktober.

4. Kündigungsfrist.

Als Kündigungsfrist gilt die monatliche.

5. Sonstiges.

a) Das Entloffe ist täglich an den Nachmittagen von 3 bis 5 Uhr abzuliefern.

b) Lieferungen und sonstige Nebenbeschäftigungen fallen nicht in die Tätigkeit der Einfassierer.

c) Für Benützung des Stades werden jährlich 40 Mk. vergütet, zahlbar je am 1. eines ständervierteljahres; am 1. April d. J. erhalten diejenigen Kassierer, die noch keine Stadreparaturrechnung bezahlt erhalten haben, eine Pauschale von 20 Mk.

d) Der Freitag wird den Einfassierern als freier Tag belassen.

e) Maßregelungen aus Anlaß der gegenwärtigen Lohnbewegung finden nicht statt; ebenso wenig tritt eine Verschlechterung bisheriger Lohn- und Arbeitsverhältnisse ein.

6. Tariffdauer.

Vorstehender Tarifvertrag tritt am 1. April 1910 in Kraft, gilt bis 1. April 1912 und hat stets auf ein weiteres Jahr Gültigkeit, falls er nicht seitens der Firma oder vom Vorstande des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, vier Wochen vorher gekündigt wird.

München, im März 1910.

Für die Firma:

gez.: M. u. S. Ambrunn.

Für den Verband:

Theodor Eichner, Paul Werthmann.

Dieser Tarifvertrag bringt den Einfassierern durchschnittlich eine Lohnerhöhung von 24 Mk. pro Monat sowie einen Sommerurlaub von 3 und 4 Tagen. Der fixe Monatsgehalt steigt von 120 Mk. auf 130 Mk. Die Verkaufsprovision von 2 pCt. resp. 3 pCt. auf 3 pCt. resp. 4 pCt. Für Kababützung werden jährlich 40 Mk. gewährt. Die Einfassierer können mit diesem Erfolge zufrieden sein; ist es doch nur ihrem geschlossenen Vorgehen zu verdanken, daß dieses erreicht wurde. Es erwächst ihnen aber auch die Pflicht, die Organisation hochzuhalten und die noch indifferenter Kollegen derselben zuzuführen.

Transportarbeiter.

Mugsburg. Daß nach Abschluß eines Tarif- oder Arbeitsvertrages der feste Zusammenhalt der in Frage kommenden Arbeiter zweimal notwendig ist, hat die Erfahrung schon oft bewiesen. Die Kollegen der hiesigen Neutralen Güterzentrale erlaubten sich im Laufe des letzten Sommers auf Grund ihrer miserablen Lohn- und Arbeitsbedingungen eine Forderung anzufordern, was ihnen mit Hilfe der Organisation auch gelang. Aber nicht lange wurden die Abmachungen genau eingehalten, indem die Betriebsleitung zwar pünktlich mit der Arbeit begannen, nicht aber aufhören ließ. Um des lieben Friedens Willen nahmen die Kollegen diese Unternehmerrhode mit in den Kauf, obwohl sie wußten, daß in ihrer Rude die reguläre Arbeitszeit vollauf genügen würde, um die stärksten Knochen in wenigen Jahren müde zu machen. Durch diese Friedensliebe und teilweise auch Gleichgültigkeit einzelner Kollegen glaubte nun der Betriebsleiter die Zeit für gekommen, die ihm verhassten Feiertage bezw. deren Bezahlung zu beseitigen. Ohne mit den Arbeitern nur im geringsten Rücksprache genommen zu haben, erklärte Herr Betriebsleiter Kfau, daß es von nun an keine gesetzlichen Feiertage mehr gebe, oder in anderen Worten, es wird für die Arbeit an den Feiertagen keine Extrabezahlung mehr geleistet, und wem's so nicht paßt, der soll zu mir kommen, sagte der Herr Betriebsleiter noch hinzu. Was also die liberalen Positiver seit Jahren nicht zuwege brachten, nämlich die Feiertage auf die Sonntage zu verlegen, das machte Herr Kfau im Handumdrehen und viel gründlicher, als die liberalen Glückseliger es verlangten. Bei ihm gibt's einfach keinen Feiertag, auch keinen gesetzlichen. Die kommen ihm zu teuer, weil er die verhassten Tage nicht auf den Sonntag verlegen kann; denn in der Sammelhalle gibt's nur selten einen Sonntag, so werden sie einfach aus der Welt geschafft; damit basta! Waren die Kollegen bisher teilweise vollständig teilnahmslos, so änderte sich die Situation mit einem Schlage, als ihnen diese Verschlechterung aufgehaßt werden sollte. Durch ihr gemeinsames Vorgehen, an dem sich auch die drei christlichen Arbeiter beteiligten, wurde Herr Kfau doch etwas flüchtig und zog seinen Feldzugsplan wieder zurück. Der neue Erlaß ist nichts anderes als Unumdeutung des alten Vertrags, welcher im Grunde genommen das schon Bestehende besagt. Hätte Herr Kfau seinen Plan, den er nachträglich bekannt machte, sogleich erörtert, dann wäre die ganze Aufregung unterblieben. Aber so war ja die Sache nicht gemeint, die Feiertage waren einfach zu teuer und deshalb fort mit ihnen, so dachte Herr Kfau. Hätten die Arbeiter zu dieser Verschlechterung reinen Mund gehalten, dann wäre dieselbe einfach in Kraft getreten. Durch ihren Zusammenhalt haben die Kollegen eine Verschlechterung von 60 Mk. für den einzelnen jährlich abgewehrt. Ob nun der Dreikönigstag oder Allerheiligen als gesetzlicher Feiertag gilt, kann den Arbeitern ziemlich gleichgültig sein. Die Kollegen mögen aus diesem Vorgange die nötige Lehre ziehen. Der einzelne ist in einer solchen Situation vollständig machtlos und nur geschlossen könnten Unternehmerricks zurückgewiesen werden. Aber auch die übrigen Kollegen können daraus den Schluß ziehen, daß es dringend notwendig ist, sich der Berufsorganisation, dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande, anzuschließen.

Berlin. Die Aufscher und Mitfahrer der Firma Franz Wagner (Erste Berliner Wäsche-Manufaktur), Mühlentstr. 77, haben durch eine kurze Arbeitsniederlegung sich eine nennenswerte Verbesserung ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse verschafft. In Anbetracht der bestehenden Leuerung hegen die Kollegen das Bedürfnis nach Aufbesserung ihrer Lage; deshalb beschloßen sie, ihrem Arbeitgeber ihre Forderungen in Form eines Tarifvertrages durch den Verband überreichen zu lassen. Auf das Schreiben, welches dieserhalb der Firma zugeh, erhielten wir folgende Antwort:

„Erste Berliner Wäsche-Manufaktur, Franz Wagner. Berlin, den 10. März 1910. Mühlentstr. 77.

Deutscher Transportarbeiter-Verband.

Im Besitze Ihrer gest. gestrigen Zuschrift bedauere ich sehr, es ablehnen zu müssen, mit Ihnen wegen der Wünsche meiner Kutscher und Mitfahrer in Verhandlung einzutreten, sondern muß es diesen überlassen, sich diejewalß direkt mit mir in Verbindung zu setzen.

Hochachtungsvoll

Franz Wagner."

Auf Grund dieses Schreibens beschloßen die Kutscher und Mitfahrer — insgesamt 22 Mann — den von ihrem Arbeitgeber selbst vorgeschlagenen Weg zu betreten, d. h. selbst zu verhandeln. Am Sonntagabend, den 12. März früh wurde eine Kommission bei Herrn Wagner vorstellig, um zu hören, welche Zugeständnisse ihnen gemacht werden sollten. Herr Wagner war aber sehr übel gestimmt und lehnte ein Verhandeln am Sonntagabend mit seinen Leuten ab; es wurde gesagt, die Kutscher sollten warten bis kommenden Dienstag, und wenn dies nicht passe, der könnte gehen. Da die Kutscher befürchteten, daß sich die Firma bis Dienstag nach Ersatzkräften umsehen würde, so beschloßen sie, nicht anzuspinnen, sie ließen die zur Abfahrt bereitstehenden, beladenen Fuhrwerke stehen und kehrten dem Betriebe den Rücken. Diese Einmütigkeit seiner Kutscher schien Herr Wagner nicht erwartet zu haben. Denn obgleich er durch seinen ersten Bescheid erklärte, nicht mit dem Verbandsverhandeln zu wollen, ließ er sich nunmehr herbei, mit zwei Vertretern der Verwaltung, die bei ihm vorstellig wurden und einer Kommission der Kutscher zu parlamentieren. Bei dieser Verhandlung kam folgende Regelung zustande:

Regelung

der Lohn- und Arbeitsbedingungen für die bei der Firma Franz Wagner (Erste Berliner Wäsche-Manufaktur) beschäftigten Kutscher nach der am 12. März 1910 stattgefundenen Verhandlung mit Herrn Wagner und Vertretern der Kutscher.

A. Lohn.

1. Alle zurzeit im Betriebe beschäftigten Kutscher erhalten ab Montag, den 14. März zu ihren bisherigen Löhnen eine Zulage von 1,50 Mk. pro Woche. Die Mitfahrer erhalten zu ihren bisherigen Löhnen eine Zulage von 1,25 Mk. pro Woche.

2. Der Anfangslohn für Kutscher beträgt 25 Mk. pro Woche, für Mitfahrer 24 Mk. Die Zulagen erfolgen nach der bisher im Betriebe bestehenden Ueance.

B. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit für Kutscher und Mitfahrer bleibt wie bisher bestehen.

C. Sonntagsarbeit.

Die Kutscher und Mitfahrer sind gehalten, des Sonntags vormittags von 8 bis 10 Uhr zu arbeiten, d. h. soweit es sich um die Reinigung der Wagen und Geschirre handelt.

Werden die Kutscher nach 10 Uhr noch zu anderen Arbeiten als die vorhergezeichnete Art herangezogen, so erhalten sie hierfür eine Vergütung von 70 Pf. pro Stunde.

Für das Füttern der Pferde an den Sonntagsnachmittagen, welches die Kutscher in wechselnder Reihenfolge verrichten, erhält der betreffende Kutscher eine Vergütung von 1,50 Mk.

D. Sommerurlaub.

Den Kutschern und Mitfahrern wird in den Sommermonaten ein Urlaub unter Fortzahlung des Lohnes wie folgt gewährt: Nach 1jähriger Beschäftigung 5 Tage, nach 2jähriger Beschäftigung 7 Tage, nach 3jähriger Beschäftigung 10 Tage.

§ 616 des B. G. - B.

Der § 616 des B. G. - B. wird für die im Betriebe beschäftigten Kutscher und Mitfahrer wie folgt ausgelegt: Als verhältnismäßig kurze Zeit für unverschuldete Dienstverhinderung gilt nach einer Beschäftigungsdauer von 6 Monaten 3 Tage, nach 1 Jahr 1 Woche, nach 2 Jahren 2 Wochen.

Die Beiträge zur Kranken-, Alters- und Invalidenversicherung trägt die Firma.

Die Lohnzahlung erfolgt Freitags.

Die Firma liefert ihren Kutschern und Mitfahrern nach wie vor Anzüge; für Abnutzung derselben werden wöchentlich 75 Pf. vom Lohn in Abzug gebracht. Berlin, den 12. März 1910.

Nach dieser Vereinbarung wird außer der Lohnzulage 10 Pf. mehr pro Stunde für die Sonntagsarbeit, 1,50 Mk. für Füttern der Pferde bezahlt. Die Regelung des Urlaubs, sowie die Auslegung des § 616 des B. G. - B. und die Lohnzahlung am Freitag bestand bisher nicht im Betriebe.

Einen Vertragsabschluss wollte Herr Wagner vorläufig nicht eingehen, jedoch hat er vorstehende Abmachung durch folgendes Schreiben anerkannt:

„M i t s c h r i f t.

Erste Berliner Wäsche-Manufaktur, Franz Wagner. Berlin D. 17, März 1910. Mühlentstr. 77.

Deutscher Transportarbeiter-Verband Berlin.

Ich bestätige den Empfang Ihrer gest. Zuschrift nebst Anlage und habe von dem Inhalte genehmigend Kenntnis genommen.

Hochachtungsvoll

Franz Wagner."

Die Kollegen waren mit der getroffenen Regelung ebenfalls einverstanden. Die Arbeit wurde sofort nach der Verhandlung wieder im vollen Umfange aufgenommen. Maßregelungen aus Anlaß der Bewegung sind nicht eingetreten.

Bielefeld. Einen schönen Erfolg haben unsere Kollegen im Speditionsgewerbe zu verzeichnen. Nachdem bereits im Jahre 1906 ein Tarif für diese Berufsgruppe abgeschlossen war, konnten wir mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse im Jahre 1908 an eine Erneuerung desselben nicht denken. Nachdem sich jetzt die Verhältnisse etwas besser gestaltet, erwachte in den Kollegen das Verlangen, die Lasten unserer berühmten Steuerpolitik etwas erträglicher zu gestalten. Durch eine intensive Agitation gelang es uns, fast sämtliche Kollegen dem Verbands zuzuführen.

In mehreren Sitzungen wurden dann die einzureichenden Forderungen beraten und in einer öffentlichen Versammlung diesen zugestimmt. Die Verhandlung wurde beauftragt, den Unternehmern die Forderungen zuzustellen. Die Unternehmer ersuchten um Verhandlungen; dem wurde stattgegeben. Zuerst hatte es den Anschein, als ob eine friedliche Regelung nicht möglich sei. Da jedoch auf beiden Seiten das Bestreben vorhanden war, den Frieden zu erhalten, gelang es dennoch in letzter Stunde, eine Einigung zu erzielen. In der entscheidenden Versammlung wurden nach einer ausgiebigen Diskussion die Vereinbarungen mit allen gegen 10 Stimmen angenommen.

Nachstehend lassen wir den Tarif folgen:

Tarifvertrag

zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern im Speditionsgewerbe in Bielefeld.

1. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beginnt im Sommer und zwar vom 15. März bis 15. Oktober um 6 1/2 Uhr und im Winter vom 16. Oktober bis 14. März um 7 Uhr früh. Sie endet durch eine Frühstück- und Vesperpause, sowie einer zweistündigen Mittagspause unterbrochen, um 7 Uhr abends. Nach 7 Uhr abends dürfen nur unaufschiebbare Arbeiten erledigt werden.

2. Lohn.

Der Lohn beträgt 22 Mk. pro Woche; derselbe steigt am 1. Oktober 1910 auf 22,50 Mk. und am 1. April 1911 auf 23 Mk. Für neu eingestellte, nicht eingearbeitete Arbeiter wird ein Anfangslohn von 21 Mk. bezahlt, derselbe steigt nach 1/2 jähriger Tätigkeit auf 22 Mk. und dann weiter wie oben.

Uebersunden werden im Sommer von 7 1/2 Uhr und im Winter von 8 Uhr abends an gerechnet und pro Stunde mit 45 Pf. bezahlt.

Für Nacharbeit, welche von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens gerechnet wird, sind 60 Pf. pro Stunde zu zahlen.

Sonntags- und Festtagsarbeit wird pro Stunde mit 50 Pf. entschädigt.

Für Landtouren, die den ganzen Tag dauern, wird eine Entschädigung von 2 Mk. bezahlt; muß hierbei auch übernachtet werden, erhöht sich der Satz auf 5 Mk.

3. Allgemeines.

Die Lohnzahlung erfolgt Freitags nach Schluß der Arbeit. Ist der Freitag ein Feiertag, dann am vorhergehenden Wochentage.

Die Beiträge zur Kranken- und Invalidenversicherung zahlt die Firma.

In allen Betrieben, wo bisher bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen bestanden, bleiben diese auch weiterhin bestehen.

Eine gegenseitige Kündigung findet nicht statt. Maßregelungen aus Anlaß dieser Lohnbewegung dürfen nicht stattfinden.

Den Arbeitern wird ein heizbarer Unterkunftsraum zur Verfügung gestellt. Dieser Raum muß mit Tischen und Bänken, sowie mit einer Einrichtung, die es ermöglicht, etwa naß gewordene Kleidungsstücke zu trocknen, versehen sein. Ebenso muß für genügende Waschvorrichtung und reine handtlicher Sorge getragen werden.

4. Tariffdauer.

Dieser Tarif gilt vom 1. April 1910 bis 31. März 1912 und gilt stillschweigend auf ein Jahr verlängert, wenn er nicht 4 Wochen vor Ablauf von einer der vertragschließenden Parteien gekündigt wird.

Bielefeld, den 21. März 1910.

(Unterschrift.)

Wenn für die Kollegen auch nicht alles erreicht wurde, so können wir doch mit dem Erfolg zufrieden sein. Ist doch nun die Basis geschaffen, auf der eine weitere Entwicklung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse möglich ist. Der Lohn wird sofort um 1 Mk. erhöht, am 1. Oktober tritt eine weitere Erhöhung um 50 Pf. ein, am 1. April 1911 abermals eine solche um 50 Pf. ein. Die Entschädigung für Uebersunden wurde um 10 Pf. pro Stunde erhöht. Die Arbeitszeit ist um eine halbe Stunde verkürzt. Auch in sanitärer Beziehung sollen einige recht wesentliche Verbesserungen eingeführt werden. Es soll in allen Betrieben ein heizbarer Unterkunftsraum geschaffen und für genügende Waschvorrichtung und reine handtlicher gesorgt werden. In den meisten Betrieben war eine Waschvorrichtung sowie handtlicher bisher nicht vorhanden.

Hoffentlich werden unsere Kollegen nun auch verstehen, diese Erregenschaften zu erhalten und weiter auszubauen. Vor allem ist es notwendig, die Organisation immer noch mehr zu festigen. Die Kollegen müssen sich gegenseitig kontrollieren. Dieser Erfolg spornet aber hoffentlich auch die Kollegen in den übrigen Transportbetrieben an, auch für sich eine Verbesserung zu errichten. Wir richten an alle Kollegen das Ersuchen, mit allen Kräften für die Ausbreitung der Organisation tätig zu sein. Den Fernstehenden aber rufen wir zu: Hinein in die Organisation, hinein in den Transportarbeiter-Verband!

Nicht unerwähnt möchten wir hierbei lassen, daß bei dieser Bewegung auch die Eisenbahnverwaltung sich auf die Seite der Unternehmer stellte. Zum Mon-

tag früh mußten alle frei- und spätdiensthabende Gliederbenedarbeiter da sein. Nun, uns lassen solche Manipulationen kalt. Unbestimmt darum werden wir vor wie nach die Interessen unserer Kollegen vertreten. — Die Organisation marschiert und wird auch ihr Ziel erreichen.

Leipzig. Vor einigen Tagen erschien in der Arbeiter- sowie der bürgerlichen Presse ein Merkmal, in welchem der Zentralverband der Milchhändler von Leipzig und Umgegend bekannt gibt, daß ab 20. März die Preise für Milch erhöht werden. Als Begründung der Milchvermehrung wird angeführt, daß die Verhältnisse, wie Lademieten — Geschirrhaltung — Lohne — Geräte usw. enorm gestiegen seien. Dyme weiter es ist zuzugeben, daß bei verschiedenen der angeführten Dinge eine Verteuerung Platzgegriffen hat; ganz entschieden müssen wir uns aber dagegen wenden, daß versucht wird, dem Publikum die Erhöhung der Milchpreise durch gesteigerte Arbeiterlöhne jamaachast zu machen. Nur wenige Betriebe dürfte es heute noch geben, wo die Entlohnung der Arbeiter eine solche niedrige, als in den Milchbetrieben ist. Zum Beweis hierfür diene eine Umfrage, welche von unserem Verbands vor kurzem veranstaltet wurde. In zehn Betrieben, wo zusammen 105 Personen beschäftigt waren, schwankten die Löhne der Kutscher zwischen 19 und 24 Mk. pro Woche; Arbeiter erhielten Wochenlöhne von 12 bis 26 Mk., a. lerdungs waren nur zwei Personen vorhanden, die den Hochlohn bezogen. Die Löhne der Arbeiterinnen betrugen 10 bis 14 Mk., die der Burschen 6 bis 9 Mk. wochentlich. In vier Betrieben besteht noch der Kost- und Logiszwang und werden hier Monatslöhne von 20 bis 37 Mk. gezahlt. Trotz dieser Zammerlöhnen führen die Arbeiter in letzteren Betrieben noch Klage über mangelhafte und ungenügende Kost sowie schlechte Behandlung.

Bezüglich der Arbeitszeit wurde folgendes Resultat festgestellt: Die wöchentliche Arbeitszeit schwankte zwischen 68 und 119 Stunden und betrug im Durchschnitt 77,2 Stunden. Die Arbeitswoche der in Betracht kommenden Arbeiter beträgt nicht 6, sondern 7 Arbeitstage; auch an den Sonn- und Feiertagen muß das gleiche Arbeitspensum als an den Wochentagen erledigt werden. Die Durchschnittsarbeitszeit würde sich noch wesentlich ungenügender gestalten, wenn jene Betriebe ausgegaltet werden, wo mit Hilfe der Organisation die Lohn- und Arbeitsbedingungen eine Regelung erfahren. Vergleicht man nun die ausgedehnte Arbeitszeit, sowie die Sonn- und Feiertagsbeschäftigung mit der in den höchsten Milchbetrieben bestehenden Entlohnung der Arbeiter, so wird man ohne weiteres die Ueberzeugung gewinnen, daß diese Löhne eine Erhöhung der Milchpreise nicht rechtfertigen, und der Zentralverband der Milchhändler hätte jedenfalls besser getan, wenn er bei seiner Begründung der Milchverteuerung nicht von gestiegenen bezw. hohen Arbeiterlöhnen gesprochen hätte.

Mannheim. Eine Ueberrumpfung, wie sie wohl selten vorzukommen pflegt, leistete sich die Güterverwaltung der Badischen Eisenbahnen unseren Kollegen Speditionskutschern gegenüber. Am 16. März teilte uns die amtliche Güterbestätterei mit, daß die Güterverwaltung einen Beschluß erlassen hat, wonach ab 29. März der Nachdienst eingestellt, und infolgedessen der Beginn der Arbeitszeit bei den Kutschern wie er wie früher um 5 Uhr, statt wie bisher um 6 Uhr, zu erfolgen hätte. Jeder Eingeweihte fragte sich, wie ist es möglich, daß die Güterverwaltung zu solch einem Beschlusse gelangen kann. Eine Anfrage unerwartet, wie in Zukunft die Bahn dem Verkehr bei dem jetzt beschränkten Raumverhältnissen Rechnung tragen will, blieb unbeantwortet. Nur von den Verladearbeitern konnte man dann später erfahren, daß man in Zukunft, statt die Hallen um 6 Uhr abends zu schließen, dieselben erst um 9 Uhr schließen will. Also morgens eine Stunde früher Beginn und abends 2 Stunden später Ende; das war so das Zukunftsbild in erer Kollegen. Die Bahnverwaltung hat aber die Rechnung ohne den Wirt gemacht, sie hat übersehen, daß dieser Beschluß für Mannheim noch ein Hintertürchen hat. Unsere Kollegen leben in Mannheim nicht in solch geistiger Umnachtung, wie das leider in den meisten Städten Badens der Fall ist. Der Kutscher in Mannheim hat eine Organisation, die nicht allein vor 3 Jahren sich ins Zeug legte, daß man in den Verladehallen für Ordnung sorgte, sondern auch in diesem Falle wiederum der Bahn in einer nicht mißzuverstehenden Weise zu erkennen gab, daß man nicht nur von oben herab dekretiert, sondern auch diejenigen, die ihre Knochen für solche Maßnahmen hergeben sollen, fragt, ob sie auch damit einverstanden sind. Nachdem unter Schreiben am 17. März nicht zog, haben wir uns etwas deutlicher in einem Schreiben am 23. März ausgedrückt, so daß wir am 24. März durch Eilboten folgendes Schreiben zugesandt erhielten:

Gr. Vad.

Güterverwaltung Mannheim.

An den Deutschen Transportarbeiter-Verband, S i e r. F. 4. 9.

Wir setzen Sie auf Ihr an die Großherzogliche Generaldirektion gerichtetes Schreiben vom 23. d. M. ergebenst in Kenntnis, daß der Ladedienst der Güterbestätterei auf Landfuhrn abends bis auf weiteres wie bisher beibehalten wird, so daß Dienstbeginn 6 Uhr für Fuhrleute am Morgen wie selbter bestehen bleibt. Hochachtungsvoll

Unterschrift.

Die Versammlung der Kollegen am selben Abend konnte von diesem Schreiben in Kenntnis gesetzt werden und unsere Kollegen gingen wieder mit dem Bewußtsein nach Hause, daß es auch diesmal wieder

ihre Organisation war, welche sie aus dieser Katastrophe herausgeholt hat. Sie alle hatten das Bewußtsein, daß es notwendig ist, jetzt und für alle Zeiten die Organisation zu pflegen und auszubauen, um im gegebenen Falle gegen alle, die uns unterdrücken wollen, Front zu machen. Es war dieser Fall ein Akt der Nothwehr, der für das ganze Verkehrsgewerbe von schwerwiegender Bedeutung war und nicht allein unsere Kollegen haben den Nutzen von dieser Abwehr, sondern auch die Unternehmer. Wer die tieftraurigen Zustände von früher miterlebt hat, wie sie in Mannheim im Spektationsgewerbe herrschten, der wird sie sich nie mehr herbeiwünschen. Die Bahnverwaltung möge sich einmal mit der Herstellung neuer Güterwagen beschäftigen und dies zur Ausführung bringen, um wird sich für die Zukunft auch der Weg finden, wie man auf die Nacharbeit verzichten kann; heute ist ein Verzicht ausgeschlossen; dies hätte weislos, wenn es der Bahn gelungen wäre, ihren Beschluß zu verwirklichen, über kurz oder lang einzuhalten müssen.

Zeulenroda. Eine prügelnnde Hofspeiditersfamilie. Ihre Noth leitete sich der Sohn des Hofspeiditers Scheibe vor einigen Tagen dem Geschirrführer D. gegenüber. Dieser gebildete Herr verlangte, daß der Geschirrführer abends um 7 Uhr nach der eben abzurollenden Fuhre nochmals zur Bahn komme. Er hatte also den 30 Minuten langen Weg erst nach Hause zu fahren und dann also noch eine ganze Tour. Der Vater des Scheibe jun. war anderer Meinung und sagte dem D., er solle nicht mehr zur Bahn fahren. Da er nun nicht kam, riefte Scheibe jun., rasend vor Wut, nach Hause und rüllte D. an, warum er nicht mehr zur Bahn gekommen sei. Ohne aber eine Antwort abzuwarten, schrie er ihn und warf ihn zur Stalltür hinaus aufs Pflaster, so daß der Fuhrmann über und über blutete und sich vom Krat verbinden lassen mußte. Nicht genug aber damit. Während dieser Geschirrführer im Stall geschlagen wurde, bekam der Geschirrführer B. von der Frau Scheibe seine Ohrspeigen. Eine feine Kamille Tagtäglich bis in die sinkende Nacht schuften, nicht selten gleich zweimal 24 Stunden hintereinander und Prügel statt ausreichenden Lohn. Wer hätte hier nicht Lust zu lachen? — Man muß sich nur wundern, daß die Familie bis jetzt immer noch ohne Denzettel weggekommen ist. So etwas ist aber nur in einem Betriebe möglich, wo die meisten unserer Berufscollegen nicht organisiert sind. Wer nicht hören will, muß fühlen, und wer der Organisation nicht angehören will, muß sich eben von jeder alten Frau prüfen lassen. Der Firma Scheibe möchten wir aber raten, des guten nicht zu viel zu tun; es könnte ihr, obwohl es sich um Unorganisierte handelt, doch einmal tüchtig in die Wade regnen. Auch die Dummen, die sich nach Zeulenroda locken und dort verprügelt lassen, werden immer festener.

Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Bant-Wilhelmshaven. In der Mitglieder-Versammlung am 1. März wurde eine zu führende Lohnbewegung besprochen und beschlossen, demnächst die Forderungen einzureichen. Hierauf wurde die Delegations-Einteilung zum Verbandstage besprochen und die Kollegen Kroschen, Winkelvoel und Meier, letzterer als Ersatzmann, zu Kandidaten vorgeschlagen. Nach der Wahl einer Lohnkommission und einer Aufforderung, fleißiger als bisher für den Verband zu agitieren, trat Schluß der Versammlung ein.

München. Der letzte Versammlungsbericht ist dahin richtig zu stellen, daß der Antrag Eisenberger bezüglich eines Zuschusses der Hauptkasse zu den Notfallsunterstützungen nicht angenommen, sondern abgelehnt worden ist.

Schleswig. Nach jahrelangem Bemühen scheinen jetzt auch hier die Berufscollegen aus ihrem Gleichgültigkeitschlafe zu erwachen. Dies bewies der Besuch der beiden letzten abgehaltenen Versammlungen, wo sich mehrere Kollegen in den Verband aufnehmen ließen. In der letzten Versammlung wurde unter anderem beschlossen, vorbehaltlich der Genehmigung des Verbandsvorstandes, einen Anteil zum Gewerkschaftshausbau zu übernehmen. Die dringende Nothwendigkeit eines eigenen Hauses für die Arbeiterschaft hat uns am treffendsten der Gastwirt Wilhelmisen in der Versammlung vom 12. Februar gezeigt, indem er kurz vor Eröffnung der Versammlung erklärte, daß dieselbe bei ihm nicht stattfinden könne, trotzdem er uns sein Lokal vorher zur Verfügung gestellt. Was mochte wohl mit dem Mann inzwischen vorgegangen sein? Wurde er rothener? Nein, unsere Wahrnehmungen waren andere. Er fürchtet den Terrorismus der Behörden, seiner Philister-Stammgäste, die nicht gern mit organisierten Arbeitern in einem Lokale verkehren möchten. Nun, unsere Versammlung hat trotzdem stattgefunden; aber die organisierten Arbeiter werden die Handlungsweise dieses Gastwirthes und seiner Hintermänner für die Zukunft zu würdigen wissen und solche Leute mit ihrem Besuch nicht mehr belästigen. Für unsere Berufscollegen muß dies aber ein Ansporn sein, sich ihrer Organisation anzuschließen, damit sie geschlossen eine Macht bilden, die allem Terrorismus wehren kann.

Allgemeines.

Halle a. S. Bei der am 14. März stattgefundenen Wahl zur kaufmännischen Ortsantenne siegte unsere Liste mit 415 Stimmen gegen 82 Stimmen. Letztere Stimmen fielen auf eine gegnerische Liste, welche vom sogenannten sozialen Ausschuss auf-

gestellt war. Dieser „Ausschuss“ hatte sich folgende Vereine gesichert: den christlichen Transportarbeiterverband (13 Mitglieder), den evangelischen Arbeiterverein, den Verein der kaufmännischen Angestellten, den nationalen Handlungsgehilfenverband und den Kirch-Dunkerschens Ortsverein der Heimarbeiterinnen. Dieses edle Alceblatt ist, wie oben aus dem Stimmenverhältnis hervorgeht, arg zerstückt worden. Unsere Kollegen und Kolleginnen traten sehr zahlreich zur Wahl an, so daß unser Sieg ein voller zu nennen ist.

München. Nachahmenswerthes. Die Königl. Polizeidirektion wendet sich wiederholt im nachstehenden Aufrufe an das Publikum und die Wagenführer.

1. Die Fahrbahn ist in erster Linie für den Fuhrwerksverkehr bestimmt, deshalb vermeide der Fußgänger jedes überflüssige Verweilen auf derselben, überschreite sie nur auf dem kürzesten Wege, d. h. senkrecht zur Straße und auch in belebten Straßen nicht an jeder beliebigen Stelle, sondern nur an einer Straßenkreuzung. Muß der Fußgänger die Fahrbahn betreten, so wende er seine volle Aufmerksamkeit dem auf der Straße sich abwickelnden Fuhrwerksverkehr zu, damit er nicht aus Unachtsamkeit unter ein Fuhrwerk gerät. Auf eine solche erhöhte Aufmerksamkeit seitens des Fußgängers hat auch der Fuhrwerkseuler ein Recht.

2. Jeder Wagenführer soll im Interesse des eigenen Vorwärtstommens für sein Gefährt nicht mehr Raum von der Fahrbahn in Anspruch nehmen, als er notwendig braucht. Hierzu gehört, daß er stets scharf rechts am Randstein fährt und beim Einbiegen in eine linke Seitenstraße die Gasse ausfährt, d. h. die Gasse nicht schneidet, sondern in voll ausgefahrenem Bogen nimmt. Kein Pferdesehler darf mit losen hängendem Zügel fahren, weil er sonst in belebten Straßen das Pferd nicht rechtzeitig zu lenken vermag. Gegenwärtige Mißnahmen der Fuhrwerkseuler untereinander ist ein dringendes Gebot einer glatten Verkehrsabwicklung. Hat der Fuhrwerkseuler oder ein allenfallsiger Begleiter auf der Gehbahn mit Auf- oder Abladen von Gegenständen zu tun, so ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Fußgänger, für deren Verkehr die Gehbahn doch bestimmt ist, nicht gefährdet und möglichst wenig belästigt werden.

3. Die gefahrdrohende Geschwindigkeit der Kraftwagen muß in belebten Straßen durchweg gemäßigt werden. Ganz besonders ist ein langsames und vorsichtiges Fahren erforderlich beim Kreuzen der Straßen, beim Umbiegen um Ecken und an Straßenbahn-Haltestellen; ist dort die Fahrbahn in Folge des Ein- oder Ausfuhrverkehrs der Fahrzeuge zur Durchfahrt nicht frei, so muß angehalten werden. Die zur Regelung des Straßenverkehrs an Ort und Stelle nötigen Weisungen der Polizeiorgane werden, soweit sie durch Zeichen ersolgen, künftighin einheitlich in folgender Weise gegeben:

- a) „Langsam fahren“, „Vorsicht“ (letzteres für Fußgänger): Hochheben des rechten Armes, die offene Handfläche demjenigen, den das Zeichen angeht, zugewendet.
- b) „Anhalten“, „Absetzen“ (letzteres für Radfahrer): Hochheben des rechten Armes mit darauf folgender rascher Bewegung zum Boden. Ist, wenn nötig, zu wiederholen.
- c) „Straßengefährlich“, „Fahrbahn unpassierbar“: Hochheben des Armes und Bewegung desselben nach rechts und links (in abweisender Form). Schon auf weitere Entfernung anzuwenden.
- d) „Rechtsfahren“: Seitwärtsführen des in Schulterhöhe erhobenen Armes nach den betreffenden Seite.
- e) „Zufahren“, „Anfahren“: Aneinanderdes Zublinken mit dem Arm in der Vorwärtsrichtung des betreffenden Fuhrwerks. Kann auch für ängstliche Fußgänger als Aufforderung zum Ueberschreiten einer freien Fahrbahn angewendet werden (siehe auch lit. a).
- f) „Unterlassen einer bestimmten Handlung“, wie Abspringen von der Straßenbahn, Vorfahren etc.: Abwinken mit der rechten Hand, welche zu diesem Zwecke hochgehoben wird und bei dieser Gelegenheit raschdrehende Bewegungen im Handgelenk (in abweisender Form) ausführt.
- g) „Anhalten der Wagenreihe“: Vereintreten in die Fahrbahn, den Rücken der Fahrtrichtung der Fuhrwerke zugekehrt. (Im Anschluß an lit. b).

Bei entsprechender Nähe werden die Zeichen durch Laute zu unterstützen, wie: „langsam fahren“, „nicht vorfahren“, „rechts fahren“, „halten“, „absetzen“ (bei Radfahrern), „nicht abspringen“ (bei der Straßenbahn) begleitet.

Die Wagenseuler, Radfahrer und Fußgänger werden ersucht, die Zeichen genau zu beachten. Die Nichtbefolgung der Zeichen ist nach den ortspolizeilichen Vorschriften mit Strafe bedroht.

Diese polizeilichen Vorschriften wurden schon öfters bekannt gegeben, jedoch mit wenig Erfolg. Während die Wagenseuler bei den geringsten Verfehlungen zur Anzeige gebracht werden, fällt es den Polizeiorganen gar nicht ein, die Fahrbahn von Passanten der Veranordnung entsprechend freizuhalten. Würde die Polizei gegenüber dem Publikum bei unbesonnenem Ueberschreiten des Fahrdammes ebenso strafend vorgehen, wie bei Fehlern der Wagenführer, so würde mancher Unfall und Verkehrsstörung hintangehalten. Mit Vorschriften zur Regelung des Verkehrs hat es noch nicht gefehlt; es kommt bloß darauf an, wie die Polizeiorgane es fertig bringen, dieselben zur Geltung zu bringen. Mit einem rigorosen, sich gegenständig entfeindendem Strafsystem wird das nie gelingen, sondern nur durch ein williges Zusammenarbeiten aller

in Frage kommenden Beteiligten. Dazu gehört unter anderem Belehrung der Kinder in den Schulen, Auszubildung aller Wagenführer und der Verkehrsaufsichtsorgane in Fahrschulen, unter paritätischer Leitung.

Mitteilungen des Vorstandes.

Die Adresse des Verbands-Ausschusses ist: August Büdick, Magdeburg, Schrotesstr. 17, 3 Tr.

Den Verbandsfunktionären diene hierdurch zur Kenntniss, daß wir in Rücksicht auf den bevorstehenden Zusammenbruch von der Veröffentlichung des Adressenverzeichnisses in diesem Frühjahr absehen.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 3, Absatz 7a und b des Verbandsstatuts nachstehend bezeichnete Mitglieder: In Elberfeld: D. Schmidt, Spt.-Nr. 195 613; in Kassel: Becker, Heinrich, Spt.-Nr. 267 019, Hartmann, Heinrich, Spt.-Nr. 267 430, Meyer, Martin, Spt.-Nr. 267 009, Niepeyer, Wilhelm, Spt.-Nr. 267 054, Otter, Wilhelm, Spt.-Nr. 267 131, Stein, Max, Spt.-Nr. 267 430, Weber, Fritz, Spt.-Nr. 267 118, Windemann, Karl, Spt.-Nr. 267 193, Janger, August, Spt.-Nr. 267 041; in Heidelberg: Bösch, Philipp, Spt.-Nr. 262 013; in Salzwedel: Schulz, Friedr., Spt.-Nr. 350 048.

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 Kapler, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr., einzufenden.

Anträge

zum

außerordentlichen Verbandstag in Hamburg.

Name, Sitz, Umfang und Zweck.

§ 1.

1. Posen. „Die Vereinigung führt den Namen: „Transportarbeiter-Verband Deutschlands“.

Beitritt, Austritt und Ausschluß.

§ 3.

2. Jena. Der Absatz 12 ist wie folgt zu ändern: „Das Mitgliedsbuch gilt als Quittungsbuch und Legitimation; bleibt jedoch beim Austritt Eigentum des Ausstehenden.“

Aufbringung der Mittel.

§ 4.

3. Bantzen. Zu Absatz 1: „Das Beitrittsgehalt beträgt eine Mark für männliche und fünfzig Pfennig für weibliche und jugendliche Personen. Der wöchentliche Beitrag für männliche Mitglieder beträgt: In Beitragsklasse 1: 50 Pfg., 2: 45 Pfg. und 3: 40 Pfg. Der wöchentliche Beitrag für weibliche und jugendliche Mitglieder beträgt 25 Pfg.“

4. Bentzen. „Der Verbandstag wolle beschließen: Das Beitrittsgehalt beträgt eine Mark für männliche und fünfzig Pfennig für weibliche und jugendliche Personen. Für Kollegen, die aus irgend einem Grunde ausgeschieden sind und dem Verbands zum zweiten Male beitreten, beträgt das Beitrittsgehalt eine Mark und fünfzig Pfennige.“

5. Braze. „Von einer Erhöhung des Beitrittsgehaltes ist Abstand zu nehmen.“

6. Braunschweig. „Der Verbandstag wolle beschließen: Das Beitrittsgehalt wird nicht über eine Mark festgesetzt. Die Wochenbeiträge werden nicht erhöht.“

7. Bremen. „Das Beitrittsgehalt beträgt für männliche Mitglieder 1 Mark, für weibliche und jugendliche Mitglieder 50 Pfg.“

8. Bremen. Dem Absatz 2 anfügen: „Mitglieder, welche in eine höhere Beitragsklasse aufstiegen, haben erst Anspruch auf die höhere Unterstützung, nachdem in dieser Beitragsklasse 13 Wochenbeiträge entrichtet sind.“

9. Bremerhaven. „Das Beitrittsgehalt ist wie bisher zu belassen.“

10. Bremerhaven. Dem Absatz 1 anzufragen: „Kollegen, welche ausgetreten oder wegen rückständiger Beiträge gestrichen worden sind, später aber dem Verband wieder beitreten wollen, haben beim zweiten Eintritt 1,50 und beim dritten Eintritt 2 Mark Beitrittsgehalt zu entrichten.“

11. Breslau. „Das Beitrittsgehalt ist in der bisherigen Höhe zu belassen, — oder zu ermäßigen. Ortsverwaltungen, die mehr erheben wollen, dürfen dies mit Zustimmung des Vorstandes.“

12. Breslau. „Der Absatz 6 zweiter Teil ist abzulehnen.“

13. Coburg. „Der Verbandstag möge die Erhöhung des Beitrittsgehaltes ablehnen.“

14. Dessau. „Der Verbandstag möge beschließen: das Beitrittsgehalt für männliche beträgt 1 Mark, für weibliche und jugendliche Mitglieder 0,50 Mark.“

14a. Essen. Desgleichen.

15. Flensburg. „Die einzelnen Verwaltungen sind berechtigt, mit Zustimmung des Vorstandes niedrigeres Beitrittsgehalt zu erheben.“

16. Frankfurt a. D. „Die Erhöhung des Beitrittsgebldes ist abzulehnen.“

17. Freiburg i. Schl. Desgleichen.

18. Weidach. „Das Beitrittsgebld beträgt 1 Mark für männliche und 50 Pfg. für weibliche und jugendliche Personen. — Für Kollegen, die vom Verbande ausgeschlossen sind und wieder neu beitreten, beträgt das Beitrittsgebld 1,50 M.“

19. Gießen. „Von einer Erhöhung des Beitrittsgebldes sowie der Beiträge ist Abstand zu nehmen.“

20. Götting. „Das Beitrittsgebld ist von 1 Mark auf 50 Pfg. zu ermäßigen.“

21. Göttingen. „Die Beitrittsgebld sind auf 1 Mark bzw. 50 Pfg. bestehen zu lassen.“

22. Gotha. Desgleichen.

23. Halle a. S. Dem Absatz 5 anzufügen: „Alljährlich sind neue Beitragsmarken mit der jeweiligen Jahreszahl, oder in stets wechselnden Farben zu liefern.“

24. Hanau. „Von der Erhöhung der Beitrittsgebld möge abgesehen werden.“

25. Harburg. Desgleichen.

26. Jena. „Das Beitrittsgebld von 1 Mark für männliche und 50 Pfg. für weibliche und jugendliche Mitglieder ist bestehen zu lassen. Die Beiträge sind um 5 Pfg. zu erhöhen.“

27. Jena. Absatz 6 soll lauten: Extrabeiträge können beschloffen werden, wenn die Mittel der Hauptkasse bis auf einen noch festzusetzenden Prozentsatz aufgebraucht sind.“

28. Kattowik D.-S. „Der Verbandstag wird ersucht, die Erhöhung der Beitrittsgebld abzulehnen.“

29. Liegnitz. „Die Beitrittsgebld sind wie folgt festzusetzen: 1. Beitragsklasse 1,50 M.; 2. Beitragsklasse 1,25 M. und 3. Beitragsklasse 1,00 M.“

30. Liegnitz. Dem Absatz 6 ist folgender Passus anzufügen: „Eventuell zu erhebende Extrabeiträge sind entsprechend den Staffelbeiträgen zu entrichten.“

31. Mäschin. „Die Erhöhung der Beitrittsgebld ist abzulehnen.“

32. Minden. Zu Absatz 2: „Jede Ortsverwaltung ist berechtigt, drei verschiedene Beitragsmarken zu führen und jedem Mitglied ist es freizustellen, welcher Beitragsklasse es sich anschließen will.“

33. München I. „Das Beitrittsgebld ist auf der bisherigen Höhe zu belassen.“

34. Neustadt D.-S. Desgleichen.

35. Neustadt D.-S. Absatz 5 ist anzufügen: „Für das erhobene Beitrittsgebld ist eine Marke als Quittung in das Mitgliedsbuch einzuflehen.“

36. Nowawes. „Das Beitrittsgebld ist nicht zu erhöhen.“

37. Nowawes. „Die Beiträge sind in jeder Beitragsklasse um 10 Pfg. zu erhöhen.“

37a. Nürnberg-Fürth. „Von einer Erhöhung des Beitrittsgebldes, sowie der Beiträge ist Abstand zu nehmen.“

Nürnberg-Fürth. „Im Absatz 6 Zeile 3 statt „Verwaltungsstellen“ lesen: „Mitglieder.“

38. Peine. „Für die kleiner Orte ist das Beitrittsgebld auf der bisherigen Höhe zu belassen.“

39. Posen. „Das Beitrittsgebld beträgt 1 Mark für männliche und 50 Pfg. für weibliche und jugendliche Personen.“

40. Posen. „Der wöchentliche Beitrag für männliche Mitglieder beträgt in Beitragsklasse 1: 40 Pfg.; in Beitragsklasse 2: 35 Pfg. und in Beitragsklasse 3: 30 Pfg. Der wöchentliche Beitrag für weibliche und männliche jugendliche Mitglieder beträgt 20 Pfg.“

41. Potsdam. „Das Beitrittsgebld ist nicht zu erhöhen.“

42. Potsdam. „Der wöchentliche Beitrag ist auf 45 Pfg. festzusetzen.“

43. Regensburg. „Das Beitrittsgebld ist nicht zu erhöhen.“

44. Regensburg. „Der wöchentliche Beitrag beträgt für die 3. Beitragsklasse 35 Pfg.“

45. Remscheid. „Von einer Erhöhung des Beitrittsgebldes ist Abstand zu nehmen.“

46. Reichenburg. Desgleichen.

46a. Rottendorf. Desgleichen.

47. Spandau. „Das Beitrittsgebld beträgt eine Mark für männliche und fünfzig Pfennige für weibliche und jugendliche Personen.“

48. Spandau. Ab 1. Januar 1911 beträgt der wöchentliche Beitrag für männliche Mitglieder in Beitragsklasse 1: 50 Pfg.; in Beitragsklasse 2: 45 Pfg. und in Beitragsklasse 3: 40 Pfg. Der wöchentliche Beitrag für weibliche und männliche jugendliche Mitglieder beträgt 25 Pfg.“

48a. Schweinfurt. „Von der Erhöhung des Beitrittsgebldes ist Abstand zu nehmen.“

49. Stuttgart. „Das Beitrittsgebld für männliche Mitglieder beträgt eine Mark, für weibliche und jugendliche Mitglieder 50 Pfg.“

50. Stuttgart. „Die erhöhten Beiträge treten, unbeschadet des Zusammenschlusses am 1. Juli 1910, nicht vor dem 1. Januar 1911 in Kraft.“

51. Straßburg. „Das Beitrittsgebld ist auf der bisherigen Höhe zu belassen.“

52. Wegefac. Desgleichen.

53. Verden. „Das Beitrittsgebld ist für männliche auf 75 Pfg. und für weibliche und jugendliche Personen auf 50 Pfg. festzusetzen.“

54. Weimar. „Von der Erhöhung des Beitrittsgebldes ist Abstand zu nehmen.“

55. Weidach. „Jedem Mitgliede ist es freizustellen, welcher Beitragsklasse es angehören will.“

55a. Wiesbaden. „Das Beitrittsgebld, sowie die Wochenbeiträge sind auf der bisherigen Höhe zu belassen.“

56. Wismar. „Das Beitrittsgebld beträgt 1 Mark für männliche und 50 Pfg. für weibliche und jugendliche Personen.“

56a. Würzburg. Desgleichen.

57. Zeitz. Desgleichen.

58. Zwickau. Desgleichen.

Erwerblosenunterstützung.

59. Barmen. „Bei Bezug der Erwerblosenunterstützung ist die Karenzzeit auf drei Tage festzusetzen.“

60. Bremen. Absatz 3 dahin abzuändern: „Das voll ausgesetzte Mitgliede erst nach Einrichtung von 78 Wochenbeiträgen wieder unterstützungsberechtigt sind.“

61. Göttingen. „Die Karenzzeit ist auf drei Tage festzusetzen.“

62. Kattowik. „Die Erwerblosenunterstützung sämtlicher Beitragsklassen ist in folgender Weise zu regeln:

Beitragsklasse 1: Nach 104 Wochenbeiträgen 7 M. auf die Dauer von 7 Wochen; nach 156 Wochenbeiträgen 8 M. auf die Dauer von 8 Wochen usw.“

63. Liegnitz. „Bei Krankheitsfällen ist die Karenzzeit auf drei Tage festzusetzen.“

64. Peine. „Die Unterstützungsätze der Erwerblosenunterstützung sind in jeder Beitragsklasse um 50 Pfg. zu erhöhen.“

65. Zeulenroda. „Die Erwerblosenunterstützung ist vom dritten Tage ab zu zahlen.“

Reiseunterstützung.

66. Frankfurt a. D. „Die Höhe dieser Unterstützung soll pro Tag und Fall eine Mark nicht übersteigen. Ingesamt dürfen an das einzelne Mitglied innerhalb eines Jahres nicht mehr als 16 Mark gezahlt werden. Die Ausgaben hierfür sind aus Mitteln der Hauptkasse zu bestreiten.“

67. Jena. Absatz 2 zu ändern: „statt 16 M. 18 M.“

Unterstützung bei Todesfällen.

68. Bremerhaven. Absatz b): „Nach Entrichtung von 52 Wochenbeiträgen 20 M.; nach 104 Wochenbeiträgen 30 M. usw.“

68a. Hamburg III. „Einen neuen Absatz 4 mit folgender Fassung anfügen: „Beim Todesfall eines Kindes im Alter von 1 bis 14 Jahren kann den männlichen Mitgliedern folgende Beihilfe gewährt werden:

Nach Entrichtung von:	
52 Wochenbeiträgen	10 Mark,
156 „	15 „
260 „	20 „
416 „	25 „
520 „	30 „

Bei Kindersterbefällen der weiblichen Mitglieder kommen 50 pCt. der vorhergehenden Sätze in Betracht.“

69. Hof. Der Verbandstag zu Hamburg möge beschließen, dem § 7 des Statuts folgenden Wortlaut zu geben: „Beim Ableben eines Mitgliedes oder dessen Ehegatten kann den Hinterbliebenen desselben eine Beerdigungsbeihilfe gewährt werden. Die Höhe des Betrages soll dem Verbandstage anheimgestellt werden.“

70. Liegnitz. „Die Unterstützung bei Todesfällen für Frauen und Kinder ist von der Hauptkasse zu bestreiten. Dieselbe beträgt, entsprechend der Mitgliedsdauer steigend:

1. Beitragsklasse: 40 M.; 2. Beitragsklasse 35 M.; 3. Beitragsklasse 30 M.“

71. Spandau. Absatz b): „Für weibliche und jugendliche männliche Mitglieder kommen 50 pCt. der in der 1. Beitragsklasse für männliche Mitglieder festgesetzten Beerdigungsbeihilfe zur Auszahlung.“

72. Spandau. „Die Absätze 2 und 3 sind zu streichen.“

Streikunterstützung.

73. Barmen. Absatz 2 ändern wie folgt: „Bei einer Mitgliedschaft von mindestens einem halben Jahr und einer Beitragsleistung von 26 Wochenbeiträgen können folgende Unterstützungsätze gezahlt werden: In Beitragsklasse 1: 15 M. pro Woche; in Beitragsklasse 2: 13 M. pro Woche; in Beitragsklasse 3: 10 M. pro Woche.“

Allgemeine Pflichten und Rechte der Mitglieder.

73a. Wiesbaden. „Dem Absatz 2 ist folgender Passus anzufügen: „Mitglieder, welche Unterstützung aus Verbandsmitteln beziehen, müssen mit ihren Beiträgen auf dem Laufenden sein.“

Verwaltung des Verbandes.

74. Breslau. Abf. 5 (neu): „Die Gauleiter bilden den Beirat des Vorstandes, dieselben sind bei allen wichtigen Aktionen größeren Umfanges, insbesondere vor Erhebung von Extrabeiträgen, gutachtlich zu hören und haben mindestens zweimal im Jahre

eine Konferenz mit dem Vorstand abzuhalten. Die Einberufung erfolgt durch den Vorstand.“

75. Breslau. Abf. 6. „Zweck Förderung der Agitation usw. ist für die Gruppen der Handelsangestellten und Kutsher aller Art je ein Sekretär anzustellen, welcher den übrigen Reichssekretären des Verbandes gleichzustellen ist.“

Der liche Verwaltungen.

§ 19.

76. Freiburg (Schl.) Abf. 9 wie folgt ändern: „Von den Beitrittsgebldern können die Verwaltungsstellen 50 pCt. und von den Wochenbeiträgen 25 pCt. für örtliche Zwecke einschl. der Entschädigung für die Verwaltungsmitglieder verwenden usw.“

76a. Nürnberg-Fürth. Im Absatz 9 anstatt: „25 pCt.“ lesen: „15 pCt.“

77. Wismar. Dem Absatz 9 ist folgende Fassung zu geben: „Von den Beitrittsgebldern der erwachsenen männlichen Mitglieder können die Verwaltungsstellen 50 pCt., von denen der weiblichen und jugendlichen Mitglieder 25 pCt. und von den Wochenbeiträgen 25 pCt. für örtliche Zwecke einschl. der Entschädigung für die Tätigkeit der Verwaltungsmitglieder verwenden; hiervon können bis zu 10 pCt. für Entschädigung nicht angestellter Bevollmächtigter, Kassierer und Schriftführer verausgabt werden.“

Ga u e r w a l t u n g.

§ 20.

78. Bremen. (Ernst Grimme). Dem Absatz 3 anfügen: „Ortsverwaltungsmitglieder dürfen nicht in den Gauborstand gewählt werden.“

Ergänzungen zum Statut.

79. Braunschweig. „Die Unterstützung der Binnenfahrer und Seeleute bei Effektenverlust wird nicht statutarisch festgelegt.“

80. Bremen. In den Ergänzungen zum Statut für Binnenfahrer und Fischer ist in § 4 Absatz a der letzte Satz: „das Reisegebld kommt in Fortfall, wenn die Abreise nicht ausdrücklich von der Verbandsleitung angeordnet ist“, zu streichen.“

V e r s c h i e d e n e A n t r ä g e.

81. Barmen. „Die Sterbetafel ist im Fachorgan wieder einzuführen.“

82. Barmen. „Nach erfolgtem Zusammenschluß soll der „Courier“ die Ueberschrift: „Der Transportarbeiter“ erhalten.“

83. Barmen. „Die außerordentliche Generalversammlung solle beschließen, den „Straßenbahner“ achtstägig erscheinen zu lassen.“

84. Bremen. (Ernst Grimme). „Verwaltungsstellen mit über 1000 Mitglieder haben das Recht, die Beamten ohne Zustimmung des Vorstandes anzustellen.“

85. Bremen. (Ernst Grimme). „Die Delegierten zum Gewerkschaftskongress sind in größeren zusammengelegten Bezirken zu wählen.“

86. Frankfurt a. D. „Verlegung des Sitzes des Gau 3 nach Frankfurt a. D.“

87. Halle a. D. S. „Alljährlich ist ein Transportarbeiter-Notizkalender seitens des Hauptvorstandes herauszugeben.“

88. Halle a. D. S. „Die Anträge zum Verbandsstatut sind auf allen Verbandstagen sofort nach dem Geschäftsberichte zu erledigen.“

89. Halle a. D. S. „Den Sitz des Gau 9 nach Halle a. D. S. zu verlegen.“

90. Halle a. D. S. „Die zwischen den Ortsverwaltungen einerseits und dem Hauptvorstande und den Gauborständen andererseits zu pflegenden Korrespondenz zu vereinfachen.“

90a. Halle a. D. S. „Sämtliches Material ist allen Ortsverwaltungen seitens des Hauptvorstandes in einheitlicher Weise zu liefern.“

91. Hamburg I. „Der Vorstand ist zu beauftragen, möglichst bald eine Konferenz der in der Buch- und Zeitungsportage beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen einzuberufen.“

92. Harburg. Desgleichen.

93. Jena. „Der Verbandstag möge beschließen, daß Gauleitungen von sämtlichen Zahlstellen im Bezirk befreit werden müssen. Die Kosten der Delegation sind auf die Hauptkasse zu übernehmen.“

93a. Kiel. „Aus dem vom Verbandstag in München angenommenen Antrag der Beschwerdekommission in Sachen „Hfel“ ist folgender Satz zu streichen: „Von den Differenzen bis zum Mai 1907 hatte die Kommission nichts zu verhandeln, da die Angelegenheiten schon durch den 5. Verbandstag erledigt sind.“

94. München II. (Straßenbahner). „Die Reichsleitung der Straßenbahner soll in Zukunft den Namen „Deutscher Straßenbahnerverband“ führen.“

95. Stuttgart. „Zu etwaigen stenographischen Arbeiten auf Verbandstagen, Konferenzen usw. sind in erster Linie die Mitglieder des „Deutschen Arbeiter-Stenographenbundes“, System Arndts, welche auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung stehen, zu berücksichtigen.“

96. Weidach. „Die Delegierten sind zu verpflichten, daß sie in den Zahlstellen des Wahlbezirks auf Wunsch Bericht über den Verbandstag erstatten. Das Fahrgebld ist auf die Hauptkasse zu übernehmen und die Diäten hat die Mitgliedschaft zu tragen, welche den Bericht verlangt.“

Verantwortl. Redakteur: Karl Brischke, Rummelsburg. Verlag der Buchhdlg. „Courier“, D. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dimnick, Berlin, Adalbertstr. 37.

Diese Bekanntmachung ist zwecks Orientierung bis zum Tage der Wahl aufzubewahren!

Mitglieder aus allen Branchen der Bezirksverwaltung Groß-Berlin.

Sonntag, den 10. April 1910

in der Zeit von 10 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags

Wahl von 25 Delegierten

zu dem im Mai d. J. zu Hamburg stattfindenden außerordentlichen Verbandstag.

Die Stimmenabgabe erfolgt in den nachstehend bezeichneten Lokalen:

- Zentrum: Friedrich Wegener, Seydelstr. 30.
- Südwest: Heinrich Störmer, Wartenburgstr. 16.
- Westen: August Wiener, Willowstr. 58.
- Nord-Westen: Ernst Starf, Waldstr. 8.
- Wedding: August Marsand, Sellenstr. 12.
- Norden: Gottlieb Hoffmann, Svinemünderstr. 47.
- Gesundbrunnen u. Reinickendorf O.: Ernst Globig, Koloniestr. 15.
- Reinickendorf W., Tegel u. Borsigwalde: Eichbornstraße, Eichbornstraße 62.
- Schönhauser Tor: Karl Uhlig, Lychnersstr. 2-3.
- Rosenthaler Vorstadt: Rosenthaler Vereinshaus, Rosenthalerstr. 57.
- Nord-Ost: Friedrich Kantsch, Wilsstr. 12.
- Osten: Robert Manzsche, Blumenstr. 38.
- Südost u. Treptow: Paul Hoffmann, Doppelnerstr. 47.
- Süden: Ernst Heitmann, Schönleinstr. 6.
- Rixdorf-Britz: Paul Gellert, Steinmehstr. 93.
- Oberschöneweide, Baumschulenweg etc.: Friedr. Werneke, Oberschöneweide, Wilhelminenhofstr. 18.
- Rummelsburg, Lichtenberg etc.: Tempel (Café Bellevue), Rummelsburg, Hauptstr. 2.
- Schöneberg, Friedemann: Wiloch, Grunewaldstr. 32.
- Wilmerdorf, Halensee: Fritz Kaefer, Lauenburgischestr. 20.
- Tempelhof, Mariendorf: August Apelt (Tempelhof), Berlinerstr. 41/42.

- Charlottenburg: Volkshaus, Rosinenstr. 3.
- Pankow, Franz.-Buchholz, Schönhausen: Karl Abendroth (Pantow), Mühlenstr. 31.
- Weissensee: Herm. Dräger (Zum Prälaten), Königschauffee 42, Ecke Lehderstraße.
- Steglitz, Gr.-Lichterfelde, Zehlendorf: Friedrich Rohmann (Steglitz), Schlossstr. 117.
- Köpenick: Stippelohl, Schönerlinderstr. 5.
- Grünau: Joh. Franz, Köpenickerstr. 88.
- Alt-Glienicke: Gust. Joh, Köpenickerstr. 45.
- Friedrichshagen: Aug. Singuhr, Seefstr. 36.
- Adlershof: Bengsch, Sedanstr.
- Erkner: Degebrodt, Friedrichstr. 75.

Es steht jedem Mitgliede frei, in einem der vorgenannten Lokale, welches gerade am bequemsten zu erreichen ist, seine Stimme abzugeben. Als Wahllegitimation dient das Mitgliedsbuch, welches am Eingang zum Wahllokal vorzuzeigen ist. Die vollzogene Stimmenabgabe ist dem Mitgliede durch Eindruck eines Stempels „Gewählt 1910“ zu bestätigen. Wer mit seinen Beiträgen länger als 10 Wochen im Rückstande ist, hat kein Recht zum Wählen.

Die Abstimmung ist geheim und erfolgt per Stimmzettel. Zu wählen sind 25 Delegierte.

Gegen Vorlegung des Mitgliedsbuches wird den Mitgliedern am Eingang zum Wahllokal eine Kandidatenliste ausgehändigt, die gleichzeitig als Stimmzettel dient.

Diese Kandidatenliste enthält 50 Namen. Auf derselben sind von den Namen der vorgeschlagenen Kandidaten soviel zu durchstreichen, daß nur diejenige Zahl verbleibt, welche der im Bezirk zu wählenden Delegiertenzahl entspricht.

In Groß-Berlin bestehen für die in Frage kommenden Branchen fünf Sektionen. Da jede Sektion bei der Wahl zu ihrem Rechte kommen soll, sind die Kandidaten der Mitgliederzahl entsprechend für jede Sektion verteilt. Demnach hat die Sektion I 7, die Sektion II 12, die Sektion III 1, die Sektion IV 2, die Sektion V 2 und der Bezirk Köpenick und Umgegend einen Delegierten zu beanspruchen.

Es haben deshalb die einzelnen Mitglieder bei der Ausübung ihres Wahlrechts die einzelnen Sektionen den vorerwähnten Zahlen entsprechend zu wählen.

Stimmzettel, welche mehr als 25 undurchgestrichene Namen enthalten, sind ungültig.

Als gewählt gelten diejenigen Kandidaten, welche die relativ höchste Stimmenzahl der für ihre Sektion abgegebenen Stimmen auf sich vereinen. Stichwahl findet nicht statt.

Die Bezirksverwaltung. J. A.: A. Werner.

Am Dienstag, den 12. April 1910, findet im großen Saal der Brauerei Friedrichshain (früher Lipp), am Friedrichshain 16/23, größter Konzertsaal Berlins, ein

Kammer-Spiel-Abend

der sehr berühmten **Wilhelm Wolffs Hamburger Fänger**

statt, wozu die Mitglieder, insbesondere deren Frauen, sowie Gäste freundlichst eingeladen sind. In den Zwischenpausen und nach Schluß der Vorstellungen **Kinemaographische Vorführungen.** (Großartige neue aktuelle Schlager.)

Anfang 8 Uhr. Ende 11 Uhr. Entree nur 20 Pfg. pro Person. Garderobe 10 Pfg. (Kein Zwang.)

Während und nach der Vorstellung bis 1 Uhr im kleinen Saal: **TANZ.** Herren, welche daran teilnehmen, zahlen 30 Pfg. nach.

Billets sind in den Bureaus der Verwaltungen, bei den Einkassierern, Zahlstellen, Betriebsvertrauensleuten und sonstigen Funktionären zu haben. Einen wirklich angenehmen Unterhaltungsabend versprechend, erwartet zahlreichen Besuch **Das Komitee.**

Sektion I.

Handelssarbeiter.

Hausdiener und Packer aus der Damen-, Herren-, Pelz-, Kinder- und Blusen-Konfektionsbranche.

Montag, 4. April 1910, abends 9 Uhr,

Branchenversammlung

im Arbeitsnachweisaaal, Alte Leipzigerstr. 1.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Geschäftliches. In Anbetracht der wichtigen Tagesordnung erwartet das Erscheinen sämtlicher Berufskollegen **Die Branchenleitung.**

Fahrstuhlführer und Portiers.

Am Mittwoch, den 6. April 1910, abends 8 1/2 Uhr, findet in **Schöneberg** im Lokale von **Valentin Poschmann**, Vorbergstr. 9, eine

Agitations-Versammlung

statt. Tages-Ordnung: 1. Vortrag: Warum müssen sich die Fahrstuhlführer und Portiers organisieren. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes. Pflicht eines jeden Kollegen, der in Schöneberg wohnt, ist es, zu dieser Versammlung zu erscheinen, sowie in-differenten zu derselben mitzubringen. **Die Branchenleitung.**

Kollegen aus der Herren-, Damen- und Uniformbranche, sowie alle in Ladengeschäften tätigen Hausdiener, Packer, Radfahrer etc.

Am Mittwoch, den 20. April 1910, abends 8 1/2 Uhr, findet im **Arbeitsnachweisaaal**, Alte Leipzigerstraße 1, eine

Versammlung

statt.

Tages-Ordnung: 1. Der neue Gesetzentwurf über die Regelung der Sonntagsruhe und unsere Sonntagsarbeit. 2. Diskussion und Beschlussfassung. 3. Wahl einer Kommission zwecks Ueberwachung der Sonntagsarbeit.

In dieser Versammlung werden die Mißstände über die Sonntagsarbeit erörtert, es gilt alles anzubieten, daß dieser Entwurf in seiner Fassung nicht Gesetz wird. Alle Kollegen, welche obigem Gesetzentwurf unterliegen, sind im Interesse der jetzt einsetzenden Sonntagsruhebewegung dringend eingeladen. Bringt die Unorganisierten mit. **Die Branchenleitung.**

Einkassierer der Kreditgeschäfte und der Nähmaschinenbranche Berlins u. Umgegend.

Am Donnerstag den 7. April 1910, abds. 8 1/2 Uhr im Lokal von **Fritz Wegner**, Seydelstr. 30,

Öffentliche Versammlung

vor Einkassierer dieser Branche.

Tages-Ordnung: 1. Stellungnahme zur Konferenz der Einkassierer Deutschlands im Mai d. J. 2. Diskussion und Beschlussfassung. **Der Einberufer.** W. Böh m, Hohenstaufenstr. 51.

Hausdiener und Kutscher aus den Wäscheverleihgeschäften Berlins!

Am Montag, den 4. April 1910, abends 8 1/2 Uhr:

Große Versammlung

im **Gewerkschaftshaus**, Engel-Ufer 15, Saal 8.

Tages-Ordnung: 1. Eingehende Beratung, Diskussion und sehr wichtige Berufstragen. 2. März-Kranzammlung-Abrechnung. 3. Der Anschluß der Hafenarbeiter und Seeleute und der Verbandstag in Hamburg. 4. Verschiedenes.

Jeder Betrieb muß vertreten sein. Kein Kollege darf fehlen. Die Versammlung wird pünktlich eröffnet.

Mitglieder und Vertrauensleute!

Die Abstempelung der Kontrollkarten findet von 7 bis 1/2 Uhr in demselben Saale statt. Spätere Abstempelungen finden nicht statt. Mitgliedsbücher müssen unbedingt vorgelegt werden. Wer länger als 6 Wochen rückständig ist, erhält keinen Stempel. Kollegen! Agitiert für zahlreichen Besuch! Erscheint in Massen! Beiträge können nur am Eingang bezahlt werden. **Die Branchenleitung.** J. A.: Karl Braunert.

Einkassierer aus den Versicherungs-Gesellschaften Berlins und Umgegend.

Am Mittwoch, den 6. April 1910, abends 8 1/2 Uhr im Lokal von **Fritz Wegner**, Seydelstraße 30,

Öffentliche Versammlung

vor Einkassierer dieser Branche.

Tages-Ordnung: 1. Stellungnahme zur Konferenz der Einkassierer Deutschlands im Mai d. J. 2. Diskussion und Beschlussfassung. **Der Einberufer.** W. Böh m, Hohenstaufenstr. 51.

