

SOZIAL

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

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

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
Telephon: Amt IV, 950.
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

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

Nr. 28.

Berlin, den 10. Juli 1910.

14. Jahrg.

Die brutale Macht der Zahl.

Die bedeutenden Wahlerfolge, die die Sozialdemokratie in den letzten Monaten überall erzielt hat, sind am ärgsten den preussischen Konservativen in die Glieder gefahren. Gewiß gibt es erklärlicherweise keine bürgerliche Schicht, die der Arbeiterschaft ihre Erfolge nicht mehr oder weniger mißgönnte; aber für die Interessenten des Großgrundbesitzes war der neuerlich besonders stark zu Tage getretene Fortschritt des sozialpolitischen Gedankens das Signal, mit um so größerer Inbrunst die Dreiklassenschmach zu verteidigen und das vom preussischen König gegebene Versprechen einer Wahlreform ein über das andere Mal in Grund und Boden zu verwünschen. Bei der Macht, die die Konservativen in Preußen ausüben, ist die Bestürzung erklärlich, daß die „kleine aber mächtige Partei“ wie früher so oft, so auch in der gegenwärtigen Staatskrise die Oberhand behalten werde. Die grundsätzlichen Feinde einer mit der Würde des Volkes zu vereinbarenden Wahlreform, besitzen, von dem fossilen Gebilde des Herrenhauses gar nicht zu reden, im Abgeordnetenhaus eine erdrückende Mehrheit; und wenn daher die im Grunde des Herzens ebenfalls wahlrechtsfeindliche Regierung sich kostenlos populär machen wollte, so könnte sie getrost aufs neue die radikalste Reformvorlage einbringen und dabei der sicheren Zuversicht leben, daß der Landtag das Rechte treffen, nämlich alles beim alten lassen werde.

Aber dennoch steht die scheinbar so festgefügte Macht der preussischen Konservativen arg auf tönernen Füßen. Der komische Kapuzinerpater der Wahlrechtsgegner, Herr Dertel, hat unbewußt in der „Deutschen Tageszeitung“ den Kern getroffen, als er über die „brutale Macht der Zahl“ jammerte. Hier ist die Stelle, wo die Volksfeinde sterblich sind. Sie konnten in früheren Geschichtsperioden über die Freunde des Fortschritts und der Freiheit triumphieren, sie konnten dem Jahre 1848 die Jahre des weißen Schreckens, und der scheinliberalen Ära der siebziger Jahre die Zeiten brutalen Rückschrittes entgegensehen. Dies alles vermochten sie, weil die Mehrheit der Bevölkerung zwar nicht hinter, aber unter ihnen stand, weil sie sich auf eine politisch indifferente, Masse ländlicher Höriger stützen konnten, die sich blindlings von ihnen führen und nassführen ließ. Es muß daran erinnert werden, daß um die Mitte des vorigen Jahrhunderts noch etwa zwei Drittel der Bevölkerung Deutschlands der Landwirtschaft angehörten. Nach 1870 war ihr immer noch mehr als die Hälfte zugetan! Dann folgte mit der Entwicklung Deutschlands zum Industriestaate eine ständige Abnahme der ländlichen Berufsangehörigen derart, daß diese bei den Berufszählungen von 1882 noch 42,5 pCt., von 1895 noch 35,8 pCt., von 1907 aber nur noch 28,6 pCt. der Gesamtbevölkerung ausmachten. In einem halben Jahrhundert hat mithin der Teil der Bevölkerung, der eine Regierung nach konservativen Grundsätzen widerspruchslos zuläßt, seine Bedeutung völlig gewechselt. Von zwei Dritteln auf ein Drittel der Gesamtbevölkerung zusammengeschrumpft, hört er mehr und mehr auf, den Feinden des wirtschaftlichen und politischen Fortschritts als Stütze zu dienen.

Nicht deutlich genug kann auf das Gegenstück dieser Erscheinung hingewiesen werden. Im Jahre 1871 zählte das Deutsche Reich erst 41 Millionen Einwohner, 1907 hingegen um die Hälfte mehr, nämlich 61½ Millionen. Während aber die ackerbauenden Distrikte des Ostens von der Volkszählung des Jahres

1871 bis zu der letzten von 1905 nur eine verhältnismäßig geringe Bevölkerungszunahme aufweisen, vermehrte sich die Bevölkerung der Großstädte und der westlichen Industriedistrikte ganz enorm. Ostpreußen nahm in den erwähnten 34 Jahren um 11,4 pCt., Pommern um 17,7 pCt., Mecklenburg-Schwerin um 12 pCt. und Mecklenburg-Strelitz gar nur um 6,7 pCt. an Einwohnerzahl zu. Das ist ganz bedeutend unter dem Durchschnitt, der sich für die preussische Gesamtmonarchie auf 51,1 pCt., für das Deutsche Reich auf 47,7 pCt. stellt.

Betrachten wir jetzt die Großstädte und die Industriedistrikte, so finden wir, daß von 1871 bis 1905 die Bevölkerung Hamburgs sich um 158,1 pCt., die von Berlin sich um 146,9 pCt. vermehrt hat. Aber viel charakteristischer noch ist es, daß das ehemalige Bauernland Westfalen in den 34 Jahren der Entwicklung zur Industriezone seine Einwohnerzahl um 103,8 pCt. vergrößert hat. Die Rheinprovinz folgt mit 79,8 pCt., das Königreich Sachsen mit 76,4, die Provinz Brandenburg mit 73,4 pCt. Man darf bei der Betrachtung dieser Zahlen nicht vergessen, daß die Bevölkerungszunahme nicht so sehr auf dem Geburtenüberschuß als auf Zuwanderung basiert. In früheren Zeiten, als Deutschland noch nicht entfernt so viel Einwohner hatte, wie heute, wanderte ein zahlreicher Teil der Bevölkerung nach Amerika aus, weil das Vaterland ihm keine Ernährungsmöglichkeit bot. Die Zahl der Auswanderer stellte sich 1872 auf 123 000 und 1882 gar auf 223 000, 1908 hingegen verließen trotz der wirtschaftlichen Krise nur 19 883 Personen ihre deutsche Heimat. Die Hunderttausende die einst über das große Wasser gegangen sind, werden jetzt von dem industriellen Westen aufgenommen, wo sie dank dem Einfluß der modernen Arbeiterbewegung das Untertänigkeitsgefühl von ehemals abstreifen, ihren Geschäftskreis erweitern und zu politischen Lebewesen werden. Die Entwicklung der Industrie bringt dann besonders die Zunahme der Arbeiterbevölkerung im ganzen mit sich. Diese machte im Jahre 1882 erst 54,0 pCt., 1907 hingegen schon 64 pCt. der gesamten Einwohnerschaft Deutschlands aus. Hand in Hand mit der Ausbildung der Arbeiterklasse zu der wichtigsten und überdies am meisten vom politischen Bildungsstreben getragenen Bevölkerungsschicht geht die bekannte Kapitalkonzentration, die Abnahme der selbständigen Unternehmer, die nicht nur in der Industrie, sondern auch in der Landwirtschaft deutlich zu Tage tritt.

So zeigt sich denn in der Tat mit aller Deutlichkeit die „brutale Macht der Zahl“, vor der der publizistische Vertreter des Agrarierturns mit Recht so großen Abscheu ausdrückt. In den Ziffern der letzten Volks- und Berufszählungen ist die politische Sterbekunde des Stielhietums enthalten. Kein aufwärtsstrebendes, auf Selbstbewußtsein haltendes Volk läßt es sich auf die Dauer gefallen, daß eine rückständige, einem brutalen Egoismus fröhnende Bevölkerungsschicht auch dann noch das Regiment führt, wenn diese Schicht von ihren Hinterlassen verlassen wird. Bei Strafe des Unterganges ist nicht nur das preussische, sondern das gesamte deutsche Volk verpflichtet, sich von dem Alpdrück der Junkerherrschaft zu erlösen, indem es Preußen zunächst durch Schaffung eines den Grundsätzen der Gerechtigkeit entsprechenden Wahlrechts aus dem unwürdigen Zustand von heute heraushebt. Nicht nur der liebe Gott des alten Frikens, sondern auch der politische Fortschritt ist

immer bei den stärkeren Regimentern. Diese werden auch in dem Kampfe gegen die junkerliche Fremdherrschaft mit der wünschenswerten Energie der „brutalen Macht der Zahl“ zum Siege verhelfen.

Und genau so wie im politischen Leben ist es auch im wirtschaftlichen, auch hier siegen die größeren Bataillone, wenn sie nur zum Kampfe gut vorbereitet sind. Die „brutale Macht der Zahl“ kommt auch hier zum Ausdruck in Hunderttausenden von Gewerkschaftsmitgliedern, die über Reservekampffonds von Millionen verfügen. Endlich sind auch wir — die Transportarbeiter Deutschlands — soweit, den Reigen mitmachen zu können. Der Zusammenschluß im einheitlichen Verbande bildet die Grundlage und auch zugleich die Operationsbasis.

Doch ist aber die Zahl der unter den wehenden Fahnen des geschlossenen Heerbannes kämpfenden Kollegen noch immer nicht groß genug, um alle vorhandenen Widerstände niederringen zu können. Also gilt es, durch unerbittliche Aufklärung und Agitation die uns noch fernstehenden Kollegen zu gewinnen, um das diese uns die Adressen füllen helfen.

Ein Menschenalter

Gewerkschaftsbewegung.

Vor einigen Jahren noch wäre ein Miesenkampf wie der, der jetzt im Baugewerbe für die Arbeiter errenvoll zu Ende gegangen ist, nicht denkbar gewesen. Ohne wesentlich die Hilfe anderer Gewerkschaften in Anspruch nehmen zu müssen, haben die in Betracht kommenden Organisationen volle zwei Monate hindurch etwa 150 000 Arbeiter ausreichend unterstützt. Man kann hiernach ohne weiteres die Zahl der Millionen berechnen, die als Kampffonds aufgebracht wurden, wie es gleichfalls nicht schwer ist, im Hinblick auf solche gewaltige Leistungen zu dem Schluß zu kommen, daß ein Kampf wie dieser nur durchführbar war, weil die Arbeiter zu ihrem Vorteil allgemein die Notwendigkeit ausreichender Gewerkschaftsbeiträge begriffen haben.

Am Ende eines solchen Kampfes ist es nicht ohne Nutzen, auf die Anfänge der deutschen Gewerkschaftsbewegung zurückzublicken. Unendliche Mühen hat es am Ende der sechziger und in den ersten siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gekostet, den Arbeitern die Notwendigkeit des Zusammenschlusses begreiflich zu machen; viel schwerer als der Kampf gegen das Unternehmertum war der Kampf gegen den Unverstand der Massen, der bis in die Reihen der politisch bereits klassenbewußten Proletarier zu überwinden war.

Bekanntlich wurden, wenn man von den Tabakarbeitern und Buchdruckern absteht, erst in den beiden letzten sechziger Jahren die ersten gewerkschaftlichen Organisationen gegründet. Es waren Gelden, die damals zum Heile des deutschen Volkes den fast tollkühn erscheinenden Versuch unternahmen, das völlig apathische Proletariat „zur Begehrlichkeit aufzureizen“, ihm die Gemeingefährlichkeit der schrankenlosen Ausbeutung, der es unterworfen war, begreiflich zu machen. Der von der Arbeiterschaft allberehrte Professor Abbe war der Sohn eines Spinnermeisters in Eisenach. Er erzählt, daß sein Vater jeden Tag, „den Gott werden ließ“, von morgens 4 Uhr bis abends 8 Uhr ohne Unterbrechung an der Maschine stand. Jahrzehnte später noch sind in den schlecht organisierten Berufen, so in Ziegeleien, Sägewerken, Bäckereien, Wasch- und Plättanstalten ähnlich lange Arbeitszeiten üblich gewesen. Aber selbst in Gewerben, deren Angehörige verhältnismäßig frühzeitig den Nutzen der Organisation begriffen haben, war es vor einem Menschenalter nicht viel besser. Blicken wir auf das Zimmergewerbe, so finden wir in August Bringmanns Geschichte mitgeteilt, daß die Berufsangehörigen in Leipzig 1869 für eine Arbeitszeit von früh 6 bis abends 7 Uhr, die nur von einer einstündigen Pause unterbrochen war, einen Taler Lohn forderten. Das war zu jener Zeit ein un-

erreichbares Ideal. Nach einem hartnäckigen Streit erreichten die Zimmerer, daß der Minimalsatz von 20 Neugroschen, der damals bestand, auf 24 Neugroschen, 2 Pf. pro Tag, erhöht wurde. In Mainz waren die Zimmerer in vier Klassen geteilt. Bei einer Arbeitszeit von 6 bis 7 Uhr stellte sich nach heutigem Gelde der niedrigste Lohn auf 1,87 Mk., der höchste Lohn für Vorarbeiter auf 2,60 Mk. Nach einem Streit vom 9. Wochen bewilligten die Meister 12 bis 15 pCt. Lohnerhöhung. Selbst in Berlin mußten die Maurer und Zimmerer über einen Monat kämpfen, bis ihnen für eine Arbeitszeit von 6 Uhr früh bis 7 Uhr abends am 14. Mai 1869 der Lohn von 25 Silbergroschen auf 1 Taler erhöht wurde.

Nach dem Kriege hoben sich dann die Löhne, um jedoch in den Krisenjahren der siebziger Jahre wieder ganz erheblich zu sinken. Nach einer von den Zimmerern Berlins aufgestellten Statistik war hier von 1876 bis 1878 der durchschnittliche Tagelohn von 4,26 Mk. auf 3,64 Mk. zurückgegangen.

Derartige Resultate sind voll auf begründet, wenn man erwägt, wie unbedeutend damals im Verhältnis zu den Berufsangehörigen die Zahl der organisierten Arbeiter war. Im Jahre 1877 gelang es August Geib mit vieler Mühe, eine „Statistische Tafel der Gewerkschaften in Deutschland“ zusammenzustellen. Sie umfaßte 30 Organisationen, von denen die kleinste, die Bildhauergewerkschaft in Hamburg, 35 Mitglieder zählte, während die größte, der deutsche Tabakarbeiterverein, 8100 Mitglieder umfaßte. Die Buchdrucker hatten 5500, die Buchbinder 1000 Organisierte; der Maurer- und Steinhauerbund 2500, die Metallarbeitergewerkschaften 4000, die Schuhmacherorganisation 3585, der Schneiderverein 2800, der Schiffszimmererverein 3000, der Bund der Tischler und verwandter Berufsangehörigen 5100, das deutsche Zimmerergewerk 3300 Mitglieder. Im ganzen waren von zwei Millionen Arbeitern, die damals für die von Geib aufgeführten 30 Berufe in Deutschland in Betracht kamen, 49 055 organisiert. Die durchschnittliche Gesamtsumme aller 30 Gewerkschaften betrug monatlich 33 551 Mk., die durchschnittliche Gesamtausgabe 26 779 Mk. An dieser Gesamtsumme hatte aber allein der deutsche Buchdruckerbund einen Anteil von 18 276 Mk. Einnahme und 14 738 Mk. Ausgabe; mithin blieben für die anderen Organisationen nur sehr geringe Leistungen übrig. Die Beiträge waren bei den meisten Gewerkschaften denn auch nach heutigem Begriffen lächerlich niedrig. Der Verband sächsischer Berg- und Hüttenarbeiter nahm monatlich 20 Pf. Beitrag, ebenso hoch waren die Beiträge bei den Bildhauern, den Hamburger Korbmachern, den Münchener Steinmetzen, den Münchener Schlossern, den Hamburger Schiffszimmerern und den Töpfern. Die höchsten Beiträge erhoben selbstverständlich die Buchdrucker, nämlich 40 Pf. die Woche, während die Buchbinder 25 Pf., die Metallarbeiter 15 Pf., die Lithographen, die Tabakarbeiter und die Tapezierer 20 Pf. Wochenbeitrag nahmen, und die übrigen Gewerkschaften zumeist einen Wochenbeitrag von 10 Pfennig eingeführt hatten.

So geringfügig jedoch die Leistungen der Gewerkschaften unter solchen Umständen waren, und so schwer sie nach kurzen Erfolgen unter den Rückschlägen in Zeiten der Krise zu leiden hatten, so erkannte die Regierung in ihrer Eigenschaft als Sachwalterin des Unternehmertums doch schon damals die Bedeutung der Organisationen für die Arbeiterschaft. Als die Drangsalierungen auf Grund der Vereinsgesetze nicht zum Ziele geführt hatten, benutzte Bismarck, der Nationalheros aller Arbeiterfeinde, Ende 1878 das Sozialistengesetz, um nicht nur die politischen, sondern auch die gewerkschaftlichen Organisationen der Arbeiterschaft durch polizeiliche Unterdrückung vom Erdboden zu vertilgen. Die Zeit von Deutschlands tiefster Schmach brach an und wenn die deutsche Arbeiter auch diese traurigen Tage überwand, wenn sie einem Siegfried gleich ungeheure Hindernisse bewältigen und ihre Organisationen zu der heutigen unzerstörbaren Größe ausbilden konnten, so danken sie dies einzig ihrer eigenen unerschrockenen Energie. Die Gewaltthäter des Staates der Sozialreform stehen ihren Bestrebungen, wie erst kürzlich die vom gewesenen Finanzminister v. Rheinbaben unter dem Weisfall des Abgeordnetenhauses gehaltenen Reden gezeigt haben, genau so feindlich gegenüber, wie vor einem Menschenalter.

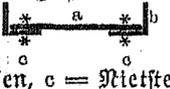
Gefahren des Fuhrwerksbetriebs im Braugewerbe.

Die Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaft gibt jedes Jahr einen Sonderbericht über die Tätigkeit ihrer technischen Aufsichtsbearbeiter heraus, welcher auch dieses Jahr wieder sehr interessante Ausführungen enthält. Verschiedene Beamte stellen sich nun von vornherein auf den bequemsten Unternehmerrandpunkt und erklären kurz und bündig: „Ein großer Prozentsatz der Unfälle ist zweifellos auf Fahrlässigkeit der Arbeiter zurückzuführen.“ (Bericht der Sektion VIII, Seite 39.) Auch der Aufsichtsbeamte der Sektion IX meint: „Obgleich Zufälligkeit, Schuld einer dritten Person, oft auch eigenartiges Zusammenreffen von Umständen zu vielen Unfällen den Anlaß wieder gab, so sind doch andererseits eine große Anzahl wiederum auf Unachtsamkeit, offenbarem Leichtsinne und vorschriftswidrigen Handeln der Versicherten zurückzuführen.“

Dieß man aber den Bericht aufmerksam durch, so findet man doch eine Anzahl Ausführungen, die das Gegenteil besagen. So heißt es auf Seite 4 des Berichtes:

„Auch einen beim Fuhrwerksbetrieb täglich wiederholt vorkommenden Unfall hatte ich leider Gelegenheit, mit anzusehen. Ein Betriebsunternehmer glitt

beim Absteigen von einem mit leeren Fässern beladenen Wagen mit dem rechten Fuß von dem Fuhrtritt ab, da derselbe seitlich, wie dies Ziffer 212 unserer Unfallverhütungsvorschriften fordert, nicht mit senkrecht aufgebogenen Kanten versehen war. Da er die Pferde vorher nicht zum Stehen gebracht hatte, so ging ihm das rechte Vorderrad über den Fuß und die Fußbekleidung mußte, da der Fuß unter grasslichen Schmerzen sofort sehr anschwellte, durch Zerschneiden entfernt werden. Es ergibt sich deshalb für alle Betriebsunternehmer und Niederlagen-Verwalter die Notwendigkeit, die Fuhrtritte an den Wagen daraufhin zu untersuchen, ob sie seitlich mit senkrecht aufgebogenen Kanten versehen sind. In vielen Fällen kann dies durch Anmieten von L-Eisen, welches oberhalb versenkt gemietet, erreicht werden, es läßt dann auch der Fuhrtritt an seiner ursprünglichen Breite nichts ein.



Der Magistrat zu Dintelshühl und die Bezirksämter zu Wschaffenburg und Kemnath mußten von der Berufsgenossenschaft um Hilfe gebeten werden, gegen Unternehmer, welche an Bierausfuhrwagen keine Sitzböcke und eiserne Fuhrtritte anbringen lassen wollten“ und Recherchen anzustellen „über stattgehabte schwere Fuhrwerksunfälle“.

Auch Verletzte wurden verwahrt, die „Wagen ohne eiserne Fuhrtritte und ordentlichem Sitzbuck befestigen und dabei verunglückten“. Die Arbeit soll also verteuert werden, da sie Gefahren bringt. Der Beamte meldet ferner: „Beim Befestigen im Fahre begriffener Wagen waren 4 schwere Unfälle zu verzeichnen.“ „Durch Umstürzen eines beladenen Bierwagens wurde ein 15jähriger junger Mann ziemlich erheblich beschädigt.“ Sechs Geschirrführer wurden wegen Verstoß gegen die Unfallverhütungsvorschriften zur Anzeige gebracht. Dabei muß aber derselbe Beamte zugeben, daß die Arbeiter durch ihren Verband in Ansbach „das Ersuchen an die Sektion richteten, zwei derartige Betriebsunternehmer zum Herstellen von ordentlichen Sitzböcken und eisernen Fuhrtritten an den Bierausfuhrwagen zu veranlassen.“ (Seite 17.) Wie viel Mängel an den Fuhrwerken beseitigt werden mußten, obsonen der Bericht selbst erklärt, daß nur ein kleiner Bruchteil der Betriebe revidiert wurde, gibt uns der Bericht selbst an:

„Die Auflage, eiserner Fuhrtritte mit senkrecht hochgezogenen Kanten und ordentlichen Sitzböcken an den Bierausfuhrwagen anzubringen, veranlaßte einen ungemein regen Schriftwechsel, denn es mußte viel Voreingenommenheit beseitigt werden. Die Arbeit war jedoch keine unfohnende, denn es wurde die Abänderung von:

149 Schockelwagen, 93 Kastenwagen, 173 Startwagen, 44 Bräudenwagen, 16 Letterwagen, fünf Kasten bewirkt; das sind insgesamt 480 Wagen, welche ganz erhebliche Verbesserungen erhalten haben. Rechnet man jene 267 Wagen vom August 1908 bis 31. Dezember 1908 noch hinzu, so sind seit 1908 747 Wagen mit diesen Sicherheitsverrichtungen ausgerüstet worden; es ist dies ein Fortschritt, der künftig auch auf die Unfallverhütung rückwirken wird.“

Auf Seite 26 des Berichtes lesen wir: „Der Fuhrwerksbetrieb mit seinen Nebenarbeiten bildet nach wie vor die Quelle für die meisten Unfälle unserer Berufsgenossenschaft.“ — „Die Schutzmaßnahmen beim Fuhrwerksbetriebe sind namentlich in den ländlichen Bezirken in der Regel recht mangelhaft.“

Und welche Zufälligkeiten den armen Fuhrburschen Gefahren bringen, sogar das Leben kosten können:

„Der Fuhrwerksbetrieb mit seinen Nebenarbeiten bildet nach wie vor die Quelle für die meisten Unfälle in unserer Berufsgenossenschaft.“

Ein Bierkutscher wurde im Nebel durch einen Zug überfahren; an der Ueberfahrt über die Eisenbahn befanden sich keine Schranken.

Zwei Kutscher wurden dadurch getötet, daß Fässer von der Ladung auf abschüssigem Terrain nach vorn auf die Kutscher stürzten und diese dann vom Sitz unter den Wagen warfen.“

„Ein Bierfahrer fiel, als er zu bremsen versuchte, vom Wagen und verunglückte tödlich. Derselbe hatte sich schon das Jahr vorher beim Bierfahren schwer verletzt.“

Der Schwerverletzte mußte aber doch wieder diese gefährliche Arbeit ausführen.

Welche Gefahren in der Brauerei selbst lauern, dafür ein Beispiel aus dem Bericht:

„In einer Brauerei war eine Kellertreppe von 1,50 Meter Breite so lange ohne Reparatur geblieben, bis sie überhaupt kaum mehr gangbar war. Die Stufen waren so durch die Fässer ausgehöhlt worden, daß nur noch an den Seiten eine gerabe Stufenlänge von ca. 20 Zentimeter übrig geblieben war, während in der Mitte der Treppe auf eine Breite von ca. 60 Zentimeter längst schon in die schleife Ebene übergegangen war. Dabei bildete die Treppe eine Hauptverkehrsstelle.“

Der Beamte der Sektion IX meldet auf Seite 43 des Berichtes: „Der Transport zu Lande gab durch Nichtbefolgung der Ziffer 212 der Unfallverhütungsvorschriften, welcher lautet: „Eiserne Fuhrtritte zum Fuhrerbock, sind seitlich mit aufgebogenen Kanten oder Knöpfen zu versehen“, gleichfalls wieder viel Anlaß zu Beanstandungen.“

Gegen die sogenannten Schockelwagen geht der Beamte der Sektion VIII wie folgt, vor:

„Dem Vorschlag, bezüglich einem Verbot der Schockelwagen, muß ich nach wie vor beistimmen. Die größte Anzahl der Unfälle ist, wie die Statistik deutlich zeigt, beim Fuhrwerk. Der Schockelwagens hat den großen Vorteil, daß er dem Fuhrmann keinen Fuhrtritt und keine sichere Aufstiegsmöglichkeit bietet. Eine bequeme Sitzmöglichkeit kann man ja

demselben nicht abprechen, aber diese ist es wieder, die den Fahrer, selbst in nichternem Zustande, bald einschlafen läßt und dadurch große Gefahr hervorruft. Sektion VIII hat solche Wagen in großer Anzahl vertreten und ist es mir auch schon jetzt ohne Vorschrift gelungen, einige Brauereien für Umarbeitung zu veranlassen. Die Polizeiverwaltung in Blauen hat, soviel ich erfahren habe, diese Art von Sätzen wegen der großen Gefahr nun auch gänzlich verboten und waren sämtliche Fuhrwerksbesitzer gezwungen, innerhalb überaus kurzer Zeit ihre Wagen umbauen zu lassen. Wenn auch die Unternehmer die große Gefahr einsehen, so sind sie doch nicht gerne gewillt, die Wagen umzubauen. So befürchten sie unter anderem, zu viel Platz zu verlieren.“

Und warum sind die vielen Unternehmer, sogar die Großindustriellen, die man doch im Braugewerbe vorfindet, gegen jede Verbesserung der Unfallverhütungsvorschriften, obsonen zahlreiche Arbeiter alljährlich deshalb zu Krüppel werden? Die Aufsichtsbearbeiter haben manche Entschuldigung für die Sünden. Der eine Beamte meint: „Ueberhaupt könnte mancher Unglücksfall vermieden werden, wenn mehr Unternehmer dem Grundsatz, „Unfälle zu verhüten, ist vornehmer, als Unfälle zu entschädigen“, huldigen würden.“ Der andere Beamte donnert einfach gegen die „unvorsichtigen und leichtsinnigen Arbeiter“ los. So hat z. B. der Beamte der Sektion V nur 194 von 888 vorhandenen Betrieben im Vorjahre revidiert und dabei allein 3606 Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften gefunden. Die Sektion VIII meldet: „Betriebe, in denen Schutzmaßnahmen nicht anzuordnen waren, wurden nicht angetroffen.“

„Besonders den Unternehmern sind oft die wichtigsten Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften unbekannt. Dieser Mangel liegt meines Erachtens daran, daß bei dem Umfange der Vorschriften sich niemand die Zeit nimmt, diese durchzulesen.“ Wer das Strafgesetzbuch sonst nicht kennt, wird aber doch bestraft. Und wie dumm stellen sich die Unternehmer? Auch kam es vor, daß in vielen großen Betrieben Unternehmer von dem Recht der Berufsgenossenschaft, Revisionen vorzunehmen, gar nichts wußten und ganz erstaunt waren, zu hören, daß die Berufsgenossenschaften sogar eine gewisse Macht zur Durchführung der Anordnungen besitzen.“ Und das haben die Beamten immer so geglaubt? Nur der Beamte der Sektion IX meint treubergig: „Trotzdem kann man aber nicht selten die Beobachtung machen, daß Unternehmer, die oft mehrere hunderttausende Mark für Umbauten und Neueinrichtungen ausgegeben haben, in Bezug auf Schutzvorschriften plötzlich glauben, sparen zu müssen.“

Viele Unternehmer würden die getroffenen Maßnahmen mit „sehr gemischten Gefühlen“ aufnehmen, was bei der zur Zeit im Braugewerbe herrschenden schlechten Geschäftslage nicht Wunder nehmen darf.“ (Seite 34.)

So muß man die Unternehmer nur entschuldigen, dann werden diese sich ellen, Schutzvorrichtungen anzubringen.

Die Aussperrung

der Kollegen Fensterputzer bei der Firma W. Rodewald, Berlin.

Unsere Freunde, die Herren Unternehmer der Fensterreinigungsbranche, versuchen es auf jede Art und Weise, den Entwicklungsgang der Kollegen Fensterputzer zu hemmen. Sie wollen unter allen Umständen ihren Herrschaftspunkt wahren und sind sie auch anglich bemüht, ihren Geldbeutel zugeknöpft zu halten, damit beliebe nichts für die Fensterputzer herausrollt. In diesem ihren Bestreben kommt es ihnen nicht auf die Mittel an, die sie ihren Interessen für dienlich erachten. Wir sind es ja gewohnt selbst bei den allerbescheidensten Forderungen der Kollegen Fensterputzer auf den heftigsten Widerstand bei den Herren Unternehmern zu stoßen, weshalb es sehr oft notwendig ist, durch Streiks den geringen Wünschen der Arbeiter Geltung zu verschaffen. Die Herren Fensterreinigungsunternehmer sind Spezial des reaktionärsten Unternehmertums und alles, was schon von den großen und größten Scharfmachern in bezug auf Unternehmerwillkür geleistet worden ist, findet bei den Herren Fensterreinigungsunternehmern einen äußerst günstigen Resonanzboden. Daher ist es auch nicht weiter verwunderlich, wenn jetzt auch die sogenannte Aussperrungsmanie in jenen Kreisen grassiert. Einen kleinen Vorgeschmack hiervon gab uns Herr Rodewald. Unsere Kollegen in diesem Betriebe, die sämtlich organisiert waren, hatten Herrn Rodewald ihre Wünsche unterbreitet, weil es ihnen nicht möglich war, mit ihrem bisherigen Lohn auszukommen. Eine Antwort hierauf hielt Herr Rodewald nicht für notwendig, sondern Herr R. entließ kurzerhand seine Arbeiter, in dem Glauben, nunmehr von allem befreit zu sein. Es war selbstverständlich, daß unsere Kollegen den ihnen so aufgezwungenen Kampf aufnahmen und alles versuchten, Herr Rodewald zu beweisen, daß sich die Arbeiter auch durch eine Aussperrung ihre Rechte nicht beschneiden lassen. Demgemäß gelang es, gleich am ersten Tage den Betrieb von Arbeitswilligen gänzlich zu entblößen, so daß das Geschäft vollkommen lahmgelegt wurde. Ein Versuch des Herrn Rodewald, sein Geschäft unter der Hand vorteilhaft zu verkaufen, mißlang, weshalb Herr Rodewald schließlich schon an zweien Streiktage gezwungen war, die Verhandlung als Vermittler anzurufen. Am dritten Streiktage fand dann eine Verhandlung statt und war der Erfolg der, daß nachstehender Tarifvertrag zum Abschluß gelangte:

Tarifvertrag.

Zwischen der Firma „Fensterreinigungs-Institut Wilhelm Koberwald“ und den bei ihr beschäftigten Fensterreinigern, sowie dem Deutschen Transportarbeiter-Verband werden heute nachstehende Vereinbarungen getroffen:

A. Regelung des Lohnes.

- 1. Der Anfangslohn beträgt 24,— M. pro Woche. Dieser Lohn steigt von 6 zu 6 Monaten um 1,— M. bis zum Höchstlohn von 27,— M. pro Woche.
- 2. Aushilfsarbeiter erhalten einen Lohn von 4,50 M. pro Tag.
- 3. Vorstehende Löhne verstehen sich ohne jeden Abzug.
- 4. Etwas zeit bestehende günstigere Lohn- und Arbeitsbedingungen werden nicht geändert.

B. Regelung der Arbeitszeit.

- 1. Die Arbeitszeit beginnt morgens 6 Uhr und endet abends 5 Uhr inkl. einer 1/2 stündigen Gesamtpause.
- 2. Können die Pausen nicht innegehalten werden, so wird dementsprechend früher Feierabend gemacht. Die Arbeitszeit beginnt und endet im Kontor der Firma.
- 3. Liegt eine Arbeitsstelle weiter als 45 Minuten vom Kontor der Firma entfernt, so hat die Firma Fahrgeld zu vergüten.
- 4. Ueberstunden-, Nacht- und Sonntagsarbeit wird nur in dringenden Fällen verrichtet. Als Ueberzeit gilt die Zeit von 5 bis 9 Uhr abends und wird diese Zeit pro Stunde mit 60 Pf. bezahlt. Als Nachtarbeitszeit gilt die Zeit von 9 Uhr abends bis 6 Uhr morgens, wofür pro Stunde 1,— M. vergütet wird. Sonntagsarbeit wird ebenfalls mit 1 M. pro Stunde bezahlt.
- 5. Bei Ueberzeitarbeit wird, falls diese länger als zwei Stunden in Anspruch nimmt, eine Ruhepause von mindestens einer halben Stunde ohne Kürzung des Lohnes gewährt.
- 6. An den Tagen vor den hohen Festen wie Ostern, Pfingsten, Weihnachten und Neujahr endet die Arbeitszeit nachmittags 4 Uhr und an den gewöhnlichen Sonnabenden nachmittags 4 1/2 Uhr.
- 7. Alfordarbeit wird von den Arbeitern nicht verlangt.
- 8. Für das Abfeilen von Fensterrahmen werden 60 Pf. pro Stunde bezahlt. Bei Glasdacharbeiten pro Stunde 75 Pf. Für ungewöhnlich gefährliche Arbeiten sowie auch für Abstauben zc. werden pro Stunde 1,— M. vergütet.

C. Besondere Bestimmungen.

- 1. Den Arbeitern wird nach einer Beschäftigungsdauer von zwei Jahren ein Urlaub von drei Tagen ohne Abzug vom Lohn gewährt.
- 2. Jeder Arbeiter tritt sofort in die seiner Beschäftigungsdauer entsprechende Lohnstufen ein.
- 3. Für die in die Woche fallenden Feiertage wird ein Abzug vom Lohn nicht gemacht.
- 4. Auf je 10 Arbeiter darf nur ein Lehrling bzw. Anfänger beschäftigt werden. Diese sogenannten Anfänger erhalten einen Anfangslohn von 18,— M. pro Woche, der sich pro 1/2 Jahr um 1,— M. pro Woche erhöht, bis nach einem Jahre der Lohn für geübte Fensterreiniger gezahlt wird.
- 5. Der 1. Mai gilt als Feiertag, jedoch ist die auf diesen Tag fallende Arbeit entweder vorzuarbeiten oder nachzuholen.
- 6. Bei Gebrauch von Arbeitskräften ist zunächst der für organisierte Fensterreiniger in Frage kommende Arbeitsnachweis zu berücksichtigen.
- 7. Den mit Stagenarbeit betrauten Fensterreinigern ist pro Woche eine Extravergütung von 2,— M. zu gewähren.
- 8. Maßregelungen wegen Durchführung dieser Vereinbarungen dürfen nicht stattfinden.
- 9. Etwas zeit bestehende Streitigkeiten oder Meinungsverschiedenheiten werden durch den Herrn Geschäftsinhaber im Verein mit dem Arbeiterausschuß unter Hinzuziehung eines Vertreters des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes geregelt.
- 10. Dieser Tarif hat Gültigkeit vom 27. Juni 1910 bis zum 30. September 1911. Der Tarif gilt als auf ein Jahr verlängert, falls er nicht 6 Wochen vor Ablauf seitens einer der vertragschließenden Parteien gekündigt wird.
- 11. Sollte inzwischen für das Fensterreinigungsgewerbe ein einheitlicher Tarifvertrag vereinbart werden, so verliert dieser Vertrag seine Gültigkeit und die Vertragskontrahenten treten ohne weiteres in das neue Vertragsverhältnis ein.

Berlin, den 25. Juni 1910.

Für die Firma:

gez. W. Koberwald.

Für die Arbeiter:

gez. Paul Thiemann, Walter Kiesel, Karl Wirt.

Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband,

Bezirk Groß-Berlin:

gez. F. Lambrecht.

Durch Abschluß dieses Tarifs haben unsere Kollegen eine wöchentliche Zulage von 2 bis 4 M. erzielt. Außerdem aber auch alle mit einem Tarifabschluß verbundenen sonstigen Vorteile. Gewiß ein glänzender Beweis für die Leistungsfähigkeit der Organisation. Ein weiterer Beweis dafür, daß, sobald unsere Kollegen sich einig sind, die Macht des Unternehmertums, trotz der großen Geldmächtigkeit, gebrochen ist und die letzteren gezwungen sind, den elementarsten Wünschen der Arbeiter Rechnung zu tragen. Wahre Parasiten am Volksleben sind aber jene Elemente, die sich nicht scheuen, Arbeiter, die um Besserstellung der wirtschaftlichen Lage kämpfen müssen, diesen durchaus berechtigten Kampf zu erschweren, indem sie ihren Arbeitsbrüdern in den Rücken fallen. Noch

verachtungswürdiger sind jene gewissenlosen Agenten, die bei allen wirtschaftlichen Kämpfen Streikbrecherkolonnen organisieren, um sich dem Unternehmertum zur Verfügung zu stellen. Nachstehend bringen wir einen Brief eines solchen Subjekts aus Prag zur Kenntnis unserer Kollegen.

„Gourre Wohlgeboren!

Ich erlaube mir höflichst meine Dienste anzubieten! Falls es Sie ein Anzahl gute unorganisierte, fensterputzer, einstellen können, so bin ich in die Lage in wenigen Tagen mit den selben nach Berlin zu kommen, umso mehr als ich mit meine Kollegen viele Jahre dort gearbeitet haben, können die verhältnisse u. s. v. Die reise bezahlen wir sich selbst, bis noch längere arbeits dauern beanspruchen die halbe reise Kosten ab Prag nach Berlin. Bitte auch das wir alle von gelben vereinigung seit, versichere voraus, für gute erfolg. Wollen Sie bitte gebrauch davon machen können, dann wäre am besten ich kome samstag 25ten abends nach Berlin und am Plage alles abmachen, und in montag, diensttag haben Sie gegenend leute dort. Selbstverständlich die reise mußte mir bezahlt würden, und zwar, die hin reise mit ebenwel samstag d. 25ten nachmittag anweisen, und ich reise unverzüglich mit schnelzug 2.56 ab Prag kome Berlin an 10.25 und bitte mich an Anhalter bahnhof erwarten kurzzeichen weisen auch in die hand. Bitte wollen Sie das beste, jedoch sollte es rasch gehen so ist das beste, damit die was frei sind oder können, so die selben nichts mehr annehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

F. J. Fiala,

Strachnik bei Prag.

Das sich was Freund tschechisches aus goldene Prach! Diesmal bist Du einen Posttag zu spät gekommen. Für spätere Kämpfe wird es notwendig sein, ganz besonders Obacht auf diese Leute zu geben. Unsere Kollegen aber werden sich auch durch solche Elemente nicht abhalten lassen, mehr als je auf die Stärkung der Organisation bedacht zu sein und für die Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage einzutreten. Keine Willkür des Unternehmertums wird uns in unserem Bestreben aufhalten können, wenn wir einig sind — und wir wollen einig sein.

Ein

Strassenpolizeiverordnung - Urtheil.

Unsere Urgroßväter haben die Straßenordnungen nach ihren Bedürfnissen eingerichtet, nie aber daran gedacht, daß diese für ewige Zeiten gelten sollen. Zumal sie ja die reichhaltigste Entwicklung des Straßenverkehrs und dessen Bedürfnisse im 20. Jahrhundert nicht voraussehen konnten. Dennoch existieren heute noch solche urwäterliche Straßenpolizeiordnungen, nach denen es gestattet ist, daß ein Fuhrmann oder Kutscher neben seinen Wagen herläuft. So auch in der Residenzstadt Neuchâtel in Gera. Da weder Gemeindeverwaltung noch Polizei dort Miene machten, die uralte Straßenpolizeiverordnung den modernen Bedürfnissen anzupassen, so versuchte unsere dortige Verwaltung im Auftrage ihrer Mitglieder durch folgende Eingabe die Gemeinde- und Polizeiverwaltung mit der Nase auf die Bedürfnisse des Verkehrs im Zeitalter des Automobils zu stoßen.

Gera, den 18. März 1910.

Den Herren Stadt- und Gemeinderatsmitgliedern der Stadt Gera, erlaubt sich ergebenst unterzeichneter Verband, auf Veranlassung einer öffentlichen Geschirrführerverammlung einen Antrag auf Abänderung des § 75 der Straßenordnung zu unterbreiten.

Den Veranlassern dieser Eingabe möge dazu nachstehende Ausführung gestattet sein.

§ 75 lautet:

„Niemand darf Pferde und andere Tiere auf Straßen oder öffentlichen Plätzen, sei es auch angebunden, angespannt oder angeschirrt ohne Aufsicht stehen lassen. Wer sich von seinem Gespann oder Fuhrwerk zu entfernen genötigt ist, muß während seiner Entfernung die Aufsicht darüber einem anderen übertragen, der genügend Aufsicht zu führen imstande ist, bleibt aber für die ordnungsgemäße Ausführung dieses Auftrages verantwortlich.“

Diese Vorschrift greift dann nicht Platz, wenn der Führer des Fuhrwerks behufs Auf- oder Abladens sich von diesem entfernt hat; in diesem Falle ist jedoch das Fuhrwerk vor oder in unmittelbarer Nähe des betreffenden Grundstückes aufzustellen, das Gespann kurz anzubinden und wenigstens ein Rad mittelst einer zweckmäßigen und haltbaren Vorrichtung zu hemmen.

Das Absträngen der Pferde ist nicht gestattet.“

Der erste Absatz dieses Paragraphen besagt, daß jeder Geschirrführer in Strafe genommen wird, wenn er sein Geschäft ohne Aufsicht stehen läßt; der zweite — daß — wenn der Geschirrführer und Auflader im Interesse des Unternehmers das Geschirr ohne Aufsicht stehen lassen muß, er dann straffrei ist.

Die letztere Bestimmung, die doch unbestreitbar im Interesse der Fuhrunternehmer liegt, tritt, wenn es sich nach dem ersten Satz dieses Paragraphen um den Geschirrführer handelt, derselbe sich genötigt sieht, seine menschlichen Bedürfnisse zu befriedigen, außer Kraft.

Ein derartiger Zustand wird nun von den Geschirrführern als eine große Härte empfunden, zumal wenn noch in Berücksichtigung gezogen wird, daß eine große Anzahl von Kutschern — beispielsweise Bierkutscher und Schwerfuhrwerker — den ganzen Tag, auch Mittags, unterwegs sind und infolgedessen doch auch Zeit und Gelegenheit haben müssen, ihre Mahlzeiten einnehmen zu können.

Halten die Geschirrführer aber vor Restaurationen an, um etwas zu sich zu nehmen, so werden sie ohne weiteres bestraft.

Um diesen Strafen zu entgehen läßt sich täglich beobachten, daß Personen während der Fahrt bzw. beim Lenken der Gefährte ihr Essen auf dem Kutscherbod oder im Wagen einnehmen.

Ein derartiger Zustand trägt aber zur Sicherung des Verkehrs recht wenig bei, andererseits wird dadurch die Gefahr der Unglücksfälle bedeutend erhöht. Die Fuhrwerksberufsgenossenschaft steht ohnehin mit der Zahl der Unfälle mit an erster Stelle; es ist notwendig, daß jeder gangbare Weg benutzt wird, um auch die Geschirrführer, die doch auch Menschen sind, gegen die Unfallgefahr zu schützen.

Was ist die Zahl der Strafmandate, die alljährlich wegen der geringsten Versehen über die Geschirrführer verhängt werden. Wir wünschen, daß der § 75 folgende Umänderung erfährt:

„Bespannte Fuhrwerke dürfen nicht ohne Aufsicht auf den Straßen und Plätzen stehen. Abweichend hiervon ist den Führern solcher Fuhrwerke die ruhige, an das Stillstehen gewohnte Zugtiere haben, wenn dadurch der Verkehr nicht wesentlich gestört wird, nachgelassen:

- 1. in allen Straßen des Stadtgebietes sich zu kurven, mit der Verwendung der Fuhrwerke unmittelbar zusammenhängenden Verrichtungen solange, als unumgänglich nötig ist, jedoch keinesfalls länger als zehn Minuten von seinem Fuhrwerk zu entfernen,
- 2. in den Straßen, die nicht ausdrücklich durch § 45 der Straßenordnung davon ausgenommen sind bis zur Dauer von höchstens 30 Minuten in Schank- und Gastwirtschaften einzukehren.

In diesem Falle dürfen sie jedoch ihre Geschirre nur unmittelbar vor dem Grundstück der Schank- oder Gastwirtschaft, in die sie einzehren wollen, stehen lassen.“

Ein weiterer Wunsch der Geschirrführer ist, daß in die Straßenordnung ein Paragraph, wie er anderwärts bereits besteht, in folgendem Wortlaut geschaffen wird:

„Auffersitz.“

An den für Pferdebespannung eingerichteten Fuhrwerken muß für den Geschirrführer ein mit Rücken- und Seitenlehnen sowie mit Fußtritt versehenes Sitz angebracht sein, der sicher besetzt und mittelst sicherer Tritte leicht erreichbar ist und nach vorn wie nach den Seiten freie Aussicht gewährt.“

Würde eine derartige Bestimmung in die Straßenordnung mit aufgenommen, so würde das Stehen auf der Deichsel während der Fahrt in Wegfall kommen und es wäre ein sicherer Schutz gegen die Unfallgefahr geschaffen. Die Kutschersitze lassen sich an allen Fuhrwerken, mit Ausnahme von Spezialwagen, unter denen aber Kohlen-, Sand- und Stegelwagen nicht zu verstehen sind, anbringen.

Ferner wünschen die Geschirrführer noch, daß durch Verordnung bestimmt wird, daß alle Fuhrwerke, mit Ausnahme der zweiseitigen und der Schlitten, mit einer wirklichen Hemmvorrichtung versehen sein muß, die so anzubringen ist, daß bei deren Anwendung der Geschirrführer nicht genötigt ist, die Zügel loszulassen.

Auch diese Vorschrift ist dringend im Interesse des Verkehrs zu wünschen. Wenn man beobachtet, wie in den steilen Straßen von Gera und Umgegend, die Geschirrführer bergab, die Uebersticht über das Geschirre dadurch außer Acht lassen müssen, weil die Hemmvorrichtung entweder an der Seite, oder gar an dem Hinterteil des Wagens angebracht ist, so müsse man sich wundern, daß noch nicht mehr Unfälle an den steilen Gefällen unserer Straßen geschehen sind.

Würden alle Fuhrwerke feste Kutschersitze und sicher wirkende Hemmvorrichtungen neben den Kutschersitzen haben, so würde noch mancher Unfall zu verhüten sein.

Wir bitten den hohen Rat der Stadt Gera und die Herren Gemeinderatsmitglieder, welchen eine gleiche Eingabe übermittelt wurde, die Verkehrsordnung so zu gestalten, daß dabei die von den Geschirrführern als Härte empfundenen Bestimmungen nach den Wünschen derselben eine Abänderung erfahren.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Unterschriften.“

Der Stadtrat zu Gera hatte nun die Eingabe zunächst zur Begutachtung an die Fuhrherrenvereinigung überandt. Also ein Gutachten über Belzeub von seiner Großmutter verlangt. Die Fuhrherren gaben nun ihre rückständige Weisheit in folgenden Sätzen zum Besten:

„Unterzeichnete Vereinigung gestattet sich, auf werter Anfrage des geehrten Stadtrates nachstehende Äußerung zu unterbreiten:

Änderung des § 75 der Straßenordnung betreffend. Eine Änderung dieses Paragraphen erscheint, soweit die hiesigen Verhältnisse in Frage kommen, nicht erwünscht, da Gelegenheit zu Frühstück und Vesper sich genügend bietet.

Unbringung der Auffersitze betreffend. Die unbedingte Notwendigkeit des Kutschersitzes ist seitens der Revisoren der Berufs-genossenschaft gerade in unserem Gelände nicht für nötig erachtet und auch das Fehlen nie beanstandet worden.

Durch das Sitzen auf dem Wagen dürfte die Zahl der Unfälle nicht verhindert werden; z. B. beim Defektwerden einer Bremse ist es dem Geschirrführer nicht so schnell möglich, in Gefahr den Wagen zu verlassen, als wenn er zur Seite geht.

Läuft der Führer zur Seite, wo das Hemmzeug ist und hat die Zügel in der Hand, so ist die Sicherheit vorhanden,

baß er beides in der Gewalt hat. (Sönnte der Chauffeur nicht auch neben dem Auto herlaufen? D. Ned. d. "Courier".)

Das Anbringen der Hemmvorrichtung neben den Rutscherstift erledigt sich in der Hauptsache durch vorhergehende Ausföhrung.

Rutscherstift betreffen d. Welter ist hier zu bemerken, daß ein kurzes Schleifzeug, wie es jetzt an der Seite angebracht ist, eine größere Sicherheit gewährt, als ein solches, was durch seine Länge mehrere Uebersetzungen haben muß. Das jetzt am Wagen hinten angebrachte Schleifzeug dient nur zur größeren Sicherheit und ist bei Gefällen vorher anzuziehen, während man mit der vorderen Schleife nur reguliert. Beim Bedienen dieser hinteren Bremsvorrichtung während der Fahrt, wie Antragsteller angibt, dürfte nicht der Praxi entsprechend, da hierdurch nur die Gefahr herbeigezogen würde.

Otto Taubert, Vorsitzender.

Die Berufsgenossenschaft gab folgende Antwort:

Nach Verständigung mit unserem zuständigen Sektionsvorstand Dresden stimmen wir den in der anliegenden zurückfolgenden Eingabe zum Ausdruck gebrachten Wünschen insoweit zu, als diese die Anbringung fester Rutscherstifte und sicherer Tritte sowie gebrauchsfähiger Hemmvorrichtungen am Wagen betreffen, weil die gleichen Forderungen auch von uns erhoben werden. (Siehe § 8 und 10 unter Nr. 1 unserer anliegenden Vorschrift.)

Was dagegen die Aenderung des § 75 der vorliegenden Straßenordnung anlangt, so können wir uns mit der vorgeschlagenen Aenderung nicht einverstanden erklären, da wir es nicht für ratsam erachten, es den Geschirrführern offiziell zu gestatten, sich während des Dienstes eine halbe Stunde lang in Schankwirtschaften aufhalten zu dürfen; dies würde dazu beitragen, den Alkoholmißbrauch zu fördern, statt ihn zur Verhütung von Unfällen mit allen Kräften entgegenzutreten.

Der Genossenschaftsvorstand.

In der Gemeinderatsitzung vom 17. Juni d. J. lag das Gesuch des Verbandes vor. Der Stadtrat empfahl die Ablehnung des Gesuches. Kollege Pfeifer als Gemeinderatsmitglied nahm das Gesuch auf und begründete es.

Die Notwendigkeit der Aenderungen ergebe sich aus den geänderten Verkehrsverhältnissen. Bei der außerordentlich langen Arbeitszeit im Fuhrgewerbe sei es eine Ungerechtigkeit, wenn man keine Pausen machen dürfe. Im Interesse des Verkehrs liege es, wenn man die Geschirrführer ausruhen lasse. Wenn man früher darauf hingewiesen habe, daß auf den Fuhrwagen der Stadt Seite angebracht und ein Einsteigen nicht notwendig sei, so möchte er dem betreffenden Redner nur den Rat geben, einmal einen Versuch zu machen, und sein Brot in so zweifelhafter Nachbarschaft einnehmen. Die meisten Unfälle seien darauf zurückzuführen, daß für die Geschirrführer keine Sitzgelegenheit am Wagen vorhanden sei. Wenn der Rutscher auf der Deichsel sitze oder in den engen Straßen neben den Pferden herlaufen müsse, so ergebe sich daraus eine erhebliche Unfallgefahr. Uebrigens könne man auch schon Wagen sehen, die den Ansprüchen der Geschirrführer entsprechen. Die Vereinfachung der Geschirrhalter sei nicht die richtige Instanz zur Abgabe eines Gutachtens, denn diese sei persönlich an der Sache interessiert. In größeren Städten, z. B. in Leipzig, habe man die Fragen längst im Sinne der Eingabe erledigt. Redner bringt folgenden Antrag ein:

Unterzeichnete beantragen, dem § 75 der Straßenordnung die angeführte Fassung zu geben.

Bürgermeister Brockmann hält es auch für angebracht, daß die Frage fester Rutscherstifte geregelt werde. Nur müsse man zuvor auch von Fachleuten Urteile hören. Besser sei es, wenn die Berufsgenossenschaft strikte Unfallverhütungsvorschriften erlassen würde. Das Haltenlassen vor Restaurationen habe seine Schattenseiten, zumal bei dem jetzigen gesteigerten Verkehr. Auch wachse dadurch die Verantwortlichkeit des Geschirrführers. Schubert glaubt nicht, daß sich an allen Lastfuhrwerken Sitzgelegenheit anbringen lasse. Pfeifer spricht nochmals für seinen Antrag und verliest die gleichlautenden Bestimmungen, die im vorigen Jahre in Leipzig erlassen worden sind. Weiter tritt er den Behauptungen entgegen, als könne ein Rutscher, der neben dem Wagen herläuft, die Pferde besser beherrschen, als wenn er auf dem Wagen sitzt. Das Gegenteil sei hier der Fall, wie jeder Fachmann anerkennen müsse. Die Verbote des Stehenlassens der Geschirre auf den Straßen würden nicht so loyal gehandhabt, als es der Bürgermeister vorgestellt habe, die Schutzleute brächten rücksichtslos die Geschirrführer zur Anzeige, wenn diese eine Wirtschaft aufsuchten. Ratsassessor Fleischmann erklärt, daß nur bei groben Verstößen gestraft werde. Die Öffentlichkeit habe auch ein Interesse daran, daß die Geschirrführer sich nicht so lange in den Wirtschaften aufhielten. Durch den Alkoholgenuß werde die Unfallgefahr erhöht. Justizrat Schlotter beantragt, den Stadtrat um Vornahme von Erhebungen über diese Frage zu ersuchen. Der Antrag Pfeifer und der Eventualantrag, den Antrag an den Stadtrat zur Berücksichtigung zu überweisen, werden abgelehnt, der Antrag Schlotter dagegen angenommen.

In der Gemeinderatsitzung vom 24. Juni brachte Kollege Pfeifer vor Eintritt in die Tagesordnung die lokale Handhabung der Straßenordnung durch die Polizeiorgane an einen augenscheinlichen Fall zur Sprache.

In der letzten Sitzung des Gemeinderates sei vom Ratsassessor Fleischmann erklärt worden, daß die

Straßenpolizeiordnung loyal gehandhabt werde. Der bei dem Gemeinderatsmitglied Buchmann angestellte Rutscher habe lebhafte Pferdebedürfnisse und dann andere Arbeiten ausführen müssen. Währenddem stand der Wagen auf der Straße. Man habe aber nicht den Arbeitgeber, der die Befehle erteilte, bestraft, sondern den Rutscher. Hierin liege keine lokale Handhabung der Straßenpolizeiordnung, sondern das Gegenteil. Ratsassessor Fleischmann hält dem Vorredner die Vorwürfe zugute, er scheine die gesetzlichen Bestimmungen nicht zu kennen. Eigentlich hätten drei strafbare Handlungen vorgelegen und das Strafmaß sei deshalb gering. Aus diesem Grunde habe er auch eine Herabsetzung der Strafe nicht befristet. Leben wendet sich dagegen, daß man sich hier in engherziger Weise auf den Buchstaben des Gesetzes stelle. Es müsse hier festgestellt werden, wer den Auftrag für die betreffenden Arbeiten, in denen man Uebertretungen der Straßenordnung erblickt, gegeben habe. Wenn der Arbeiter nur nach bestimmten Befehlen gehandelt habe, müsse man doch den Arbeitgeber und nicht den Arbeiter bestrafen. Auch die in dem Gesuch des Geschirrführers angegebenen Gründe seien nicht berücksichtigt worden. Stadtrat Lindner vertritt den Standpunkt, daß der Geschirrführer hätte einwenden müssen, er dürfe den Dünker nicht auf der Straße stehen lassen. (Der Arbeitgeber als Gemeinderatsmitglied sollte das aber auch selbst wissen! D. N.) Pfeifer erklärt, er kenne jedenfalls die Straßenpolizeiordnung genau so gut als Ratsassessor Fleischmann. Es sei in solchen Fällen eben Pflicht, den wirklich Schuldigen zu ermitteln. Hätte sich der Arbeiter der Ausführung der Befehle widersetzt, dann wäre er womöglich entlassen worden, das müsse Ratsassessor Fleischmann als Vorsitzender des Gewerbegerichts auch wissen.

Die Kollegen ersehen aus dem Angeführten, daß auf ein Entgegenkommen durch die Behörde nicht zu rechnen ist.

Die Kollegen müssen sich selber helfen durch die Organisation; sei jeder Kollege ein Agitator für dieselbe und organisiere sich auch jeder politisch. Wenn wir unsere Forderung durchsetzen wollen, ist es notwendig, daß die Kollegen das Bürgerrecht erwerben, damit sie bei der Wahl der Gemeinderatsmitglieder ihre Stimme ebenfalls mit abgeben können.

Vorkünftig ist diese Sache erledigt, bis der Stadtrat seine Erhebungen vorgenommen hat.

Wann wird das sein? In R a h w i n k e l - G e r a bedarf es erst einer langwierigen Erhebung zu einer Sache, die anderwärts seit Jahrzehnten erledigt ist. Berlin hat die festen Rutscherstifte und sicheren Bremsen schon seit mehr als einem Jahrzehnt, und dies, obwohl es nicht solche bergige Straßen hat wie Gera. Der § 21 der Berliner Straßenpolizeiordnung benennt die Straßen ausdrücklich, in denen kein Fuhrwerk ohne Aufsicht stehen darf. Es sind deren aber nur 25 der Hauptverkehrsadern, während hundert anderer Straßen dem Rutscher zum kurzen Aufenthalte freistehen. In Gera mit seinem Weltverkehr ist eine solche vernünftige Polizeiverordnung eine Zangengeburt.

Wirtschaftliche Rundschau.

Der Arbeitsmarkt in Hafenplätzen. Die kräftige Belebung, die der Arbeitsmarkt in den größeren deutschen Hafenplätzen im Frühjahr aufwies, hat auch weiterhin unverändert angehalten. Da gerade die Hafenplätze von der Bauarbeiterausfuhr r u n g sehr wenig berührt worden waren, so kam die günstige Einwirkung auf den Arbeitsmarkt, die vom Handels- und Verkehrsgewerbe ausging, voll zur Geltung. Im Verkehrs- und seinen Hilfsgebeten gab es infolge der Zunahme des Ueberschusses im laufenden Jahre reichlich zu tun. Auch der Personenverkehr hat sich merklich lebhafter angelesen und die Vorbereitungen für die Reisezeit in den Bädern belebten den Arbeitsmarkt in den Hafenplätzen der Nordsee sowohl als auch der Ostsee ebenfalls. In H a m b u r g ist die Besserung gegenüber dem Vorjahre deshalb nicht besonders groß, weil bereits damals der Andrang am Arbeitsmarkt relativ niedrig war. Er stellte sich im Mai d. J. auf 138,38 gegen 139,99 im Mai 1909. Im Vergleichsmonat 1908 hatte der Andrang am Hamburger Arbeitsmarkt 164,42 betragen. In der Nachbarschaft A l t o n a hat sich der Andrang gegen 1909 sehr vermindert, er ist allerdings absolut noch recht hoch. Auf je 100 offene Stellen kamen durchschnittlich 257,45 Arbeitssuchende gegen 384,00 im Vorjahre. D e m e n weißt noch einen Andrang von 244,99 auf, während er sich im Vorjahre auf 252,42 gestellt hatte. Die Erleichterung beträgt also 7,43. Lübeck weist einen Andrang von 170,26 auf gegen 181,94 im Vorjahre; er ist damit wieder auf demselben Stand angelangt wie 1908. In den beiden schleswig-holsteinischen Hafenplätzen Kiel und Flensburg hat der Arbeitsmarkt ein sehr ungleichmäßiges Gepräge; in K i e l stellte sich der Andrang im Mai d. J. auf 356,00 gegen 296,86 im Vorjahre, also um 59,14 höher. Gegenüber dem Mai 1908, wo der Andrang 362,79 betrug, ergibt sich noch eine Abnahme um 6,79. In F l e n s b u r g dagegen erreichte der Andrang, nach der Bewegung von Angebot und Nachfrage an den öffentlichen Arbeitsnachweisen zu schließen, im Mai d. J. nur eine Höhe von 95,20; er hatte im Mai d. J. 98,52 betragen. Auch in R o s t o c k ist eine Erleichterung eingetreten, wenn auch der Andrang noch sehr hoch ist. Er stellte sich auf 409,40 gegen 448,49 im Vorjahre. Von den holländischen Hafenplätzen weisen besonders A m s t e r d a m und Steen eine günstige Entwicklung auf, während in D a n z i g der Andrang noch recht stark ist. Es kamen hier auf je 100 offene Stellen durchschnittlich 390,50 Arbeitssuchende gegen 307,87 im Vorjahre. In R ö n i g s b e r g stellte sich der Andrang

nur auf 138,59; er hatte im Mai v. J. 188,56 betragen. Die Erleichterung gegenüber 1909 beläuft sich auf 49,97. In S t e t t i n erreichte der Andrang im Mai einen Umfang von nur 138,35; im Vergleich zu 1909, wo er 143,05 betrug, ergibt sich eine Abnahme um 4,70.

Ueber das Wachstum der deutschen Handelsflotte stellt das "Reichsarbeitsblatt" folgende, zwar nicht neuen, aber doch interessanter Angaben zusammen. An Dampfschiffen besaß die deutsche Kauffahrteiflotte

Jahr	Zahl der Dampfer	Tonnengeh. netto	Besatzung
1871	147	82 000	4 736
1896	1068	880 000	25 139
1909	1953	2 303 000	58 451

Freilich hat daneben in derselben Zeit die Zahl der Segelschiffe abgenommen, jedoch in weit geringerem Maße, als die Zunahme der Dampfer ausmacht. Die Zahl der Segler betrug

Jahr	Zahl der Segler	Tonnengeh.	Mann Besatz.
1871	4372	900 000	34 730
1909	2361	416 500	12 844

Die Leichtererschiffe, die in den Häfen das Laden, sowie das Löschen der Ladung besorgen, haben natürlich mit den Dampfern zugleich zugenommen. Ihre Zahlen betragen:

Jahr	Zahl	Bruttogeh.	Mann Besatz.
1886	33	6 879 To.	86
1909	324	105 980	1155

Die großen Ueberseesdampfer für sich betrachtet, d. h. die mit mehr als 2000 Tonnen Bruttogehalt, ergeben folgende Reihe:

Jahr	Zahl	Tonnen netto	Mann Besatz.
1885	26	63 000	2 445
1900	324	1 279 000	18 227
1909	651	3 000 000	40 579

Dem entspricht denn auch die Steigerung des Ueberseeischen Verkehrs in den deutschen Häfen. Aus Ueberseeischen Häfen sind in deutschen Häfen Handelschiffe mit Ladung angekommen:

Jahr	Zahl der Schiffe	Reg.-To.
1873	1774	1 180 000
1895	2174	3 844 000
1907	2752	7 625 000

Abgegangen sind aus deutschen Häfen Handelschiffe mit Ladung insgesamt:

Jahr	Zahl der Schiffe	Reg.-To.
1873	31 040	4 200 000
1895	49 948	10 225 000
1907	75 819	18 000 000

Darunter waren Dampfschiffe nach Ueberseeischen Häfen:

Jahr	Zahl der Schiffe	Reg.-To.
1873	283	500 000
1895	1153	2 500 000
1907	1737	5 700 000

Der Tonnengehalt der Dampfschiffe, die überhaupt Handels Güter nach ausländischen Häfen brachten, hat sich also seit 1873 mehr als verdreifacht; der Tonnengehalt derselben Dampfschiffe, die jährlich nach außer-europäischen Häfen gehen, ist in der gleichen Zeit auf mehr als das Elfache gestiegen. Das heißt, Deutschlands Ueberseehandel ist noch schneller gewachsen als sein Gesamt-handel.

Gewerkschaftliche Rundschau.

Der Landarbeiterverband im Jahre 1909. Der Verband der Land-, Wald- und Weinbergarbeiter erstattet seinen ersten Geschäftsbericht für das Jahr 1909. Danach ist es in der kurzen Zeit des Bestehens der Organisation (seit dem 1. Juni 1909) gelungen, bei der ländlichen Arbeitererschaft Eingang zu finden, trotzdem sehr bald der Widerstand der Behörden und Gutsherrn bemerkbar wurde. Lokalmangel, Angst vor den Gutsherrn und Behörden mußten erst überwunden werden, ehe ein Erfolg winken konnte. Den Organisationsleitern standen aber mächtige Bundesgenossen zur Seite: Die wahrnehmbare Vertiefung aller Bedarfsartikel durch Sozialpolitik und Reichsfinanzreform, die beide dem ländlichen Arbeiter seine überaus elende Lage derart sichtbar machen, daß er über alles Erwarteten für den Organisationsgedanken empfänglich geworden ist.

Der Mitgliederstand von Ende 1909 ist unter diesen Umständen heute auch weit überholt und dürfte am Ende des laufenden Jahres die ersten 10 000 übersteigen haben. Ende 1909 zählte der Verband 215, gegenwärtig ca. 340 Orts- und Bezirksgruppen in allen Teilen Deutschlands. Aus anderen Verbänden sind insgesamt nur 250 Mitglieder übergetreten, darunter die Mehrzahl bayrischer Waldarbeiter; dagegen stellt der Fabrikarbeiterverband, dem früher die Mitglieder zugeteilt waren, nur einen geringen Anteil an Uebertritten.

Die anfänglich gehegte Auffassung, die neuen Mitglieder eigneten sich schwer zur Vornahme der Verwaltungsgeschäfte, konnte sehr bald der erfreulichen gegenseitigen Erkenntnis weichen. Die Erfahrungen, die Verbandsvorstand und Gauleiter in dieser Richtung machten, lassen es geraten erscheinen, in allen Ortsgruppen darauf zu dringen, daß die Verwaltungsgeschäfte von den Mitgliedern versehen werden.

Als eine Einrichtung, die wohl am meisten in Anspruch genommen werden dürfte, hat sich der freie Rechtschutz erwiesen. Neben der Verantwortung zahlloser Anfragen, die sich nicht nur auf das Gebiet des Arbeitsvertrages und der Arbeiterversicherungs-gesetze beschränkten, hatte die Verbandsleitung bereits in sehr vielen Fällen die Einleitung von Klagen bei den verschiedensten Gerichten nötig. Es konnte auf dem Zivilprozesswege, wie auch durch Weisung in vielen Strafverfahren den Mitgliedern wirksam und erfolgreich Hilfe geleistet werden. Beim Eindringen in das Gebiet der Gesindeordnungen, Ausnahmegesetze und polizeilichen Verordnungen gegen die ländlichen Arbeiter zeigte sich erst die Rechtslosigkeit dieser Arbeiterschaft.

Direkte Verbesserungen im Lohn- und Arbeitsverhältnis wurden in der kurzen Zeit auch schon erzielt. Der bloße Zusammenschluß der Landarbeiter eines Bezirks genügt, um die Arbeitgeber zur Gewährung von höherem Lohn und besserer Behandlung zu veranlassen. In verschiedenen Waldarbeiterbezirken wurden durch Eingaben an die staatlichen Behörden Verbesserungen angebahnt und teilweise erreicht. Die Landtagsfraktionen wurden bei ihrem Eintreten für die Interessen der Land- und Forstarbeiter mit Material unterstützt.

Das Verbandsorgan, „Der Landarbeiter“, ist, nach mündlichen und schriftlichen Berichten zu schließen, zum gern gelesenen und vielfach am Monatsbeginn mit Ungeduld erwarteten Blatte geworden, das das Lebensbedürfnis bei den ländlichen Arbeitern weckt und den Gedankenaustausch der unter den denkbar verschiedensten Verhältnissen lebenden Leser auf die Notwendigkeit des Kampfes lenken konnte.

Der junge Verband ist in seinem ferneren Wirken auf die tätige Mitarbeit aller in der modernen Arbeiterbewegung stehenden Kräfte angewiesen, umso mehr, als die Gegner im Unternehmerringe, aufgeschreckt durch unsere Erfolge, bereits daran gehen, durch Gegenmaßnahmen dem Verbande den Weg zu weiteren Erfolgen zu verlegen.

Aus der Gerichtspraxis.

Die Verantwortlichkeit des Dienstherrn im Bereiche des Fuhrwesens. (Urteil des Reichsgerichts.) Außerordentlich bemerkenswerte Ausführungen über die Aufsichtspflicht des Fuhrwerksbesizers seinen Angestellten gegenüber bringt das Reichsgericht in folgendem Falle:

Der Fuhrknecht S. hielt mit dem einspännigen, mit einem Fasse Leinöl beladenen, Kollwagen seiner Dienstherrin, der Firma M. u. Co., in Straßburg, vor deren Lagerhaufe auf dem Verbergraben, als der Knabe W. und dessen Tante auf dem dort sehr schmal verlaufenden Bürgersteig sich dem Fuhrwerk näherten. Da das Leinöl wieder abgefließt werden sollte, so mußte der Kutscher S. wenden. Er bestieg den Hochfuhr zunächst, um den Wagen aus der Straßenecke zu bringen, 3 bis 4 Meter vor und lenkte dann das Pferd nach rechts. Hierbei geriet die hintere Rante des Fuhrwerks auf den Bürgersteig, sie näherte sich der Mauer des Lagerhauses mindestens auf 20 Zentimeter und quetschte den leht gerade den Zwischenraum passierenden Knaben an die Mauer, wodurch dieser schwere innere Verletzungen erlitt. Sowohl der Kutscher S. als die Firma M. u. Co., wurden auf Schadensersatz in Anspruch genommen, und zwar forderte der Vertreter des Knaben 1000 Mk. Schmerzensgeld, sowie eine jährliche Rente von 240 Mk. Nachdem das Landgericht Straßburg ursprünglich die Klage abgewiesen hatte, erklärte schließlich das Oberlandesgericht Colmar den Anspruch gegen beide Beklagten dem Grunde nach für gerechtfertigt. Beide legten Revision beim Reichsgericht ein, dessen 6. Zivilsenat sich über die Verantwortlichkeit der Firma, wie folgt, aussprach:

Darin aber ist dem Berufungsgericht vollständig Recht zu geben, daß der Firma angesichts der örtlichen Verhältnisse in der engen Straße unmittelbar bei ihrem Lagerhaufe und der ganz außerordentlichen Gefahr, die dort mit dem Umwenden eines Fuhrwerks der fraglichen Art für die Passanten, verknüpft war, die Verpflichtung oblag, entsprechend Anordnungen zwecks Verhütung dieser Gefahr zu treffen. Wenn der Kutscher S. an der fraglichen Stelle schon mehr als hundertmal gewendet und „die Art und Häufigkeit jener Hinderung des Verkehrs sich unter den Augen der beklagten Firma ereignet hätte“, so war das eine dieser bekannte und gebildete Übung in ihrem Geschäftsbetrieb, wodurch die öffentliche Sicherheit in hohem Maße gefährdet wurde, und deren Schadensfolge, bei dem Mangel einer Vorkehrung zu deren Verhütung, ohne weiteres als von den Teilhabern oder Vertretern der Firma verschuldet zu gelten hat. (§ 223 BGB.) War das Umwenden des Wagens an der betreffenden Stelle nicht auszuführen, ohne daß die auf dem Bürgersteig befindlichen Personen gefährdet wurden, dann hätte die Firma es eben nicht zulassen dürfen, daß gerade an jener Stelle gewendet wurde; jedenfalls hätte das nur unter der Voraussetzung geschehen dürfen, daß die nötige Garantie gegen eine Verletzung von Passanten zuverlässig gegeben war. Zum mindesten hätte die Firma ihren Kutschern — nötigenfalls auch den an dem Lagerhaufe beschäftigten Angestellten — die strenge Weisung erteilen müssen, daß auf dem Bürgersteige sich nähernde Fußgänger, beim Umwenden eines Wagens rechtzeitig zu warnen wären, daß ein Wenden an der gefährlichen Stelle nicht unternommen werden dürfe, bevor man sich vergewissert hatte, daß nicht Vorübergehende, insbesondere Kinder, dadurch zu Schaden kommen könnten. Darauf, daß der Fuhrmann, mochte es auch ein erfahrener und im allgemeinen umsichtiger Kutscher sein, aus eigenem Antrieb und eigener Sachkunde die nötige Vorsicht zum Schutze des Publikums walten lassen würde, dürfte hier die Firma sich nicht verlassen. Und es ist ihr mit der vom Berufungsgericht verlangten Anweisung des Kutschers gewiß nichts unbilliges zugemutet; vielmehr entspricht das durchaus den Grundsätzen, von denen der erkennende Senat des Reichsgerichts in ähnlich liegenden Fällen bezüglich der Verantwortlichkeit des Dienstherrn im Bereiche des Fuhrwesens ausgegangen ist.

Da auch die Einwendungen des Kutschers S. hinsichtlich waren, so wurde die Revision im ganzen Umfang zurückgewiesen. Ueber die Höhe des zu leistenden Schadensersatzes muß nunmehr vor dem Landgericht Straßburg weiter verhandelt werden.

Unfall an einer gefährlichen Stelle der Straße. (Urteil des Reichsgerichts.) Folgender Fall gab dem Reichsgericht Gelegenheit, interessante Ausführungen über die Haftung des Fiskus wegen einer ungenügend verwahrten gefährlichen Stelle einer öffentlichen Straße zu geben, gleichzeitig auch sich über die Sorgfaltspflicht auszulassen, die einem sorgfältig handelnden Menschen bei Begehung eines Weges obliegt.

Der Tagelöhner J. war in der sechsten Abendstunde auf der sogenannten alten Straße zwischen Sorga und Friedewald einen Abhang hinabgestürzt und am andern Tage als Leiche gefunden worden. Seine Hinterbliebenen hatten gegen den Preussischen Staat Schadensersatzklage erhoben, die in zweiter Instanz vom Oberlandesgericht Cassel abgewiesen worden war. Die von den Hinterbliebenen beim Reichsgericht eingelegte Revision hatte Erfolg. Der 3. Zivilsenat führte u. a. aus:

Was zunächst die Frage betrifft, ob der verfassungsmäßig berufene Vertreter des Fiskus, dem die Sorge für die Einrichtung und Unterhaltung der sogenannten alten Straße von Sorga nach Friedewald obliegt, verpflichtet war, eine Sicherung des Weges an dem Wasserburchlasse durch Anbringung eines Geländers, eines Zaunes, einer Hecke oder dergleichen, zu bewirken, so ist schon entscheidend der § 367, Nr. 12, des Strafgesetzbuchs, wonach mit Strafe bedroht ist, „wer auf öffentlichen Straßen, Wegen oder Plätzen, auf Höfen, in Häusern und überhaupt an Orten, an welchen Menschen verkehren, Brunnen, Keller, Gruben, Oefnungen oder Abhänge dergestalt unbedeckt oder unverwahrt läßt, daß daraus Gefahr für andere entstehen kann“. Daß jene Straße ein öffentlicher Weg ist, kann keinem Zweifel unterliegen; ebenso, daß an der Stelle des Wasserburchlasses, wo die Leiche des Verunglückten gefunden ist, ein steiler Abhang von der Straße nach der Sohle des Wasserburchlasses herunterführt. An der Stelle des Wasserburchlasses liegt die Talsohle 2,40 Meter tiefer als die Straße und die Böschung beträgt von der Straßenseite bis zu dem Wasserloche etwa 45 Grad, also einen halben rechten Winkel. Daß zur Sicherung des Verkehrs an dieser Stelle nur 40 Zentimeter aus dem Erdboden herausragende und etwa 2,25 bis 2,18 Meter von einander entfernt stehende, fast vollständig mit Moos bewachsene Brecksteine für die Zeit der Dunkelheit, während der die Sicherung hauptsächlich notwendig ist, nicht ausreichen, bedarf keiner weiteren Darlegung, da sie schon bei ihrer weiten Entfernung von einander nicht verhindern konnten, daß jemand in der Dunkelheit unversehrt den Abhang herunterstürzte. Mit der Dunkelheit aber mußte bei den Maßregeln für die Sicherung des Weges gerechnet werden; denn die Ausführung der Vorrichtungen, daß der Verunglückte, wenn starke Dunkelheit geherrscht haben sollte, den Waldweg überhaupt nicht hätte benutzen dürfen, sondern die neue Straße hätte gehen müssen, kann nicht für zutreffend erachtet werden. Die Straße war nach dem Augenscheinsprotokoll 6 bis 8 Meter breit, bot also an sich keine Gefahr, daß ein sich darauf bewegendes Mensch vom Wege abirren konnte. Sie war auch dem öffentlichen Verkehr übergeben. Deshalb durfte sie auch ein vorsichtiger Mann in der Dunkelheit benutzen, vorausgesetzt, daß gerade an einer einzelnen gefährlichen Stelle für eine Sicherung des Weges gesorgt war. Eine solche bildete aber gerade die hier in Rede stehende Begehung, nicht nur deswegen, weil eben deshalb hier nicht mehr einfach in gerader Richtung weiter zu gehen war, sondern auch, und ganz besonders deshalb, weil zugleich in der Biegungsstelle sich der Wasserburchlass mit seinem scharfen Abhange von beträchtlicher Höhe befand. Daß andererseits etwa mit Rücksicht hierauf ein sorgfältig handelnder Mensch, weil ihm die gefährliche Stelle hätte bekannt sein müssen, diesen Weg überhaupt nicht hätte einschlagen dürfen, läßt sich nicht behaupten. Denn es kann nicht verlangt werden, daß jemand, der einen solchen Weg im allgemeinen kennt, ehe er ihn einschlägt, die Erwägung anstellt, ob er nicht möglicherweise an eine Stelle kommt, die in der Dunkelheit nur mit einer gewissen Gefahr passiert werden kann, die er aber im gegebenen Augenblick vielleicht gar nicht im Bewußtsein hat.

Das Berufungsurteil wurde demzufolge aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht zurückverwiesen.

Aus unserem Beruf.

Automobilführer.

Berlin. Automobilunfälle und Polizeipräsident. Anlässlich mehrerer Automobilunfälle hat sich ein hiesiger Einwohner an den Polizeipräsidenten gewendet, mit dem Ersuchen, die Geschwindigkeit der Automobile doch zu vermindern, denn weder in London noch in Paris sehe man die Automobile derartig schnell dahinzurasen wie in Berlin. Er erhielt darauf von Herrn v. Jagow folgendes Schreiben:

„Ich beständige ergebenst den Empfang der gefälligen Zuschrift. Aber polizeilich ist das Sinecurren von Kindern in Automobile kaum zu verhindern; in dieser Hinsicht müssen hauptsächlich Eltern und Erzieher wirken. Gegen Zufahren der Automobile wird polizeilich in größtem Umfang eingeschritten; die in einigen Zeitungen vertretene Auffassung, hierbei würden unzulässige Mittelstufen gelbt, ist selbstverständlich Wahn; aber natürlich können nicht alle Ausschreitungen gehindert werden, da man nicht neben jedem Chauffeur einen Schutzmann setzen kann. Für die Hauptsache jedoch halte ich; richtiges Benehmen der Fußgänger auf der Fahrsstraße. Die weitaus meisten Unfälle ent-

stehen nämlich aus der übergroßen Unachtsamkeit der Automobile gegenüber, welche ungezählte großstädtische Fußgänger mit einem Wute, der einer besseren Sache wert wäre, sich beim Kreuzen des Fahrdammes zuschulden kommen lassen. Wie dem Eisenbahner, so wird eben auch dem großstädtischen Fußgänger das Abstumpfen gegen die ihn umgebenden Gefahren zum Verhängnis. In dieser Hinsicht mühte die Presse einsehen.“

Der „Vorwärts“ bemerkt dazu:

„Die Antwort des Polizeipräsidenten enthält Wahres und Falsches. Wichtig ist, daß Fußgänger beim Ueberschreiten von Straßen nicht genug Aufmerksamkeit beobachten. In einer Großstadt wie Berlin, mit seinem riesigen Verkehr, muß auch der Fußgänger beim Ueberschreiten des Fahrdammes sich genau orientieren. Daß Eltern ihre Kinder auf die Gefahren der Straße aufmerksam machen, ist selbstverständlich; die Schule ist ja auch in dieser Richtung tätig. Soweit es sich um das Zufahren der Automobile handelt, so hat das seine zwei Seiten. Einmal ist in Berlin eine gewisse Geschwindigkeit vorgeschrieben, die durchaus keine allzu hohe genannt werden kann. Eine Gefahr für den Verkehr bilden die Wildlinge, die ohne Sinn und Verstand darauflos sausen und das Publikum aufbringen, auch gegen die ihren Beruf gewissenhaft ausübenden Chauffeure. Durch diese kleine Gruppe unsinniger Fahrer, vor allem Lenker von Privatautos, wird den rechten Fahrern die Ausübung ihres Berufes ungemein erschwert. Vergessen werden darf allerdings nicht, daß zum Autofahren eine gewisse Geschicklichkeit und Fertigkeit gehört, die mangels geeigneter Fahrschulen vielen Chauffeuren fehlt. Und daß selbst geübten Chauffeuren beim Fahren Unglück zustossen kann, dürfte der Polizeipräsident selbst bestätigen können, da sein eigener Chauffeur mit dem Auto des Präsidenten einen Mann überfahren hat, der dadurch sein Leben verlor. Daß gegen Schnellfahrer in größtem Umfang polizeilich vorgegangen wird, ist allerdings richtig; wir meinen sogar, daß auf diesem Gebiete in vielen Fällen in einer Weise verfahren wird, die oft den größten Protest hervorrufen muß.“

Eine bodenkneifende Gemeinheit leistet sich die agrarische „Deutsche Tageszeitung“ in ihrer Nr. 289, in der sie eine Notiz bringt: „Gedanken über den Friedberger Mordtäter“ überschrieben. Weil bei dem Verbrechen eine Chauffeurkarte gefunden wurde, die derselbe einem Kollegen gestohlen hatte, glaubt dieses die „Wollbildung mit der Krute“ forzierende Blatt, den ganzen Chauffeurberuf verunglimpfen zu müssen. Unter anderem schreibt es folgendes:

„Interessant ist das Bergehen im Hinblick auf die Person oder vielmehr den Beruf des Täters. Der Mann war Chauffeur. Er ist Angehöriger eines Standes, den es erst seit wenigen Jahren gibt, so daß man seine besonderen Eigenheiten erst nach und nach kennen lernen wird. Vielleicht tut man gut, diesem und jenem heizenden vorzubauen. Jeder Stand hat seine besondere Primitivität. Kein theoretisch läßt sich ableiten, daß ein Chauffeur, sofern er überhaupt zum Berstehen gegen die Rechtsordnung neigt, zu Eigentumsbergehen großen Stils auf phantastischer Basis inklinieren muß. Das Friedberger Mordtät gibt die Probe aufs Exempel. Die „gehobene“ Stellung des Chauffeurs gegenüber dem braven Postlenker, der Nimbus des „Gebildeten“, der ihn über seinesgleichen, selbst über den herrschaftlichen Putzler emporhebt, die ständige Verührung mit Leuten, die viel Geld ausgeben, die märchenhafte Schnelligkeit, mit der er seine Maschine über das Land zu lenken gewohnt ist, prädestinieren ihn, wenn er kein fester Charakter ist, zum Großmordtäter und, sofern er tiefer auf Abwege gerät, zum Hochstapler, zum phantastischen Verbrecher. Solche Leute können sehr gefährlich werden. Im allgemeinen Interesse ist es daher wünschenswert, daß nur in bürgerlicher Beziehung respectable Menschen mit Aussicht auf Verwendung und Fortkommen zu diesem Berufe Zutritt finden. Es ist das eine Frage der Organisation. Die Chauffeure sollten sich zu irgend einer Vereinigung zusammenschließen, die irgendwie zweifelhaft veranlagte Elemente, von verdächtigen gar nicht zu reden, in ihren Reihen von vornherein nicht duldet. Und nur die Mitglieder dieser Vereinigung sollten Stellung finden. Es gibt Berufsarten, die sich durch Organisation von der Kriminalität, zu der sie an sich disponiert sein könnten, so gut wie ganz frei erhalten lassen; gerade die Droschkentreiber bieten ein lehrreiches Beispiel, wenn hier vielleicht auch die Herrschaft noch eine maßgebende Rolle spielt. Man sollte demgemäß die Berufsverhältnisse der Chauffeure, so lange es noch Zeit ist, in Uebereinstimmung mit den Interessen der Öffentlichkeit zu ordnen suchen.“

Der Mann, der dieses Geschreibsel verbrochen hat, kann sicher nicht über den Umkreis seiner Redaktionsstube hinwegsehen oder er entsammt selbst aus einem solchen von ihm beschriebenen Willen, woraus er sich zum prädestinierten Großmordtäter emporgeschoben hat, sonst könnte er wohl schwerlich derartige grundlose Phantasien ausmalen. Daß die „Deutsche Tageszeitung“ ein solches Geistesprodukt in ihren Spalten aufnimmt, ist ihrem konservativen Leserkreis gewiß nicht verwunderlich. Erst würde dieses Mordtät von den Freunden der Konservativen in der niedrigsten Weise im Wahlkampfe gegen die Sozialdemokratie auszunutzen versucht, als dies abgesehen wurde, kam die Chauffeure an die Reihe. Wer weiß, was für Phantasien die „Deutsche Tageszeitung“ nun noch ausbrüten wird. Die Chauffeure wissen nun, wie hoch sie seitens der konservativen Partei eingeschätzt werden. Sie werden dieser hoffentlich bei allen Wahlen dafür die reichlich verdiente Danksagung ausstellen.

Kann die Wirkung einer Automobilbremse gerichtsunfähig sein? (Urteil des Reichsgerichts vom

12. Mai 1910.) Die Witwe des Händlers N. klagt gegen die Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft in Berlin auf Gewährung einer Rente, nachdem ihr Mann von einem Kraftomnibus der Gesellschaft überfahren und den erhaltenen Verletzungen erlegen war. Das Landgericht I in Berlin erklärte den Anspruch als dem Grunde nach für gerechtfertigt, das Kammergericht zu Berlin wies die Klage ab. Durch ihre beim Reichsgerichte eingelegte Revision fekte die Klägerin die Zurückverweisung der Sache an den Vorderrichter durch. In den Entscheidungen des erkennenden 6. Zivilsenats heißt u. a.:

Klägerin hatte unter Verfung auf die Aussage des Führers des Kraftwagens, N., nach der er ein Stück vorher hätte halten können und N. nicht überfahren worden wäre, wenn die Differentialbremse gezogen wäre, behauptet, daß sich durch das Zusammenwirken der drei an einem Omnibus vorhandenen Bremsen, der Handbremse, Differential-Bremse und Getriebe-Bremse, eine besonders große Bremswirkung erreichen lasse, sie will hieraus folgern, daß die von dem Führer bestätigte Unwirksamkeit der Differentialbremse für den Unfall kausal gewesen sei. Das Kammergericht läßt die Möglichkeit zu, daß die Differentialbremse nicht in Ordnung gewesen sein könnte, verneint aber den ursächlichen Zusammenhang, weil die am stärksten wirkende Getriebebremse unadäquat funktioniert habe und es gerichtsbestimmt sei, daß eine stärkere und schnellere Wirkung auch beim Zusammenwirken aller Bremsen nicht erzielt werden könne. Die Revision beanstandet das, weil nur Tatsachen oder allgemeine Erfahrungssätze gerichtsbestimmt sein könnten, und es sich hier um solche nicht handele.

Daß unter den „Tatsachen“ des § 291 Z.-P.-O., die offenkundig sein können, nicht nur konkrete, nach Zeit und Raum bestimmte Geschehnisse und Zustände der Außenwelt, sondern auch allgemein anerkannte wissenschaftliche Wahrheiten zu verstehen sind, hat das Reichsgericht bereits früher ausgesprochen, Entscheidungen Bd. 17, S. 271. Eine solche allgemeine wissenschaftliche Wahrheit hat das Kammergericht erichtlich nicht feststellen wollen, die Feststellung würde auch das Revisionsgericht, wie in der zitierten Entscheidung dargelegt ist, nicht binden und müßte für unzutreffend erachtet werden, weil die Wirkungsweise der Bremsen eines Berliner Automobil-Omnibus nicht allgemein bekannt ist. Das Kammergericht bezeichnet sie als gerichtsbestimmt, was bedeuten würde, diese Kenntnis der Gerichtsmitglieder beruhe auf ihren amtlichen Wahrnehmungen. Eine derartige Feststellung unterliegt der Nachprüfung in der Revisionsinstanz nur soweit, als sie etwa auf einen Rechtsirrtum beruht, der sich auch auf den Begriff der Offenkundigkeit erstrecken kann. Nun ist zwar der Revision nicht zuzugeben, daß die Wirkung einer Bremse niemals gerichtskundig sein könnte, denn eine Offenkundigkeit innerhalb eines begrenzten, dem Bereiche des Berufungsgerichts angehörigen Kreises ist immerhin möglich, es bestehe aber das Bedenken, daß das Berufungsgericht darüber keine näheren tatsächlichen Angaben macht, worauf die angenommene Gerichtskunde beruht, eine Nachprüfung, ob bei der Feststellung der Gerichtskunde nicht ein Rechtsirrtum vorgekommen ist, daher nicht möglich ist. Die Möglichkeit eines solchen liegt aber hier umso näher, als es sich um technische Spezialfragen handelt, deren Kenntnis normalerweise nicht vorauszusehen ist und die auch nur selten Gegenstand amtlicher richterlicher Wahrnehmung sein werden.

Der Revision ist daher zuzugeben, daß die Entscheidung der Vorinstanz, die etwaige Unbrauchbarkeit der Differentialbremse könne nicht kausal für den Unfall gewesen sein, der genügenden Begründung entbehrt. Hieraus ergibt sich die Aufhebung des angefochtenen Urteils.

Saftung des Chauffeurs. Der Chauffeur M. in Stuttgart war vom Landgerichte Stuttgart von der Unfall freigesprochen worden, aus Fahrlässigkeit und unter Außerachtlassung seiner Berufspflicht den Tod eines Straßenpassanten verschuldet zu haben. Obwohl der Angeklagte nach der übereinstimmenden Aussage von Augenzeugen nur in sehr mäßigen Tempo gefahren war, und auch genügende Signale gegeben hatte, hatte er nicht verhindern können, daß das von ihm geleitete Kraftfahrzeug am Charlottenplatz in Stuttgart den Privatmann B. überfahren hatte, der nach Absteigen von einem Straßenbahnwagen, unvorsichtig, nach welcher Seite er gehen wollte, schließlich direkt in das Fahrzeug hineingelaufen war. Das Landgericht hatte festgestellt, daß den Angeklagten eine Fahrlässigkeit nicht träfe. Eine Pflicht, anzuhalten, als er den Verletzten in seiner Fahrtrichtung vor sich gesehen habe, habe für ihn nicht bestanden, denn er habe annehmen können, er werde an ihm vorbeikommen. Dies wäre ihm auch gelungen, wenn der Verletzte nicht unvorsichtig gewesen wäre, nach welcher Seite er gehen wollte und seine Absicht, sich nach dem Bürgersteige zu wenden, nicht im letzten Augenblicke noch geändert hätte. Diese Unvorsichtigkeit des Verletzten sei für den Angeklagten nicht voraussehbar gewesen. Der Einwand des Angeklagten, er habe bei der kurzen Strecke von 4 bis 5 Metern sein Fahrzeug nicht mehr zum Stehen bringen können, sei nicht widerlegt, ebensowenig, seine Behauptung, er habe vor Eintritt der Fahrt seiner Pflicht zur genauen Untersuchung der Hand- und Fußtrittbremse genügt. Die gegen das freisprechende Urteil des Landgerichts von der Staatsanwaltschaft eingelegte und vom Reichsanwalte vertretene Revision rügte, die Feststellung mangelnder Voraussehbarkeit genüge nicht für die Freisprechung, vielmehr habe sich das Gericht in concreto der Prüfung der Frage unterziehen müssen, ob der Angeklagte nicht sofort hätte halten müssen, als er ein Hindernis vor sich gesehen habe und ob nicht dadurch möglicherweise der Unfall verhütet worden wäre, zumal erwiesen sei, daß der Ueberfahrene sich noch eine Strecke lang an das Automobil ange-

klammert habe. Das Reichsgericht verwarf die Revision der Staatsanwaltschaft mit der Begründung, daß sich dieselbe im wesentlichen gegen tatsächliche Feststellungen des Urteils richte. Verfehlt sei vor allem aber die Ansicht der Staatsanwaltschaft, der Angeklagte habe schon dadurch schuldhaft gehandelt, daß er in einer nach der Stuttgarter Verkehrsordnung vorbotenen Weise nach links habe ausweichen wollen. Im übrigen habe das Landgericht ausreichend festgestellt, daß der Angeklagte alles getan habe, was er nach Lage der Sache habe tun können.

Droschkenführer.

Sonneberg. Ein bedauerlicher Unfall ereignete sich kürzlich frühmorgens im Betriebe der Firma Louis Baufeld. Während unser Kollege Kollb mit der Reinigung seines Wagens beschäftigt war, ging ein anderer Kollege oben in die Wagenkammer, um mittelst des Fahrstuhls seinen Tagemeter herunterzulassen. In voller Kraft fauste der Fahrstuhl herunter und auf unseren nichtsahnenden Kollegen Kollb. Dieser befand sich gerade in gebückter Stellung und legte sich der Fahrstuhl daher mit aller Kraft auf seinen Rücken! Schwerverletzt wurde unser armer Freund herabgezogen und mittelst Tragbahre in seine Wohnung geschafft. Ein sofort hinzugezogener Arzt konnte bisher noch nicht feststellen, welche Verletzungen der Kollege davongetragen; doch spricht man von einem Rückenbruch. Der Zustand ist bedenklich, doch hoffen wir, daß uns unser Kollege erhalten bleibt.

Kollege Kollb ist unser ältestes Mitglied am Blage und bekleidete lange Zeit das Amt des Kassierers. Seine Tätigkeit als Tagameterführer zwang ihn, diesen Posten niederzulegen, jedoch erhob ihn das Vertrauen der Kollegen sodann zu ihrem Vorsitzenden. Wir sagen gewiß nicht zu viel, wenn wir behaupten, daß Kollb der Beste unter uns ist. In ruhiger, sachlicher Weise hat er stets unsere Interessen zu wahren verstanden und würde uns sein Verlust unerträglich sein. Hoffen wir jedoch, daß es gelingt, ihn unserer Bewegung zu erhalten.

Zur Ursache des Unfalles bemerkt der „Thüringer Volksfreund“, unser hiesiges Parteiorgan:

„Wir wollen nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß das Unglück vor allen Dingen auf die allzu große Nachlässigkeit bei der Anlage des Stallbetriebes zurückzuführen ist. In der kurzen Zeit, seitdem der neue Betrieb in Benutzung genommen worden ist, soll der Aufzug schon öfters heruntergefallen sein. Wir fragen zunächst die Aufsichtsbehörde, wie sie die Anlage, die zweifellos den Unfallverhütungsvorschriften Hohn spricht, genehmigen konnte. Unter dem Aufzug befindet sich der Eingang zum Stall! Wie konnte man eine derartige Anlage aufheben? Es ist jedenfalls am Blage, wenn die Polizei sofort einschreitet, denn was heute passiert ist, kann sich jeden Tag wiederholen.“

Wir haben dem zunächst nichts hinzuzufügen, möchten nur bemerken, daß scheinbar die Polizei bereits Anordnungen zum Umbau resp. Menderung getroffen hat. Auch hier bewahrheitet sich leider wieder der Spruch, welchen wir schon so oft aussprechen mußten: „Der Krümmen wird erst zudeckelt, wenn das Hind hineingefallen ist.“

Wieviel Arbeiterleben und Gesundheit ist schon durch solche frivole Leichtsinngigkeit dem Kapitalismus geopfert worden! Wenn unsere Kollegen nach Meinung des allweisen Schuhmanns mal nicht vorschriftsmäßig fahren, dann ist man mit einer Anzeige schnell da. Aber wenn es sich um Unternehmer handelt, ja — dann, Bauer, ist es etwas anderes.

Handelsarbeiter.

Der 8 Uhr-Ladenschluß ist nach dem „Archiv für kaufmännische Sozialpolitik“ insgesamt in 743 Gemeinden in Kraft und zwar in 40 Großstädten mit mehr als 100 000 Einwohnern, 42 Städten mit 50—100 000, 127 Städten mit 20—50 000, 288 Städten mit 5—20 000, 206 mit 1—5000 und 40 ländlichen Gemeinden bis 1000 Einwohnern. Es wäre also wirklich an der Zeit, den rückständigen Orten die Durchführbarkeit des 8 Uhr-Ladenschlusses durch ein einheitliches Gesetz zu demonstrieren. Freilich von einer Regierung Bethmann-Hollweg ein derartiges Gesetz zu erwarten, hieße von Disteln Feigen ernten zu wollen.

Duisburg. Wie die Weihnachtsgratifikation für die Handelsarbeiter als Gehalt angewandt wird, darüber ist an dieser Stelle schon des öfteren berichtet. Zwei weitere drastische Fälle hierzu liefert uns das Vorgehen des Kolonialwaren- und Kaffeeerzereibehalters Friedrich Bösten, der kürzlich 2 seiner Arbeiter wegen Zugehörigkeit zur Organisation entlassen hatte. Dieser Herr Bösten hatte infolge der Verteuerung des Lebensunterhaltes seinen Arbeitern, anstatt eine dementsprechende Lohnzulage, den Abber einer sogenannten Gratifikation hingeworfen. Da die beiden entlassenen Arbeiter glaubten, durch diese Gratifikation, welche allerdings erst am Schluß des Jahres ausgezahlt werden sollte, eine Lohnentschädigung zu erhalten, diese ihnen aber bei der Entlassung von Herrn Bösten nicht ausgezahlt wurde, wandten sie sich an das Gewerbegericht, um hierüber eine Entscheidung herbeizuführen und beantragten daher, den Beklagten zu verurteilen, an die Kläger je 100 Mk. zu zahlen.

Der Beklagte wendete dem Anspruche des Klägers N. ein, daß dieser verlangt habe, er, der Beklagte, möge die 100 Mk. nicht am Schluß des Jahres, sondern wöchentlich ratenweise auszahlen. Hierauf sei er nicht eingegangen und habe den Kläger dann noch gefragt, ob er trotzdem bei ihm bleiben wolle. Dies habe der Kläger verneint. Infolgedessen habe der

Kläger die Kündigung selbst verschuldet und er habe keinen Anspruch auf die Gratifikation, falls überhaupt der Umstand wesentlich sei, von welcher Seite oder durch wessen Verschulden die Kündigung erfolgt sei.

Dem Anspruche des Klägers B. gegenüber wendet er ein, daß er diesem gekündigt habe, weil er mit seinen Leistungen und seinem Verhalten nicht mehr zufrieden gewesen sei. B. gehöre dem sozialdemokratischen Verbände an und habe auch die anderen Arbeiter aufgeweckt. Unter anderem habe er geäußert: „Wenn ich gehe, gehen noch 8 bis 10 andere Leute mit mir.“ Um dieses zu vermeiden, habe er den Kläger B. gekündigt. Gleichzeitig habe er aber auch, um die übrigen Arbeiter zu halten, die Gratifikation, nachdem er dem B. gekündigt gehabt habe, von 50 auf 100 Mk. erhöht. Infolgedessen siehe dem Kläger zum mindesten auf 100 Mk. ein Anspruch nicht zu, aber auch in Höhe von 50 Mk. sei der Anspruch unbegründet, weil dem Kläger auf Grund seines eigenen Verschuldens gekündigt worden sei.“

In seinen Erwägungen hob das Gewerbegericht besonders hervor: „Derjenige, welcher sich zu Weihnachten aus irgend einem Grunde nicht mehr im Dienste des Beklagten befand, sollte keinerlei Ansprüche an der Gratifikation haben. Aus dieser Fassung geht hervor, daß lediglich die bloße Tatsache der Auflösung des Arbeitsverhältnisses vor Weihnachten als ausreichend zu erachten war, den Verlust des Anspruches auf die Gratifikation herbeizuführen, ohne Rücksicht darauf, durch welche von beiden Vertragsparteien die Auflösung des Arbeitsverhältnisses verursacht oder verschuldet war.“

Das Gewerbegericht hielt die Ansprüche der Kläger nicht für begründet und ließ daher unerrörert, „ob die Kläger durch ihr Verhalten dem Beklagten einen Anlaß zur Kündigung gegeben haben oder nicht.“

Alles in allem, aus dieser Verhandlung vor dem Gewerbegericht ist wieder einmal zu ersehen, daß das in Aussichtstellen einer Weihnachtsgratifikation eine leere Versprechung ist, womit der Unternehmer glaubt, sich seinem Willen unterwürfige Arbeiter zu halten, wie dies Herr Bösten in seiner Aussage vor dem Gewerbegericht treffend zugab. Fällt es in einem solchen Gratifikationsbetriebe einem Arbeiter ein, mehr Lohn oder sonstige Verbesserungen zu fordern oder gar seinen Arbeitskollegen über den Wert der Organisation einige Worte zu sagen, wodurch die Arbeit absolut keinen Schaden erleidet, so wird er ohne weiteres von dem Arbeitgeber an die frische Luft gesetzt. Die Gratifikation, die dem Arbeiter anstelle einer Lohnaufbesserung versprochen ist, steckt dann der schlaue Unternehmer in seine Tasche. Bei einer eventuellen Klage seitens des Geschädigten vor dem Gewerbegericht werden dann alle Hintertüren geöffnet und der beklagte Unternehmer geht durch diese als gerechtfertigt hinaus. Der Arbeiter dagegen muß sich dabei noch Unannehmlichkeiten nachfragen lassen.

Das sind die „Böhtaten“ der Unternehmer gegenüber ihren Arbeitern, das sind die Weihnachtsgratifikationen.

Eberfeld-Barmen. Die in den hiesigen Buchhandlungen- und Zeitschriftenvertriebe tätigen Kollegen Lieferboten und Einfassierer haben in ihrer Mehrzahl außerordentlich schlechte Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Die Löhne schwanken zwischen 21 bis 24 Mk. in der Woche. Die tägliche Arbeitszeit beträgt fast durchweg 10 bis 11 Stunden, ohne jede Unterbrechung. Alle Versuche, diese Kollegen für die Organisation zu gewinnen, scheiterten an der Interesselosigkeit und nicht zuletzt an dem Standesdünkel der Kollegen, die es mit ihrer „Arbeiterlehre“ nicht in Einklang bringen können, mit den Kollegen Transportarbeitern in einer Organisation zu sein. Nur bei der Firma Hardtke u. Co., Generalvertrieb „Für die Familie“, Eberfeld, traten die Kollegen der Organisation bei, und die Kollegen haben es nicht zu bereuen, daß sie sich der Organisation angeschlossen haben. Eine Lohnbewegung brachte den Kollegen nachstehende günstige Lohn- und Arbeitsverhältnisse:

Tarifvertrag

zwischen der Firma Hardtke u. Co., Zeitschriften-Vertrieb, (General-Vertrieb der „Familie“) Eberfeld, Kleine Bleichstraße 4, und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Verwaltung Eberfeld-Barmen, wurde folgender Tarif-Vertrag für die von der Firma beschäftigten Lieferboten und Einfassierer abgeschlossen:

1. Arbeitszeit.

Die tägliche Arbeitszeit beträgt 8 Stunden und beginnt im Sommerhalbjahr um 7½ Uhr und im Winterhalbjahr um 8 Uhr morgens.

2. Lohn.

Der Anfangslohn beträgt 26 Mk. in der Woche. Der Lohn steigt halbjährlich um 1 Mark, bis zum Höchstlohn von 35 Mk. in der Woche.

Die Beiträge zur Kranken- und Invalidenversicherung werden von der Firma in voller Höhe bezahlt.

Gesetzliche Feiertage, welche auf einen Wochentag fallen, dürfen vom Lohne nicht in Abzug gebracht werden.

3. Ferien.

Nach zweijähriger Tätigkeit wird den Angestellten 3 Tage und nach vierjähriger Tätigkeit eine Woche Ferien, unter Fortzahlung des Lohnes, gewährt.

4. Lohnzahlung.

Die Lohnzahlung erfolgt Freitags, fällt der Feiertag auf einen Feiertag, am vorausgegangenen Wochentag.

5. Kündigung.

Die gegenseitige Kündigung beträgt 14 Tage.

6. Arbeitsnachweis.

Bei Neueinstellung von Arbeitskräften wird der Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Ortsverwaltung Elberfeld-Barmen, Elberfeld, Grünstraße 1a, benutzt.

7. Tarifdauer.

Der Tarif gilt vom 1. Juli 1910 bis zum 1. Juli 1912. Erfolgt vier Wochen vor Ablauf dieser Frist von keiner der vertragschließenden Parteien die Kündigung, so gilt der Tarif stillschweigend auf ein Jahr verlängert.

Elberfeld, den 25. Juni 1910.

Für die Firma:

Sartke u. Co., gez.: A. Koenig.

Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband: (Ortsverwaltung Elberfeld-Barmen.)

gez.: Ernst Müller.

Wir können darauf verzichten, die Vorteile, die die Kollegen durch den Tarifabschluss erzielt haben, näher zu beleuchten, da der Tarif für sich selbst spricht. Wir wollen nur hoffen, daß dieser Tarifabschluss die Kollegen im Handelsgewerbe mal zum Nachdenken über ihre wirtschaftlichen Verhältnisse anregen wird. Und wenn die Kollegen ernsthaft mit sich zu Rate gehen, werden sie sicher zu der Ueberzeugung kommen, daß es an der Zeit für sie ist, mit dem sie nur lächerlich machenden Standesdünkel zu brechen und einzutreten in die Reihen derer, die um die wirtschaftliche Vesserstellung der gesamten Kollegenschaft kämpfen.

Im übrigen aber ersuchen wir alle Verbandsmitglieder, die Abonnenten irgend welcher Zeitschriften sind, sich von den Poststellen der Zeitschriften die braune Kontrollkarte des Verbandes zeigen zu lassen. Denn nur, wer im Besitz dieser Kontrollkarte ist, gehört der Organisation an.

Rempten. Wenig noble Arbeitgeber sind die hiesigen Käsehändler. Getreu dem Grundsatz ihrer Kollegen an anderen Orten, sind sie mit Versprechen nicht kausierig, wenn es jedoch zum Geben kommt, läßt sie ihr schwaches Gedächtnis völlig im Stich. Am 1. August d. J. sind drei Lenze ins Land gegangen, seit dem sich der gewaltige Kampf zwischen Kapital und Arbeit in der Zentrale des Käse- und Butterhandels abspielte. Mit großem Pathos wurde verkündet, daß die Arbeitgeber selbst wüßten, welche Löhne zum Leben notwendig seien, ohne von Dritten dazu aufgefordert zu werden. Gar mancher dieser Betrüben wird heute noch auf diese Erkenntnis warten, ja selbst dem Wackerdubend der Christlichen soll die Wartezeit etwas lang werden, indem ihnen statt dem versprochenen Hausreichertum zum großen Teile die Stiefel vor die Türe gestellt wurden und sie jetzt froh sein müssen, um billigeren Lohn im Asyl für Invaliden und Kinder, Firma F. M. Schreiber, Unterkunft zu finden. Ja, ja, Undank ist der Welt Lohn und zweimal, wenn der Dank vom Arbeitgeber erwartet wird. Wenn man heute an den Toren dieser Großfirma beim Arbeitschluß vorüber geht, so weiß man nicht, ob der Unternehmer oder die Arbeiter mehr zu bedauern sind. Dudenweise, kaum der Werktagsschule entlassene Knaben, parvon, Arbeiter, kommen schreiend und lärmend den Hof herunter, und hinterdrein, voll Schmutz, wie Weispuyer, alt und abgerackert, ein Häuflein Lagerarbeiter, welche viel eher in ein Invalidenheim, als in einen Käsefeller gehören würden. Nur wenige kräftige Gestalten scheinen dort beschäftigt zu sein, was allerdings unter dem gegenwärtigen Kommando der Oberhalter Koch und Gröbber, nicht besonders Wunder nehmen dürfte. Jedem Denkenden dürfte es heute klar sein, daß es sich in dem großen Kampfe 1907 weniger um die Vernichtung der Organisation, desto mehr aber um jede Steigerung der Löhne zu verhindern, gehandelt hat. Die teilweise Zulage eines einzigen Reichsmärkchens vermag die enorme Teuerung nicht auszugleichen, welche der schwarzeblaue Schnapsbrot den Besitzenden statt den Besitzenden aufgehaßt hat. Volk Patriotismus und Vaterlandsliebe lassen die Herren Käsehändler, welche zum Teil auf den Titel „Reisereisemantel“ hören, ihre Arbeiter die Mittel mit aufbringen, welche der Vater Staat zum Unterhalt des heutigen Systems notwendig hat. Wenn es aber gilt, für die Arbeiter in den Beutel zu greifen, so sind diese Herren zugedöppfter als der letzte Handelsjude. Sollten diese Arbeitgeber aber der Meinung sein, daß es sich mit dem gegenwärtigen Löhne gut leben läßt, dann mögen sie es doch mal gefälligst an ihrem Korpus probieren; wir sind überzeugt, daß sie bald einsehen, daß der magere Besperrtase doch etwas zu hoch in Rechnung gestellt ist. Mit Argusaugen wird besonders im größten Betriebe darauf gesehen, daß kein roter Fleck in den trüben Karppfenreich eindringt, um ja in der so angenehmen Ruhe weiter wurseln zu können. Wir könnten eigentlich auf die Unmerklichkeit, welche uns von Seiten dieser Nahrungsmittel-Patrioten zuteil wird, stolz sein, wenn wir nur ein bißchen eifriger wären. Man sollte glauben, daß Arbeitgebern, welchen die Organisation das Verhafteste der Welt ist, sich selbst nicht organisieren würden, und zweitens durch Bezahlung ausreichender Löhne und anständiger Behandlung den Zusammenschlußgedanken ihrer Arbeiter fernzuhalten suchen. Aber das letztere ist es ja gerade, warum der organisierte Arbeiter geachtet wird. Wären die Käsehändler in ihren Geschäftspraktiken so einig, wie sie es gegen ihre Arbeiter sind, dann hätten sie keine Ursache, über die Konkurrenz Klage zu führen. Mit der Ausrottung der Organisation hat es seine guten Wege, trotzdem Holz- und Käsehändler in dieser Beziehung an einem Strick ziehen, denn beim Lohnzahlen sind die ersteren genau so engberzig, wie die letzteren. Dr. Herz, seines Zeichens Königl. Landwirtschaftsminister, hat ja vor Gericht erklärt, daß die Arbeiter vom Lande mit etwas Vermögen in die

Stadt ziehen und infolgedessen mit den allerdings etwas geringeren Löhnen schon auskommen. Diesen staatsbehaltenden Standpunkt nehmen die besagten Herren anscheinend heute noch ein, denn sonst müßten sie eine freigiebigere Hand besitzen. Die in Frage kommenden Arbeiter werden gut tun, sich auf sich selbst zu bestimmen, falls sie nicht den Hungerriemen noch enger schnüren wollen. Jeder Kollege muß Hand anlegen, um seine Berufsorganisation, den Deutschen Transportarbeiter-Verband, kräftig auszubauen.

Verkürzung der Sonntagsarbeit in Kiel. Der Kieler Magistrat unterbreitete dem Stadtverordnetenkollegium am Dienstag eine Vorlage, nach der die Arbeitszeit im Handelsgewerbe künftig von 5 auf 2 Stunden verkürzt werden soll. Die Vorlage mußte aber von der Tagesordnung abgesetzt werden, weil das Konfitorium die Zeit, in der die Läden geöffnet sein dürfen, zu bestimmen hat und sich erst in einer der nächsten Sitzungen dazu äußern will.

Magdeburg. 8 1/2 Uhr = Ladenschluß in den Lebens- und Genussmittelhandlungen. Der Magistrat bringt folgende Bekanntmachung des Regierungspräsidenten zur öffentlichen Kenntnis: Auf Grund des § 139 f der Reichsgewerbeordnung wird nach Anhörung des Magistrats zu Magdeburg angeordnet, daß im Bezirk der Stadt Magdeburg die von dem 8 Uhr-Ladenschluß bisher noch nicht betroffenen Verkaufsstellen, nämlich die Lebens- und Genussmittelhandlungen, es sind dies insbesondere: Bäckereien, Bierhandlungen, Butter- und Käsehandlungen, Eierhandlungen, Fischhandlungen, Fleischereien, Schmelzereien, Fleischhandlungen, Fleischwaren-, Delikatessen-, Konserven- und Süßwarenhandlungen, Geflügelhandlungen, Sonntagsbäckereien, Kaffeebäckereien, Kaffee-, Tee- und Schokoladenhandlungen, Kolonialwaren-, Materialwaren- und Zigarrenhandlungen und Tabakhandlungen, Zuckerwarenhandlungen, Mehl- und Mühlensfabrikate-Handlungen, Milchhandlungen, Mineralwasserhandlungen, Obst- und Gemüsehändlerhandlungen, Brennmaterialienhandlungen, Viktualien-, Wein-, Wild- und Geflügelhandlungen, ferner die Drogen-, Farben- und Chemikalienhandlungen und der Handel der Barbier, Friseur und Perückenmacher mit Parfümerien und dergleichen Gegenständen, während des ganzen Jahres an den Wochentagen mit Ausnahme der Sonnabende sowie der nach § 139 e der Gewerbeordnung zugelassenen Ausnahmetage um 8 1/2 Uhr abends für den geschäftlichen Verkehr geschlossen sein müssen. Während der Ladenschlußzeit ist der Verkauf von Waren der in diesem Verkaufsstellen geführten Art sowie das Zeilbieten von solchen Waren auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder an anderen öffentlichen Orten oder ohne vorherige Bestellung von Haus zu Haus im stehenden Gewerbebetriebe sowie im Gewerbebetriebe im Umherziehen verboten. Ausnahmen können von der Polizeiverwaltung zugelassen werden. Diese Verordnung tritt mit dem 1. Juli ds. Jz. in Kraft.

Im Jahre 1909 machten sich bereits Regungen auf Arbeitgeberseite und in den Kreisen unserer Kollegen bemerkbar, um den 8 Uhr-Ladenschluß in dieser Branche einzuführen. Eine auf Antrag der Geschäftsinhaber vom Regierungspräsidenten vorgenommene Abstimmung betreffend Einführung des 8 Uhr-Ladenschlusses ergab leider nicht die Zweidrittelmehrheit der Geschäftsinhaber. Nunmehr wurde noch einmal der Versuch gemacht, den 8 1/2 Uhr-Ladenschluß einzuführen, was denn auch von der Mehrzahl der in Frage kommenden Geschäftsinhaber bejaht wurde. Es wird unsere Aufgabe sein müssen, mit allen Kräften dahin zu arbeiten, daß in aller nächster Zeit dem 8 1/2 Uhr-Ladenschluß der 8 Uhr-Ladenschluß folgt.

Aus den Jugend-Abteilungen.

Halle a. S. Die Agitation unter den hiesigen jugendlichen Berufskollegen ließ sich bisher etwas schwierig an. Trotzdem war es gelungen, im Laufe der Zeit einige 30 solcher Kollegen bei uns zu organisieren. Für Dienstag, den 28. Juni wurde nun einmal eine öffentliche Versammlung arrangiert, welche annähernd gut besucht war. Hauptächlich waren solche Kollegen vertreten, welche in den Eis- und Milchhandlungen tätig sind. Diefenigen aber, welche in den größeren Konfektionsgeschäften und dergleichen beschäftigt werden, fehlten fast gänzlich.

Ein Kollege hielt den Anwesenden einen Vortrag über das Thema: Welche Zukunft steht der Arbeiterjugend bevor und warum muß sich dieselbe vereiniget? Redner entledigte sich seiner Aufgabe in einer Weise, die die volle Aufmerksamkeit der Jugend bis zuletzt erzielte. Einige Neuankömmlinge konnten zu Ende der Versammlung herangezogen werden.

Mit der Aufforderung, daß jeder anwesende junge Mann verpflichtet sei, in seinem Kollegenkreise für die Berufsorganisation zu agitieren und mit dem Hinweis, daß weitere Zusammenkünfte der jugendlichen Berufsangehörigen ins Auge gefaßt seien, wurde die anregend verlaufene Versammlung geschlossen.

Transportarbeiter.

„Belohnte“ Treue. Der Verband deutscher Lohnfuhrunternehmer hat im Jahre 1908 143 und im Jahre 1909 gar 149 Diplome an Arbeiter und Kutscher verliehen, die mindestens 10—40 Jahre sich von einem und demselben Fuhrherren ausbeuten ließen. Dieser papierne Spaß hat dem besagten Unternehmerverband im ganzen 745 Mk. gekostet. Wenn nun die Unzufriedenheit der Kutscher nicht besänftigt ist, dann ist alle Mühe vergebens. Die so nobel Beschenkt werden noch vor Nahrung und Dankbarkeit sterben.

Die Arbeitgeber im Fuhrgewerbe folgen unserem Beispiel. Der Verband deutscher Lohnfuhrunternehmer hat bekanntlich im Vorjahre eine Kom-

mission eingesetzt, die die Frage des Anschlusses an einen Arbeitgeberverband erwägen sollte. Diese Kommission empfiehlt nun dem kommenden Verbandstage genannter Organisation, sich in Korporation dem Zentralverband deutscher Arbeitgeber in den Transportgewerben, Führung Wolke-Berlin, anzuschließen. Die Herren wollten aber von letzterem befreit aufgenommen sein, was natürlich abgelehnt wurde. Die Fuhrherren werden also für das Scharfmachertum ordentlich betrappt müssen. Eine Liebe ist der anderen wert.

Elberfeld-Barmen. Einen beachtenswerten Erfolg erzielten unsere Kollegen, die Fuhrleute, bei der Expeditionsfirma A. Wäcker, Barmen. Schon seit längerer Zeit hatten die Kollegen dort unter den schlechten Verhältnissen, besonders aber unter den Schikanen des sogenannten ersten Fuhrmanns, Aug. Schmitt ist sein Name, zu leiden. Dieser Muchkollege erblickte seinen höchsten Stolz darin, seine Arbeitskollegen fortwährend bei den Firmeneinhabern anzuschwärzen. Die Kollegen schlossen sich in ihrer Mehrzahl dem Verbande an, und es wurde eine Lohnbewegung vorbereitet. Am Samstag, den 25. Juni, fand eine Versammlung statt, in welcher endgültig über die Einreichung der Lohnforderung beschlossen wurde. Die Kollegen sahen sich jedoch durch das Treiben des oben genannten Muchkollegen veranlaßt, bereits am Montag, den 26. Juni, ehe der Firma die Forderungen zugestellt waren, die Arbeit niederzulegen. Durch Eingreifen der Verbandsleitung wurde der Streik nach 4-tägiger Dauer, durch nachstehenden Tarifabschluss beigelegt.

Tarifvertrag.

Zwischen der Firma A. Wäcker, Barmen und dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Verwaltung Elberfeld-Barmen, ist für die von der Firma beschäftigten Fuhrleute nachstehender Tarifvertrag vereinbart worden:

1. Arbeitszeit.

Die tägliche Arbeitszeit beginnt morgens um 7 Uhr und wird durch eine 1 1/2 stündige Mittagspause unterbrochen.

Für Mittagsdurcharbeiten wird eine Entschädigung von 1 Mk. gezahlt. Sonntagsarbeit, außer Füllern und Putzen der Pferde, wird mit 70 Pf. pro Stunde entlohnt.

2. Lohn.

Der Anfangswochenlohn für Einspannerfuhrleute beträgt 25 Mk., für Zweispannerfuhrleute 26 Mk. Der Lohn steigt nach einem 1/2 Jahr auf 26, resp. 27 Mk. Der Lohn wird Freitag abends ausgezahlt.

3. Kündigung.

Eine gegenseitige Kündigung findet nicht statt, es muß aber bis abends durchgearbeitet werden.

4. Differenzen.

Entstehen zwischen den Geschäftsinhabern und den bei ihnen beschäftigten Fuhrleuten aus dem Arbeitsverhältnis Differenzen, so ist unter Hinzuziehung eines Verbandsvertreters deren Regelung zu versuchen. Führen die Verhandlungen zu keinem beide Teile befriedigenden Resultat, so ist das Gewerbegericht als Einigungsamt anzurufen.

5. Vertragsdauer.

Vorstehender Vertrag tritt am Tage des Anschlusses in Kraft und gilt auf die Zeitdauer von einem Jahr. Erfolgt vier Wochen vor Ablauf dieser Frist von keiner der vertragschließenden Parteien eine Kündigung, so gilt der Tarif auf ein Jahr verlängert.

Barmen, den 27. Juni 1910.

Für die Firma: A. Wäcker.

Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband: gez.: Ernst Müller.

Durch diesen Tarifabschluss haben die Kollegen eine durchschnittliche Erhöhung des Wochenlohnes von 2 Mark erzielt. Bisher wurde ein Lohn von 23 bis 25 Mk. bezahlt. Für Mittagsdurcharbeiten, welches zwei- bis dreimal in der Woche vorkommt und ebenso für Sonntagsarbeiten, wie Silgufahren, Lagerarbeiten usw., wurde bisher nichts bezahlt. Der erzielte Erfolg ist daher bedeutend höher als wie mit 2 Mark anzuschlagen. Vor allen Dingen aber ist die Organisation anerkannt und das ist für die Kollegen auch ein Gewinn. Dem oben genannten Muchkollegen ist das Handwerk ebenfalls gründlich gelegt worden, er hat in Zukunft den Kollegen nichts mehr zu sagen.

Die Kollegen Fuhrleute, Kutscher, Ablader usw., können aber hier wiederum sehen, daß sie selbst es in der Hand haben, sich vernünftige Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu schaffen. Allerdings müssen dann die Kollegen zunächst einmal ihre Schafgeduld ablegen und dürfen nicht mehr in ihrem Abhlerglauben auf das Gute von „oben“ hoffen. Anschluß an den Verband, Aufklärung der Kollegen über ihre wirtschaftliche Misere, das sind die Waffen, die der gesamten Kollegenschaft des Wuppertales wirtschaftliche Vorteile bringen werden. Diese Waffen zu schärfen, muß die Aufgabe der aufgeklärten Kollegen mit sein. Deshalb Kollegen, auf an die Arbeit!

Der Kutscherverein in Langenschwalbach ist dem Verbands deutscher Lohnfuhrunternehmer mit seinen 38 Mitgliedern beigetreten. Was mag das für ein sonderbarer „Kutscher“-Verein sein? Vom Klassenbewußtsein scheinen die Langenschwalbacher Kutscher noch nicht die geringste Ahnung zu haben.

Magdeburg. M b e l t r a n s p o r t a r b e i t e r. Wie Treu und Glauben der Herren Möbelpediteure zu beurteilen ist, dafür bringt wieder nachfolgende Gewerbegerichtsverhandlung einen schlagenden Beweis. Der Arbeiter Schöne klagte gegen den Expediteur Sander auf Zahlung von 5,80 Mk. Restlohn. Be-

klager beantragte Abweisung der Klage, da er dem Kläger nichts schulde. Kläger wies jedoch nach, daß ihm laut Tarif, der zwischen dem Transportarbeiterverband und dem Magdeburger Speditorenverein, dessen Mitglied der Beklagte auch ist, abgeschlossen wurde, die geforderten 5,80 Mk. zuständen. Da der Beklagte im vorigen Termin bestritt, den Tarif unterschrieben zu haben, sowie überhaupt Mitglied des Verbandes zu sein, wurde der Vorsitzende des Verbandes, Dehne, als Zeuge und Sachverständiger heute vernommen und bezeugte, daß zwar kein offizieller Tarif zurzeit besteht, daß aber zwischen den beiden Organisationen betreffs der Lohnsätze Abmachungen getroffen worden wären, die für die Mitglieder, zu denen auch der Beklagte zählte, bindend wären. Danach bestände die Forderung des Klägers zu Recht. Kläger ermäßigte schließlich seine Forderung auf 5 Mk., die der Beklagte endlich nach langem Zögern auch anerkannte.

Als im vergangenen Frühjahr die Lohnbewegung der Möbeltransportarbeiter verlagert, d. h. ohne Abschluß eines Vertrags vorläufig beendet wurde, erklärten sich alle Magdeburger Möbelspediteure mit dem von der Verbandsleitung ausgearbeiteten Lohnvertrag einverstanden. Die Möbeltransportarbeiter erklärten sich einstweilen auch damit einverstanden, weil die Herren Möbelspediteure das Versprechen abgaben, die damals vereinbarten Löhne, bis zum Abschluß eines Tarifvertrages weiter zu zahlen. Trotzdem glauben jetzt einzelne Möbelspediteure, sich nicht mehr an die Vereinbarungen halten zu brauchen. Es bedurfte erst der telefonischen Herbeirufung unserer Bevollmächtigten zu dieser Verhandlung, um auch den Vorsitzenden sowie den Beisitzern des Gewerbegerichts verständlich zu machen, daß die Möbeltransportarbeiter ein gutes Recht haben, ihre Arbeitsleistungen sich auch jetzt noch, nach dem im Frühjahr getroffenen Vereinbarungen, bezahlen zu lassen. An die Möbeltransportarbeiter Magdeburgs wird es liegen, ob sie gewillt sind, auch in der nächsten Kampagne auf ehrenwörtliche Verpflichtungen der Möbelspediteure einzugehen.

München. Mit der Firma „Vereinigte Münchener Eiswerke“, Ortlieb und Ebenhöfer, wurden wiederum die beiden Tarifverträge erneuert. Frühzeitig wurden die Forderungen formuliert und der Firma übermittelt. Das Organisationsverhältnis ließ nichts zu wünschen übrig, was uns bei den Verhandlungen sehr zu statten kam. Nach einer dreistündigen Verhandlung kamen nachstehende Tarifverträge zustande, die von den Angestellten fast einstimmig anerkannt wurden.

Tarifvertrag.

Die Firma Vereinigte Münchener Eiswerke, Ortlieb u. Ebenhöfer, München, schließt mit dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung München I, abgesehen von den gesetzlichen Bestimmungen und den Bestimmungen der Arbeitsordnung für das Fahrpersonal, das sind: Fuhrleute, Verleiher und Stall- resp. Hausmeister, nachfolgenden Sondervertrag als für beide Teile geltend, von heute ab:

1. Regelung der Arbeitszeit.

Für das Fahrpersonal: Beginn 4 Uhr morgens bis 6 Uhr abends. Ruhepausen 2 1/2 Stunden, und zwar: mittags 1 1/2 Stunden, vormittags und nachmittags je 1/2 Stunde Brotzeit.

2. Regelung des Lohnes.

Das Fahrpersonal erhält einen Wochenlohn von 27 Mk. Derselbe steigt ab 1. Juni 1912 auf 28 Mk. Für Jourhalten an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen wird für den ganzen Tag 4 Mk., für den halben Tag, d. i. von mittags 12 Uhr ab, 2 Mk. bezahlt.

Für Fahrten an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen werden bis mittags 12 Uhr 3 Mk. vergütet.

Die Stallarbeit an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen wird nicht vergütet, darf jedoch 2 Stunden nicht überschreiten.

Haus- resp. Stallmeister erhalten einen Wochenlohn von 26 Mk., ab 1. Juni 1912 27 Mk.; an nichtfreien Sonn- und gesetzlichen Feiertagen erhalten dieselben für die Nachmittagsjour 2 Mk.

Dem Fahr- und Stallpersonal wird der dritte Sonntag, d. h., ununterbrochen 36 Stunden freigegeben.

3. Urlaub.

Allen Arbeitern, für die dieser Tarifvertrag Gültigkeit hat, wird ein Urlaub gewährt und zwar: Nach zweijähriger ununterbrochener Tätigkeit 3 Tage.

4. Sonstiges.

a) Unter Anerkennung des § 616 des BGB. wird dem Fahrpersonal bei unverschuldeter Zeitverlängerung und Krankheit der Lohn weiter bezahlt, falls nicht eine erhebliche Zeit in Betracht kommt. Als nichterhebliche Zeit werden 3 Tage angesehen.

b) Kündigung findet nicht statt. Einzelabmachungen sind ungültig.

c) Die Ein- und Ausfertigung erfolgt tunlichst in der Reihenfolge des Dienstalters.

d) Maßregelungen aus Anlaß der gegenwärtigen Lohnbewegung finden nicht statt; Verschlechterungen sind ausgeschlossen.

5. Tarifdauer.

Vorstehende Vereinbarung tritt mit dem 1. Juni 1910 in Kraft, gilt bis 1. Juni 1913 und hat stets auf ein weiteres Jahr Gültigkeit, falls nicht seitens der Firma oder vom Vorstand des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Ortsverwaltung I, München, vier Wochen vorher gekündigt wird.

München, den 28. Mai 1910.

(Unterschriften.)

Tarifvertrag.

Die Firma Vereinigte Münchener Eiswerke, Ortlieb u. Ebenhöfer, München, schließt mit dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Ortsverwaltung München I, abgesehen von den gesetzlichen Bestimmungen und den Bestimmungen der Arbeitsordnung für die Tagelöhner nachfolgenden Sondervertrag als für beide Teile geltend, von heute ab:

1. Regelung der Arbeitszeit.

Die reguläre Arbeitszeit für Tagelöhner ist im Sommer wie im Winter von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends, mit 2 1/2 Stunden Pause und zwar: 1 1/2 Stunde Mittagspause, je 1/2 Stunde Frühstück und Vesper.

An den Vorabenden von hohen Festtagen wie Ostern, Pfingsten, Weihnachten und Silvester, tritt Arbeitsruhe bereits um 4 Uhr ein unter Vorbezug des vollen Lohnes, jedoch unter Wegfall der Nachmittagsbrotzeit. Das gleiche trifft zu, wenn am Charfreitag gearbeitet wird.

Die Einteilung der Arbeitszeit ist dem Arbeitgeber überlassen.

2. Regelung des Lohnes.

Die Arbeiter in den Eislagern und während der Eisarbeiten erhalten Stundenlohn und zwar Mindestlöhne:

a) In den Eislagern: Losmacher 46 Pf., Auf- und Wegzieher 45 Pf. Tagelöhner erhalten in der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober 40 Pf., in der Zeit vom 1. November bis 31. März 38 Pf.

b) Während der Eisarbeiten: 1. Aus dem Nymphenburger Kanal: Stecher 43 Pf., Hader und Säger 41 Pf., Abladerampe 41 Pf., Pflug, Schneeräumen, Schweumer, Kanal, Ebenen, Wechsel 38 Pf., Eishäuser 38 Pf. pro Stunde.

2. Aus dem See im Hofgarten Nymphenburg: Aufzieher 48 Pf., Hader, Stecher und Säger 43 Pf., Auf- und Einschlepper 41 Pf., Schweumer, Schneeräumer und Tagelöhner 38 Pf. pro Stunde.

Bei den ständigen Arbeitern bleibt der Lohn Sommer wie Winter gleich.

Es wird nur für die Zeit, während welcher gearbeitet wird, bezahlt.

Die Stundenlöhne erhöhen sich ab 1. Juni 1912 um je 1 Pf.

3. Ueberstunden.

Ueberstundenarbeit ist möglichst zu vermeiden. Bei Berechnung derselben kommt die Zeit vor 6 Uhr morgens und nach 6 Uhr abends in Betracht.

Bei Arbeitsbeginn vor 5 Uhr morgens zählt die Stunde von 5 bis 6 Uhr morgens nicht als Ueberstunde.

Bei den zum Eisabladen von Wirtsfahren verwendeten Arbeitern wird der Weg von der Kundschaft nach Hause nicht in Berechnung gezogen, jedoch tritt für Arbeiten nach 7 Uhr Bezahlung der Ueberstunden ein.

Für Ueberstunden und Arbeiten an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen werden 55 Pf. vergütet.

Die Losmacher, Auf- und Wegzieher erhalten an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen 65 Pf. pro Stunde.

4. Urlaub.

Den ständigen Arbeitern wird der gleiche Urlaub wie dem Fahrpersonal zugesichert.

5. Sonstiges.

a) Kündigung findet gegenseitig nicht statt. Einzelabmachungen sind ungültig.

b) Maßregelungen aus Anlaß der gegenwärtigen Lohnbewegung finden nicht statt; Verschlechterungen sind ausgeschlossen.

c) Für diejenige Zeit im Winter, in welcher die Arbeit infolge von Witterungsverhältnissen, Betriebsstörungen, ausgesetzt werden muß, kann der Arbeitnehmer keinen Lohn beanspruchen.

6. Tarifdauer.

Vorstehende Vereinbarung tritt mit dem 1. Juni 1910 in Kraft, gilt bis 1. Juni 1913 und hat stets auf ein weiteres Jahr Gültigkeit, falls nicht seitens der Firma oder vom Vorstand des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Ortsverwaltung I, München, vier Wochen vorher gekündigt wird.

München, den 28. Mai 1910.

(Unterschriften.)

Diese Verträge brachten den Angestellten eine durchschnittliche Lohnaufbesserung von 2 Mark pro Woche. Ebenso wurde die Entschädigung von Ueberstunden und der Sonntagsarbeit erhöht. Den ständigen Tagelöhnern wird das erste Mal der gleiche Urlaub zu Teil, wie dem Fahrpersonal. Die Kollegen haben ihre Organisationszugehörigkeit nicht zu beklagen. Sind doch die Löhne innerhalb 3 Jahren um durchschnittlich 4 Mk. pro Woche gestiegen, ganz abgesehen von den übrigen Verbesserungen. Wann werden die Kollegen in den Konkurrenzgeschäften den Wert der Organisation begreifen?

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Stettin. In der Versammlung am 25. Mai gab Kollege Steinert den Bericht von der außerordentlichen Generalversammlung und vom gemeinsamen Verbandstag der Hafenarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter. Nach lebhafter Diskussion erklärte sich die Versammlung mit den in Hamburg gefaßten Beschlüssen einstimmig einverstanden. Unser Sommerfest findet am 31. Juli bei Haack, Allee 17, statt und beträgt das Gartenentree für Erwachsene 15 Pf., das Langgeld 75 Pf. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten erfolgte der Schluß der Versammlung.

In der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 7. Juni wurde beschlossen, bei dem Zusammenschluß mit

den Hafenarbeitern und Seeleuten am 1. Juli cr. auf die Einführung eines Wochenarbeitertages von 55 Pf. unter Wegfall der Streikmarke hinzuwirken, um dadurch in die 1. Beitragsklasse zu kommen. Zur Bauarbeiter-Aussperrung führen die Kassierer nach wie vor Sammellisten mit sich und wurden die Kollegen aufgefordert, jede Woche auf den Listen zu zeichnen. Nachdem noch 5 Kollegen in das Festkomitee zum Gewerkschaftsfest gewählt waren, wurde die Versammlung geschlossen.

Für die Bildungsarbeit

Der kommenden Herbst- und Wintermonate versendet der Zentralbildungsausschuß der sozialdemokratischen Partei an die lokalen Bildungsausschüsse und sonstigen Interessenten sein alljährliches Winterprogramm. Die Vorschläge und Winte dieser Veröffentlichung geben den Bildungsausschüssen, Gewerkschaftsstellen und sozialdemokratischen Vereinen seit Jahren eine Grundlage für die örtliche Bildungsarbeit.

In der Einleitung des diesjährigen Winterprogramms wird darauf aufmerksam gemacht, daß der bevorstehende Winter der letzte vor den nächsten allgemeinen Reichstagswahlen ist; da die Bildungsarbeit nicht außerhalb der politischen Kämpfe und Bestrebungen der Arbeiterklasse liegt, sondern sie zu fördern und innerlich zu vertiefen hat, so muß bei den Bildungsveranstaltungen der kommenden Wintermonate darauf Rücksicht genommen werden. Die belehrenden Veranstaltungen, besonders Kurse, die in ihrer Wirkung den grundsätzlichen Auseinandersetzungen des bevorstehenden Wahlkampfes zugute kommen, sind in den Vordergrund zu rücken, die künstlerischen Unternehmungen können dagegen in diesem Winter zurücktreten. Die Anregungen des Winterprogramms und besonders die Dispositionen der Wanderredner des Bildungsausschusses tragen dieser Sachlage Rechnung.

Bei den wissenschaftlichen Wandertouren des Bildungsausschusses ist eine Neuerung organisatorischer Art getroffen worden. In Zukunft müssen die Bildungsausschüsse, die den Erlaß des Honorars beantragen, dafür die Verantwortung des Vorstandes ihrer Bezirks- oder Landesorganisation übernehmen. Auf den besonderen Wunsch der Geschäftsstelle des Zentralbildungsausschusses machen wir die Bildungsausschüsse hierauf ausdrücklich aufmerksam; die Einzelheiten dieser Neuregelung sind aus dem Winterprogramm zu ersehen, sie gelten auch für diejenigen Bildungsausschüsse, die für den kommenden Winter bereits honorarfreie Kurse bei der Geschäftsstelle angemeldet haben.

Das Winterprogramm enthält außer Mitteilungen über die Wandertouren Anregungen und Vorschläge für die Organisation lokaler Bildungsausschüsse, für die Propaganda guter Jugendbüchereien und künstlerischen Wanderschmucks, für die Organisation von Volksvorstellungen und für die Auffstellung eines zusammenhängenden Programms für die lokale Bildungsarbeit.

Diejenigen Bildungsausschüsse, die das Winterprogramm bis Ende dieser Woche nicht erhalten, sind bei der Geschäftsstelle des Zentralbildungsausschusses (Heinrich Schulz, Berlin SW. 68, Lindenstraße 3) noch nicht oder mit unrichtiger Adresse gemeldet. Sie werden ersucht, die Anmeldung sofort zu bevirken, damit ihnen in Zukunft alle Veröffentlichungen des Bildungsausschusses regelmäßig zugehen.

Briefkasten.

M., Magdeburg. Dir und allen anderen Kollegen zur Kenntnis, daß der Kollege Wilhelm Etze, da er wegen Krankheit einen Tag früher von Hamburg abreisen mußte, nur für 5 1/2 Tage Diäten erhalten hat.

Mitteilungen des Vorstandes.

In den am 1. Juli zur Ausgabe gelangten Mitgliedsbüchern ist im Erwerblosentwurf ein Fehler enthalten. Es muß dort nicht heißen: „Hat ein Mitglied fünf Jahre hintereinander die volle Unterstützung bezogen usw.“ sondern: „Hat ein Mitglied drei Jahre usw.“

Verloren gegangen ist das Mitgliedsbuch der Kollegin Auguste Strelitzki, Spt.-Nr. 301 346, eingetreten am 25. September 1908 in Spanbar. Falls dieses Buch vorgezeigt wird, ist es abzunehmen und an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Ausgeschlossen wurden auf Grund des § 7, Absatz a und b unseres Verbandsstatuts nachstehend genannte Mitglieder: In Hamburg I: Arnold Franke, Spt.-Nr. 107 963, Heinz Frenz, Spt.-Nr. 105 903, A. Quast, Spt.-Nr. 108 502, Rob. Ring, Spt.-Nr. 106 159; in Harburg: Friß Bannies, Spt.-Nr. 261 133, Albert Bannleben, Spt.-Nr. 261 016, Adolf Faberbach, Spt.-Nr. 261 085, Wilh. Weber, Spt.-Nr. 261 144, Adolf Weder, Spt.-Nr. ?.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

Verantwortl. Redakteur: Richard Münberg, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmid, Berlin, Adalbertstr. 37.

Ackerknecht oder Fuhrmann?

Bei dem Bierbrauereibesitzer A. zu Wehlar war der Arbeiter N. beschäftigt und wurde am 5. Juni 1908 durch ein ausschlagendes Pferd am rechten Knie schwer verletzt. Der Verletzte war im Begriff, das Pferd anzuschirren, um hier fortzufahren, also für den Brauereibetrieb tätig.

In seiner Unkenntnis ließ es der Verletzte zu, daß der Unfall bei der Rheinischen landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaft gemeldet wurde. Der Unternehmer des Verletzten machte hierbei geltend, daß er ja auch fast 60 Morgen Land im Besitz habe und der Verletzte auch als Ackerknecht Verwendung finde. Die landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft hat denn auch die Kosten des Heilverfahrens ab 14. Unfallwoche übernommen und wäre der Verletzte auch mit allem Zufrieden gewesen, wenn sich nicht organisierte Arbeiter der Sache angenommen hätten. Diese meldeten den Fall dem Frankfurter Arbeiter-Sekretariat, welches dem Verletzten die Aufklärung gab, daß er unbedingt Ansprüche bei der Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaft zu stellen habe. Als der Verletzte dies nicht einsehen wollte, da ihm der Name der Berufsgenossenschaft gleichgültig sei, wenn er nur Rente erhalte, wurde ihm die Belehrung, daß die Rente von der landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaft viel niedriger sei, als die der Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaft. Der ortsbübliche Tagelohn für landwirtschaftliche Arbeiter betrage in Wehlar nur 600 Mk. pro Jahr und würde hiernach die Rente auch berechnen, während für die Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaft doch der verdiente Lohn mit zirka 4 Mk. pro Tag oder 1200 Mk. pro Jahr in Frage komme. Die Rente würde sich also fast doppelt höher stellen.

Netzt erst hatte der Verletzte Interesse daran, daß er als Fuhrmann und nicht als Ackerknecht entschädigt würde. Die Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaft wollte jedoch die Rente nicht gewähren, weil die Landwirtschaft der Brauerei nicht als Nebenbetrieb ihr gemeldet worden sei, der Rheinischen landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaft angehöre.

Es war daher nötig, Beschwerde beim Reichs-Versicherungsamt zu führen und diesem die Entscheidung zu überlassen, ob der Verletzte als Ackerknecht oder als Fuhrmann zu entschädigen sei?

Nach fast zwei Jahren wurde endlich vom Reichs-Versicherungsamt die Entscheidung gefällt, daß die Beschwerde begründet sei und die Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaft verpflichtet wäre, den Verletzten zu entschädigen, zumal sich auch inzwischen die landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft der Beschwerde des Verletzten angeschlossen hatte. In der wichtigen Entscheidung wird angeführt, daß die landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft die Entschädigung des Unfalls nicht weiter führen wolle, weil sich der Unfall nicht im landwirtschaftlichen Betriebe des Dienstherrn ereignet habe. Der Verletzte würde auch durchschnittlich an 3 Tagen in der Woche zum Vieraufstehen im gewerblichen Betriebe beschäftigt.

Die Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaft machte hingegen geltend, daß der Verletzte beim Putzen eines Pferdes verunglückt sei, „also bei einer rein landwirtschaftlichen Tätigkeit“ und daß er nicht wöchentlich drei ganze Tage, sondern nur höchstens an drei

Tagen in der Woche im Betriebe der Brauerei tätig sei. Der Brauereibetrieb sei auch in wirtschaftlicher Bedeutung geringer als die Landwirtschaft des Besitzers.

Es sei daher auch ganz richtig, die „volle Versicherung der Tätigkeit des N. bei der landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaft erfolgt“.

Nach eingehender Verweiskaufnahme erklärte dann das Reichs-Versicherungsamt, daß der Verletzte unstrittig in beiden Betrieben des Dienstherrn tätig gewesen sei. „In welchem Umfange dies der Fall war, steht zwar nicht fest, jedoch läßt der Umstand, daß der Verunglückte mit seinem Lohne der Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaft nachgewiesen worden ist, den Schluß zu, daß die Tätigkeit des N. in der Brauerei von nicht unerheblichem Umfang gewesen ist. Nach ständiger Rechtsübung des Reichs-Versicherungsamtes ist nun die unfallbringende Verrichtung eines Arbeiters, der in mehreren, verschiedenen Berufsgenossenschaften angehörenden Betrieben desselben Unternehmers tätig ist, demjenigen Betriebe anzurechnen, dem sie gedient hat. Dies war im vorliegenden Falle der Brauereibetrieb. Denn das Putzen bzw. das Anschirren des Pferdes, bei welchem N. verunglückt ist, bildete lediglich die vorbereitende Tätigkeit für die im unmittelbaren Anschlusse an diese Arbeit ausgeführte Vierfuhr. Dazu kommt noch, daß die Gespannhaltung, die aus 7 Pferden besteht, nach den glaubhaften Angaben des Arbeitgebers zu zwei Dritteln in der Brauerei und zu einem Drittel in dem landwirtschaftlichen Betriebe Verwendung findet, also im ganzen genommen, hauptsächlich dem gewerblichen Betriebe dient.“

Der erkennende Senat habe nach dieser Sachlage angenommen, daß der Verletzte zur Zeit des Unfalls als im Brauereibetriebe beschäftigt anzusehen ist. Demnach war dem Verletzten gegenüber die Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaft zur Entschädigungsleistung zu verurteilen.

Soweit die Entscheidung, welche dem Verletzten die doppelte hohe Rente gebracht hat. Wieder ein Beweis, wie vorsichtig unsere Kollegen sein müssen, wenn sie das „Bergnügen“ haben, auch für landwirtschaftliche Arbeiten mit verwendet zu werden.

Oeffentliche

und Mitglieder-Versammlungen.

Berlin. Die Sektion II hielt am Donnerstag, den 2. Juni, eine Mitglieder-Versammlung ab, um zur Reichs-versicherungsordnung Stellung zu nehmen. Der Referent, ein Kollege, führte aus, daß die Vorlage, welche z. B. in einer Reichstags-Kommission vorberaten wird, in keinem Punkte den Wünschen der Arbeiter entspricht, im Gegenteil sei die Neglerung überall dort, wo sie den Vorentwurf geändert habe, den Wünschen der organisierten Großindustrie gefolgt. Aus diesem Grunde stellte sich die Versammlung auf den Boden der Beschlüsse des diesjährigen außerordentlichen Gewerkschafts-Kongresses und bekräftigte dies durch einstimmige Annahme folgender Resolution:

„Die heutige Versammlung der Transporthandarbeiter Berlins erklärt in Bezug auf die neue Reichsversicherungsordnung, daß dieselbe in keiner Weise geeignet ist, die vorhandenen Mängel in der Arbeiterversicherungs-Gesetzgebung zu beseitigen. Aus diesem Grunde protestiert

die Versammlung gegen die Gesetzesvorlage und wünscht von den gesetzgebenden Körperschaften, daß bei der Schaffung einer Reichsversicherungsordnung unbedingt die Forderungen der deutschen Arbeiter, wie sie auf dem diesjährigen außerordentlichen Gewerkschafts-Kongress aufgestellt worden sind, anerkannt und berücksichtigt werden.“

Hierauf gab Kollege Lambrecht den Bericht vom Hamburger Verbandstag, der wegen der vorgeschrittenen Zeit ohne Debatte entgegengenommen wurde. Zum Schluß beschäftigte sich die Versammlung mit den Vorschlägen für die Klementen der in der nächsten General-Versammlung zu wählenden Beisitzer und Revisoren zum Verbandsvorstand.

Breslau. In unserer am Mittwoch, den 1. Juni cr., tagenden und sehr zahlreich besuchten Mitglieder-Versammlung berichteten die Delegierten vom außerordentlichen Verbandstag. An den Bericht, welcher von den Anwesenden mit großem Interesse aufgenommen wurde, schloß sich eine rege Diskussion, welche sich im speziellen um die Frage der Beitragserhöhung drehte.

Folgende Ausführungen verschiedener Redner sind zu beachten: Durch den einstimmigen Beschluß des Verbandstages sind die Beiträge in allen Klassen um 10 Pf. erhöht, weil die erheblich erhöhten Unterstufungen aller Art die Verbandskasse so außerordentlich belasten, daß eine Abhilfe geschaffen werden mußte.

Die Breslauer Mitgliedschaft zahlt seit Februar 1908 den Beitrag zur ersten Klasse und könnte sie im schlimmsten Falle in die zweite Klasse herabgehen und brauchen nur 55 Pf. Beiträge zu zahlen, das würde aber eine ganz kolossale Verschlechterung bei event. Unterstufungen bedeuten und dazu führen, daß alle Mitglieder, die bisher in die erste Klasse ihren Beitrag entrichtet haben, ganz wesentlich geschädigt würden und zwar so erheblich, daß 5 Pf. mehr Beitrag dann gar nicht ins Gewicht fallen können. Es wären Unterstufungsverluste von 3-6 Mk. bei der Erwerbslosen-Unterstützung, 10-80 Mk. bei der Sterbe-Unterstützung und 2-4 Mk. pro Woche bei der Streik- und Gemahregelten-Unterstützung zc., bei dem Herabgehen in die zweite Klasse zu verzeichnen.

Da nun auch an die Breslauer Mitgliedschaft so viele Anforderungen gestellt werden, z. B. Beiträge für das Gewerkschaftshaus, Kartell, Sekretariat usw., so ist es notwendig, daß eine Erhöhung unseres Beitrages platzgreift.

In Erwägung der oben genannten Umstände wurde hierauf (gegen 13 Stimmen) die Erhöhung des Beitrages um 10 Pf. für männliche und um 5 Pf. für weibliche und jugendliche Mitglieder beschlossen, so daß vom 1. Juli d. J. ab 60 Pf. resp. 30 Pf. Beitrag zu zahlen sind.

Zur Aussperrung im Baugewerbe wurde beantragt, einen Extrabeitrag von 10 Pf. wöchentlich zu erheben, solange die Aussperrung dauert. Diesen Antrag lehnte die Versammlung ab, sie forderte aber zu freiwilligen Sammlungen nach besten Kräften auf.

Chemnitz. In einer am 18. Juni stattgefundenen außerordentlichen kombinierten Generalversammlung erstattete der Delegierte ausführlichen Bericht über die Verhandlungen und Beschlüsse des außerordentlichen Verbandstages in Hamburg.

Eine lebhafteste Debatte setzte hierauf ein. Insbesondere bildeten die beschlossene Beitragserhöhung und der Extrabeitrag zur Erwerbung eines eigenen Heims den Gegenstand lebhafter Diskussion. Im Hinblick auf den letzten Beschluß wünschten einzelne Redner, daß künftighin dem Delegierten eine bestimmte Marschrouten mitzugeben sei. — Fast einstimmig wurde

F r o h n .

Auf dem schwarzen, mit abgestorbenem Gras überwucherten Landwege geht vor mir ein breit-schulteriger, gebückter Mann.

Er ist das einzige lebende Wesen außer mir auf der weiten öden Heide, die sich vor uns sanft hinaufzieht. Wildes, stürmisches Gras, das nie gemäht ist, duckt sich im Herbstwind; eine andere Pflanze gedeiht hier nicht. Die grauen Wolken, die sich langsam aber stetig am Himmel emporschieben, fressen die letzten hellen Flecken — es ist, wie wenn sie sich an ihnen nästern, so schwellen sie an und blähen sich.

Vor uns taucht etwas Schlanges auf. Je höher wir die Heide hinaufsteigen, je mehr sehen wir davon — wie ein Obelisk ragt ein Schornstein in die Luft. Daneben liegt ein Felsblock. Beim Näherkommen sehe ich, daß es ein verfallenes Gebäude ist.

Dicht vor ihm erhebt sich der alte Mann. Er bleibt stehen und wendet sich nach mir um mit einem gemurmelt.

„Tag!“

Dann gehen wir zusammen weiter. Unter einer schmierigen, bis oben zugetropften Tacke trägt der Alte ein braunes Wollhemd, das am Halse zwischen einem rosa- und blaugestreiften Tuch hervorschaut. Aus dem Tuch dringt ein breiter Kopf mit starker Stirne, in die eine schwarze Natummütze mit einem Lackschirm geschoben ist. Nach einem hastigen Blick über mich hin, geht er an dem zusammengefügten Gemäuer vorbei und biegt in eine Thüröffnung ein, deren Abblöschung heruntergefallen und vom Gras überwuchert ist. Er setzt sich müde darauf und zieht die flämmigen Weine an, während seine Brust leuchtet.

Ich lehne mich ihm gegenüber an den Türpfosten; dicht neben mir wächst der Schornstein empor, an dem der Wind mit wütenden Händen vergeblich rüttelt.

Als der Alte sich etwas erholt hat, erhebt er sich und geht über das Geröll in die gegenüberliegende Ecke, wo die Mauer noch besser vor dem Wind schützt. Dort sind Steine zu einer Bank geschüttet, auf der man ganz bequem sitzen kann. Als der Alte sich niedergelassen hat, zieht er aus seiner Sackentasche ein Frühstücksbäcchen. Ich folge seinem Beispiel und so sitzen wir stumm laudend.

Nachdem er gegessen hat, streicht er die Brotkrumen von seinen Schenkeln, die von einer hellblauen, geflickten Hose bedeckt sind. Wir sitzen noch ein Weilchen trumm bei einander.

Dann frage ich, um die Stille, die hier im verlassenem, totem Gemäuer doppelt schwer drückt, zu unterbrechen:

„Hier stand eine Fabrik?“

Der Alte stützte den Kopf in die starknacktigen Hände und sagte:

„Ja — hab' selbst drin gearbeitet.“ — — Er lacht leise.

„Es ist schon lange her — da drüben“; er weist durch die Fensteröffnung auf vollständig zusammengefallene Gebäuderuinen — „da war ein Bergwerk.“

„Es ist schon lange tot — das ganze Werk steht jetzt weit unten — hier wurde das Erz geschmolzen und gegossen — damals standen hier viele stolze Schornsteine. — Es wurde gehämmert und gepocht. — Ich, ich habe hier gearbeitet — mehr als dreißig Jahre. — Mein Schweiß floß auf das glühende Eisen und verdampfte zischend. — O, damals war ich noch einen viertel Meter höher als heute, Herr! Die Arbeit, der Stahl hat mich so weit verschluckt.“

Sa, ja; — junger Herr! Meine Mutter erzählte mir, als ich noch ein unwissender Bursch war, dem die Welt wie ein großer Spielplatz erschien, ein Märchen: „An einem feuerpeitenden Berge lagerte ein Ungeheuer. Blutrot war seine Haut und grüngrau sein Haar. Wenn ein Mensch vorbei ging, faßte das Ungeheuer den Ahnungslosen und warf ihn in den aufstammenden Berg. Der zischte und sprühte und bald wuchs aus ihm eine Stange des feinsten Stahles empor. Aus dem schmiedete sich das Ungeheuer einen Ring um seinen Leib. Viele solche Ringe hat es schon um seinen Leib und doch fehlen noch unzählige, um den Riesenrumpf zu bedecken — noch viele Menschen müssen in den feuerpeitenden Berg geworfen werden.“

Sa, junger Mann; heute habe ich das Märchen verstanden — das Ungeheuer ist die Fabrik

Aber kennen Sie auch das schöne Lied:

Der Gott, der Eisen wachsen ließ,
Der wollte keine Knechte!

„Kennen Sie das? — O, wir könnten die Herren des Eisens und des Stahles sein; aber jetzt sind wir seine Knechte! Sa, wir haben uns selbst die Ketten geschmiedet.“ —

Er flüstert:

„Da zogen sie herauf aus dem Grunde, mit den Gewehren und Degen, die wir ihnen gehämmert hatten — sie schlugen uns, weil wir Herren sein wollten, weil wir einen Willen haben wollten.“ —

Langsam wickelte er das bunte Tuch von dem starken Hals. Ich sehe eine hellrote, lange Narbe vom linken Ohr bis nahe am Kehlkopf.

Er stand auf und hüllte sich wieder ein. Bei dem Bemühen, seinen kurzen Rücken möglichst gerade zu drücken, lachte er, indem er die geballten Fäuste zusammenschlug:

„Aber hier, wir haben noch Fäuste; die haben was abgekriegt vom Stahl, den sie bereiten helfen. Sie sollen noch viel schaffen! Die sind noch hart und zäh!“

Dann geht er mit seinem breiten Gang aus den Ruinen hinaus. Einige Schritte die Anhöhe hinauf — wir stehen am Scheitel des Hügels.

Vor uns im Grunde kämpfen Rauchheere miteinander; sie drängen, schieben und vertilgen sich. Sie und da leuchtet es unter ihnen auf — spitze Flammen züngeln in die Reihen der schwarzen Qualmungenelme als wollten sie die Kämpfenden trennen — und doch führen sie ihnen nur neue Waffen zu.

Der Wind dreht sich. Er kommt uns entgegen und trägt uns den Schall der Werke zu.

Ein wildes Klopfen, und Stampfen, Hämmern und Nieteln klingt herauf. Dazwischen freischt eine Säge und eine Dampfmaschine stößt stöhnend ihren weißen Dampf von sich.

Je länger wir hinschauten, je deutlicher konnten wir da unten alles erkennen. Lange, schwarze Dächer strecken sich wie der Rücken riesenhafter Tiere über die Erde. Die Schornsteine ragen wie flammende Föhler und Hörner empor. Der Wind treibt hier und da die Rauchwolken auseinander und wir sehen die Flammen auflobern aus den Öffnen. Hier sprühen sie blutrot — dort hellgelb — drüben violett mit Stahlblau — diesseits rehbraun mit grau.

Die Wolken, die diese hochstrebenden Feuerquellen emporsenden, sträuben sich, aufzustiegen. Doch ihre jüngeren Geschwister drängen sie immer höher und dichter — wenn der eine dem andern nicht weichen will, verschlingt der Stärkere den Schwächeren. —

„Das Ungeheuer braucht wieder eine Stahlfange!“ sagt der Alte und geht mit leisem Schrit, während er mit dem Kopf nickt, vor mir her in den brodelnden, qualmenden und stampfenden Feuergrund hinab.

Als ihn der streng riechende Duff dichter umhüllt, scheint er immer kleiner zu werden, immer mehr zusammen zu sinken. — — —

beflossen, den Wochenbeitrag auf 60 bzw. 30 Pf. hinaufzusetzen.

In seinem Schlusswort stellte der Delegierte verschiedene irrtümliche Auffassungen richtig. Er gab der Hoffnung Ausdruck, daß entgegen der Ansicht einzelner, die erhöhten Wochenbeiträge und die Haus-erwerbbeiträge von den Mitgliedern bereitwillig geleistet werden würden. Mit einem Hinweis auf die kulturgeschichtliche Bedeutung, welche der Hamburger Tagung innewohnte, forderte er die Anwesenden zu reger Mitarbeit auf, an der inneren und äußeren Ausgestaltung der Organisation tatkräftig mitzuwirken.

Cöpenick. Am Sonntag, den 12. Juni, fand unsere allgemeine Versammlung in Ober-Schönebeck statt. Der Obmann gab den Geschäftsbericht. Es fanden im 1. Quartal 24 Bezirksversammlungen, 56 Sitzungen und Besprechungen statt. Das Bureau war in den 3 Monaten von 879 Mitgliedern besucht. Den stärksten Besuch wies der 6. Februar auf. An Ein- und Ausgängen waren zu verzeichnen: Eingänge: Briefe und Karten 23, Drucksachen 12, Ausgänge: Briefe und Karten 45, Drucksachen 182 und zwei Depeschen. Schriftstücke wurden für Mitglieder 12 angefertigt, darunter 11 Steuer-Kalamationen. Die Mitgliederzahl betrug am Ende des Quartals 619. Geleistet wurden 6243 Wochenbeiträge. Die Einnahme betrug 2870,80 Mk. Die Ausgaben stellten sich wie folgt:

a) Dertliche Beerdigungsbeihilfe	28,—	Mk.
Reise-Unterstützung	4,—	"
Persönliche Entschädigung und Agitation	827,80	"
Sächliche, Miete, Materialien	41,40	"
Referate und Drucksachen	44,70	"
Zeitungs-Abonnements	9,58	"
Borte	11,05	"
b) Konto Hauptkasse		
Krankenunterstützung	456,80	"
Arbeitslosenunterstützung	508,85	"
Summa	1424,18	Mk.

In der Diskussion bemängelten verschiedene Kollegen den schwachen Besuch der Versammlung. Sodann gab Kollege Breitenborn den Bericht vom außerordentlichen Verbandstag in Hamburg, welcher mit Interesse entgegengenommen wurde. Am Schlusse seiner Ausführungen betonte der Kollege, sich den fakultativen Unterstützungsleistungen anzuschließen, um die Familien vor Not und Elend zu schützen. Auch die Zahlung der Baufondsmarken habe sich jeder Kollege zur Pflicht zu machen.

Ferner lag ein Antrag vor, in den Sommermonaten die Versammlungen ausfallen zu lassen, doch wurde der Antrag gegen 12 Stimmen abgelehnt.

Nach einigen Mitteilungen betreffs der bevorstehenden Agitation in verschiedenen Betrieben erfolgte Schluß der Versammlung.

Dresden. Am 7. Juni fand eine außerordentliche Mitgliederversammlung statt, die sich mit der durch die Hamburger Verbandstagsbeschlüsse aktuell gewordenen Frage der Beitragserhöhung beschäftigte. Der Bevollmächtigte gab die Gründe bekannt, die zur Erhöhung der Beiträge geführt hätten. Die Erwerbslosenunterstützung habe bedeutend mehr Mittel erfordert, als man bei Schaffung derselben annahm. Es könne aber hier nicht gespart werden, weil man dadurch diejenigen Mitglieder schädige, die einer Unterstützung am dringendsten bedürfen. Reichliche Mittel müßten aber auch für die Agitation und zur Führung der großen bevorstehenden Kämpfe zur Verfügung gestellt werden, deshalb habe der Verbandstag die Beitragserhöhung einstimmig beschlossen. Auch die Maßnahmen des Hauptvorstandes zum Erwerb eines eigenen Heimats sind von den Delegierten gebilligt worden. Der Bevollmächtigte schlägt deshalb vor, den Antrag der Funktionäre und Vertrauensleute anzunehmen. Der Antrag lautet: „Der Beitrag für die Verwaltungsstelle Dresden beträgt ab 1. Juli 60 Pf. Der Beitrag für den Hausfonds in Berlin wird aber aus der Lokalfasse entrichtet.“ — In der Debatte sprachen ca. 80 Kollegen für und gegen diesen Antrag. Alle Redner waren aber der Meinung, daß man ohne Beitragserhöhung nicht auskommen werde, es sei nur eine Frage der Zeit. Von einigen Rednern wurde besonders hervorgehoben, daß, wenn nicht mehr genügend Mittel der Ortskasse zur Verfügung ständen, manche sehr notwendigen Ausgaben für Agitation, Unterstützung in Notfällen und Beerdigungsbeihilfe bei Todesfällen von Angehörigen der Mitglieder in Wegfall kommen müßten. Lohnkämpfe könnten ebenfalls nur mit gefüllten Kassen erfolgreich geführt werden. Die Abstimmung ergab 177 Stimmen für und 112 Stimmen gegen die Beitragserhöhung. Damit ist beschlossen, daß ab 1. Juli der Beitrag für Dresden und Umgebend pro Woche 60 Pf. beträgt. Weiter wurde auf die Bauarbeiter-Aussperrung hingewiesen und betont, daß organisierte Transportarbeiter als Streikbrecher bis jetzt nicht gearbeitet haben. Für die Firma Reinhardt sollten sich die Kollegen nicht etwa als Arbeiter anwerben lassen, sonst würden sie Gefahr laufen, Streikarbeit verrichten zu müssen. Der Arbeitsvertrag der Firma Transport-Lagerhaus wurde scharf kritisiert.

Stübbeck. Am Sonnabend, den 18. Juni, fand hier selbst eine außerordentliche Mitgliederversammlung statt. Auf der Tagesordnung stand der Bericht vom außerordentlichen Verbandstag in Hamburg sowie die Beschlußfassung über eine Beitragserhöhung. Das Referat hatte der Gauleiter übernommen. Er führte den Anwesenden zunächst die Ursachen, die zur Abhaltung dieses Verbandstages geführt, vor Augen. Sodann behandelte er die Beschlüsse und betonte, daß dieser Verbandstag für alle Zeiten als der bedeutendste betrachtet werden würde. Hätte er doch die erste große Einheitsorganisation in der deutschen Gewerkschaftsbewegung gebracht. Der so lange von uns gehegte Wunsch, die Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande zu einer Organisation zusammenzuschließen, sei endlich zur Tatsache geworden. Aus diesem Zusammen-schließen erwachsen auch für uns sehr große Aufgaben. Es gelte nunmehr, die vermehrte Werbe- und Stoffkraft der Organisation auszunutzen. Redner erwähnte die Kollegen, etwas mehr wie bisher für die Ausbreitung der Organisation tätig zu sein. Die Zahl der uns noch Fern-

stehenden sei noch sehr groß. Diese zu gewinnen, müsse unsere nächste Aufgabe sein. Redner begründete sodann die Beitragserhöhung. Er betonte, daß das Fundament einer schlagfertigen Organisation gute Kassenerhältnisse seien. Sollte etwas für die Kollegen getan werden, müsse vor allem anderen dafür gesorgt werden, daß unsere Kassen gefüllt seien. Zum Kriegsführen gehöre Geld und abermals Geld. Andererseits habe auch der Münchener Verbandstag durch Einführung der Erwerbslosenunterstützung den Kollegen ganz wesentliche Vorteile geschaffen. Da nun der Hamburger Verbandstag auch eine Sterbeunterstützung für Ehegatten eingeführt habe, sei eine Beitragserhöhung unbedingt notwendig gewesen.

Redner führte dann weiter aus, daß, wenn die Beiträge nicht erhöht würden, die Kollegen in der dritten Unterstützungskasse bleiben müßten.

In der Diskussion wurde von den verschiedenen Rednern die Notwendigkeit der Erhöhung betont und diese dann einstimmig beschlossen. Darnach beträgt ab 1. Juli der Beitrag 60 Pf. pro Woche. Nach Erledigung einiger interner Sachen erfolgte Schluß der Versammlung.

Erfurt. Die am 18. Juni abgehaltene Mitgliederversammlung beschäftigte sich hauptsächlich mit der Erhöhung der Beiträge. Kollege Kumppe als Kassierer begründete dieselbe damit, daß durch die Zusammenlegung der Kranken- und Arbeitslosenunterstützung in eine Erwerbslosenunterstützung, sowie, daß auch jetzt nach dem neuen Statut für die Ehefrauen Sterbeunterstützung gewährt wird, eine erhebliche Mehrbelastung der Hauptkasse eintritt. Ein diesbezüglicher Antrag desselben, die Klasse 1 wie bisher beizubehalten und den Beitrag auf 55 Pf. pro Woche zu erhöhen, wird nach kurzer Debatte mit 30 gegen 2 Stimmen angenommen.

Des weiteren macht der Vorsitzende darauf aufmerksam, daß die Jahrbücher für 1909 erschienen und bei ihm gebunden zu 1 Mk. das Stück zu haben sind.

Auf eines, Kollegen, muß immer wieder aufmerksam gemacht werden, werft herartige Zeitungen vom Schläge des „Allgemeinen Anzeigers“ aus Euren Wohnungen, denn diese Sorte bringt es fertig, Euch für Euer Geld noch zu verböhnen. Wie war es denn jetzt bei der Bauarbeiter-Aussperrung. Da hat diese Zeitung es nicht nur mit dem Unternehmertum gehalten, sondern auch durch Verdrehung der nackten Tatsachen versucht, Stimmung gegen die Aussperrten zu machen. Für ein derartiges Gebahren kann und darf es für den organisierten Arbeiter nur eine Antwort geben und diese ist: „Weg damit!“ Kollegen! In dieser wirtschaftlich bewegten Zeit ist es doppelt nötig, daß jeder Arbeiter stets auf wirtschaftlichem wie auf politischem Gebiete gut unterrichtet ist, und das kann er nur durch eine Zeitung werden, welche stets offen mit der Wahrheit herankommt und welche auch stets die Interessen der arbeitenden Klasse mit Nachdruck vertritt, das ist für uns die „Tribüne“.

Hamburg. Gemeinsame Versammlung der Hafenarbeiter, Seelente und Transportarbeiter am 24. Juni. Die Tagesordnung lautete: „Der organisatorische Aufbau unserer zukünftigen gemeinsamen Ortsverwaltung. Beitragshöhe.“ Zu dieser Versammlung waren die beiden Gauleiter der Hafenarbeiter und der Transportarbeiter erschienen. Der Kollege Wagener führte etwa folgendes aus: Der Zusammenschluß der Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande sei eine beschlossene Sache. Pflicht der Leitung sowie Pflicht der Mitglieder sei es, jetzt ans Werk zu gehen, Mittel und Wege ausfindig zu machen, um überhaupt den ganzen Verwaltungsapparat in Gang zu setzen. Dazu gehöre selbstverständlich eine Ortsverwaltung. Das Statut schreibt allerdings vor, daß die Ortsverwaltungen aus bis zu 15 Mitgliedern bestehen können. Dieses sei bei größeren Mitgliedschaften auch erforderlich. Jedoch sei es bis jetzt so gehandhabt worden, daß in kleineren Mitgliedschaften auch sieben Personen genügen werden. In letzterer gehöre auch die Mitgliedschaft Hamburg. Die drei bis jetzt noch bestehenden Ortsvorstände, Hafenarbeiter, Seelente und Transportarbeiter, seien deshalb dazu gekommen, der Versammlung vorzuschlagen, die heutige Ortsverwaltung aus sieben Personen, und zwar aus den Reihen der Seelente drei, weil diese hierorts die stärkste Gruppe sei, und aus den Reihen der Hafenarbeiter und Transportarbeiter von je zwei Mitgliedern bestehen zu lassen. Betreffs des Vorstehens sei es bei den Transportarbeitern in anderen Orten so gehandhabt worden, daß der Geschäftsführer der Mitgliedschaft nicht auch zu gleicher Zeit Vorstehender war. Dieses habe sich aber als nicht wünschenswert herausgestellt, und sei dieses System auch wieder abgeschafft worden. Auch für Hamburg sei es zweckdienlicher, wenn der Geschäftsführer und der Vorstehende in einer Person verkörpert werden. Er sei seitens der drei Vorstände beauftragt worden, vorzuschlagen: Den Geschäftsführer Kollegen Franz Köhler als 1. Vorstehenden, den Kollegen Th. Hauren als 2. Vorstehenden, Koll. Petersen als Kassierer, als Schriftführer den Koll. H. West, Westler W. Clausen, H. v. Essen und Sielemann zu wählen. Eine Diskussion fand hierüber nicht statt. Die Vorschläge wurden seitens der Versammlung akzeptiert. Die Abstimmung ergab die einstimmige Annahme derselben.

Betreffs der Revisoren wurden aus den Reihen der Versammlung H. Köpfer, Lehnerg und H. Weber in Vorschlag gebracht und gewählt. Zur Beitragshöhe hatte der Kollege Wagener ebenfalls die einleitenden Ausführungen. Hierzu bemerkte Redner etwa folgendes: Mit niedrigen Beiträgen wirtschaftlichen, sei auf Grund der bestehenden Verhältnisse, sowie auf Grund der Leistungen der Organisation an Unterstützungen, ein Ding der Unmöglichkeit. Andererseits habe man auch mit der Leistungsfähigkeit der Arbeiterschaft zu rechnen. Man müsse sich immer innerhalb des Bereichs der Möglichkeit halten. Auch

zu diesem Punkt sei er (Redner) beauftragt worden, für Hamburg die erste Beitragsklasse im Betrage von 50 Pf. pro Mitglied und Woche, des weiteren einen Ortszuschlag von 5 Pf. pro Woche, in Vorschlag zu bringen. Dieses ist auch ein ganz annehmbarer Vorschlag, wenn man bedenkt, daß die Hafenarbeiter bis jetzt mehr bezahlt hätten, die Seelente ab 1. Juli den Beitrag auf 50 Pf. beschlossen hätten. Die kleine Steigerung, welche für die Gruppe Transportarbeiter in Frage komme, sei gut zu tragen. Er empfehle daher die Annahme des Vorschlages. In der Diskussion sprachen sich mehrere Kollegen im Sinne Wagners aus. Auch dieser Vorschlag wurde einstimmig angenommen. Kollege West wünschte Auskunft, ob die zu zahlenden Beiträge für den Baufonds des Gewerkschaftshauses extra aufgebracht werden müssen. Der Kollege Wagener bemerkte hierzu, daß diese Frage des näheren ventiliert werde, und in einer späteren Versammlung diskutiert werden müsse. Heute abend schließlich mit dieser Frage zu beschäftigen, sei aus praktischen Gründen nicht angebracht. Kollege Köpfer sprach im gleichen Sinne. Die Versammlung gab sich mit dem hierzu gemachten Vorschlage zufrieden. Im Weiteren legte der Kollege Köpfer den Wert und Nutzen der Einheitsorganisation dar. Es sei der Unternehmern wegen notwendig, stets ein wachsameres Auge zu behalten. Nach einem Schlusswort des Kollegen Köpfer erfolgte mit einem begeisterten Hoch auf das Wachsen und Gedeihen des Transportarbeiter-Verbandes Schluß der gut besuchten Versammlung.

Hagen. Unsere Mitgliederversammlung fand am 7. Juni statt. Zuerst erstattete der Gauleiter Bericht über den außerordentlichen Verbandstag in Hamburg, auf dem der Zusammenschluß aller Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande beschlossen wurde. Redner hob hervor, daß während der Zeit der wirtschaftlichen Krise unser Verband nicht bloß stabil geblieben, sondern noch Fortschritte gemacht hätte. Nach einem kurzen Eingehen auf das Werden und die Einrichtungen unseres Verbandes, erläuterte der Redner die fakultativen Unterstützungsleistungen unserer Organisation und forderte die Anwesenden auf, sich daran zahlreich zu beteiligen. Eine Diskussion über diesen Vortrag fand nicht statt. Ein Antrag des Kollegen Wittener, 10 Pf.-Marken anzuschaffen, wovon jedes Mitglied im Laufe des Jahres 1910 20 Marken zwecks Erwerbung des Verbandshauses, zu entnehmen hat, wurde angenommen. Ein Antrag, dem Verbandsvorstande zu empfehlen, das Mitglied Fritz Weinhold, Fensterputzer, aus dem Verbands auszuschließen, wurde ebenfalls angenommen. Des weiteren wurde der Kollege Rudolf Behrendt als Schriftführer nachgewählt. Weiter wurde beschlossen, die Mitgliedsbücher zwecks Kontrolle einzuziehen. Hierauf Schluß der Versammlung.

Hamburg I. Generalversammlung am 16. Juni. Nach Verlesung des Protokolls gibt Gaad das Abschiedsleben der Mitglieder Klara Wichmann, Annius Jost, Karl Ebert, Fritz Evers, Wilh. Kuhlmann, Karl Schmidt, Herm. Wenf, Heinrich Böcher, Hans Jensen und H. Scheffe bekannt, deren Andenken in der üblichen Weise geehrt wurde. Sodann erstattet der Vorsitzende den Bericht vom außerordentlichen und gemeinsamen Verbandstage. Ein besonders ausführliches Referat erübrigte sich. Es wurde nur das Wesentlichste herausgehoben. In Verfolg der Beschlüsse des gemeinsamen Verbandstages haben bereits Verhandlungen hier am Orte mit den Vorständen der Seelente und Hafenarbeiter stattgefunden. Es wurde beschlossen: Die gemeinschaftliche Ortsverwaltung soll aus 17 Personen bestehen, und zwar aus 7 befohlenen und 10 unbefohlenen Mitgliedern. Die 7 befohlenen Personen sind: der erste und zweite Vorstehende, der Kassierer und die vier Sektionsleiter; die 10 unbefohlenen verteilen sich auf die einzelnen Sektionen wie folgt: Transportarbeiter 4, Hafenarbeiter 3, Doffentliches Fuhrwesen 1 und Seelente 2 Mitglieder. Das Bureau wird ausgedehnt, so daß in Zukunft die ganze 2. Etage im Hinterhause hierfür bereits unsererseits belegt ist. Ein Antrag, vor der Diskussion die Wahl der vier unbefohlenen Ortsverwaltungsmittglieder vorwegzunehmen, wird angenommen. An der recht regen Diskussion beteiligten sich die Kollegen Brehm, Wolter, Kohn, Kufete und Born. Wolter und Kohn plädierten für die Jugendorganisation und ersuchten, recht rege für die Sektion „Jugendliche“ zu agitieren. Kufete und Born sprachen zur Beitragserhöhung. Die Kollegen selbst sind für die Beitragserhöhung, glauben jedoch, daß sich bei den Droschkenführern die Beitragserhöhung nicht so leicht durchführen lassen wird. Thormann plädiert für Beitragserhöhung, indem er darauf hinweist, daß zum Kampfführen Geld gehört, und wir daher unsere Kassen stärken müssen. Monetti spricht für die Beitragserhöhung. Gaad rekapituliert kurz, beantwortet die gestellten Fragen und ersucht, im Interesse der Organisation vom 1. Juli ab die Beiträge auf 60 Pf. für männliche und 30 Pf. für weibliche und jugendliche Mitglieder zu erhöhen. Die Abstimmung ergibt die Annahme des Antrages, gegen wenige Stimmen. Zum Sektionsleiter wird Bönnchen seitens der erweiterten Ortsverwaltung vorgeschlagen. Kohn zählt ein ziemlich umfangreiches Beschwerdematerial gegen denselben vor. Bönnchen verteidigt sich und weist die erhobenen Anschuldigungen zurück. Es tritt aus Zweckmäßigkeitsgründen für Bönnchen ein. Bönnchen weist die Angriffe Kohns zurück, bezieht sich auf die Inkonsequenz und hätte von dem Kollegen Kohn erwartet, daß er seine Beschwerden vor anderen Instanzen vertreten hätte. Wagener beweist, daß die erhobenen Vorwürfe nicht so schwerwiegender Natur seien. Fr. Brünning ersucht um Unterfuchung der Anschuldigungen. Der Antrag, eine Kommission von 13 Personen zu wählen, wird angenommen. Auf Antrag wurde beschlossen, den Posten des Sektionsleiters auszufüllen. Zu Revisoren werden vor-

geschlagen Döring und Sterg. Gewählt wird Kollege Sterg. Zu unbefolgeten Ortsverwaltungsmitgliedern werden gewählt Stender, Kohn, Klose und Frau Koft. In die Sektionsleitung der Transportarbeiter werden gewählt Hamann, Bantz, Henschel, Köhler, Ohlßen und Beneke. Ein Antrag, den abtrünnig gewordenen Mitgliedern der ehemaligen Mitgliedschaft II zu gestatten, mit allen Rechten in unsere Organisation überzutreten, mit Ausnahme der sogenannten Protestkommission, wenn der Uebertritt bis zum 1. Juli erfolgt, wird angenommen. Ein Antrag, in der nächsten Versammlung die Jugendorganisation als zweiten Punkt zu setzen, wird angenommen. Das Mitglied Franke, beschäftigt als Ruffcher auf der Brotfabrik „Elbe“, wird wegen unkollegialen Verhaltens zum Ausschluss empfohlen. Desgleichen H. Frenz wegen Streikbruchs bei A. Haf Nachf., King und Quast, Streikbrecher bei der Firma Kugelmann. Ein Antrag auf Wiederaufnahme des bisherigen Hausdieners Bud wird angenommen. Nachdem der Vorsitzende alsdann auf unser Sommervergnügen am 10. Juli und auf die kombinierte Versammlung der Transportarbeiter, Hafnarbeiter und Seeleute am 29. Juni hingewiesen, und um regen Besuch beider Veranstaltungen ersucht, erfolgte Schluß der Versammlung.

Harburg. In unserer, am 25. Juni abgehaltenen Versammlung referierte ein Kollege, der uns einen Einblick über die Gründung und den Werdegang unserer Zahlstelle gab. Alsdann wurde die durch den Zusammenschluß notwendig gewordene Wahl einer neuen Leitung erledigt, in welche die Kollegen Sch., Schön. und L. gewählt wurden. Unter Vorsitz des Kollegen M. als Revisor der Generalversammlung vorgeschlagen. Alsdann entbrannte eine lebhafteste Diskussion über die fünf arbeitswilligen Ruffcher bei der Firma L. Jagel. Der Ausschluß dieser wurde mit großer Majorität befristet.

Dann erwähnte der Vorsitzende die Kollegen, immer mehr für den Verband zu agitieren, damit auch endlich bei uns etwasmäßige Lohn- und Arbeitsbedingungen Platz greifen.

Sahnan i. Schl. Am 26. Juni fand eine außerordentliche Mitgliederversammlung statt, um zur Erhöhung der Beiträge Stellung zu nehmen. Nachdem ein Kollege die Notwendigkeit der Beitragserhöhung, insbesondere durch die erhöhte Krankheitsfürsorge und durch die Neu-Einführung der Sterbeunterstützung der Frauen der Mitglieder, erläutert hatte, wurde einstimmig beschlossen, ab 3. Juli eine Erhöhung der Beiträge um 5 Pfennig pro Woche einzutreten zu lassen. Es zahlten mithin die männlichen Mitglieder 40 Pf., die weiblichen und jugendlichen 25 Pf. pro Woche. Im weiteren wurde auf die in nächster Zeit stattfindende Erwahlung zur Stadtverordnetenversammlung hingewiesen und den Kollegen ans Herz gelegt, auch diesmal wieder ihren Mann zu stellen und dafür zu sorgen, daß auch der flebente Genosse ins Stadtparlament seinen Einzug hält. Mit dem Hinweis, daß die nächste Mitgliederversammlung besser besucht sein möge, da wir jetzt 125 Mitglieder sind, erfolgte Schluß der Versammlung.

Sildesheim. Am Sonntag, den 19. Juni, fand hier selbst eine außerordentliche Generalversammlung statt. Die Tagesordnung lautete: „Der Zusammenschluß der Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande und welche Aufgaben erwachsen uns hieraus. Stellungnahme zur Beitragserhöhung und Beschlußfassung über dieselbe.“ Das Referat hatte zu beiden Punkten der Gauleiter übernommen. Er führte aus, daß durch den so lange ersehnten Zusammenschluß aller Transportarbeiter die Werbe- und Stachkraft unserer Organisation ganz gewaltig gestiegen sei. Zuvor hatte er den Anwesenden noch die ganze Entwicklung des Gedankens der Einheitsorganisation vor Augen geführt. Wenn sich auch scheinbar unüberwindliche Hindernisse in den Weg gestellt hätten, so seien doch diese hinweggeräumt und der Zusammenschluß dennoch perfekt geworden. Es gelte nunmehr, auch mit allen Kräften für die Ausbreitung der Organisation tätig zu sein. Denn gerade der Zusammenschluß sei ein sehr gutes Agitationsmittel. Redner ging dann gleich auf die Beitragserhöhung ein. In kurzen Zügen führte er den Anwesenden die Entwicklung des Beitrages und die der Unterstützungen vor Augen. Er bewies, daß wir von allen großen Organisationen die niedrigsten Beiträge bezahlten, aber mit den Leistungen hinter den anderen Verbänden nicht zurückblieben. Der nunmehr erfolgte Zusammenschluß zur Einheitsorganisation würde ganz naturgemäß auch in finanzieller Beziehung höhere Anforderungen an uns stellen. Außerdem seien aber auch auf dem Münchener Verbandstage durch die Einführung der Erwerbslosenunterstützung den Mitgliedern ganz erhebliche Vorteile geboten. Da nun außerdem in Harburg auch eine Sterbeunterstützung für Ehegatten eingeführt sei und durch die dort beschlossene Beitragserhöhung die Streikmarke wegfallen, müßten auch alle Kollegen der Beitragserhöhung von 40 auf 50 Pf. zustimmen. Würde der Antrag abgelehnt, so gingen die Unterstützungssätze zurück, da unter den alten Beitragsfällen Sildesheim in die dritte Klasse käme. Redner ersuchte zum Schluß dringend, der Beitragserhöhung zuzustimmen. In der Diskussion wurde von allen Rednern die Notwendigkeit der Beitragserhöhung anerkannt und bekräftigt. Die Abstimmung ergab, daß der Antrag, ab 1. Juli einen Beitrag von 50 Pf. zu erheben, einstimmig angenommen wurde.

Da der bisherige Bevollmächtigte unter seinem jetzigen Arbeitsverhältnis seinen Posten nicht ausfüllen kann, wurde an seine Stelle der Kollege Wilhelm Bachmann einstimmig zum Bevollmächtigten gewählt.

Dem Kassierer wurde dann noch darauf hingewiesen, daß es Pflicht eines jeden Kollegen sei, sich an der Agitation zu beteiligen. Gerade auf diesem Gebiete hätten die meisten Kollegen sich um nichts bekümmert. Auch sei es notwendig, die Versammlungen etwas besser zu besuchen. Nach Erledigung einiger kleinerer Sachen erfolgte Schluß der Versammlung.

Fauer. In der Versammlung am 5. Juni referierte ein Breslauer Kollege über den Wert der Organisation. Die trefflichen Ausführungen des Redners wurden mit großem Beifall aufgenommen. Nach dem Vortrage wurden noch einige Internas erledigt und dann die Versammlung geschlossen.

Karlruhe. Die letzte Mitgliederversammlung, in welcher der Delegierte Bericht vom außerordentlichen Verbandstage in Hamburg erstattete, war leider nicht so besucht, wie es im Interesse unseres Ortes notwendig wäre. Die Kollegen und Kolleginnen selbst zur Zeit an einer solch großen Versammlungsschwärze, daß es notwendig ist, dieselben auf ihre Pflichten dem Verbands gegenüber aufmerksam zu machen. Mit dem Zusammenschluß mit den Hafnarbeitern und Seeleuten sind wir vor große Aufgaben gestellt und ist es notwendig, daß jedes Mitglied seine Pflicht tut. Gerade am hiesigen Orte tut den Kollegen und Kolleginnen die Aufklärung dringend not. Wir müssen an den Ausbau unserer Filiale denken. Kollegen und Kolleginnen, beherzigt das Wort unseres Verbandsvorsitzenden Schumann: „Mit dem heutigen Tage muß alles, was uns noch evtl. trennt, vergessen sein.“ Ueberlaßt die ganze Arbeit nicht allein dem Vorstand, werde ein jedes Mitglied ein Kämpfer unserer Sache, richte jeder seinen Mitarbeiter und Kollegen auf und der Erfolg wird nicht ausbleiben.

Krefeld. In einer am 12. Juni abgehaltenen öffentlichen Versammlung referierte der Gauleiter über Unternehmerschutz und Arbeiterberücksichtigung seitens der Polizei. In seinem 1½ stündigen Vortrage schilderte der Redner an der Hand eines reichlichen Materials, wie der Großkapitalismus ohne Rücksicht auf den Kleinunternehmer die Produktion an sich reißt und dabei bestrebt ist, den Arbeiter soweit wie möglich auszubeuten. Bei diesem Vorgehen findet das Großunternehmertum stets die Unterstützung der Polizei, welche streikende Arbeiter wunderbar zu schikanieren versteht. Dagegen zeigen die Unternehmer vor der Arbeiterorganisation große Furcht. So hat z. B. die Firma Jönnen in Düsseldorf ihren Arbeitern je 1 Mt. Lohn pro Woche zugelegt, damit sich diese Berufs-kollegen nicht erst ihrem Verbands anschließen sollen. Es sei aber ganz gleich, auch hier sei zu sehen, daß es immer die Macht und der Druck der Organisation ist, was den Arbeitern zu besseren Lebensverhältnissen verhilft. In der hierauf folgenden Diskussion wies der Kollege Reverenz auf den erfolgreichen Tarifabschluß bei der hiesigen Firma Hotes hin, der nur möglich war, weil die Kollegen alle im Verband organisiert waren. Es liege nun an die Kollegen selbst, sich so zu verhalten, daß dieser Tarif auch innegehalten wird. Des weiteren wurden den ausgesperrten Bauarbeitern 50 Mt. sofort und 50 Mt. in einer späteren zweiten Rate aus der Ortskasse bewilligt. Nachdem der Vorsitzende die Anwesenden noch aufgefordert, sich an dem Gewerkschaftstest rege zu beteiligen, erfolgte Schluß der gutbesuchten Versammlung.

Süneburg. In der Mitglieder-Versammlung am 18. Juni referierte ein Hamburger Kollege über den außerordentlichen Verbandstag und seine Beschlüsse. Redner begründete eingehend die Notwendigkeit der Beitragserhöhung. Die Ausführungen wurden mit Beifall aufgenommen. Nach lebhafter Debatte wurde einstimmig beschlossen, den Wochenbeitrag auf 50 Pf. festzusetzen. Dann wurde noch über den Streik bei Hagel in Harburg berichtet und den Kollegen empfohlen, auch darauf in den Barbiergeschäften zu achten, ob die Forderungen der Gehilfen bewilligt sind.

Mainz. Am Sonntag, den 26. Juni, fand eine gemeinsame Generalversammlung der Transport- und Hafnarbeiter mit folgender Tagesordnung statt. Der Zusammenschluß der Transport- und Hafnarbeiter, die Beitragsregulierung und die Konstituierung der Verwaltung. Zum ersten Punkt der Tagesordnung referierte der Gauleiter des Transportarbeiterverbandes. Redner verstand es meisterhaft, den anwesenden Kollegen die Notwendigkeit des Zusammenschlusses aller Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande klar vor Augen zu führen, wofür ihm reichlicher Beifall gezollt wurde. Dann erklärte der Vorsitzende des Hafnarbeiterverbandes Klingelhöfer, daß sich dieselben in einer Mitgliederversammlung dahin geeinigt hätten, in der ersten Beitragsklasse zu bleiben und einen Votanzuschlag von 5 Pf. zu erheben. Dasselbe erklärten auch die Transportarbeiter. Die Abstimmung ergab die Annahme eines einheitlichen Wochenbeitrages von 55 Pf. mit allen gegen eine Stimme. Zur Zusammenziehung des Vorstandes entspann sich eine längere Debatte. Es wurden dann der Kollege Balzer als erster und der Kollege Klingelhöfer als zweiter Vorsitzender gewählt. Als Kassierer wurde der Kollege Greb einstimmig gewählt. Als Schriftführer wurden die beiden bisherigen Kollegen Hof und Hählein wieder gewählt. Als Beisitzer wurden der Kollege Dapper und Frau Dent gewählt. In die Revisionskommission wurden die Kollegen Baumann, Beringer, Klein, Eisinger und Pfeiffer gewählt. Der Kollege Greb wies noch auf die Lohnbewegung der Fuhrleute hin und ersuchte die Kollegen vom Hafnarbeiterverbande, wenn es zu einer Arbeitseinstellung komme, sie tatkräftig zu unterstützen. Der Gauleiter des Hafnarbeiterverbandes wies auf die Bewegung der Binnenschiffer hin und erwähnte die anwesenden Kollegen, an dem weiteren Ausbau der Einheitsorganisation kräftig mitzuarbeiten. Mit einem Hoch auf das weitere Gedeihen des Verbandes wurde die Versammlung geschlossen.

Minden. Am Sonnabend, den 25. Juni fand hier selbst eine außerordentliche Generalversammlung statt. Auf der Tagesordnung stand ein Vortrag des Gauleiters über die Einheitsorganisation sowie die Frage der Beitragserhöhung. Der Referent erläuterte sich seiner Aufgabe in einem etwa einstündigen Vortrage. Er führte den Anwesenden die Notwendigkeit einer großen, starken Organisation vor Augen und

ermahnte die Anwesenden zur eifrigen Mitarbeit, damit die auf diesen Zusammenschluß gesetzten Hoffnungen auch erfüllt würden. Anschließend hieran setzte er den Kollegen die Notwendigkeit der Beitragserhöhung auseinander. Er ersuchte um einstimmige Annahme des von der örtlichen Verwaltung gestellten Antrages, den Beitrag von 45 Pf. auf 55 Pf. zu erhöhen. In der Diskussion stimmten sämtliche Redner den Ausführungen zu. Einstimmig wurde sodann beschlossen, ab 1. Juli einen Beitrag von 55 Pf. zu erheben. Unter verschiedenen wurden noch die Mißstände in einigen Betrieben kritisiert. Bei der Verhandlung von Masche wird den Kollegen der horrende Lohn von 18 Mt. pro Woche bezahlt. In der Zeit, wo die Geschäfte nicht so gehen, müssen die Kollegen im Afford Sätze flicken. Sie kommen hierbei, wenn sie recht fleißig sind, mitunter etwas höher wie 18 Mt. Das scheint nun Herrn Masche nicht zu passen. Er hat den Arbeitern jetzt bekannt gegeben, daß pro Woche 1,20 Mt. vom Lohn in Bezug gebracht werden für einen sogenannten Reservefonds. Dieses Geld soll anscheinend dazu dienen, die Geschäftskosten dieses Herrn zu verringern. Daß dieser Unternehmer den Arbeitern so etwas zu bieten wagt, liegt an der Gleichgültigkeit der dort beschäftigten Kollegen. Würden die sich etwas mehr um die Organisation kümmern, so würde man ihnen derartiges nicht bieten.

Weiter scheinen auch die Inhaber bzw. Geschäftsführer der Fleischwarenfabrik von Hugo Hartung recht nette Arbeiterfreunde zu sein. Einem dort beschäftigten Kollegen hatte man zugemutet, am Sonntag eine Geschäftstour über Land zu machen. Als der Kollege hierfür Bezahlung verlangte, erhielt er keine Waplere. Man sieht also auch an diesem Vorfalle, wie notwendig eine Stärkung der Organisation am Plage ist. — Zwei ehemalige Verbandsmitglieder, die es ganz ausgezeichnet verstanden haben, die Unterstützungs-einrichtungen des Verbandes auszunutzen und dann der Organisation den Rücken lehren, versuchen es jetzt durch Friererei und Speichellekerei, sich bei dem Inhaber der Firma Köhler u. Kullmann, Herrn Maach, beliebt zu machen. Nun, die dort tätigen Kollegen werden auf der Hut sein und dafür sorgen, daß die Bäume dieser „Ruchkollegen“ nicht in den Himmel wachsen.

In seinem Schlußwort ersuchte der Gauleiter die Kollegen, nun mit allen Kräften für die Ausbreitung der Organisation tätig zu sein. Hierauf erfolgte Schluß der Versammlung.

Münberg = Harth. Am 11. Juni fand die Fortsetzung der am 28. Mai vertagten Mitglieder-Versammlung statt.

Der Vorsitzende gibt zunächst bekannt, daß, nachdem die betreffende Versammlung vom 28. Mai d. J., betreffend Stellungnahme zur Beitragserhöhung ohne einen Beschluß vertagt werden mußte, sich eine erweiterte Verwaltungssitzung vom 7. ds. u. a. nochmals mit dieser Sache befaßte.

In dieser Sitzung waren die meisten der Diskussionsredner sich dahin einig, der heutigen Versammlung die Beibehaltung der 1. Unterstützungs-kasse und die Erhöhung des Beitrages von 50 auf 60 Pf. für männliche und von 25 auf 30 Pf. für weibliche und jugendliche Mitglieder zu empfehlen.

Nachdem sodann seitens des Geschäftsführers Kollegen Schuster nochmals die bedingte Notwendigkeit einer diesbezüglichen Beitragserhöhung ausführlich begründet wurde, kam die heutige Versammlung, in welcher die meisten der Diskussionsredner sich gleichfalls für Beibehaltung der 1. Unterstützungs-kasse aussprachen, von den anwesenden 100 Kollegen gegen 8 Stimmen zu dem Beschluß, ab 27. Woche d. J. den Beitrag für männliche auf 60 Pf. und für weibliche und jugendliche Mitglieder auf 30 Pf. festzusetzen. Dann wurde die Versammlung geschlossen.

Birmasens. Am Sonntag, den 19. Juni, fand eine gut besuchte öffentliche Transportarbeiter-Versammlung statt, in welcher ein Kollege aus Mainz über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Transportarbeiter in Birmasens referierte, wofür ihm am Schluß seiner Ausführungen großer Beifall lohnte.

Interessant waren die Ausführungen eines Diskussionsredners der Speditionsfirma W. & D. Dieser Kollege führte an: Als er eines Abends um 1/2 8 Uhr mit seinen Pferden in den Stall wollte, kam der Chef der Firma zu ihm und sagte, was er da machen wolle, es sei ja erst 7 Uhr, sofort mußte der Kollege nochmals 80 Säcke Mehl von der Bahn abholen und zu den Bäckern fahren. Als der Kollege diese Arbeit verrichtet hatte, war es 10 Uhr, erst dann durfte er ausspannen.

Ein anderer Unternehmer beschäftigt 8-4 Fuhrleute bei einem Wochenlohn von 8 Mt. nebst Kost und Logis. Ein Kollege führte an, daß das Logis eher einem Schweinestall ähnlich sehe als einem Logis.

Auch sei ein Schuhwarenhändler in Birmasens, der seinem Hausdiener nur 12 Mt. Wochenlohn bezahle, dabei habe er ihn aber für 15 Mt. in die Steuer eingeschätzt.

Am Schluß führte der Kollege aus Mainz an, daß alle diese Mißstände leicht zu beseitigen seien, wenn die Kollegen sich samt und sonders dem deutschen Transportarbeiterverbande anschließen würden. In einer ganzen Reihe von Städten hat die Organisation das Kost- und Logiswesen schon längst beseitigt. Auch müssen wir unsere Lohn- und Arbeitsverhältnisse selbst verbessern, und das ist nur dann möglich, wenn wir mit den Unternehmern Tarifverträge abschließen. Unsere Parole sei: Nur der verdient die Freiheit und das Leben, der täglich sie erobern muß! Nachdem traten einige Kollegen dem Verbands bei. Zum Schluß forderte der Vorsitzende die Kollegen auf, in der nächsten Versammlung wieder so zahlreich zu erscheinen. Alsdann erfolgte Schluß der gut verlaufenen Versammlung.

Bemmelde. Am 14. Juni fand hier eine sehr gut besuchte Bäckerversammlung statt. Der Gauleiter referierte über die Lohn- und Arbeitsbedingungen der hiesigen Kollegen und die Mittel zu deren Verbesserung. Die trefflichen, sachkundigen Ausführungen des Redners wurden mit großem

Beifall seitens der Kollegen aufgenommen. In der Dis-

Schiedsberg. Am 19. Juni fand eine Mit-

Spremberg. Am Sonntag, den 5. Juni, fand unsere

Sämtliche Diskussionsredner pflichteten dem Referenten

Nachdem beschlossen, in der ersten Klasse der Beitrags-

Waldenburg. Sonntag den 12. Juni fand eine

notwendig, damit dann jede Unannehmlichkeit ver-

Weimar. Am 5. Juni fand eine öffentliche Ver-

Deutscher Transportarbeiter-Verband

Kassenbericht pro 1. Quartal 1910.

A. Einnahme.

Table with columns for 'An Kassenbestand am 1. 1. 10', 'Einnahmen durch die Ortsverwaltungen', 'Wochenbeiträge', 'Gaubeiträge', 'An direkte Einnahmen der Hauptkasse', 'Einnahmen für Lohnbewegungen'.

B. Ausgabe.

Table with columns for 'Per Drucklegung der Verbandsorgane', 'Expedition', 'Redaktion', 'Unterstützungen', 'Verwaltungskosten', 'Drucksachen', 'Porto, Fernsprecher, Fracht', 'Bücher, Zeitschriften', 'Utenilien', 'Versicherungsbeiträge', 'Gauagitation', 'Allgemeine Agitation', 'Zuschuß an Ortsverwaltungen', 'Beiträge an Kartelle, Gen.-Stamm', 'Konferenzen, Sitzungen', 'Gewerkschaftskursus', 'Versehungen', 'Verlustkonto', 'Arbeitsnachweis', 'Mantelgelber des Hauptkassierers', 'Rechts-Sektionen', 'Diverse', 'Ausgaben bei Lohnbewegungen', 'Kassenbestand am 31. 3. 1910'.

C. Bilanz.

Table with columns for 'Kassenbestand am 1. 1. 1910', 'Einnahme', 'Ausgabe', 'Mehrausgabe', 'Kassenbestand am 31. 3. 1910'.

Carl Käßler, Kassierer.

Revidiert: Berlin, den 20. Juni 1910.

Die Revisionskommission:

Berthold Streikner, Adolf Wied, Carl Fröhbrodt, Gustav Fues, Karl Milhahn.

Briefkasten.

Die Schriftführer werden nochmals er-

Abrechnung der Verwaltungsstellen des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes pro 1. Quartal 1910.

Large table with columns for 'Gau bezw. Bezirk', 'Einnahme', 'Ausgabe', 'Summa'. It contains detailed financial data for various districts.

An die Mitglieder des Bezirks Groß-Berlin.

Hiermit machen wir besonders darauf aufmerksam, daß laut Beschluß des Hamburger Verbandstages vom Mai dieses Jahres der einheitliche Wochenbeitrag von 50 Pf. für die Mitglieder des Bezirks Groß-Berlin eingeführt wird. Es haben demzufolge die Mitglieder der Sektion I, Handelsarbeiter, sowie der Sektion IV, Droschkenführer, soweit dieselben noch 40 Pf. pro Woche gezahlt haben, ab 1. Juli dieses Jahres ebenfalls den einheitlichen Beitrag von 50 Pf. zu entrichten.

Bei dieser Gelegenheit weisen wir darauf hin, daß durch Zahlung des 50 Pf.-Beitrages diejenigen Mitglieder, welche gezwungen sind, bei Lohnkämpfen zc. die Arbeit einzustellen oder wie es sehr oft vorkommt, sonstwie in Mitleidenschaft gezogen werden, Anspruch auf die erhöhten diesbezüglichen Unterstützungen.

Die Verbandsfunktionäre, welche sich vorher eingehend mit der ganzen Angelegenheit beschäftigten, sowie die am 31. 8. cr. stattgefundenen Generalversammlung haben den Beschluß bezüglich des einheitlichen Wochenbeitrages von 50 Pf. mit sehr großer Mehrheit angenommen.

Wir setzen voraus, daß die Mitglieder der Sektionen I und IV mit Rücksicht auf den einstimmig gefaßten Verbandstagsbeschluß und der sonstigen Verhältnisse sich nicht weigern werden, den 50 Pf.-Beitrag ebenfalls zu entrichten.

Das Jahrbuch 1909

des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes ist erschienen und wird für die Mitglieder zum Vorzugspreise von 50 Pf. abgegeben. Jedes Mitglied, das ein Interesse an der Organisation hat, sollte im Besitz eines solchen Buches sein. Als Nachschlagewerk ist dasselbe unentbehrlich. Die Ausgabe erfolgt durch die Einkassierer, in den Büros der Sektionen und durch die Verbandsfunktionäre.

Fakultative (freiwillige) Unterstützungseinrichtungen.

Wir machen unsere Mitglieder besonders darauf aufmerksam, daß die laut Anregung des Münchener Verbandstages vom Verbandsvorstand ausgearbeiteten Satzungen für die fakultativen Unterstützungseinrichtungen in der Nr. 11 des Courier vom 18. März veröffentlicht worden sind. Wir setzen voraus, daß alle Mitglieder dieselben gelesen und von dem Inhalt derselben Kenntnis genommen haben.

Mit dieser Einrichtung ist ein langgehegter Wunsch einer Anzahl Mitglieder, die das Bestreben hatten, sich in Bezug auf höheren Rechtsschutz, sowie für den Fall ihrer Invalidität, als auch in Bezug auf Witwen- und Waisenunterstützung zc. zu versichern, Rechnung getragen worden.

Viele Mitglieder haben im Laufe der Zeit wegen Fehlens derartiger Verbandseinrichtungen, sich bei Privatgesellschaften versichert, um auf diese Weise vorkommenden Fällen nach dieser oder jener Richtung hin geschützt zu sein. Leider sind dabei nicht immer die besten Erfahrungen gemacht worden, weil man in verschiedenen Fällen Schwindelgesellschaften in die Hände gefallen ist.

Es ist also nunmehr auch in dieser Beziehung Wandel geschaffen worden, so daß wir von jedem Mitgliede, welches bestrebt ist, sich wie vorbemerkte zu versichern, erwarten, daß es die diesbezüglichen Verbandseinrichtungen in Anspruch nehmen wird.

Die Aufnahmen erfolgen unter den in den Satzungen festgesetzten Bedingungen und zwar bei den Kollegen Beitragskassierern, als auch in den Büros und Arbeitsnachweisen des Verbandes zu Berlin, Charlottenburg und Köpenick.

NB. Die Unterstützungseinrichtungen sind nicht obligatorisch, sondern fakultativ, d. h. es liegt hier kein Zwang vor, es ist vielmehr jedem Mitgliede freigestellt, sich aufnehmen zu lassen.

Bausfondsmarke.

Die am Mittwoch, den 18. Januar 1910 stattgefundenen außerordentlichen General-Versammlung der Bezirksverwaltung Groß-Berlin hat sich mit der Frage: „Beschaffung eines eigenen Heims“ (Verbandshauses) eingehend beschäftigt und dann mit großer Majorität beschlossen: „1. Dem Ankauf der in Frage kommenden Grundstücke zuzustimmen und 2. daß jedes Mitglied, d. h. erwachsene männliche Mitglieder, einen einmaligen Extrabeitrag von 2 Mk., weibliche und jugendliche Mitglieder einen solchen von 1 Mk. und zwar in 1/4 resp. 1/2 jährlichen Raten à 50 Pfg. zwecks Schaffung eines Bausfonds beizutragen haben.“ Als Quittung werden vom Hauptvorstand besondere Marken à 50 Pfg. herausgegeben, welche durch die angestellten Einkassierer, Zahlstelleninhaber und Betriebsvertrauensleute zur Ausgabe gelangen.

Wir betrachten es als Ehrensache eines jeden Mitgliedes der Bezirksverwaltung Groß-Berlin, daß es den vorgeführten Beschluß beachtet und die Bausfondsmarken mindestens je eine pro Quartal entnimmt.

Sonntag, den 17. Juli 1910, in „Café Bellevue“, Rummelsburg, Hauptstr. 2, am herrlich gelegenen Rummelsburger See, schönstes Lokal in der Umgegend, 15 000 Personen fassend, Inhaber Genosse G. Tempel:

Großes Volks-Sommerfest

verbunden mit Garten-Konzert, Spezialitäten ersten Ranges, Volksbelustigungen zc.

Von 4 Uhr ab: GROSSER BALL.

Kaffeetocher Liter 80 Pf. — Kinder-Tafelpolonaise, wozu jedes Kind in Begleitung Erwachsener Stocklaterne und Kopfbedeckung gratis erhält.

Entree nur 20 Pfennige. Kassen-Eröffnung 1 Uhr. Anfang des Konzerts 4 Uhr. Programm reichhaltig und gratis.

Günstige Fahrverbindung mit der Stadt- und Ringbahn bis Station Stralau-Rummelsburg, sowie Straßenbahnlinie 76 und 79 und Untergrundbahn Schleißer Bahnhof bis Parallelweg.

Voranzeige! Am Sonntag, den 14. August 1910: **Volks-Sommerfest** in den Gesamträumen der **Brauerei Friedrichshain**, bestehend aus **Konzert, Spezialitäten, Gesang, Volksbelustigungen** zc. Näheres in der nächsten Mitteilungsbeilage.

Die Bezirksleitung Groß-Berlin.

J. A. August Werner, Engelfufer 14-15, Zimmer 34. — Telefon: Amt 4, 2882 und 4747.

Sektion I.

Handelsarbeiter.

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

Am Mittwoch, den 20. Juli, abends 8 1/2 Uhr, im Arbeitsnachweisssaal, Alte Leipzigerstr. 1:

Versammlung.

Tages-Ordnung: Wie steht es mit der gesetzlichen Ruhezeit und der vorgeschriebenen Arbeitsordnung in unserem Beruf?

In vielen größeren Geschäften finden obige Vorschriften der Gewerbeordnung keine Anwendung. Um den gesetzlichen Vorschriften Geltung zu verschaffen, sollen in dieser Versammlung wichtige Beschlüsse gefaßt werden. Die größeren Betriebe müssen vollständiger vertreten sein.

Die Branchenleitung.

Einkassierer und Kassenboten.

Am Donnerstag, d. 21. Juli 1910, abds. 8 1/2 Uhr, findet im Lokal von **H. Sahn**, Linienstr. 78 (am Rosenthaler Tor) unsere

Branchen-Versammlung

statt. Tages-Ordnung: 1. Berichterstattung von der 1. Konferenz der Einkassierer und Kassenboten Deutschlands.

2. Diskussion. 3. Abstempelung der Kontrollkarten. 4. Unsere Agitation in den Herbstmonaten. 5. Anträge und Verschiedenes.

Bei der Wichtigkeit der Tagesordnung erwarten wir das Erscheinen aller Kollegen.

Die Branchenleitung.

Einkassierer und Kassenboten.

Berichtigung. In Nr. 26 des „Courier“ hat der Seher-Robold uns einen Streich gespielt. In dem Artikel: „Der erste Tarifabschluß in der Abzahlungsbranche in Berlin“ muß der § 11 wie folgt lauten:

Die Firma bewilligt den Einkassierern im Sommer auf Wunsch einen Urlaub und zwar nach folgenden Grundsätzen:

Nach 1 jähriger Tätigkeit im Hause 3 Tage

" 2 " " " " 5 "

" 3 " " " " 6 "

" 4 " " " " 10 "

Wir entsprechen dem Wunsche unserer Kollegen gern, da durch die Festlegung des Urlaubs der Erfolg für die Einkassierer ein um so größerer ist.

Kutscher, Lagerarbeiter, Packer, Packerinnen, Chauffeure, Hausdiener, Radfahrer usw. Gross-Berlins aus den Chemikalien-, Farben-, Seifen-, Parfümerie, Apotheken- und pharmazeut. Betrieben Gross-Berlins!

Am **Sonnabend, den 14. Juli, abends 8 1/2 Uhr** im **Gewerkschaftshaus**, Engel-Ufer 15, Seitenfl. 3. Exp., (Arbeitsnachweisamt),

Branchen-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Bericht vom außerordentlichen Verbandstag in Hamburg, Referent Kollege Franke. 2. Diskussion. 3. Der Wert der fakultativen (freiwilligen) Unterstützungsbeiträge für die Verbandsmitglieder. Ref.: Kollege Milthahn. 4. Diskussion. 5. Branchenangelegenheiten und Verschiedenes.

In Anbetracht der außerordentlich reichhaltigen und höchst wichtigen Tagesordnung ist das Erscheinen sämtlicher Kolleginnen und Kollegen Ehrenpflicht.

Mit kollegialem Gruß

Die Branchenleitung.

Holzindustrie.

Packer, Hausdiener, Kutscher usw. aus den Tischlereien, Vergoldereien und Möbengeschäften usw.

Am **Donnerstag, den 21. Juli, abends 8 Uhr,**

Große Versammlung

im **Arbeitsnachweisamt** der Verwaltung II, Gewerkschaftshaus, Engel-Ufer 15, Seitenfl. III.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag des Kollegen **Eugen Gaerling**. 2. Diskussion. 3. Verschiedenes.

Wir ersuchen die Kollegen, **vollzählig** zu erscheinen. Mitgliedsbücher sind mitzubringen.

Die Branchenleitung.

J. U.: Robert Romeis.

Sektion II.

Transportarbeiter.

Achtung! Betriebsvertrauensleute und Mitglieder der einzelnen Branchenleitungen.

Wir richten hiermit an alle unsere Funktionäre das dringende Ersuchen, bei etwaigem Ausscheiden aus ihren Verbandsämtern, sowie bei jeder Wohnungsänderung hiervon der unterzeichneten Leitung oder ihren zuständigen Branchenberatern sofort Mitteilung zu machen. Die Mitteilung kann schriftlich, am besten durch Postkarte erfolgen. Hierbei muß die Betriebsstätte sowie die Branchenzugehörigkeit, ob Kolluischer, Geschäftskutscher, Kellerarbeiter zc., mit bekannt gegeben werden. Derartige Meldungen sind zu richten: **Zimmer 33, Engel-Ufer 15.**

Sonntagsruhe!

In letzterer Zeit mehrten sich die Beschwerden im Verbandsbüro darüber, daß unsere Kollegen Kutscher in verschiedenen Fuhrbetrieben des Sonntagsvormittags nach 10 Uhr noch mit allerlei Arbeiten auf den Fuhrhöfen beschäftigt werden. Da jede derartige Beschäftigung ein Verstoß gegen die gesetzliche Bestimmung über die Innehaltung der Sonntagsruhe ist, ersuchen wir unsere Kollegen, wo ihnen derartige Uebertretungen seitens der Fuhrherren bekannt werden, dem Verbandsbüro im **Zimmer 33** genaue Mitteilung darüber zu machen.

Die Sektionsleitung. J. U.: Albert Utz.

Kellerarbeiter, Arbeiterinnen und Kutscher aus den Grossdestillationen, Wein- und Bierversandgeschäften, sowie aus den Mineralwasser- und Essigfabriken.

Hiermit diene den Kollegen zur Nachricht, daß unsere **Monats-Versammlung für Juli** ausfällt. Dafür finden am **Mittwoch, den 27. Juli,**

3 große Bezirks-Versammlungen

statt. — Für die Kollegen des **Bezirks Westen** abends 7 1/2 Uhr, im Lokal von **Treichel**, Dessauerstr. 36. — Für die Kollegen des **Bezirks Südosten** abends 6 1/2 Uhr, im Lokal von **Wagmann**, Eisenbahnstr. 36a. — Für die Kollegen des **Bezirks Moabit** abends 6 1/2 Uhr, im Lokal von **Gutenbach**, Perlebergerstr. 58.

Tages-Ordnung für alle 3 Versammlungen: 1. Vortrag. 2. Die Erhebungen in unserem Berufe. 3. Geschäftliches, Aufnahme neuer Mitglieder und Abstempelung der Legitimationskarten.

Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Tages-Ordnung ist das Erscheinen aller in den betreffenden Bezirken **arbeitenden Kollegen Ehrensache.**

Am **Sonntag, den 24. Juli:**

Familien-Ausflug mit Kaffeekochen

zum **„Waldlager“**,
Inh. **Herrn Schulz, Legeler Forst**, Bernauerstraße,
Nähe der Berliner Wasserwerke.

Treffpunkt: **Nachm. 2 Uhr, Restaur. Otto Wichert, Reinickendorf-West**, Antonienstr. Ecke Scharnweberstr., am **Legeler Schießplatz**. Auskunft daselbst für Nachzügler. Haltestelle der Straßenbahnlinien 31, 26, 25, 28, E.

Rege Beteiligung erwartet **Die Branchenleitung.**

Leitergerüstbauer aus allen Betrieben Berlins!

Am **Sonntag, den 10. Juli 1910, vorm. 10 Uhr:**

Große Versammlung

im **„Englischen Garten“**, Alexanderstr. 27c.

Tages-Ordnung: 1. „Was lehrt uns der letzte Streik“. Referent: Kollege **Hermann Walter**. 2. Diskussion. 3. Geschäftliches.

Zahlreiches Erscheinen erwartet **Die Branchenleitung.**

Jugend-Abteilung. Versammlungen.

Abteilung **Gesundbrunnen II** am **Sonnabend, den 9. Juli, abends 8 1/2 Uhr** bei **Badrow**, Brunnenstr. 22.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes. Abteilung **Moabit** am **Mittwoch, den 20. Juli cr., abends 8 1/2 Uhr** bei **Stark**, Waldstr. 8.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes. Abteilung **Niedorf** am **Sonnabend, d. 23. Juli cr., abends 8 1/2 Uhr** **Dramer**, Ziechenstr. 69.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion, Verschiedenes. Zahlreiches Erscheinen der jugendlichen Kollegen erwartet

Die Sektionsleitung.

Sektion IV.

Kraftdroschkenführer.

Aufforderung!

An alle Kollegen **Kraftwagenführer!**

Wir ersuchen alle Kollegen, sämtliche polizeilichen Strafmandate, Anklagen, Gerichtsurteile, speziell freisprechende Urteile usw., welche sie seit dem 1. April bei Ausübung ihres Berufes erhalten, zwecks **Sammlung** von Material gegen die Härten des **Automobil-Gesetzes**, dem **Büro, Engel-Ufer 15 II, Zimmer 43/44**, zu überweisen.

Droschken- und Kraftwagenführer!

Am **Freitag, den 22. Juli 1910** veranstaltet die **Sektion IV** eine

Dampfer-Partie mit Musik

nach **Hessenvinkel**, **„Gesellschaftshaus“**, am herrlich gelegenen **Dämmerlitzsee.**

Badeanstalt — Bootfahren — Preisregeln. Spiele im Walde, Belustigungen aller Art.

Kaffeekochen.

Für reichhaltigen Mittagstisch ist gesorgt.

Große Säle und Hallen bieten bei ungünstiger Witterung Unterkunft für 2000 Personen.

Abfahrt präz. 1/2 8 Uhr früh von der **Dampferstation Rahmt & Herzer**, An der **Stralauer Brücke**, **Ecke Waisenbrücke.**

Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt à Person 1 Mk. Kinder im Alter von 6—14 Jahren 25 Pfennige, unter 6 Jahren frei.

Fahrkarten sind bis zum **Mittwoch, den 20. Juli**, bei den **Einkassierern** und im **Büro** zu haben.

Nachzügler können mit der **Stadt- und Vorortbahn** den **Zug nach Götter bis Wilhelmshagen** benutzen. Von da ab ist obiges Lokal in 25 Minuten durch den **Wald** zu erreichen.

Um rege Beteiligung bittet

Die Sektionsleitung.

Kraftdroschkenführer!

Am **Freitag, den 15. Juli cr., abends 8 Uhr**, findet in den **„Musikervälen“**, Kaiser **Wilhelmstr. 18c**, unsere

Mitglieder-Versammlung

statt. — Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Vierteljahresbericht. 3. Diskussion. 4. Berufsangelegenheiten, Anträge und Verschiedenes.

Da unter anderem wichtige Berufsfragen auf der Tages-Ordnung stehen, ist ein zahlreiches Erscheinen erforderlich.

Billets zur Dampfer-Partie sind in dieser **Versammlung** zu haben.

Mitgliedsbuch oder **Karte** legitimiert am **Eingange des Saales.**

Die Branchenleitung.

Berliner Lokales.

Am **Sommerfest** bei **Mente**, 19. Juni 1910, ist eine goldene **Knabattenmadel** mit **Doppelmonogramm** gefunden worden. Abzuholen bei **Hans Kötter**, **Senefelderstraße 40**, vorn 2 Treppen.

Ober-Schoeneweide!

Am **Sonntag, den 17. Juli 1910, vormittags 11 Uhr**, findet bei **Schulz**, **Siemensstr. 12**, eine

Öffentliche Versammlung

für alle in **Ober-Schoeneweide** und Umgebung beschäftigten **Arbeiter im Transportgewerbe** statt, in der **Genosse N. Diefing** sprechen wird über: **„Was brauchen wir?“**

Die **Mitglieder** werden ersucht, selbst in dieser **Versammlung** zu erscheinen und ihre noch nicht organisierten **Kollegen** zu dieser **Versammlung** unbedingt mitzubringen.

J. U.: A. Bode.

Kollegen aus den Betrieben der Metall- und Elektroindustriewerkstätten und der Schilder- anmacherbranche Berlins und Umgegend.

Am **Sonntag, den 10. Juli 1910, vormittags 9 1/2 Uhr** **pünktlich** im **großen Saal** von **Dräfels Festsälen**, **Neue Friedrichstr. 36:**

Gr. Sektionsmitgliederversammlung der Sektion 5.

Tages-Ordnung: 1. Bericht der Sektionsleitung über die Tätigkeit vom ersten Halbjahr 1910. 2. Kassenbericht über den Stand der Agitationskasse. 3. Bericht der Delegierten vom **Hamburger Verbandstage**. 4. Anträge.

Der wichtigen Tagesordnung wegen erwarten wir einen **zahlreichen Besuch!** Kein Kollege darf fehlen! Zutritt zur **Versammlung** hat, wer im Besitze seines **Mitgliedsbuches** ist und sich mit den **Beiträgen** nicht länger als **6 Wochen** im **Rückstande** befindet. Jeder **Versammlungsteilnehmer** erhält am **Eingang** in sein **Verbandsbuch** einen **Stempel** gedrückt, der als **Ausweis** dient. Ein **vollzähliges** Erscheinen erwartet mit kollegialem **Gruß**

Die Sektionsleitung.

J. U.: Karl Fromke.

An die Mitglieder des Distrikts VII, Moabit, Hansviertel und Wedding wohnhaft.

Mitglieder aller Branchen!

Am **Sonntag, den 17. Juli 1910, nachmittags 3 Uhr**, im **Moabiter Gesellschaftshaus**, **Wickestr. 24:**

Große Versammlung mit Frauen.

Tages-Ordnung: 1. „Welchen Vorteil haben wir von der gewerkschaftlichen Organisation?“ 2. Diskussion.

Nach der Versammlung:

Geselliges Beisammensein bei **vollständig freiem Entree.**

Kaffeekochen: Liter 60 Pfennig.

Kolleginnen und Kollegen! In Anbetracht der wichtigen Tagesordnung erwarten wir, daß für einen **guten Besuch** rege agitiert wird. **Bringt** die dem **Verbande** noch **fernstehenden Kollegen** mit ihren **Frauen** mit. **Neue Mitglieder** können an diesem **Tage** aufgenommen werden.

Die **Distrikt-Agitationskommission.**

Verantwortlicher **Redakteur:** Franz **Kettig**, Berlin.

Verlagsanstalt **„Courier“**, G. m. b. H.

Druck: **Maurer u. Dimmig**, Berlin, **Abalbertstr. 22.**