

Sommer

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

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

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
Telephon: Amt IV, 950 und 11864.
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. 2.

Berlin, den 8. Januar 1911.

15. Jahrg.

„In den wirtschaftlichen Kämpfen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern ist der Erfolg einer Partei wesentlich bedingt durch die Einigkeit und Geschlossenheit der Standesgenossen. Wer durch ein Sonderabkommen mit dem Gegner die Einigkeit zerbricht, schädigt die Interessen seiner Standesgenossen aufs schwerste.“

Erkenntnis des 6. Zivilsenats des Reichsgerichts.

Die internationale Arbeiterschutzesetzgebung für Transportarbeiter.

Ein Vergleich ihres gegenwärtigen Standes in den verschiedenen Staaten.

Die Transportarbeiter sind in allen Ländern die Basis der Arbeiterschutzesetzgebung. Ihre allgemeine Beschäftigung scheint das Prinzip der modernen Gesellschaftsordnung zu sein. Noch vor zwei Jahrzehnten waren weder in Deutschland, noch in Frankreich, in der Schweiz, in Oesterreich, die Transportarbeiter der Gewerbeordnung unterstellt. Sie galten vielmehr als Knechte und feinsten als solche zumeist unter den rigorosen Bestimmungen der mittelalterlichen Gesindeordnungen. Erst die Entwicklung des modernen kapitalistischen Handels und Verkehrs ermöglichte ihren sozialen Aufstieg in die Reihen der Gewerbegehilfen. Und erst dann war ihnen in Deutschland und Oesterreich das Koalitionsrecht gegeben, das die Arbeiter der Industrie schon seit Ende der sechziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts ihr Eigen nannten. Selbst was heute an Arbeiterschutz für die Transportarbeiterschaft im allgemeinen vorhanden ist, geht über primitive Anfänge kaum hinaus. Das sind nicht Bauptangaben, sondern reale Tatsachen.

In Deutschland bedurfte es öfterer Anregungen der Sozialdemokraten im Reichstag und der intensivsten Propaganda der Berufsorganisation, bis sich endlich die Reichsregierung im Jahre 1902 dazu aufschwang, die zum Himmel schreienden Arbeitsverhältnisse im privaten Fuhrgewerbe einer Untersuchung zu unterziehen. Von Amtswegen wurden Fragebogen herausgegeben, die je zur Hälfte den Unternehmern resp. Arbeitern zur Ausfüllung unterbreitet wurden. Obwohl nun, was ja selbstverständlich ist, die Herren Arbeitgeber die Dinge nach Möglichkeit schön zu färben suchten, ergab die Enquete doch ein geradezu erschreckendes Resultat. Es ist dabei einwandfrei festgestellt worden, daß im Sommer 40 pCt. und im Winter 29 pCt. der Befragten täglich länger als 14 Stunden arbeiten mußten. Die organisierten Transportarbeiter waren aber überzeugt, daß die Dinge in Wirklichkeit noch weit schlimmer lagen, als hier im Durchschnitt festgestellt. Deshalb beauftragten sie ihre Verbandsleitung, ebenfalls Fragebogen an die Kollegen herauszugeben, um so die harte Wirklichkeit wahrheitsgemäß zu erforschen. Und das Durchschnittsresultat dieser Zentralenquete war, daß 82,4 pCt. der Befragten im Sommer und 75,6 pCt. im Winter, täglich länger als 14 Stunden arbeiten mußten. Ja, 23,1 pCt. der Befragten mußten im Sommer mehr als 16 Stunden täglich im Dienste des Unternehmers fronden.

Nach Bekanntwerden dieser Resultate fand dann 1904 in Berlin ein allgemeiner Transportarbeiterkongress statt, der zu diesen mehr als miserablen und tatsächlich unmenslichen Arbeitsverhältnissen Stellung nahm.

Dieser Kongress stellte als Mindestforderung der deutschen Transportarbeiter an die Gesetzgebung auf: Schaffung eines Normalarbeitstages in der Dauer von 10 Stunden für erwachsene, von 8 Stunden für jugendliche Transportarbeiter und von 8 Stunden für Führer von Kraft- und Motorfahrzeugen.

Unterbrechung dieser Arbeitszeit durch regelmäßige Pausen von insgesamt drei Stunden täglich.
Ferner vollständige Sonntagsruhe resp. Ersatz durch freie Wochentage und Einsetzung einer amtlichen Kontrolle der Betriebe in Form von Einrichtungen ähnlich der Fabrikinspektion.

Dem Beirat für Arbeiterstatistik sind diese Forderungen ebenso wie dem Reichstag und dem Reichs-

kanzler übermittelt worden. Die Gesetzgebung hat es aber bis heute noch nicht für notwendig befunden, darauf Rücksicht zu nehmen. Der Beirat für Arbeiterstatistik — in Deutschland ist dies eine aus Vertretern des Bundesrates und des Reichstages zusammengesetzte Körperschaft zur Vorbereitung von sozialpolitischen Gesetzen — hat dann noch persönliche Verhandlungen von Arbeitern und Unternehmern aus dem Transportgewerbe veranstaltet. Ferner sind die Berufsorganisationen der Arbeitgeber und -nehmer um ihre Meinung über die Arbeitsverhältnisse amtlich befragt worden, mit dem gleichen Ergebnis. Und dann nach sechs langen Jahren und vielen Fragen, Beratungen und Enquetes, als gälte es die sieben Weltwässer zu erkunden, hat der genannte Beirat seine Arbeit in folgendem Vorschlag verbichtet:

1. Den im privaten gewerblichen Fuhrwerksbetriebe beschäftigten über 16 Jahre alten Personen ist eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens neun Stunden innerhalb der auf den Beginn ihrer Arbeit folgenden 24 Stunden zu gewähren.

Die Ruhezeit darf nur in Notfällen, sowie, falls die Ruhezeit auf 10 Stunden ausgedehnt wird, bis zu einer Stunde zum Füttern und Tränken der Pferde unterbrochen werden.

Der Zeitraum zwischen zwei Ruhezeiten, der auch die Arbeitsbereitschaft und die Ruhepausen umfaßt, darf höchstens 15 Stunden betragen.

2. Eine Verlängerung des Zeitraumes zwischen zwei Ruhepausen ist für den Betrieb bis zu dreifachmal im Jahre zulässig. Doch darf diese Verlängerung in einer Kalenderwoche nicht ohne Genehmigung der Polizeibehörde mehr als zweimal erfolgen.

3. Den bei dem schweren Lastfuhrwerke und mit Stallarbeiten beschäftigten Personen sind zwischen den Arbeitsstunden zusammenhängende Pausen von zusammen mindestens zwei Stunden Dauer, darunter eine mindestens einstündige Mittagspause, zu gewähren.

4. Die im Fuhrwerksbetriebe beschäftigten Personen sind in jedem Vierteljahr mindestens an vier Sonntagen von aller Arbeit freizulassen.

An den übrigen Sonn- und Festtagen dürfen die bei dem schweren Lastfuhrwerke beschäftigten Personen nicht länger als drei Stunden beschäftigt werden, die so zu legen sind, daß die Beteiligten imstande sind, an dem Hauptgottesdienste teilzunehmen.

5. Ist eine im Fuhrwerksbetriebe beschäftigte Person in demselben Betriebe abwechselnd bei schwerem oder leichtem Lastfuhrwerk bezw. Personentransport oder abwechselnd im eigentlichen Fuhrwerksbetriebe oder mit Stallarbeiten beschäftigt, so finden auf sie die Vorschriften der Betriebsart Anwendung, in der sie vorwiegend beschäftigt ist.

6. Die im Fuhrwerksbetriebe beschäftigten Personen im Alter bis zu 16 Jahren dürfen an den Werktagen lediglich in den Stunden von 6 Uhr morgens bis 8 Uhr abends und einschließlich einer einstündigen Mittagspause nicht über acht Stunden, an Sonn- und Festtagen aber überhaupt nicht beschäftigt werden.

Der Berg kreiste und gebar ein winziges Käferlein. Dieser Vorschlag ist die Krönung der „weltberühmten“ deutschen Sozialreform, der Tropfen, der die Kompottschüssel der deutschen Transportarbeiterschaft vollends zum Ueberlaufen brachte, produziert nach dem in deutschen Regierungskreisen leitenden Grundsatze: Was' dem Unternehmertum gründlich den Pelz, aber mach' ihn um Gotteswillen nicht naß!

Inzwischen sind aber nun wieder zwei volle Jahre ins Land gegangen und von einem Gesetzeswerden dieser primitivsten sozialpolitischen Vorschläge keine Schutze der Transportarbeiterschaft ist noch lange keine Spur. Den deutschen Transportarbeitern kann natürlich auch an der Verwirklichung solcher Sozialpolitik nicht viel liegen; sie schaffen sich lieber eine starke

Organisation und erkämpfen mit Hilfe dieser sich Mühe und Brot, Freiheit und angemessene Entlohnung. Mag dann der gesetzgeberische sozialpolitische Schimmel auf seinen vier lahmen Beinen hinterdrein hinken und den „Ruhm“ deutscher Sozialpolitik in der zivilisierten Welt vermehren helfen.

In Oesterreich hat man sich wenigstens zu einem schwachen Anfang in der Schutzgesetzgebung für Transportarbeiter in der neuesten Zeit aufgeschwungen. Laut Gesetz vom 14. Januar 1910 ist dort den Hilfsarbeitern im Handels- und Expeditionsgewerbe nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 11 Stunden zu gewähren. Für Rutscher im Expeditionsgewerbe hat die Ruhezeit mindestens 10 Stunden zu betragen.

Innerhalb der Arbeitszeit ist außerdem den Hilfsarbeitern eine Mittagspause einzuräumen. Die Mittagspause kann für alle Hilfsarbeiter des Betriebes gleichzeitig oder im Wege der Abwechslung gewährt werden und muß, wenn die nachmittägige Arbeitszeit mehr als vier Stunden beträgt und die Hilfsarbeiter ihr Mittagessen außerhalb des Hauses, in dem sich das Geschäft befindet, einnehmen, mindestens eine und eine halbe Stunde, sonst mindestens eine Stunde betragen.

Frankreich hat sich bisher zu so viel Arbeiterschutz auch nicht aufschwingen können; dort ist durch Gesetz vom 13. Juli 1906 nur bestimmt, daß den Arbeitern in Transportanstalten zu Lande eine wöchentliche ununterbrochene Ruhezeit von 24 Stunden gewährt werden muß.

Aber auch diese Parität einer Ruhezeit kann, auf Antrag der Unternehmer, noch fünfzehnmal im Jahre, durch die Polizeibehörden suspendiert werden. Dafür reizt aber die für die Ueberretung dieses „Arbeiterschutzes“ festgesetzte Strafe in Höhe von 5 bis 15 Frs., geradezu zur Nichtinnehaltung auf. So in dem Lande, auf dessen Münzen die schönen Worte geprägt sind: „Liberté, Fraternité, Egalité“.

Dafür hat aber Frankreich wenigstens eine Beschränkung der Ausbeutung jugendlicher Transportarbeiter zu Gunsten ihrer Gesundheit und körperlichen Entwicklung aufzuzeigen. Laut Verordnung des Handelsministeriums vom 31. Juli 1894 darf das auf Handwagen und Schiebkarren zu transportierende Höchstgewicht nur betragen:

Für Knaben von 14—18 Jahren 40 Kilogramm.
Auf Strohwagen mit vier Rädern: für Knaben unter 14 Jahren inkl. Wagen 35 Kilogramm, für Knaben von 14—18 Jahren 60 Kilogramm; für Mädchen unter 16 Jahren 35 Kilogramm, von 16—18 Jahren 50 Kilogramm.

Jugendliche Arbeiter von 16—18 Jahren dürfen nur zum Fahren von Geschäftskreisläbern inkl. Belastung von höchstens 75 Kilogramm benutzt werden.

Durch Verordnung des Handelsministers Millerand vom 17. Mai 1902 dürfen die Tragelasten für jugendliche Arbeiter unter 18 Jahren an Höchstgewicht nur betragen:

Für Knaben unter 15 Jahren 10 Kilogramm, für Knaben von 15—18 Jahren 15 Kilogramm, für Mädchen bis 16 Jahren 5 Kilogramm, für Mädchen von 16—18 Jahren 10 Kilogramm.

Das kommt wohl daher, weil Frankreich Soldaten braucht, es muß also die Jugend davor schützen, daß sie zu frühzeitig zum Invaliden wird. Deutschland und auch Oesterreich haben Kanonensfutter genug, wozu also Rücksichten auf die Schonung der jugendlichen Arbeitskraft?

Das ideale Staatswesen der bürgerlichen Demokratie, die Schweiz, überläßt es dem Kantonsgeist, die Transportarbeiter gegen Ausbeutung zu schützen. Und dieser Schutz ist dann demgemäß auch danach. Im Kanton Basel-Stadt darf in

Fuhrhaltereien an Sonntagen außer der Pferdewartung keine Arbeit verrichtet werden. Jeder zweite Sonntag muß den Arbeitern ganz freigegeben werden. Eine ähnliche Verordnung besteht im Kanton Zürich. Alle anderen Kantone haben noch mangelhaftere resp. gar keine Beschränkung der Sonntagsarbeit. An Wochentagen dürfen die Transportarbeiter natürlich überall unbeschränkte Zeit ausbeutet werden.

In Belgien besteht keine gesetzliche Beschränkung der Arbeitszeit für Transportarbeiter, und erst seit ganz kurzer Zeit werden diese als Gewerbegehilfen betrachtet und dürfen an den Wahlen zu Schieds- und Gewerbegehilfen teilnehmen.

In Spanien verbietet ein Gesetz vom 1. März 1904, in Landtransportanstalten die Arbeit an Sonntagen. Die Ruhezeit an diesem umfaßt je 24 Stunden. Die Strafen für Nichtinhaltung dieser Ruhezeit seitens der Unternehmer haben eine Höhe, daß sie fast Prämien gleichen, sie betragen für die Beschäftigung von einem bis neun Arbeiter 1—25 Pesetas, für 10 und mehr Arbeiter 25—250 Pesetas. Damit aber die Kollegen nicht zu übermäßig werden, stützt ihnen eine königliche Verordnung vom 16. Oktober 1905 alle katholischen Feiertage, indem sie bestimmt, daß alle Tage des Jahres mit Ausnahme der Sonntage Arbeitstage sind. Das geschah zu einer Zeit, als die katholischen Priester die erste Geige im spanischen Regierungskonzert spielten.

In Italien ist laut Gesetz vom 7. Juli 1907 die Sonntagsarbeit in Landtransportanstalten verboten. Die Ruhezeit dauert 24 Stunden und zwar von Mitternacht zu Mitternacht. Eine weitere gesetzliche Beschränkung der Arbeitszeit existiert nicht.

Schweden und Norwegen überlassen den Transportarbeiter die Ortsbehörden; wie weit diese ihre Befugnisse ausnützen, ist nicht zu ermitteln. Sache der dortigen Organisationen wird es sein, diesbezügliche Forderungen zu machen. In den übrigen europäischen Staaten besteht eine gesetzliche resp. behördliche Beschränkung der Arbeitszeit für das Transportgewerbe nicht. Selbstverständlich gilt in England, in Australien, in Südafrika und in den englisch sprechenden amerikanischen Staaten die sogenannte puritanische Sonntagsruhe auch für die Transportarbeiter.

In Argentinien ist durch Dekret vom 18. November 1905 die Arbeit in Transportanstalten, mit Ausnahme der Pferdewartung, wöchentlich in der Zeit von Sonnabend 12 Uhr mittag bis Sonntag 12 Uhr mittag verboten. Ausnahmen hiervon, sind den Transportanstalten, die das Gepäck der Reisenden befördern, gestattet.

Das ist alles, was an Arbeiterschutz für die Transportarbeiter zu eruieren war. Es mag ja hier und da noch eine behördliche Verordnung bestehen, durch welche die Arbeitsdauer im Transportgewerbe einer kleinen Beschränkung unterliegt, das sind aber sicher Seltenheiten, nicht der Rede und der Erwähnung wert. Während aber der gesetzliche Schutz der Transportarbeiterschaft dort, wo überhaupt solcher vorhanden, noch nirgends über das Embryo stadium hinaus gediehen, haben die gewerkschaftlichen Organisationen für diese Gruppe bereits großes an Arbeiterschutz erkämpft. Von diesen Erfolgen erzählt jeder einzelne Tarifvertrag, der mit den Unternehmern abgeschlossen wurde. Die Transportarbeiter müssen daher zwar stets bestrebt sein, in Punkt Arbeiterschutz die Gesetzgebung vor ihren Wagen zu spannen, sie dürfen aber nicht warten, bis die herrschende Gesellschaft ihnen gesetzlichen Schutz gewährt, denn dann können sie oft recht lange warten. Verlassen dürfen sie sich in dieser Beziehung nur auf ihre Organisation, die, je stärker sie, je vollkommener ihr Ausbau und ihr Mißbrauch ist, auch desto mehr an Arbeiterschutz erkämpfen wird. Selbst ein verloren Streit bedeutet zumeist ein gutes Stück vorwärts auf der Bahn der Arbeitszeitverkürzung, und der immer wiederkehrende Angriff muß schließlich auch den Trost der größten Scharfmacher brechen.

Die statistischen Erhebungen betreffs Einführung der Sonntags- und Nachtruhe in der Binnenschifffahrt.

III.

Die mündlichen Vernehmungen der Auskunftspersonen hatte die Hoffnung erweckt, daß dies wohl der letzte Akt in dieser Angelegenheit sei; doch dem sollte nicht so sein. Die Vernehmung gestaltete sich, wie wir vorausgesehen; die vernommenen Personen bewiesen auch nicht die geringste Selbstständigkeit, es lag ganz in der Hand des Fragestellers, die Antworten in der gewünschten Form zu erhalten; daß dies so kommen mußte, lag in der Beschaffung der Auskunftspersonen. Auch hier wurde die größte Organisation der Schiffsmannschaften, der „Hafenarbeiter-Verband“, fast gestellt. Es liegt doch klar auf der Hand, daß die vernommenen Personen, die zum Teil abhängig oder fast vollständig abhängig von den ebenfalls vernommenen Unternehmern oder deren höheren Funktionären waren, sich gescheut haben, die Zustände in der krassen Form, wie sie lagen, zu schildern. Es gab nur einige vereinzelte Ausnahmen, doch wurden deren Aussagen von den Direktoren und Inspektoren als mit den wahren Tatsachen nicht übereinstimmend bezeichnet.

Bei den vernommenen Privatschiffen bot sich dasselbe Bild in ihrer Stellungnahme wie früher; die Rheinschiffer traten fast ausnahmslos mit Wärme für eine Regelung der Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt ein, hingegen die Privatschiffer der Elbe, Oder und den anderen Stromgebieten dies als undurchführbar bezeichneten. Würde heute wiederum eine solche Vernehmung stattfinden, das Bild bekäme ein anderes

Aussehen. Auch ein Teil der vernommenen Mannschaften machte Aussagen, die den Gesellschaften günstig waren, und die meisten erklärten, mit den bestehenden Zuständen zufrieden zu sein. Es steht für uns zweifelsohne fest, daß die Vernehmungen im gewissen Sinne eine Farce waren; dies wurde auch dadurch bewiesen, als beschlossen wurde, noch zwei Personen zu laden, und das Ausschussmitglied Schmidt den Vorschlag machte, den zu vernehmenden Arbeitnehmer durch die Organisation vermitteln zu lassen, wurde dies mit dem Hinweis auf das Staatsinteresse abgelehnt.

Es wurde Direktor Engel und der bei derselben Firma beschäftigte Maschinist Schulzig geladen; kein Wunder, daß bei solcher Handhabung der Erhebung nichts Brauchbares zu Tage gefördert wird. Schulzig hatte die Fahrt nach Berlin mit dem Inspektor gemeinsam gemacht und seine Aussagen deckten sich dem Sinne nach mit der seine Vorgesetzten. Für seine Person lag kein Grund vor, Änderungen vorzunehmen. Ja, dieser Arbeitnehmer tat sich etwas zugute darauf, seinen Berufskollegen das Zeugnis der Begehrlichkeit auszustellen. Wir haben nur den Fall herangezogen, um zu beweisen, daß schon die Art der Beschaffung der Personen und dann die eigentümliche Vorfrage, nicht mit der Organisation der Schiffsmannschaften in Verbindung zu kommen, ungünstig auf das Resultat der Erhebungen einwirkten mußte.

Nun, das Ende vom Liede war, daß man nach Abschluß der mündlichen Vernehmungen genau so klug wie vorher war. Die ganzen Arbeiten waren nicht solcher Art, daß man sich ein Urteil bilden konnte. Das Studium des Materials von 1885, dann die ersten mündlichen Vernehmungen, hierauf die statistischen Erhebungen und dann die zweiten mündlichen Vernehmungen. Der Ausschuss beschloß in seiner Sitzung am 27. Oktober 1908: Die Organisationen des Binnenschiffahrtsgewerbes unter Vorlage des Berichtes des Berichterstatters und der einschlägigen Verhandlungen zur Abgabe eines Gutachtens, sowie die Krantenlisten zu Auskünften im Sinne des Antrages des Berichterstatters aufzufordern und im Interesse der Beschleunigung den Ausschuss zu ermächtigen, den Wortlaut der betreffenden Fragebogen seinerseits festzustellen. Daß man noch nicht zum Abschluß kam, ist unseres Erachtens auch wesentlich der Tätigkeit des Zentralvereins für Fluß- und Kanalschifffahrt zu danken, der eine äußerst regsame Tätigkeit bei den ganzen Erhebungen nach der Richtung hin entfaltet hat, daß eine Regelung der Arbeitszeit unmöglich sei. Er hatte sich bereits einmal vom Beirat eine moralische Niederlage geholt, als er sich anlässlich der schriftlichen Erhebungen wiederholt an den Beirat gewandt hatte, und der Zentralverein muß schon ziemlich unverschämte zu Werke gegangen sein, daß selbst dem geduldbigen Beirat die Galle überließ und er erklärte dem Sinne nach, daß den Wünschen des Zentralvereins nicht Rechnung getragen werden könne, da sie nicht im Interesse der Erhebungen und auch nicht danach angetan waren, die Arbeiten des Beirates zu fördern. Aber wir wissen, daß in bezug auf Unverschämtheit unsere Unternehmern den Rekord schon hundertfach geschlagen haben und so auch der Zentralverein immer erneut auf den Beirat einzuwirken suchte. Wenn man nun in Erwägung zieht, welche Verbindungen die Herren haben, daß sie ihre Sitzungen und Versammlungen vielfach im preussischen Abgeordnetenhause abhalten, der weiß, daß seine Tätigkeit auch nicht umsonst war. Aus diesem Grunde müssen wir schon des näheren hierauf eingehen, vielleicht wird dann das Schlussresultat manchen Kollegen eher verständlich sein. Wir wollen dabei nur die Hauptaktionen der Unternehmer berühren und gleich daran die erforderliche Kritik knüpfen.

Am 19. Januar hatten sich 87 Vertreter der Deutschen Binnenschiffahrtsgewerkschaften im Dreiklassenparlament versammelt. Der Generalsekretär des Zentralvereins für Fluß- und Kanalschifffahrt, Herr Nagocz, sprach über die Entwicklung der Frage der Einführung der Sonntagsruhe in der Binnenschifffahrt in den letzten 15 Jahren.

Der Vortragende erging sich in längeren Ausführungen über die Bestrebungen des Verbandes der Hafenarbeiter betreffs der Erlangung der Sonntags- und Nachtruhe für die Binnenschiffer. Hierdurch dokumentierend, daß man weniger Befürchtungen von Seiten der Regierung, als vor unserer Organisation hegte. Man bestätigte uns, daß wir im Kampfe um die Sonntags- und Nachtruhe der treibende und somit auch der gefährlichste Faktor waren.

Ganz besonders beleuchtete Nagocz die schweren „Schädigungen“, welche durch die Sonntagsruhe eintreten würden. Handel, Industrie, Landwirtschaft, Warenverlader und Empfänger würden in Mitleidenschaft gezogen.

Von den Schiffsmannschaften ist nicht mit einem einzigen Worte die Rede gewesen.

Wir sind in diesem Punkte anderer Meinung. Betonen wollen wir, daß wir bei allen unseren Bestrebungen stets Rücksicht auf Handel und Industrie nehmen, also stets mit den Verhältnissen rechnen. Diese Rücksichtnahme hat aber eine gewisse Grenze, insofern wir die Arbeiterschaft als Hauptfaktoren in Handel und Industrie betrachten. Wir schützen Handel und Industrie aus volkswirtschaftlichen Gründen, und sind stets bestrebt, sie vor Schädigungen zu bewahren. Leider kommt es trotzdem oft zu Störungen, hervorgerufen durch das ganz unzeitgemäße Herr im Hause sein Wollen des Unternehmertums. Die Störung, die durch die jetzige Wirtschaftsform hervorgerufen wird, soll hierbei nicht in Erwägung kommen. Wir haben ein eminentes Interesse an Handel und Verkehr; doch darf die Sache nicht soweit gehen, daß die in dem betreffenden Industriezweig beschäftigten Arbeiter darunter leiden, da hierdurch auch schließlich der ganze Industriezweig mitzuleiden hätte.

Sodann werden den Regierungsbehörden ganz energisch die Interessen der Wasserkapitalisten vor Augen geführt. Die Herren waren ganz entrüstet darüber, daß der Schleusenverkehr im Interesse der Beamten eingeschränkt würde. Auch soll allen Bestrebungen, welche eine weitere Einschränkung zur Folge hätten, mit Nachdruck entgegengetreten werden. Denn der Verkehr sei nicht für die Schleusen, sondern die Schleusen seien für den Verkehr da. Wenn die Regierung der Meinung sei, daß die Schleusenbeamten am Sonntage vom Dienst befreit sein müßten, so solle sie für Ablösung sorgen.

1. Konferenz des Gau 1, Ost- und Westpreußen.

Die Vertreter dieses Gau 1 hielten am 18. Dezember 1910 eine Konferenz zu Königsberg im Lokal „Rudwigshof“ ab. Die Arbeiter-Zünger begrüßten die Konferenz mit dem Vortrag zweier Vieder. Kollege Schiforr eröffnete diese und gab die Tagesordnung derselben bekannt. Anwesend sind von Königsberg: Werner, Seidel und Gehlhaar, Danzig: Wamhoff, Kobiella und Hagen, Tilsit: Krüger, Dobinsky und Diskonat, Memel: Parnas und Lange, Elbing: Weiß, Einzelzahler: Kahn Bromberg und Fischer anwies. Der Gauvorstand ist durch den Gauleiter Schiforr und durch die Kollegen Drey, Kesse und Wittke vertreten. Vom Verbandsvorstand ist Kollege Döring-Berlin anwesend. Das Gewerkschaftssekretariat für Ost- und Westpreußen ist eingeladen, aber nicht vertreten. Der Gauvorstand hatte gewünscht, den Kollegen Wernicke zu laden, dieses wurde abgelehnt. Die Bureauwahl ergab: Schiforr 1. Vorsitzender, Werner Stellvertreter; Seidel Schriftführer. Schiforr erstattet den Tätigkeitsbericht und verweist auf die Schwierigkeiten, die der Ausbreitung unserer Organisation im Osten entgegenstehen. Die schlechte Geschäftskontinuität, die Pfaffenbergschaft und teilweise auch das Gebaren einzelner Bruderorganisationen erschweren unsere Arbeit. Die Agitationsweise einzelner Funktionäre des Fabrikarbeiterverbandes ist nicht schön. Die Mitgliederzahl der Föder auf der Warte ist leider auf 82 zurückgegangen, daran hat auch die dortige Leitung eine gewisse Schuld. Danzig hat ebenfalls mit sehr schwierigen Verhältnissen zu rechnen, es geht dort sehr langsam vorwärts. Die Berechnung der Mitgliederzahl, die zur Grundlage für die Zahl der Delegierten zur heutigen Konferenz diente, sei nicht richtig vorgenommen worden, (Danzig), nach den verkauften Beiträgen ist die Zahl der Mitglieder höchstens 400, aber nicht 509, wie angegeben. Wenn Königsberg ebenso gerechnet hätte, wie Danzig, dann wären dort 1805 Mitglieder. — Memel macht jetzt Fortschritte, trotzdem wir früher verschiedene Mißgriffe mit Beamten hatten. Die Einrichtung des Stellagen-Geldes war bisher ein Organisationshindernis. Das Stellagen-Geld wurde an den Verband gezahlt und dieser verteilte es am Jahresabschluss an seine Mitglieder, je weniger Mitglieder, umso mehr erhält jeder ausgezahlt und so schloß man sich gegen außen ab und tat nichts, um neue Mitglieder zu gewinnen. Dieser Zustand muß in nächster Zeit beseitigt werden. Tilsit hat sich gut entwickelt, bei dem Zusammenschluß waren dort nur Holzplatarbeiter organisiert, jetzt haben wir auch im Handlungsgewerbe Eingang gefunden, ebenfalls bei den Tornern, für die auch bereits eine erfolgreiche Lohnbewegung durchgeführt wurde. Bartenstein war eine Zahlstelle des früheren Transportarbeiter-Verbandes, beim Zusammenschluß war noch ein Mitglied vorhanden. In Königsberg hatten die Verbände vor dem Zusammenschluß Mitglieder, seit dem 1. Juli 1910 ist es da sehr gut vorwärts gegangen. In Königsberg, Danzig und Tilsit sind einzelne Kollegen der Meinung gewesen, daß der Kollege Hahlbeck durch Schiforr verdrängt sei, diese Ansicht ist irrig. Die Agitation muß in Westpreußen mehr einsehen, da wir bei etwaigen Kämpfen von dort Streikbrechermaterial zu erwarten haben. Im Gau 1 wurden, alle Abgänge abgerechnet, seit 1. Juli 1910 836 Mitglieder gewonnen. Aufgenommen wurden insgesamt 999, ausgeschieden sind 163, bleibt Gehinn 836, der sich wie folgt verteilt:

	Aufnahmen	Abgang	Gewinn
Königsberg	463	107	356 Mitgl.
Tilsit	103	51	52 "
Danzig	175	—	175 "
Memel	119	—	119 "
Elbing	5	4	1 "
Einzelzahler	134	1	133 "

Der geschäftliche Verkehr war reg. Schiforr dankt den Kollegen für die geleistete Unterstützung und hebt hervor, daß er von Königsberg sehr wenig in Anspruch genommen wurde, er wünscht, daß dies auch in Zukunft so sein möge, damit im kommenden halben Jahr wieder rund 1000 Neuaufnahmen gemacht werden können.

Der Geschäftsbericht wird zur Debatte gestellt. Parnas-Memel sagt, mit der Tätigkeit des Gauvorstandes kann man wohl zufrieden sein, der Gauleiter ist überall da gewesen, wo er gebraucht wurde. — Seidel-Königsberg meint, Schiforr hat erwähnt, daß beide Organisationen vor dem Zusammenschluß Verluste hatten, das stimmt, aber die verschiedensten Umstände sind daran schuld, vor allem die Krise, dann aber auch die Entwidlung der verschiedenen Bruderorganisationen, an die wir in Königsberg fast 200 Mitglieder abgegeben mußten, die also für die Gewerkschaftsbewegung nicht verloren sind. Seit 1908 ist die Mitgliederzahl stabil geblieben, 1909 war sogar eine Zunahme, ebenfalls im ersten Halbjahr 1910. Nach der Verschmelzung waren die Fortschritte befruchtend. Schiforr irt, wenn er der Meinung ist, daß Königsberger Kollegen glauben, Sch. habe den früheren Gauleiter verdrängt. Wamhoff-Danzig: Bei uns ist

die Agitation besonders schwer. Christliche und katholische Arbeitervereine, Pfaffenherrschaft und Polizeischikanen machen uns die Arbeit schwer. Wir haben die Mitgliederzahl richtig berechnet, 509 Mitglieder haben wir und unsere Kollegen glauben, von ihrem Recht, 3 Delegierte zu entsenden, Gebrauch machen zu sollen. Werner-Königsberg: Die Danziger haben eine viel zu hohe Mitgliederzahl herausgerechnet, nach den Beiträgen sind höchstens 400 Mitglieder vorhanden. Schiforr hat die Aussichten zu rosig gemalt, wir dürfen nicht vergessen, daß der Zusammenfluß an sich schon ein günstiges Moment für die weitere Entwicklung war. Dobinsky-Zifst: Beim Zusammenschluß waren allerdings einige Kollegen bei uns gegen Schiforr mißtrauisch, aber jetzt ist das verschwunden und sind die Kollegen mit der Tätigkeit sehr zufrieden. Die Schneidemühlener Arbeiter diesseits der Memel sind jetzt zu 95 pCt. organisiert. Bei den Straßenbahnern besuchten wir Eingang zu finden, durch Verrat wurde dies vorläufig vereitelt. Die Agitation der Fabrikarbeiter ist nicht schön, diese gehen auch in Betriebe, wo sie nicht zuständig sind. Barnab-Memel: Auch bei uns geht es vorwärts. Die Fabrikarbeiter machen es bei uns ebenso wie in Zifst, uns wollte der Beamte derselben verbieten, in den Schneidemühlen und auf den Holzplätzen Agitation zu treiben. Bahn-Bromberg: Der Haupt- und Gauvorstand sollte mehr für die Kollegen im Warthe- und Nehe-Distrikt tun, auch Bromberg müßte sehr unterstützt werden. Gelshaar-Königsberg: Die Tätigkeit des Gauvorstandes muß anerkannt werden; daß es mit den Straßenbahnern nicht so recht vorwärts geht, liegt an dem eigenartigen Menschenmaterial, aus dem sich diese Kategorie zusammensetzt. Döring-Berlin: Der Vorsitzende der Zifster vom Warthe- und Nehe-Distrikt ist nicht eingeladen worden, weil sich der Vorstand von der Teilnahme desselben keinen im Verhältnis zu den Kosten stehenden Nutzen verspricht. Kollege Hahlbeck hat schon vor drei Jahren den Wunsch geäußert, von Ostpreußen wegzukommen. Wir sollen nur unter unseren Berufskollegen agitieren, schon um Grenzstreitigkeiten zu vermeiden. Bezüglich der Mittel ist der Vorstand nie knauserig, wenn es notwendig und wird auch immer auf besondere Verhältnisse Rücksicht genommen. Mit den Fortschritten seit der Verschmelzung kann man im Gau 1 zufrieden sein, wollen wir hoffen, daß die günstige Entwicklung anhält. — Nach einem kurzen Schlußwort Schiforr's tritt die Mittagspause ein.

Gegen 3 Uhr wird die Nachmittagsitzung eröffnet und die Frage der Agitation erörtert. Schiforr hat hierzu das Referat und wünscht, daß man die Sektionen mehr ausbauen solle. Die Straßenbahnern müssen allerorts mehr bearbeitet werden. In kleineren Orten sollen nicht gleich selbständige Mitgliedschaften errichtet werden. Die dort gewonnenen Kollegen sind als Einzelmitglieder im Gau zu führen und Vertrauensmänner aufzustellen. Wamhoff-Danzig: Unter den Handelsarbeitern zu agitieren, ist schwer, ebenso unter den Danziger Hafnarbeitern, da diese fast alle schon einmal organisiert waren. Die Wirtschaft-agitation hatte er nicht für zweckmäßig. Seidel-Königsberg: Neue Agitationsformen zu finden, ist nicht möglich, alles haben wir bereits versucht; die Agitation in den Verkehrsknoten nach Schiforr's Vorschlag ist die beste. Viel Mühe verwenden wir auf die Handelsarbeiter, die an vielen Orten die Kerntruppen bilden. Das Post- und Logiswesen ist ein großes Hindernis, das wir energisch bekämpfen müssen. Die Sonntagsruhe-Bestimmungen, die wir erst nach langen Kämpfen errungen, werden vor den Augen der Polizei übertreten, die Polizei drückt beide Augen zu. Der Arbeitsnachweis muß sehr ausgebaut werden. Mit den Straßenbahnern gaben wir uns viel Mühe mit etwas Erfolg. — Hierauf wird eine Resolution angenommen, welche zum Ausdruck bringt, daß die Schiffer des Warthe- und Nehe-Distrikts besser fahren, wenn sie vom Gau 1 losgelöst und der Sektion Binnenarbeiter der Elbe, Oder und Märkische Wasserstraßen einverleibt werden.

Hierauf wird folgende Resolution angenommen: „Die heutige Konferenz erklärt sich damit einverstanden, daß 25 pCt. von den Beiträgen der Ferner resp. Einzelmitglieder für Unkosten, Kassierung, Agitation usw. verauslagt werden können. Vom Hauptvorstand wird die Zustimmung erbeten. Elbing stellt den Antrag auf Herausgabe eines Flugblattes, ferner verlangen die Elbinger Kollegen, daß der Gauleiter längere Zeit nach Elbing komme. Schiforr beantragt eine Resolution, die verlangt, daß von Danzig zeitweilig ein Beamter zur Agitation in Westpreußen verwandt wird, da es dort nötig sei, und Danzig nicht volle Beschäftigung für 2 Beamte biete. Die Danziger Kollegen wehren sich dagegen. Der Elbinger Antrag wird angenommen, die Resolution Schiforr dem Gau resp. Hauptvorstand überwiesen. Es wird weiter ein Antrag angenommen, wonach in Zukunft die Eisenbahner als Einzelmitglieder geführt werden sollen. Eine Resolution betreffend fakultative Unterstützungs-Einrichtungen besagt, daß die Mitglieder dieser Unterstützungs-Einrichtungen dem Gau 1, der Zahlstelle Königsberg, angehören und an jedem Ort ein Vertrauensmann besorgt wird, der mit Königsberg abrechnet usw. Diese Resolution wird angenommen. Schiforr beantragt, daß der Gauvorstand für den Gau mit allen Zahlstellen gemeinsam einen Jahresbericht herausgebe. Werner und Seidel sprechen dagegen, die Angelegenheit wird dem Vorstandsvorstand zur Begutachtung überwiesen. Ein Begrüßungstelegramm der Sektion Hafnarbeiter Danzig ist eingegangen. Kollege Schiforr teilt mit, daß nunmehr die vorgesehene Tagesordnung erledigt ist und betont nochmals, daß wir mit den bisherigen Erfolgen zufrieden sein können und daß die heutige Tagung mit dazu helfen möge, weitere Fortschritte im dunklen Osten zu erringen. Er schließt sodann die Konferenz.

Die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung nach den Beschlüssen der Reichstagskommission.

Nach dem Abschluß der Verhandlungen der Reichstagskommission über den Abschnitt der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung in der Reichsversicherungsordnung soll hier ein Ueberblick über die wichtigsten Beschlüsse folgen.

Die Bemühungen unserer Parteigenossen in der Kommission mußten im wesentlichen darauf gerichtet sein, die minimalen Leistungen der bisherigen Versicherung, die auch in der neuen Vorlage unberührt bleiben, zu erhöhen. In der ersten Lesung wurde von unseren Parteigenossen eine Verdoppelung der Leistungen gefordert und eine Einteilung von sieben Lohnklassen bis zur Höchstgrenze der Versicherungs-pflicht von 2000 Mk. Jahreseinkommen. Entsprechend dieser Anforderung wurde auch die Erhöhung der Beitragsleistungen sowie des Reichszuschusses um das Doppelte verlangt. Berücksichtigt man, daß im Jahre 1908 die Durchschnittsrente für Invaliden 170,31 Mk. und die Altersrente 163,50 Mk. betrug, so wird man zugeben, daß eine Verdoppelung dieser Leistungen eine Rente in nur sehr bescheidenem Umfange geboten hätte. Es konnte von den Gegnern nicht eingewendet werden, daß die sozialdemokratischen Vertreter es verabsäumten, für die erforderlichen Mittel Sorge zu tragen, die die Erhöhung der Rente beansprucht. Die Anträge besagten, daß, wenn solche Anforderungen gestellt werden, auch die Beiträge verdoppelt werden müssen. Mit guten Gründen konnten unsere Genossen hervorheben, daß die Arbeiter die größeren Lasten tragen werden, wenn die Versicherung die Aussicht auf eine bescheidene Ansprüche rechtfertigende Rente eröffnet. Aber die gegnerischen Parteien boten nach keiner Seite hin eine hilfsbereite Hand, um auch nur irgend eine Erhöhung der Rente zu besüßworten. Sie konnten die Bereitwilligkeit der Arbeiter zur höheren Beitragsleistung nicht bestreiten, mit um so größerem Nachdruck wiederholten sie, was der Zentralverband Deutscher Industrieller als sein sozialpolitisches Programm festgesetzt hatte, keinen Pfennig mehr für die Arbeiterversicherung! Und so wurde von allen Seiten dasselbe Klageged erhoben, die Industrie kann die höheren Lasten nicht tragen. Von unseren Genossen wurde den Herren entgegengehalten, daß ja die Unternehmer im Zentralverband Deutscher Industrieller sich bereit erklärt hatten, 56 Millionen Mk. mehr Beiträge zur Krankenversicherung zu leisten, wenn ihnen die Krankentassen ausgeliefert werden und die Arbeiter aus der Verwaltung herausgeworfen werden. Diese 56 Millionen sollten in der Invalidenversicherung nutzbar gemacht werden, für die Krankenversicherung werden die Arbeiter wie bisher ihren Beitragteil leisten. — Aber mit der Regierung blieben die Vertreter der bürgerlichen Parteien in der ablehnenden Haltung gegen jede Mehrleistung für invalide Arbeiter. Die kleine Vergünstigung, die dem invaliden Arbeiter geboten werden sollte, der noch Kinder unter 15 Jahre zu versorgen hat, steht noch in unsicherer Prüfung, ob eine solche Aufbesserung der Rente aufrechterhalten bleibt.

Mit dem gleichen ergebnislosen Bemühen endete der Versuch unserer Genossen, für die Techniker und Werkmeister die Versicherungsgrenze über 2000 Mark auszuheben. Die bürgerlichen Parteien, die sonst in allen Tönen die sozialpolitischen Forderungen der Privatangestellten preisen, versagten in der Praxis; es blieb der sozialdemokratischen Partei vorbehalten, nachdrücklich für die wirkliche Durchführung ihrer Forderung zu wirken.

Ein nicht unwichtiges Kapitel bildete bei der Beratung die Stellung der bürgerlichen Parteien zu dem Antrag, die Altersrente anstatt von 70 von 65 Jahre ab zu gewähren. Es dürfte kaum eine bürgerliche Partei geben, die diese Forderung nicht im Reichstag erhoben hat. Aber wie in so manchen sozialpolitischen Forderungen ergab sich auch hier, daß das Verlangen und Halten in sozialpolitischen Fragen bei den bürgerlichen Parteien sehr verschiedene Dinge sind. Eine Partei nach der anderen ließ in der Kommission erklären, daß man für den Antrag nicht stimmen könne, weil eine Beitragserhöhung der Industrie nicht zugemutet werden kann, obwohl nach Berechnung der Regierung diese Anforderung erfüllt werden kann, wenn der Beitrag um 5 Pf. erhöht wird. Die Industrie kann also einen Beitrag von 2½ Pf. für alte Arbeiter, deren Arbeitskraft verbraucht wird, nicht leisten. Das festzustellen war immerhin sehr wichtig, denn es kennzeichnet die unwahre Stellung der bürgerlichen Parteien zur Arbeiterversicherung und deren Ausgestaltung.

Nicht besser ging es einer Anregung unserer Genossen, daß dem invaliden Arbeiter, wenn er in der Krankentasse keine Unterstützung mehr zu beanspruchen hat, freie ärztliche Behandlung und Heilmittel gewährt werden. Der Antrag bezweckte, den Invaliden nicht in die üble Lage zu bringen, die Armenunterstützung und den Armenarzt in Anspruch zu nehmen; es ist leider nicht gelungen, dies zu verhindern, denn auch hier versagten die bürgerlichen Parteien.

Jede Ausdehnung der Versicherungspflicht über den Rahmen der Vorlage war in der Kommission unmöglich, selbst die so dringend notwendige Versicherung der Heimarbeiter fand von keiner bürgerlichen Partei Unterstützung, obwohl im Reichstag wiederholt den Heimarbeitern das Versprechen gegeben wurde, die Invaliden- und Altersversicherung auch ihnen zugänglich zu machen.

Eine wichtige Aufgabe der Landesversicherungsanstalten bestand bisher in der Ausgestaltung der Einrichtungen für die Uebernahme des Heilverfahrens. Es bot denjenigen Personen, die an chronischen Krankheiten leiden und eines längeren Heilverfahrens be-

dürfen, die Möglichkeit, eine Heilung oder Besserung ihres Lebens zu erlangen. Die freie Ausgestaltung dieses Unterstützungszweiges soll künftig den Versicherungsanstalten nicht mehr gestattet werden, denn die Konservativen, Nationalliberalen und das Zentrum brachten es dahin, daß künftig bei Verwendung von mehr als 7 pCt. der Beitragseinnahme für diese Zwecke die Zustimmung des Reichsversicherungsamtes eingeholt werden muß. Es ist ja bekannt, daß im Reichstag schon Anträge erhoben wurden, daß die Lungenheilstätten mit soviel Luxus ausgestattet sind. Gehe der Antrag nach der Richtung, so bedeutet er ein Zurückdrängen in der Bekämpfung der Lungen-tuberkulose.

Auch der Handwerker hat man in recht eigen-tümlicher Weise gedacht. Während es bisher möglich war, daß jemand, der einige Jahre keine Marken ge- klebt hatte, wenn er 200 Marken wieder aufs neue klebte, seine früheren Beitragsleistungen wieder an- gerechnet erhält, soll künftig derjenige, der 60 Jahre alt ist, nur dann wieder eine Erneuerung seiner Ansprüche erwerben, wenn er vorher bereits 1000 Marken ge- klebt hat. Derjenige, der 40 Jahre alt ist, kann nur dann seine Ansprüche aus früheren Beitragsleistungen wieder erneuern, wenn er mindestens 500 Beiträge früher gelehrt hatte. Alle diese Erschwernisse werden im wesentlichen sich gegen die Handwerker richten, denn wer unterbricht die regelmäßige Beitragsleistung? Das wird vielfach der Handwerker sein, der durch ungün- stige finanzielle Verhältnisse gezwungen, die Beitrags- leistungen unterläßt, um nun später zu erkennen, daß für alle Fälle sein Anspruch damit verloren ist und auch seine Beiträge dahin sind.

Für die Arbeiter war auf Anregung von unseren Genossen in erster Lesung bestimmt, daß der Arbeit- geber, der die Quittungslaste in Bewahrung hat, ge- zwungen ist, sie zur rechten Zeit dem Arbeiter zum Umtausch zu übermitteln. Es sollte damit verhindert werden, daß durch ein zu spätes Umtauschen der Quittungslaste dem Versicherten ein Schaden entsteht. In der zweiten Lesung waren dem Zentrum Beden- ken aufgestiegen, ob man diese Anforderung an den Arbeitgeber stellen kann und mit ihren konservativen Freunden, denen sich die Nationalliberalen zugesellen, führten sie die Streichung dieser Bestimmung wieder herbei.

Die Witwen- und Waisenversicherung ist aus der dürftigen Rentenleistung nicht herausgehoben. Der Versuch unserer Genossen, allen Witwen versicherter Arbeiter die Witwenrente zu gewähren, scheiterte an dem einstimmigen Widerspruch der bürgerlichen Par- teien; es blieb dabei, daß nur im Falle der Invalidi- tät die Rente gezahlt wird, d. h. eine Witwe, die durch Krankheit bereits zwei Drittel ihrer Erwerbs- fähigkeit eingebüßt hat, wird erst der „Segnungen“ dieses Gesetzes teilhaftig, indem sie eine schmale Rente bekommt, die sich auf dem Niveau der Invalidentente hält. Unsere Genossen beanspruchten, daß die Witwenrente mindestens im Umfang der Unfallrente gegeben werden muß, also 20 pCt. des Jahresarbeitsverdienstes und einschließlich der Waisenrente bis zu 60 pCt. im Höchstfalle betragen sollte. Durchschnittlich beträgt heute der Beitrag für die Invalidenversicherung 28 Pfg. pro Woche; die von den Sozialdemokraten geforderte Rente würde nach der Berechnung eines Regierungsvertreters 60 Pfg. Beitrag erfordern. So schwer bei den Lasten, die heute die Arbeiterschaft zu tragen hat, eine höhere Beitragsleistung empfunden würde, im Hinblick auf die Fürsorge, die in diesem Falle den Hinterbliebenen des versicherten Arbeiters zuteil würde, der Beitrag würde ohne Bitterkeit geleistet werden. Inbes nicht daran scheiterte diese wichtige soziale Fürsorge, daß die Arbeiter nicht bereit wären, die Beiträge zu leisten, sondern weil die bür- gerlichen Vertreter auch hier wieder erklärten, die In- dustriellen wollen diese geringe Beitragsleistung nicht übernehmen und so bleibt die Witwe auch künftig der Armenfürsorge überlassen, weil die Hinterbliebenenver- sicherung in 95 von 100 Fällen versagt und die Elternunterstützung nur einer arbeitsunfähigen, kranken, flecken Frau gewährt wird.

Auch die neue Zusatzversicherung, die es jedem ge- stattet, nach freiem Ermessen Beiträge in Höhe von 1 Mk. zu leisten, um seine Rente zu erhöhen, blieb in den ungenügenden Leistungen stecken, daß nur die Invalidenrente durch die Zusatzversicherung um ein geringes erhöht wird, für die Alters- und Witwen- rents werden die Beiträge nicht angerechnet. Alle Versuche, diese Versicherung auch für die Hinterblie- benen zweckdienlich zu gestalten, fanden den Wider- stand der Konservativen, Nationalliberalen und des Zentrums. So wird die Zusatzversicherung wohl eine Einrichtung bleiben, die nie zu einer vollen Lebens- fähigkeit sich entwickelt, denn der Anreiz für diese Zusatzversicherung fehlt und damit bleibt die Zusatz- versicherung auf dem Papier stehen. Die Kommissions- beschlüsse enthalten mithin keine wesentliche Besserung der Vorlage; jeder erhebliche Schritt nach vorwärts, um weiter die Leistungen auszugestalten, um den In- validen und den Hinterbliebenen eine Rente zu sichern, die Not und Elend von den Bedürftigen fernhalten kann, unterblieb. Es bleibt die Invaliden- und Hin- terbliebenenunterstützung ein schwächliches Werk, das seinen großen sozialpolitischen Namen nicht verdient.

Ein Verband deutscher Fahrtschulen

Ist kürzlich in Leipzig gegründet worden. Die Ver- treter verschiedener Fahrtschulen waren zusammen- gekommen, um dieses Ziel zu fördern. Unter den Delegierten dieser Zusammenkunft finden wir ver- schiedene Leute, die unseren Kollegen bei ihren Kämpfen um bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen bereits genügend bekannt geworden sind. Anwesend waren die Herren Georg Schütte-Bar- men (Bergische Fahrtschule), Polizeikommissar Oster-

mann-Barmen (Fahrschule zu Essen), Rektor A. Ungerath-Hagen i. W. (Hagener Fahrschule), Fuhrparkdirektor Noehm-Frankfurt a. M. (Frankfurter Fuhr- und Fahrschule, Frankfurter Fuhrschulverein), Otto Fuhr-Hannover (Hannoverscher Fuhrschulverein, Hannoverische Fahrschule), Oberstleutnant a. D. v. Koblenz-Berlin (Pferdeschutz-Vereinigung über ganz Deutschland), Bahnteilnehmer Schumacher-Berlin (Fahrschule), Theodor Dämle-Saarbrücken (Fahrschuleverein), Otto Jaeger und Fachlehrer Schoeppen-thau in Leipzig (Leipziger Fahrschule) und Sanitätsrat Dr. Randsdorf.

Die Versammelten stimmten ohne weiteres der Gründung eines Verbandes der bestehenden Fahrschulen zu und nahmen dann die Wahl des Vorstandes durch Ernennung der Herren Otto Jaeger in Leipzig, Oberstleutnant a. D. v. Koblenz-Berlin, Polizeinspektor Ostermann-Barmen, Fuhrparkdirektor Noehm-Frankfurt a. M. und Schütze-Barmen vor.

Es knüpfte sich daran eine längere Debatte in bezug auf den Statutenentwurf, dessen Ausarbeitung dem Vorstand überlassen werden soll, um ihn später den Mitgliedern zur Prüfung an die Hand zu geben. Zur Bildung eines Fonds zur Gründung des Verbandes soll für das erste Jahr ein einmaliger Beitrag von mindestens 50 Mk. von den einzelnen Fuhrvereinen erhoben werden. Auch wurde in der Versammlung die Anregung zur Ernennung eines Ehrenrats gegeben.

Der Zweck des Verbandes ist Kräftigung der bestehenden und Gründung neuer Fahrschulen. Das ergibt ohne weiteres eine Zweiteilung seiner Aufgabe:

1. Der Ausbau der bestehenden Fahrschulen durch Austausch der bisher gesammelten Erfahrungen, durch Beschaffung geeigneter Lehrkräfte, Lehrmittel und Lehrbücher, eventuell durch Unterstützung pekuniärer Art.
2. Agitation für die Gründung neuer Fahrschulen, dazu gehört Verteilung von Flugblättern an Interessenten, Entsendung geeigneter Kräfte zur Einrichtung von Fahrschulen an Plätzen, die sich für eine Neugründung eignen, Ueberlassung von allem zur Neugründung notwendigen Material, als Statut, Lehrplan usw.
3. Die Heranbildung geeigneter Lehrkräfte für die Verbandsschulen.
4. Die Aufbringung der Mittel zur Ausführung.

Im Laufe der Verhandlungen beriet die Versammlung über die Förderung der Bestrebungen der Fahrschulen durch die gewerblichen Fortbildungsschulen. In seinem Referat über diesen Gegenstand wies der Polizeinspektor Ostermann-Barmen auf die bestehende Notwendigkeit hin, daß die Fortbildungsschule von oben herab angewiesen werde, den Verband in seinem Bestreben der Fahrschulbewegung eine entsprechende Grundtätigkeit zu geben, zu unterstützen. Es ergebe sich, daß die Fuhrgewerbe den Aufgaben der Gegenwart nicht mehr im vollen Maße gewachsen seien, das erfordere unbedingt die Angliederung einer Fahrschule an die Fortbildungsschule, eine Forderung, die Herr Schuldirektor Köhl, der staatliche Kommissar für die Leipziger Fahrschule, mit besonderer Freude begrüßte und mit praktischen Vorschlägen in bezug auf die einzelnen Berufszweige begleitete und die Gründung einer Fahrschule auf das wärmste befürwortete. Die Versammlung beschloß dann, sich einer Eingabe der Leipziger Fahrschule in Barmen anzuschließen und damit ein neues Moment im Interesse des Fuhrschutzes, der Verkehrssicherheit und der öffentlichen Ruhe zu schaffen, damit ein ausgebildetes Fuhrleitungs-material dem Fuhrgewerbe zur Verfügung stehe. Ferner stellte den Antrag als Wunsch, daß in absehbarer Zeit für das Fuhrgewerbe der Befähigungsausschuss eingeführt werde. Vor allem aber war man einig, der Fahrschule in erster Linie ausgiebige Unterstützung zu gewähren und in ihr den Weg zu finden, den Befähigungsnachweis zu schaffen. In bezug auf den Befähigungsnachweis sei es notwendig, erst der Behörde eine Vorarbeit für ihre gesetzlichen Bestimmungen zu schaffen, wenn auch die Behörde bis jetzt selbst Verfügungen darüber zu erlassen weiß. Weiter wurde die Einleitung eines einheitlichen Lehrplans befürwortet. Was die Aufhebung der Mittel zur Auslegung der neu zu gründenden Schulen anbelangte, so war man einverstanden, daß im allgemeinen der Unterricht unentgeltlich gegeben werden möge.

Weiter beschäftigte sich die Versammlung mit der Frage der Heranbildung geeigneter Lehrkräfte für die Verbandsschulen. Wenn auch eine endgültige Lösung dieser Frage nicht zu erreichen war, so gab sich doch die Meinung kund, entweder Lehrer anzustellen, oder neue auszubilden, wobei auch dem Tierarzt eine Stellung einzuräumen sei. Auch wurde gewünscht, daß sich die Polizei in den Dienst der Tätigkeit des Verbandes stellen möge.

Die an die Spitze dieses Verbandes gestellten Personen bieten uns alles andere, nur nicht die Garantie dafür, daß die Fahrschulen mit dem Interesse der Arbeitnehmer geleitet werden sollen. Herr Jaeger ist bekanntlich ein Feind der Arbeiterorganisation und sein klassischer Ausruf, daß Tarife mit den Gewerkschaften, und insbesondere unserem Verbande nur abgeschlossen werden sollen, wenn ein anderer Ausweg sich nicht mehr findet, ist noch recht lebhaft in unserer Erinnerung. Daß weiter ein Polizeinspektor im Verbandsvorstande sitzt, kann unser Vertrauen durchaus nicht mehr. Wir haben daher die Forderung nach einem Befähigungsnachweis mit aller Vorsicht aufzunehmen, da dieser augenscheinlich für die Herren nur ein Mittel sein soll, die Arbeiterorganisation zu bekämpfen und zu lähmen. Das beweist auch der Ruf nach der Polizei, die sich in den Dienst des neuen Verbandes stellen soll. Wir verlangen kommunale oder staatliche Fahrschulen unter patriotischer Leitung und wollen mit der Arbeitnehmerfürsorge in dieser Sache nichts zu tun haben.

Der „Komet“ auf dem Kriegspfade.

Vor kurzem wurden ängstliche Gemüter in Schrecken versetzt, als bekannt wurde, der Halleysche Komet hätte die wenig löbliche Absicht, unserer Mutter Erde das Lebenslicht auszublauen. Diesmal handelt es sich jedoch nicht um den Halleyschen Kometen, sondern um die Zeitschrift „Komet“, Organ des Schausteller- u. s. w. Standes und der Kampf gilt nicht der Mutter Erde, sondern der Mutter Organisation, dem Deutschen Transportarbeiter-Verband. Doch nein, wir wollen ganz korrekt sein, so hoch wagt der „Komet“ nicht zu greifen. Sein Kriegsgeschrei gilt unserer jungen aufblühenden Sektion Schaustellergehilfen. In der Nummer 1336 schreibt er unter anderem: „Zunächst glaube ich, daß ich im Namen der Prinzipale wohl volle Berechtigung habe, gegen die aufreizende und gehässige Form, in welcher der sich als Ritter in der Not aufspielende Deutsche Transportarbeiter-Verband ergeht, Protest einzulegen.“ Das verwehren wir dem „Komet“ absolut nicht, jeder diskreditiert sich so gut er immer kann. Wenn er jedoch weiter schreibt, der Verband solle sich nicht in die „Sachen“ der Schausteller einmischen, so machen wir darauf aufmerksam, daß es die im Deutschen Transportarbeiter-Verband organisierten Schaustellergehilfen selbst sind, die sich in die „Sachen“ einmischen. Und zwar handelt es sich hier keineswegs um die „Sachen“ der Schausteller, sondern um die ureigenen Angelegenheiten ihrer Gehilfen. Die Schausteller sollen sich also nicht wundern, wenn die Gehilfen den Spieß umdrehen und es sich verbitten, daß die Prinzipale ihnen vorschreiben, welchen Weg sie wählen sollen, um ihr „glänzendes“ Glend abzugeben. Von diesem Glend will der Gewährsmann des „Komet“ allerdings nichts wissen. Die Herren, das sind wir, wissen gar nicht, wie viel sich ein Schaustellergehilfe auf die hohe Kante legen kann.“ Der Verfasser scheint aber auch nicht zu wissen, er behandelt es als hohes Staatsgeheimnis und teilt es nicht mit. „Heute“, so heißt es im „Komet“ weiter, „werden Schaustellergehilfen Löhne gezahlt, von denen die genannten Verbandsherren kaum eine Ahnung haben; jedoch sind dies auch Leute, die man als Gehilfen der Unternehmer mit Recht bezeichnen kann.“ Die nicht solche Löhne beziehen, wie hoch sie eigentlich sind, wird nicht verraten, sind Ritter der Landstube oder kommen aus der Herberge, behauptet der Verfasser im „Komet“. Wenn sie jedoch 3 Tage die Orgel gedreht haben, gehen sie wieder zu ihrem früheren Beruf, weil sie in den drei Tagen so viel verdient haben, sich einen neuen Anzug kaufen zu können. Brauchbare Schaustellergehilfen werden später natürlich selbständig, nur — dürfen sie nicht „fast den ganzen Verdienst in Zigaretten anlegen.“

Wir resumieren: Wer nichts auf die „hohe Kante“ legen kann, ist ein Ritter der Landstube, ein abgerissener Pennebruder oder ein Zigarettenraucher — der Unternehmer — behauptet es, unsere Kollegen werden ihm die Antwort nicht schulbig bleiben. Diese Antwort kann einzig lauten: Sine in den Deutschen Transportarbeiter-Verband.

Wie ungeheuer hoch muß doch dieser Lohn sein, daß er fast ganz in Zigarettenrauch aufgehen kann, und wie tief muß der Unternehmer — die Schaustellergehilfen verachten, wenn er sie in das Lumpenproletariat einreihen will, denn wie uns verheißt wird, soll der Schaustellergehilfe, der von seinem Lohn noch etwas auf die „hohe Kante“ legen kann, erst geboren werden. Wer es jedoch heute schon kann, der könnte sich auch gleich selbständig machen als — Hungerkünstler.

Der Verfasser des Artikels im „Komet“ muß allerdings zugeben, „daß an vielen Orten Zustände herrschen, die eine Besserung wohl als Wunschenswert erscheinen lassen.“ Also doch! Wozu dann der Lärm, verehrter Herr —? Die „aufreizende und gehässige Form“ unseres Kampfes bestand eben in der Konstatierung dieser menschenunwürdigen Zustände. Wenn wir bei dieser Gelegenheit schon auch schon warz nannten, so muß man uns das unserer angeborenen Wahrheitsliebe zugute halten. Eine Zeitschrift für höhere Töchter geben wir nicht heraus und wer die Wahrheit, entkleidet allen „Kometen“-haften Wortgeklingsel nicht vertragen kann, der bleibe lieber daheim. Er mag in ein Cafe gehen und sich den Bauch mit Schokolade und Schlagahne füllen. In Bezug auf Post, Logis, Bezahlung soll jeder das zu erreichen suchen, was ihm möglich ist, jedoch nach Maßgabe seiner Leistung.“ Und an anderer Stelle heißt es in dem Artikel: „Jedes Ding hat seine zwei Seiten und es scheint noch vielen Kreisen ganz unbekannt zu sein, daß Leistung und Bezahlung in gewisser Wechselbeziehung stehen müssen, wenn gesunde Verhältnisse bestehen sollen.“ Daß an „vielen Orten“ Zustände herrschen, die nicht gesund sind, gibt der Verfasser ja selbst zu, folglich stehen hier Leistung und Gegenleistung nicht in gesundem Verhältnis. Im übrigen können die Prinzipale im Schaustellergewerbe sich freuen, daß die Arbeiter von der Notwendigkeit der Wechselbeziehung zwischen Leistung und Bezahlung keineswegs überzeugt sind. Die Arbeiter sind gewöhnt, vom Unternehmer über das Ohr gehauen zu werden und da drücken sie nicht nur ein Auge, sondern häufig beide Augen zu, wenn sie beim Besuch eines Jahrmarktes sehen, daß zwischen ihrer Bezahlung und der vom Schausteller gegebenen Leistung keinerlei Wechselbeziehung besteht. Die Arbeiter haben eben alle etwas vom Schalespearschen Geist. Als Polonius die Schauspieler ihrem Wert gemäß behandeln will, läßt Hamlet ihn schreien: „Wahntämnen wir, wenn jeder Mensch nur seinem Werte gemäß behandelt werden sollte.“

Die Schaustellergehilfen wären allerdings völlig zufriedengestellt, wenn sie erst einmal als Menschen, also wirklich ihres Wertes wert behandelt würden.

Daß dieser Zeitpunkt bald heranrückt, dazu will ihnen der Transportarbeiter-Verband helfen. Hoffentlich bildet sich der Verfasser des Artikels im „Komet“ nicht ein, er könne uns vor den Schaustellergehilfen gaulich machen. Wir wollen gleich ihm das erste Jahr abwarten, aber unsere Methode, die Menschen besser zu behandeln, als sie sind, würde uns über jede Klippe hinwegheben, selbst wenn die Schaustellergehilfen so schlechte Menschen wären, wie der Unternehmer uns glauben machen möchte. Zum Schluß weist der Unternehmer noch einmal darauf hin: „Wenn auch die Humanitätsbestrebungen des Transportarbeiter-Verbandes im Prinzip vielleicht ihre Berechtigung haben, so ist die Form, in welcher derselbe seine Propaganda betreibt, entschieden zu verurteilen.“

Und wir weisen zum Schluß noch einmal darauf hin, daß wir alle Unternehmer, auch Herrn — und seinen Artikel besser behandeln, als sie verdienen, und deshalb recapitulieren wir einfach:

Unsere Bestrebung, die Lage der Schaustellergehilfen zu verbessern, hat ihre Berechtigung, nur die Form gefällt dem Unternehmer nicht. Und über die Form bestimmen die Schaustellergehilfen selbst.

Die München-Gladbacher Jesuiten in der Klemme.

Unser „Courier“ hat mit seinem Klipp und klar erbrachten Nachweis, daß die christlichen Gewerkschaften nach der Weise Roms tanzen und dem Papste unweigerlich Order parieren müssen, die „Gewerkschaftsstimme“ und ihre „geistigen“ oder „geistlichen“ Leiter in schwere Verlegenheit gebracht. Mit dem Galgenhumor eines Todestandbaten suchen sich jetzt die Herren über die harten Tatsachen hinwegzusetzen. Und deswegen zitteren sie nach guter alter Jesuitenart nicht die von uns erbrachten Beweise, sondern nur die daraus gezogenen Schlüsse, dies, damit ja ihre Schäflein nicht die blamable Wahrheit erfahren und so dann finzig werden.

Die Massenflucht aus den christlichen Gewerkschaften scheint übrigens schon begonnen zu haben, wenigstens weisen die Kleinsten-Wahlen bei den Bergleuten im Ruhrrevier ganz deutlich darauf hin. Das kommt davon, wenn man die Religion mit wirtschaftlichen Fragen verbindet und die vom Kapitalismus ausgebeuteten Arbeiter vor den Karren seines Selbsterbster „Kirche“ spannen will. Die Finanzreform hat schon den Christen Kägel in die Summireisen ihrer Agitationswagen geschlagen und jetzt streuen Papst und Scharfmacher gemeinsam ihnen haarsträubende Glascherben auf den Weg. Eine unheilbare Wanne muß die Folge solcher Arbeit sein. Wir haben natürlich nichts dagegen, wenn die Herrschaften ihren Karren gründlich festfahren und schließlich wird es auch den Gesamtinteressen der Arbeiterschaft nur zum Nutzen sein. In Portugal haben erst jüngst die Jesuiten sich selber das Grab gegraben und in Deutschland scheitern sie die Fortsetzung dieses Kunststückes zu planen.

Von den Armen der Armen.

In der sozialen Statistik ist wohl die Statistik des Armenwesens diejenige, die am wenigsten gepflegt wird. Das ist zunächst eine Folge des ganz mangelhaften und zerstückelten Zustandes, in dem sich unsere Armenpflege überhaupt befindet. Das Unterstützungsmittel gibt nur ein ganz mangelhaftes Gerippe für unsere Armenversorgung ab. Und das auch nur teilweise, denn von dem Geltungsbereich des Gesetzes ist Bayern und Elsaß-Lothringen ausgeschlossen. Außerdem haben die näheren Einrichtungen des Unterstützungswesens die einzelnen Bundesstaaten selbst zu treffen, und zwar auch über die Art und das Maß, der im Falle der Hilfsbedürftigkeit des Arbeiters zu gewährenden Unterstützung. Die selbständigen Träger der Armenfürsorge sind die einzelnen Gemeinden, und zwar auch die Kleinsten, deren Verwaltung bekanntlich oft im äußersten Grade rückständig ist. Es sind bis jetzt aber auch so gut wie noch keine Versuche unternommen worden, die Ergebnisse der Armenfürsorge einheitlich statistisch zu erfassen, namentlich so weit die individuellen Verhältnisse der Unterstützten in Betracht kommen.

Die vorhandenen statistischen Aufzeichnungen über die Armenfürsorge bestehen hauptsächlich in der Zusammenstellung der einschlägigen Ergebnisse einer Reihe von größeren Städten. Nach den neuesten Veröffentlichungen berechnen sich die Kosten für die gesamte öffentliche Armenpflege auf den Kopf der Bevölkerung pro Jahr bis 1,99 Mk. in Bielefeld, Brandenburg usw., bis 2,99 Mk. in Kassel, Kottbus, Dortmund, Elbing, Erfurt, Königsbrunn usw., bis 3,99 Mk. in Bochum, Koblenz, Duisburg, Essen, Hildesheim, Nordhausen usw., bis 4,99 Mk. in Krefeld, Elberfeld, Hagen, Halle, Mannheim usw., bis 5,99 in Charlottenburg, Hamburg, Leipzig, Kiel usw., über 6.— Mk. in Bonn, Köln, Frankfurt a. M., Mainz usw. Die einzelnen Arten der Aufwendungen sind außerordentlich verschieden. Was die Verwaltungskosten anbelangt, so sind sie am höchsten (mit 35 bis 50 Pf. pro Kopf) in Kassel, am niedrigsten (mit 12 bis 13 Pf. pro Kopf) in Duisburg. Die Warunterstützungen betragen in den meisten Städten 1.— bis 1,50 Mk. pro Kopf der Bevölkerung, doch gibt es auch Städte mit ge-

vingeren Beträgen und solche mit über 2,— M. (zum Beispiel Hamburg.)

Der größte Teil der Baarunterstützungen, nämlich durchschnittlich 92,5 pSt., entfällt auf die dauernden Unterstützungen, während die übrigen 7,5 pSt. den gelegentlichen Unterstützungen zufallen.

Die Zahl der Unterstützten ist bezeichnenderweise fortgesetzt gestiegen. In Halle vermehrten sie sich von 1044 im Jahre 1882 auf 3481 im Jahre 1906 oder von 2,77 auf 4,12 pSt. der Bevölkerung.

Weit trauriger als diese Zahlen offenbaren, ist natürlich die Armenpflege, auf dem Lande. Leider wird diese so gut wie nicht durch die Statistik erfasst.

Neue Bahnen für die amerikanische Gewerkschaftsbewegung.

Außerlich betrachtet, möchte es aussehen, als ob die Tagung des Gewerkschaftsverbandes in St. Louis sich nicht stark von ihren Vorgängern unterscheiden habe.

Diese Berufung war zutreffend. Die betreffende Klausel mußte notwendig den Westlichen Vergarbeiterverband, solange er bei seiner Organisationsform verbleibt, ausschließen.

Macht der wirtschaftlichen Entwicklung ändert reißend schnell den ganzen Bau unserer Gewerkschaften. Wir streiten seit Jahren für die Form des Industrieverbandes.

Von einer unabhängigen Arbeiterpartei war überhaupt nicht die Rede. Eine solche Partei nach dem englischen Muster wäre hier vor 5 oder 10 Jahren möglich gewesen.

Die sozialistischen Delegierten verzichteten darauf, eine Gegenliste gegen Gompers und den jetzigen Ausschuß aufzustellen. Sie werden das so halten, solange über Gompers, Mitchell und Morrison eine Freiheitsstrafe, die ihnen wegen Vertretung der Arbeitersache zubilliert wurde, schwebt.

Arbeiter, meidet den Schnaps! Mit jedem Gläschen, das ihr trinkt, verleiht ihr dem Staat und der herrschenden Gesellschaft Mittel zu eurer Anechtung und, was noch schlimmer ist, ihr betragt euch selbst. Jeder Alkoholgenuß ist eine Steuerzahlung! Statt ihre eigenen Organisationen zu fördern, unterstützen die Arbeiter durch ihren Alkoholverbrauch den Staat, der sie unterdrückt und der Kapitalistenklasse dient.

rens und gegen die Auslieferung des russischen Revolutionärs Federenko in Kanada annehmen. Alles in allem: Wir schreiten tüchtig voran.

Die Finanzgebarung der englischen Gewerkschaften.

Die außerordentliche Dezentralisation der britischen Gewerkschaften bereitet ihrer statistischen Erfassung erhebliche Schwierigkeiten. Wenn uns auch die offizielle Statistik über Zahl und Mitgliederbestand sämtlicher Trade Unions einigermaßen zuverlässige Daten gibt, so beschränken sich doch ihre Angaben über Einnahmen und Ausgaben der Gewerkschaften auf die der 100 „Prinzipal Unions“.

Table with 3 columns: 1900, 1908, 1909. Rows include Mitglieder, Einnahmen, Ausgaben, Vermögen.

höchste seit je verzeichnete. Speziell die Ausgaben überstiegen die des Vorjahres um 50 pSt. Das Jahr 1909, das weniger reich an heftigen Arbeitskämpfen war, brachte demgegenüber einen Rückgang, obwohl auch in diesem Jahre die Arbeitslosenunterstützungen noch sehr hoch waren.

Auf die einzelnen Unterstützungszeile verteilen sich die Ausgaben der 100 größten Gewerkschaften wie folgt:

Table with 4 columns: Art der Ausgaben, 1900, 1908, 1909. Rows include für Arbeitsfreitigkeiten, in % d. Ges.-Ausg., für Arbeitslose, in % d. Ges.-Ausg., andere Unterstützungen, in % d. Ges.-Ausg., Verwaltungs- und verschiedene Ausgaben, in % d. Ges.-Ausg.

Aus diesen Ziffern ist deutlich der Rückgang der Streit- und ähnlichen Unterstützungen im letzten Jahre zu ersehen, während die übrigen Ausgaben sich annähernd auf gleicher Höhe erhalten haben.

Aus der Gerichtspraxis.

Leipzig. (Urteil des Reichsgerichts.) Eine beachtenswerte Stellungnahme des Reichsgerichts zum gewerblichen Unfallversicherungsgesetze. (Auch Gefälligkeitsdienste können gewerbliche Betriebsleistungen sein.) Die oft behauptete Weltfremdheit der Gerichte widerlegt und von einer guten Kenntnis und gerechten Würdigung der wirtschaftlichen und Lebensverhältnisse zeugt ein Urteil des Oberlandesgerichts Hamm, das auch das Reichsgericht bestätigt hat.

„Bei dem Gewerbebetriebe“. Zahlreiche Gewerbebetriebe erforderten berufliche Nebendarbeiten. Die Gemeinlichkeit der Berufsinteressen nötige oft zu Gelegenheits- und Gefälligkeitsdiensten, die der in einem Gewerbebetriebe Angestellte nicht verweigern könnte, ohne dabei Gefahr zu laufen, in Fällen der Not die gleichen Gefälligkeitsdienste entbehren zu müssen. Es würde betriebsfremd sein, solche gewerbliche Gefälligkeitsdienste von dem Begriffe der eigentlichen Betriebsleistungen abzulösen. Vielmehr müsse man dieselben gleichfalls zu den Diensten rechnen, die mit dem Betriebe zusammenhängen. Mit der gegenseitigen Ansicht sehe sich das Landgericht in Widerspruch mit der allgemeinen Lebensanschauung, insbesondere der beteiligten Verkehrskreise. Der bei einer gewerblichen Gefälligkeitsleistung erlittene Unfall des Getöteten sei darum ein „bei“ seinem Gewerbebetriebe erlittener Unfall und der aus § 833 entstandene Erbschaftsprüfung der Hinterbliebenen sei gemäß § 140 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes mit Recht auf die klagende Berufsgenossenschaft übergegangen. Das Reichsgericht trat dem oberlandesgerichtlichen Urteil bei und wies die Revision der Beklagten zurück. Voraussetzung sei, daß die gewerbliche Gefälligkeit objektiv dem Gewerbebetriebe förderlich sei und gemäß dem Willen des Gewerbebetriebsunternehmers vorgenommen werde. Diese Voraussetzung aber sei im vorliegenden Falle gegeben. Eine weitherzige Auslegung des Begriffes der „bei“ dem Betriebe erlittene Unfälle entspreche auch der eigenen Praxis des Reichsversicherungsamtes.

Aus unserem Beruf. Automobilführer.

„Berufs- oder Standesinteressen“. Seit einiger Zeit besteht zwischen den Organen „Der Kraftwagen“ und dem „Der Kraftwagenführer“ ein Streit, der originelle Wüten zeitigt und den Geist der Privat-Chauffeure in den kleinen „Klubs“ so recht kennzeichnet. Beide Organe vertreten zwei Richtungen, die Münchener unter dem Protektorat des „Königl. Bayerischen Automobilklubs“ mit der geistigen Leitung in Galtstadt und die Berliner „Internationale“ vermischt mit der Berufsinteressenvertretung der Berliner Kraftdroschenbesther. Beide Richtungen streiten sich nun darum, ob die Privat-Chauffeure ihre Berufsinteressen zu wahren oder nur Standesinteressen zu vertreten haben. Beide Richtungen glauben nämlich, daß der Chauffeur sein Patent auf Tüchtigkeit erst erlangen kann, wenn er Mitglied eines Chauffeurvereins wird. Außerdem muß sich diese Tüchtigkeit durch eine den Menschen als solchen herabwürdigende Gesinnungslosigkeit auszeichnen. Das geschieht zu einer Zeit, in der die herrschaftlichen Dienstboten, die kaufmännisch und technischen Angestellten, sich gewerkschaftlich und politisch betätigen, weil ihnen die heutige Gesehgebung zur Last wird. In demselben Moment, wo der Chauffeurberuf einem scharfen Ausnahmeseh unterstellt worden ist, wollen sich die Privat-Chauffeure, welche zum Teil schon einer gesunden Gewerkschaftsbewegung angehört haben, sich geistig schlafen legen. Was will es anders heißen, wenn zum Beispiel „Der Kraftwagenführer“ unter anderem schreibt:

„In unserem Organ „Der Kraftwagenführer“ hat noch nie ein Artikel gestanden, in welchem eine politische Stellungnahme zum Ausdruck kam. Unsere Kartell-Leitung, welche nach § 12 der Kartellstatuten die Ueberwachung des Organs vorliegt, würde sofort bei der geringsten einseitigen Stellungnahme zugunsten irgend einer politischen Partei sofort eingegriffen und dagegen protestiert haben. Der Redakteur hat die Anweisung von der Kartell-Leitung, lediglich Berufsfragen im Organ zu behandeln, weiter nicht als dieser Verpflichtung ist die Redaktion bisher nachgekommen, ohne daß ein Kollege im Kartell, möge er einer politischen Richtung angehören, welche es auch sei, dagegen irgendwelchen Einwand erheben konnte. Und weiter, die Zeitung liegt doch nicht etwa in den Händen des Redakteurs, sondern in den Händen der Kartellvorstandschafft. (Vorstandsbesitzungsprotokoll, besitzer Albert Harpinger. D. Red.). Hat denn diese allein maßgebende Instanz irgendwie eine politische Stellungnahme offenbart? Wir möchten uns daher diese Verhandlungen ganz energisch verbitten und entschieden zurückweisen.“

Der Vorsitzende dieser Chauffeurvereinigung ist Garagenvermieter und Reparaturwerkstattbesitzer, der Redakteur des Fachorgans Buchdruckereibesitzer, was will man da anders verlangen, beide wollen mit den Automobilbesitzern Geschäfte machen, der eine mit Vermietern und Reparierern der Automobile, der andere wartet auf gut bezahlte Annoncen.

In solcher Stellung, auf dem verantwortlichen Posten, muß man allerdings seine „gute“ Gesinnung nach allen Seiten zeigen können.

Derselbe Sinn, nur noch etwas kindlicher kommt in dem Berliner Organ „Der Kraftwagen“ zum Ausdruck. Dort wird unter anderem geschrieben:

„Was die Berufsinteressen anbelangt, so sind diese meist technischer oder juristischer Art und ihnen wird durch die allgemeinen automobilistischen Vereinigungen und Interessenvertretungen sowie deren Zeitchriften Genüge geschafft. Dies kann also der Zweck eines Kartells nicht sein. Es kann sich also nur um Vertretung von Standesinteressen handeln, und hierbei wirft sich sofort der Verdacht auf, ob man es nicht mit einer Organisation zu tun hat, welche nur bessere Lohnverhältnisse schaffen will. In diesem Falle würde die ganze Bewegung eine rein gewerkschaftliche werden, und wir haben in unserem ersten Artikel auf das Bedenkliche dieser politischen (Ausl. auf D. Red.) Stellungnahme hingewiesen und zu unserer Freude

konstatiert, daß dies ausdrücklich allenthalben vermieden werden soll.

Es bleibt also nur die Vertretung der Standesinteressen im allgemeinen Sinne, also die Hebung des Chauffeurstandes schlechthin und die Ausmerzung aller ungeeigneten Elemente als Zweck übrig. Was das Letztere anbelangt, so liegt es auf der Hand, daß dieser Teil der Standesinteressen in einem großen Kartell überhaupt nicht verwirklicht werden kann, sondern daß unzweifelhaft in kleineren Kreisen und in den Klubs vor allem der Ueberblick über die einzelnen Persönlichkeiten besser möglich ist, als im großen Kartell.“

Der Schreiber dieses konfuseu Zeugnis ist zweifellos noch 50 Jahre hinter dem Monde zurück und hat weder von der heutigen politischen noch von der gewerkschaftlichen Bewegung die geringste Ahnung. Also die Berufsinteressen zu vertreten überläßt der gute Mann den anderen automobilistischen Vereinigungen, vielleicht dem „Kaiserlichen Automobilklub“ etc. Automobilhaftpflichtgesetz, Bundesrats- und andere Behördliche Verordnungen sind in unserem Interesse nicht verbesserungsbedürftig? Eine Kritik derselben wäre ja eine politische Betätigung! Mit solchen Berufsinteressen dürfen sich die Privat-Chauffeure nach Ansicht des Kartellschreibers nicht befassen. Nur mit der „Ausmerzung schlechter Elemente“ wollen sich die Klubkollegen noch beschäftigen. Damit haben sie wenigstens nichts zu tun, das besorgt die liebe Polizei eigentlich schon viel zu gut.

Also bleiben den Klubkollegen laut „Kraftwagen“ zur Vertretung ihrer „Standesinteressen“ die Arrangements von Vergünstigungen übrig. Das ist noch ein gutes Geschäft und bringt auch etwas ein. Unter Seinesgleichen allein amüsiert man sich nicht gut genug. Hierzu müssen die Herren Chets und Vertreter der Automobilindustrie und des Handels eingeladen werden, welche dann ein gewisses Interesse an der Vereinskasse und an dem Verein selbst haben.

Dies nennen die großen Kinder unter den Kraftwagenführern den „Stand“ heben. Sie wissen aber nicht, daß sie sich durch solches Verhalten in Abhängigkeit bringen, ihr Menschenrecht verkaufen und zu Heloten herabsinken.

Daß unsere Auffassung von der Interessenvertretung der Privat-Chauffeure die richtige ist, bewies die Stimmung in den von uns in letzter Zeit in Berlin einberufenen Versammlungen, welche sich eines guten Besuches erfreuten und einen interessanten Verlauf nahmen. Der Branchenleiter besprach in seinen Vorträgen die Berufsverhältnisse der Privat-Chauffeure, wozu ihm auch die Art der bisherigen Ausführung der Bundesrats-Verordnung vom 2. Februar 1910 seitens der Behörden und eine, von Dr. Bürner bearbeitete Berufsstatistik reichlich Material bot. An den Diskussionen beteiligten sich unter anderem auch Kollegen aus einigen hiesigen Chauffeurvereinen, die dem Referenten in seinen Ausführungen beipflichteten.

Allerdings gab es auch einige absurde Ansichten zu hören. So erklärte sich zum Beispiel ein Kollege vom „Klub internationaler Kraftwagenführer“ ganz für unser Programm, nur könne er unserem Verband nicht beitreten, weil er hier mit den Führern von Pferdebesitzern vereinigt sei, die ihn im Straßenverkehr so viel ärgern. Von anderen Kollegen und vom Referenten wurde dieser Mann dahin belehrt, daß er durch sein befeestehen die Verhältnisse nicht bessert, sondern, daß dies nur durch Mitarbeit innerhalb des Verbandes geschehen könne. Allerdings wurde anerkannt, daß gerade der Deutsche Transportarbeiter-Verband und sein Organ der „Courier“ zur gegenseitigen Verständigung aller Wagenlenker viel getan haben. Bisher habe keine Organisation die Interessen aller Berufs-Chauffeure besser vertreten als der D. L. W., dem dies auch in Zukunft überlassen bleiben wird.

Die Versammlungen hatten den Erfolg, daß eine große Anzahl Kollegen in unserem Verband sich als Mitglieder aufnehmen ließen und 3 Vereine mit uns zwecks Anschluß in Verhandlungen eingetreten sind. Dies ist erst der Anfang einer ersten Bewegung unter den Privat-Chauffeuren, wollen wir hoffen, daß es im neuen Jahr rüstig vorwärts geht, allen Feinden zum Trost und den Kollegen zur Wehr!

Chauffeure! Augen auf, Taschen zu!
Die berühmte Chauffeurgenossenschaft, deren Gründer der Journalist Helm und verschiedene Reparaturtrauer sind, versucht es, mit einem neuen Lockmittel Chauffeure in ihr Netz zu fangen. Sie propagiert mit größter Heiligkeit eine „Allgemeine Chauffeur-Krankens-, Sterbe- und Unterstüßungs-Kasse für Deutschland und Berlin“, G. S. Nr. 150. Geschäftsstelle: Berlin G. 42, Mathiesstr. 7-8. Telefon: Amt 4, Nr. 13 842.“ Die Chauffeurgenossenschaft bietet nicht die mindeste Garantie für die Lebensfähigkeit dieser Kasse. Wenn also kein Geld lieb ist, verhalte es in der Tasche. Wer einer freien Hilfskasse beitreten will, dem ist dazu die Gelegenheit in der alten Kasse der Droschkenführer gegeben, die mit einem realen Reservefond von 150 000 Mark arbeitet.

Keine Stempelspflicht der ärztlichen Zeugnisse für Erlangung des Führerzeugnisses. Wir erhalten folgende Mitteilung:

„Untern 12. November 1910 hatte der preussische Finanzminister an die Oberzolldirektionen eine Anweisung ergehen lassen, daß die von den beamteten Ärzten auszufüllenden Zeugnisse, welche dem Antrag auf die Erlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges nach der Anlage B der Bundesratsverordnung vom 3. 2. 1910 beizufügen sind, einem Zeugnisstempel von 3,- M nach der Tarifstelle 77 des Stempelsteuergesetzes vom 30. Juni 1909 unterliegen.“

Demgegenüber hat das Königl. Landgericht Köln in einer von der „D. M. B.“ zur gerichtlichen Entscheidung gebrachten Streitfrage entschieden, daß das Meist des beantragten Arztes von der Stempelabgabe befreit sei, weil es als ein Zeugnis angesehen werden müsse, auf Grund dessen ein anderes amtliches Zeugnis ausgestellt werde. Der fiskalische Standpunkt, der in dem vorerwähnten Erlasse des preussischen Finanzministeriums durchdringt, wurde also von dem Gerichte nicht gebilligt.

Urteil des Königl. Landgerichts Köln vom 16. Dezember 1910 (29 O 210/10 zu 6).

In Berlin ist die Lage ebenfalls bereits im Gange. Die Berliner Gerichte werden sich wohl dem Kölner Gerichte in der Sache anschließen.

Leipzig. Fahrlässigkeit des Kraftdroschkenführers, unmittelbar hinter der Straßenbahn zu fahren. Das Fahren von Kraftdroschken unmittelbar hinter der Straßenbahn ist schon manchem Führer von Kraftwagen verhängnisvoll geworden, da es eine schwere Gefährdung des die Straßenbahn benutzenden Publikums bedeutet. Der Chauffeur W. in Berlin war mit seinem Wagen in erlaubtem Tempo hinter der elektrischen Bahn hergefahren. Bei einer Haltestelle war er dann zur Seite gefahren, hatte aber dabei eine von der Straßenbahn absteigende 70jährige Dame umgerissen, die an den Folgen dieses Unfalles gestorben war. Das Landgericht Berlin hatte W. Schuld an dem Tode gegeben und denselben wegen fahrlässiger Tötung zu Gefängnisstrafe verurteilt. Die Verstorbene sei zwar nicht ohne Mitschuld an ihrem Tode, da sie vor dem Absteigen nicht aufgemerkt habe, ob sie dies ohne eigene Gefahr tun könne. Auch der Angeklagte selbst sei mit einer an sich erlaubten Geschwindigkeit gefahren. Seine Fahrlässigkeit bestehe aber darin, daß er sich mit seinem Kraftwagen unmittelbar hinter der Straßenbahn gehalten habe, ohne in stande gewesen zu sein, bei etwaigen Hindernissen sofort halten zu können. Die Kraftdroschke habe nach dem Unfalle zum Teil auf dem Bürgersteige, zum Teil auf der Ueberfahrten gestanden, ein Beweis dafür, daß es dem Führer bei der Art seiner Bremsvorrichtungen nicht möglich gewesen sei, den Wagen sofort zum Stehen zu bringen. Der Angeklagte habe deshalb nicht so kurz hinter der Straßenbahn fahren dürfen, ebenso habe er mit dem Umstand rechnen müssen, daß die Straßenbahn wiederholt halten werde, um neue Fahrgäste aufzunehmen oder andere abzusetzen. Bei der Art des von ihm geleiteten Fahrzeuges habe der Angeklagte aber auch voraussehen können, daß bei einem Unfalle ein Mensch getötet werden könne, deshalb sei auch der Tod der Greisin als mögliche Folge seiner Fahrlässigkeit für ihn voraussehbar gewesen. Vermöge seines Berufes sei W. zu besonderer Vorsicht verpflichtet gewesen, zumal er ein langjährig erprobter Chauffeur sei. Deshalb rechtfertige sich die Anwendung des § 222, Absatz 2, des Straf-G.-B. Strafmißverbot könne in Betracht gezogen werden, daß der Angeklagte bisher nur einmal bestraft worden sei. Die Revision des Angeklagten machte geltend, das Gericht habe selbst festgestellt, daß er nicht zu schnell gefahren sei und daß die Getötete ein eigenes Verschulden träge. Das Reichsgericht verwarf jedoch die Revision. Das Landgericht habe ausdrücklich erklärt, die Fahrlässigkeit des Angeklagten habe nicht bei zu schneller Fahrt, wohl aber darin bestanden, daß er unmittelbar hinter der Straßenbahn gefahren sei, ohne hinreichende Bremsvorrichtungen, bei Verkehrshindernissen seinen Wagen sofort zum Stehen bringen zu können. Diese Feststellung einer Fahrlässigkeit sei bedenkensfrei; ebenso, daß der Angeklagte damit habe rechnen müssen, daß Passanten ein- und aussteigen.

Droschkenführer.

Dresden. Die Droschkenbesther mit ihren kleintlichen Nachbatten sind auf dem besten Wege, auch dem Dummsten die Augen darüber zu öffnen, worauf ihre Taktik hinausläuft. Dadurch, daß sie alle Unternehmner, die noch etwas einsichtig sind, zwingen, die besten Leute zu entlassen, glauben sie zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen, ihre Klassenossen durch ihrer Terrorismus gefügig zu machen und die Droschkenführer einzuschüchtern. Daß die Herren dem Verbanne keinen Schaden zufügen können, wissen sie, nun suchen sie in ihrer ohnmächtigen Wut andere Opfer. Folgende Notiz einer hiesigen Zeitung kennzeichnet das ganze Vorgehen auf das trefflichste. Die Notiz lautet:

„Unerhörter Terrorismus der Dresdner Droschkenbesitzer!“

Wir waren schon früher in der Lage, unerhörte Fälle von trammem Terrorismus gegen die organisierten Droschkenführer zu berichten. Jetzt liegt wieder ein solcher Fall vor, der wahrhaftig allem bisher Erlebten die Krone aufsetzt. Ein Droschkenführer wurde vor das Forum der Droschkenbesther geladen, weil er sich des „furchtbaren Verbrechens“ schuldig gemacht haben soll, eine Beschädigung einer vom gelben Führerverein aufgehängten Tafel verübt zu haben. Als einziger Zeuge wurde ein Gelber vernommen und dann das „Urteil“ gefällt, das schriftlich vorliegt und wie folgt lautet:

„Herrn Unterzeichneter Vorsitzender des hiesigen Droschkenbesthervereins teilt Ihnen mit, daß Sie vom 23. Dezember 1910 an im Droschkenfahrdienst nicht beschäftigt werden.
Dresden, den 13. Dezember 1910.
G. m. i. L. e. h. m. a. n. n., Vorsitzender.“
Sämtliche Besitzer sind aufgefordert worden, diesen Beschluß bei Vermeidung von 6.- M. Strafe pro Tag der Zuwiderhandlung zur Durchführung zu bringen.

Man muß sich vergegenwärtigen, welche Brutalität und welche ungeheure Schädigung des Betroffenen darin liegt. In den Droschkenführervereinen sind sämtliche Unternehmer. Der Mann bekommt also wegen der angeblichen geringen Verletzung einen Tag vor dem „Feste der Liebe“, vor Weihnachten, das Urteil, das ihn zum Hungertode verurteilt, wenn nicht die Organisation ihm beibringen würde oder wenn es ihm nicht möglich wäre, andere Arbeit zu leisten. So sieht es mit dem Terrorismus der Unternehmer aus. Und dann kommen die reaktionären Presseorgane und schwindeln gerade anfänglich der Moabiter Vorgänge von einem Terrorismus der Arbeiter. Durch die Gerichtsverhandlung sind freilich diese Lügen schon gründlich gebrandmarkt. Wer erinnert sich anlässlich des frivolen Verfahrens dieser Unternehmer-Terroristen nicht an das Wort: Schwere Strafe dem, der andere an freiwilliger Arbeit hindert! Findet sich hier, wo die Beweise so offensichtlich vorliegen, ein Staatsanwalt, der die Gesetzesverächter beim Fragen nimmt? Wir glauben es nicht; solcher Terrorismus darf strafflos geübt werden in Sachsen und anderen deutschen Ländern!

Diese Vorgänge dürften genügen, unsere gesamten BerufsKollegen zu veranlassen, daß die Herren Droschkenbesitzer durch ihren famosen Arbeitsnachweis keinen einzigen Kutscher erhalten. Kein Kollege darf diesen Arbeitsnachweis beugen, noch sich verpflichten lassen. Unterstützung der organisierten Droschkenführer durch Zuwendung von Fahrgelagenheiten, das ist die Hauptsache.

Fensterputzer.

Dresden. In der letzten Sektionsversammlung hielt Genosse Götzfried einen Vortrag über Liebesgaben und Steuerepolitik. Die treffenden Ausführungen des Redners wurden mit vielem Beifall aufgenommen. Aus dem Kassenbestand der Sechserklasse im Gesamtbetrag von 27,10 Mk. wurden 5,— Mk. für die Wärmefube im Volkshaus bewilligt. Nach einer Aufforderung zu reger Agitation wurde dann die Versammlung geschlossen.

Hafenarbeiter,

Binnenschiffer und Flößer.

Mitgliedschaft Binnenschiffer Elbe, Oder und Märkische Wasserstraßen.

Quittung.

Zu der Zeit vom 12. November bis 20. Dezember gingen beim Unterschueten folgende Beiträge ein: Alen: Cude 84,80 und 74,35, Alen: Regeler 163,10; Alisen: Lippelt 41,40; Aulzig: Pragel 1722,35; Barby: Lorenz 204,50; Breslau: Gerulle 60,40 und 63,60, Strich 232,10 und 255,80; Dörfer 11,80, Fröhlich 201,55, Mommert 68,30; Berlin: Schweiler 197,80, Gotschall 268,20 und 267,30, Schulz 111,50, Wittkau: Schwenecke 285,—; Brandenburg: Altenfisch 339,60; Cöfel: Rose 84,60, Schlich 1419,10 und 1290,75 und 1341,35 inkl. der Breslauer Zahlstellen; Dömitz: Timm 37,20; Dresden: Kothberg 916,75; Gfiser: Meißner 97,—; Frankfurt a. O.: Feldner 181,40; Fürstenberg: Merkel 670,05; Groß-Blumberg: Noße 63,05; Groß-Nossen: Ohle 61,40; Genthin: Clement 32,20; Grödel: Föhner 134,—; Halle: Krieg 52,20; Habelberg: Felsch 57,20; Hainburg: Schramp 3230,20 und 4075,— und 1540,85; Kbnigsstein: Thomas 65,80; Lauenburg: Schreyer 101,60; Lübeck: Siemssen 457,35; Magdeburg: Kruse 577,45 und 441,—, Zibell 185,—, Bethmann 44,—, Fischen 45,80, Schnell 97,40; Meinit: Schulz 182,05; Meißner: Morgenstern 108,30, Weher, Mühlberg 49,20; Neufalz: Biesner 97,80; Nienburg: Pult 257,55 und 342,45; Oppeln: Wieschalla 35,60; Poreh: Kruppshod 242,— und 62,20; Pommerzig: Müller 30,—; Koblar: Hartmann 161,85; Rheinhardtshof: Schöps 86,40; Riesa: Wilmel 271,85; Schönebeck: Fritze 201,70; Stettin: Hameffer 505,30; Spandau: Huth 139,55; Schanbau: Starke 115,60; Tschirzig: Ruchale 23,80; Stahle 100,80; Torgau: Kruppshod 50,75; Tangermünde: Ernst 177,55, Gädicke 32,40; Letzchen: Heinze 748,40, Nähnich 106,40; N.-Wittenberg: Krüger 115,—; Wittenberge: Kruse 359,95; Breslau: Büro 10,20 Mk.

Folgende Zahlstellen sind neu eingerichtet:

Spandau: Aug. Berger, Restaurant zum Hamburger Wappen, Weissenburgerstr. 49.

Breslau: Herm. Walter, Restaurateur, Pöpelwitzstr. 41 (Ecke Brommichstr.).

J. A.: W. G. Böhm, Berlin S., Neu-Pölln a. Wasser 1.

Hamburg. (Schauerleute.) Mitgliederversammlung am Sonntag, den 18. Dezember. Den Bericht der Branchenleitung gibt Karpski. Eine ganze Reihe Klagen sind beim Gewerbegericht anhängig gemacht, von denen die größere Anzahl noch nicht erledigt ist. Das schikanöse Vorgehen einzelner Wizen des Stauerer Lohn wurde einer scharfen Kritik unterzogen. Bei dem Stauerer Frommheim sind einige Kollegen dieser Tage für eine Riesenschau „D. Sinis“ rausgegangen. Hier hatten sie noch Stückgut zu lösen. Diese Arbeit währte von 6 bis 10 Uhr vormittags. Dann wurde zugerechnet. Für die Arbeit in Stückgut bekamen die acht Schauerleute sechs halbe Tagelöhne, mithin erhielt jeder 1,80 Mk. Ein Kollege ließ sich damit nicht abweisen und klagte auf Zahlung eines halben Tagelöhnes. Wir ersuchen alle Kollegen, die in Stückgut arbeiten, den dafür üblichen Tagelohn zu beanspruchen. In einem Falle hat ein Kollege Arbeit bei dem Stauerer Tor Meß angenommen, konnte

aber den Dampfer nicht finden. Trotzdem es nun in den Bestimmungen für die Arbeiter über den Verkehr mit den Arbeitsvermittlungstellen heißt: „Erscheint ein Arbeiter nicht zur übernommenen Arbeit, so ist ihm die Karte im Laufe des Tages zurückzugeben“, erhielt dieser Kollege seine Arbeits- sowie Invalidentkarte erst am dritten Tage abends ansgehändig. Das Reverssystem bei H. Lodinger Söhne ist besetzt. Eine Verbesserung der Lohnzahlung ist dadurch nicht eingetreten. In der Diskussion wurden mehrfach Mißstände bei der Einlösung der Lohnzettel zur Sprache gebracht. Ein Nebelstand, der das Einschreiten der Polizei herbeiführen kann, wird in den ungünstigen Stammverhältnissen der Geschäftskasse des Hafenbetriebsvereins zu suchen sein, wo diese Lohnzettel eingelöst werden müssen. Bei dem lebhaften Verkehr, der sich hier abends nach 6 Uhr entwickelt, besonders Mittwochs- und Sonnabends, stehen die Arbeiter in langer Reihe bis weit auf die Straße hinaus, um die Lohnzettel einzulösen. Ein Passieren der Treppe ist kaum möglich, da die bereits abgefertigten Leute kaum instande sind, aus den oberen Räumen auf die Straße zu gelangen. Jeder weitere Verkehr der Bewohner oder sonstigen Personen, die hier im Hause zu tun haben, ist einfach unmöglich. Der mit der Einlösung der Lohnzettel verbundene Zeitverlust ist für die Kollegen eine Verlängerung der Arbeitszeit. Die Branchenleitung wurde beauftragt, für die Befreiung dieser Mißstände zu sorgen. Alle Redner fordern die Auszahlung des Lohnes in der Arbeitszeit an Bord, wie das seit langem in vielen Betrieben bereits geschieht. Bezüglich der Lohnzettelentlösung am Weihnachtsabend soll Rücksprache mit dem Hafenbetriebsverein genommen werden. Für die im Juni in Dresden stattfindende Ausststellung für Arbeiterwohlfaht werden alle Kollegen zur Beschaffung von weiterem Material aufgefordert. Von vielen Seiten wird darüber getragt, daß die Arbeitsvermittlungstellen für die Schauerleute nicht geeicht werden; bei nassem und kaltem Wetter sind die Kollegen gezwungen, oft stundenlang in diesen unwirklichen Räumen anzuharren. Auch werden jegliche Abortanlagen vermißt. Dann gibt Hilfen den Bericht über die vom Hafenbetriebsverein von den Mitgliedern der Beschwerdekommision gewünschte Aeußerung zur Arbeitsordnung für die Stauererbetriebe. Nach vorheriger Rücksprache mit den Obleuten ist gegen den vorgelegten Entwurf Einspruch erhoben und folgende Fassung, als den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend, in Vorschlag gebracht:

1. Die regelmäßige tägliche Arbeitszeit dauert von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends. Das Nähere regelt der Lohnarif.
- Die Frühstückspause findet von 8 bis 8 1/2 Uhr, die Mittagspause von 12 bis 1 1/2 Uhr statt. Das Nähere regelt der Lohnarif.
- Die nicht in festem Wochenlohn stehenden Arbeiter erhalten den verdienten Lohn bei Beerdigung der Arbeit während der Arbeitszeit an der Arbeitsstelle in bar ausgezahlt.
- Austritt und Entlassung aus der Arbeit erfolgt für die nicht in festem Wochenlohn stehenden Arbeiter nach ganzen, halben oder dreiviertel Tagen. Das Nähere regelt der Lohnarif.

Für die in festem Wochenlohn stehenden Arbeiter, auf die der Absatz 2 des dritten Satzes Bezug nimmt, lehnten die Kartnarbeitervertreter eine Aeußerung ab, um den Kontraktarbeitern Gelegenheit zu geben, ihrerseits dazu Stellung zu nehmen. Hierauf gibt Hänel über die rechtliche Bedeutung der Arbeitsordnung Aufschluß. Redner betont in seinem Schlußwort: Er zweifle nicht daran, daß die organisierten Schauerleute mehr denn je in der Lage sind, alle Verschlechterungen, die sich aus den Bestimmungen einer Arbeitsordnung ergeben, abzuwehren. Um so mehr, als die Zeit nicht mehr fern ist, fagen zu können, auch den letzten Mann unserer Berufsgruppe in die Organisation eingereicht zu haben. Selbsthilfe ist die stärkste Waffe im Kampf. Deshalb tue jeder seine Pflicht. Die Versammlung erklärte einstimmig ihr Einverständnis mit dem von den Mitgliedern der Beschwerdekommision gegen die Arbeitsordnung erhobenen Protest. Daß auch die Lohnbewegung der Kontraktarbeiter ihr Teil dazu beiträgt, die Arbeiter von der Notwendigkeit einer starken Organisation zu überzeugen, zeigt die große Zahl der Neuaufnahmen und der gute Besuch unserer Versammlung. Damit dürften auch die Anzählungen des „Hafenboten“ abgetan sein. Dann Schluß der gut besuchten Versammlung.

Unfallgefahren bei der Neuen Norddeutschen Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft. Wiederholt haben wir auf die schlechten Ausrüstungsgegenstände der Rähne bei der N. N. G. und auf die daraus resultierenden Gefahren hingewiesen. Wenn auch bereits manches verbessert ist, so lassen doch die auf den Berliner Fahrzeugen stehenden Masten manches zu wünschen übrig. Mochten wir doch wieder erleben, daß am 28. Dezember beim Legen der Hintermast von dem Kahn Nr. 56, dieser seiner Fällnis halber in drei Stücke brach. Die Schiffsmannschaft, die bereits über die Fällnis dieser Masten und Ladebäume informiert ist, übt im Allgemeinen recht viel Vorsicht, trotz der großen Antriebskraft, die bei genannter Gesellschaft herrschen, so daß die drei dabei beschäftigten Kollegen mit dem Schrecken davon kamen. Hoffentlich wird der technische Beamte der Berufsgenossenschaft bei allen diesen einmal Umschau halten, damit die verfaulten Masten recht bald durch andere ersetzt werden. Des weiteren wäre zu wünschen, daß die übermäßige Antriebskraft des Lademeisters H. H. im Moldenhafen (Hamburg) und dessen unistliche Nebensarten gegenüber den Schiffsmannschaften unterbleiben. Als Vorgesetzter sollte er den Mannschaften mit einem guten Beispiel vorangehen. Soweit wir es feststellen können, bewegen sich die Lademeister bei anderen Gesellschaften, bis auf ein-

zelne Ausnahmen, bedeutend anständiger. Hoffentlich nimmt Herr H. H. einmal Unterricht bei seinen Kollegen.

Stettin. Die Sektion Hafenarbeiter hielt am Sonntag, den 18. Dezember ihre ordentliche Mitgliederversammlung ab. In die Ortsverwaltung wurden die Kollegen Lenz, Hertel und Berndt, in die Bauverwaltung Kollege König gewählt. Als Sektionsleiter wurde der Kollege Neumann, zu dessen Stellvertreter Kollege Hauffschild, zum 1. bzw. 2. Schriftführer die Kollegen H. Schmidt und W. Krüger, zum Beisitzer Köhn gewählt. Zu Kartelldelegierten die Kollegen Neumann und Berndt; zum Revisor Koll. Lennow. In die Kontrollkommission wurden die Kollegen Schalow, König, Hesel, W. Lehmann, Hauffschild, N. Lipke, D. Föls, Brumm, S. Wolke, N. Klemm, N. Gendle, N. Koch, D. Feld gewählt. In die Kranzdeputation die Kollegen Gentele, Lehmann, Heinze, Behm und Koblhoff. Von der Neuwahl der Lohnkommission soll wegen der augenblicklichen Tarifberatungen bis auf weiteres Abstand genommen werden. Außerdem wurden auf Antrag aus der Mitte der Versammlung aus den einzelnen Betrieben je zwei Kollegen gewählt, die in Gemeinschaft mit der Lohnkommission, der Orts- bzw. Bauverwaltung und Sektionsleitung in einer besonderen Sitzung die Tariffrage des Näheren behandeln sollen. Nach Erledigung einiger interner, minder wichtigen Angelegenheiten erfolgte Schluß der gut besuchten Versammlung.

Handelsarbeiter.

Breslau. Der Breslauer Konsumverein als reaktionärer Arbeitgeber. Einige Haushälter und Kutscher dieses Vereins waren Mitglied in dem im vorigen Jahre gegründeten Arbeiter-Konsum- und Sparverein „Vorwärts“ geworden. Das mußte gerochen werden. Die Direktion, die davon Kenntnis erlangte, forderte, daß die Betroffenen sofort ihren Austritt aus dem Konsumverein „Vorwärts“ erklärten, andernfalls dieselben entlassen würden. Die Kollegen taten dies auch, um nicht vor dem Weihnachtsfest noch hinausgeworfen zu werden. Ein Kollege, der 11 Jahre im Betriebe tätig war und der stets in gewissenhafter Weise seine Pflichten erfüllt hatte, wurde sofort entlassen, da er sich weigerte, aus dem Konsumverein „Vorwärts“ auszuscheiden. Das ist eine Maßnahme, die sich durch nichts rechtfertigen läßt, weder durch das Statut, noch durch sonst etwas. Lediglich nur der Aerger über den Arbeiter-Konsumverein ist es, daß man zu einer solchen verwirklichen Maßregelung griff. Das sind Handlungen, die sich als ein Mißbrauch der Gewalt offenbaren, wie er nicht schlimmer gedacht werden kann. Die übrigen Kollegen sollten die Lehre daraus ziehen, sollten erkennen lernen, daß auch im Breslauer Konsumverein ihre Arbeitskraft, ihr Fleiß nicht geschätzt und geschiet, ihre Willensfreiheit nicht gebildet wird. Daß man keinerlei Rücksicht übt und Angeestellte, die jahrelang im Betriebe tätig sind, bei der geringsten Veranlassung auf die Straße wirft. Die beste Antwort auf dieses brutale Vorgehen der Verwaltung ist, daß sich auch die letzten, der Organisation noch fernstehenden Kollegen aus dem Betriebe, dieser anschließen, um geeint dazustehen, denn wird auch die Direktion sich derartige Maßnahmen gar nicht mehr erlauben. Darum hinein in die Organisation. Den Kollegen zum Schutz Den Unternehmern zum Trutz!

Schaustellergehilfen.

Hamburg I. Oeffentliche Versammlung der Schaustellergehilfen des Hamburger Doms am Donnerstag, den 22. Dezember früh. Ein Kollege berichtete über eine stattgefunden Versammlung der Schaustellergemeinbetreibenden. Dort wurden die von unserer Seite in unseren Versammlungen besprochenen Mißstände besprochen. Es waren sogar fünf „Kollegen“ von einer hier ebenfalls genannten Firma aufgetreten resp. vorgeführt worden, die erklärt hätten, bei uns gibt es keine Mißstände. Redner ist der Ansicht, daß von dem, was von uns hier über Mißstände gesagt wurde, nichts zurückzunehmen sei. Ferner sei gesagt, daß sich unter den Gehilfen viele „Wagabunden“ befänden, die den Stand in Verruf brächten. Es sei aber ganz selbstverständlich, daß unter den jetzigen Verhältnissen dieses Wagabundentum geradezu geächtet werde; dieses würde verschwinden, wenn geordnete Lohn- und Arbeitsverhältnisse eingeführt würden. Dieses könne nur durch die Organisation geschehen. Deshalb sei es auch Pflicht eines jeden Schaustellergehilfen, der Organisation beizutreten. Die Unternehmer hätten in der Versammlung behauptet, diejenigen, die für den Verband agitieren, würden dafür bezahlt. Er müsse dieses für sich und seine Kollegen entschieden zurückweisen. Uns leitet nur das Interesse an der Sache selber. Ob das aber z. B. bei den fünf vorgeführten „Kollegen“ der Fall gewesen sei, möchte er bezweifeln. Um nur die Wünsche der Arbeitgeber beschließen, daß zwei Arbeitnehmer zu wählen seien, die auf Kosten der Unternehmer zu dem im Januar in Berlin stattfindenden Generalarbeiterversammlung des „Verains der reisenden Schausteller“ hinzugezogen werden sollen, um hier die Beschwerden vorzutragen. Redner ist der Ansicht, daß wir diesem Vorschlage nicht zustimmen könnten. In der Versammlung ständen zirka 300 Unternehmer zwei Arbeitnehmern gegenüber; da könne von einer Vertretung unserer Interessen keine Rede sein. Der Vorsitzende führte hierzu aus, daß wir im Allgemeinen Befürworter von Beschwerde- resp. Schiedsgerichtskommissionen seien; aber was hier vorgeschlagen sei, sei nur eine von den Unternehmern beliebige Methode, der Oeffentlichkeit Sand in die Augen zu streuen. Eine Kommission könne nur auf partitätischer

Grundlage von den beiderseitigen Organisationen gewählt werden, denn diese Kommission sollte doch die Interessen der gesamten Schaustellergehilfen Deutschlands vertreten; sie müsse also aus Mitgliedern der verschiedenen Berufe zusammengesetzt sein und in ständiger Fühlung mit den gesamten Kollegen stehen. Dieses sei aber nur möglich durch die Organisation. Nach zweistündiger, recht lebhafter Debatte wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die heutige, von 227 Personen besuchte Versammlung der „Schaustellergehilfen“ erblät in dem Vorgehen der Prinzipale eine Unterdrückung des Koalitionsrechts und kann auf keinen Fall dem Beschluß der Versammlung der Schausteller und verwandten Gewerbe beitreten. Die Versammlung ist der Ansicht, daß nur durch die Organisation die Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse, sowie die Unterstellung unter die Sozialgesetzgebung (der Kranken- und Unfallversicherung) erfolgen kann.“

Transportarbeiter.

Celle. Auch in unserem Städtchen gibt es Elemente, die gerne im Trieben fischen möchten. Bei der Firma Striege drohten in letzter Zeit ernste Differenzen auszubrechen, ein Bläuling hatte es verstanden, die Kollegen durcheinanderzubringen. Die Ortsverwaltung mußte mit aller Energie eingreifen, um die Sache, bevor sie weitere Kreise zog, beizulegen. Das gelang denn schließlich auch, der Hurratriot mußte mit langer Nase abziehen. Warum wir dies schreiben? damit sich die Kollegen ein andermal ihre Leute ansehen und nicht blind jedem Glauben schenken, der sich durch sein großes Maul hervorut. In solch ernster Zeit wie gegenwärtig haben alle ihre Augen offen zu halten.

Magdeburg. Schwindelnotizen. „Arbeiterzeitung“ so betitelt sich eine Notiz in Nr. 52 der „Verbandszeitung“, des Organs der Brauereiarbeiter, in welcher ein kleiner „Gernegroß“ über den „kleinen Erfolg“, den die Kutscher und Arbeiter durch den Transportarbeiterverband in den „Magdeburger Mühlenwerken“ sich erkämpft haben, orakelt, und daß nun die Transportarbeiter mit diesem „kleinen Erfolg“ bei den Mühlenarbeitern haufieren gingen, um sie der zuständigen Organisation fernzuhalteten. Soweit Magdeburg in Frage kommt, muß konstatiert werden: so viel Worte, so viel Unwahrheiten. Aber das ist so die Methode einzelner Phrasendrescher hier am Orte, selbst nichts leisten können, aber dann über eine Organisation herzufallen und sie zu beschimpfen. Ehe schließlich dem Schreiber dieser Schwindelnotiz einmal klar war, was überhaupt die Gewerkschaftsbewegung für einen Wert hat, — in den Jahren 1904 und 1905 — hat der Transportarbeiter-Verband in den Mühlenwerken schon Lohnbewegungen geführt, wo es auch nur möglich war, durch Arbeitsniederlegung dem Unternehmerum etwas von seinem Profit abzurufen. Und dann soll eine so für die Interessen ihrer Mitglieder eintretende Organisation nach dem Willen dieses Phrasendreschers nicht das Recht haben, auf ihre „kleinen Erfolge“ stolz zu sein? Sätten die in den „Magdeburger Mühlenwerken“ beschäftigten Kutscher und Arbeiter auf den Mühlenarbeiterverband (jetzigen Brauereiarbeiterverband) warten sollen, dann hätten sie auch noch nicht einmal diesen „kleinen Erfolg“ zu verzeichnen. Besser ist immer noch, wenn eine Henne ihr gelegtes Ei begackert, als wenn sie überhaupt unfähig ist, ein Ei zu legen, wie es z. B. dem Schreiber jener Notiz ergeht; dessen Rat auch ungehört verschallen wird, dem Transportarbeiter-Verband Vorschriften zu machen, wo er Agitation zu betreiben hat. Im übrigen sei hier noch bemerkt, daß der Transportarbeiter-Verband in Magdeburg allein im Jahre 1910, für viermal soviel seiner Mitglieder Erfolge aus eigener Kraft errungen hat, als die hiesige Zahlstelle des Brauereiarbeiterverbandes überhaupt Mitglieder zählt. Dann kommt es ja auch nicht darauf an, daß man recht viel Papier und Tinte für seine „Verbandszeitung“ verbraucht, um nur etwas von sich hören zu lassen, sondern es kommt darauf an, daß eine Organisation für seine Mitglieder alles tut, um eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage herbeizuführen. Und daß das in Magdeburg der Transportarbeiter-Verband für seine Mitglieder getan hat und speziell auch für die Mühlenarbeiter, das wird durch alles Geklappere und Geschimpfe des „Schwindelnotizschreibers“ nicht aus der Welt zu schaffen sein. Wir wünschen diesem kleinen „Gernegroß“ nur, daß er recht oft in die Lage kommen möge, vor seinen Mitgliedern mit solch eigener Kraft erkämpften „kleinen Erfolgen“ hintreten zu können.

Waldenburg i. Schl. Schon wiederholt mußten wir uns in Versammlungen mit den Mißständen auf dem Güterboden des hiesigen Bahnhofes beschäftigen. In der Folge wurde die Ortsverwaltung beauftragt, diese Zustände der Eisenbahndirektion mit der Bitte um Abhilfe zur Kenntnis zu bringen. Das geschah dann in einem ausführlich und eingehend begründeten Schreiben. Auf diese Eingabe erhielten wir dann seitens der Eisenbahndirektion folgende Antwort:

„Nach eingehender (? Die Red.) Untersuchung der örtlichen Verhältnisse in der Güterabfertigung in Waldenburg, unterer Bahnhof, teilen wir mit daß die geschilderten Zustände nicht in allen Punkten zutreffend sind. Nur in der Zeit von 5—6½ Uhr abends herrscht ein starker Verkehr, so daß es zu dieser Zeit wohl vorkommt, daß die Auslieferer nicht gleich abgefertigt werden können, doch brauchen sie auch nicht stundenlang zu warten.“

Daß nur eine Wage vorhanden ist, ist richtig, doch genügt sie, wie auch die Zahl der Bodenarbeiter, den gestellten Anforderungen. Bei dem zeitweise sehr starken Stückgutverkehr kommt es wohl hin und wieder vor, daß einzelne große Stückgüter das eine oder andere Tor kurze Zeit verstopfen, doch wird dadurch die Annahme und die Ausgabe

nicht beeinträchtigt. Die Größe des Güterbodens reicht für den Verkehr vollständig aus. Unter den vielen kleinen und großen Stückgütern ist das Aufsuchen mancher nicht leicht erkennbarer Güter zuweilen schwierig und zeitraubend. Wir haben aber eine Trennung der Güter nach den einzelnen Empfänger angeordnet, soweit es ohne Schwierigkeit geschehen kann und hoffen, dadurch eine schnellere Abfertigung zu erzielen. Feder und Tinte wird in der Vorprüfungsstelle auf Erfordern stets zur Verfügung gestellt. W a g n e r.“

Die Eingabe hat also wenigstens so weit gewirkt, daß in Zukunft die größte Schlampe abgestellt wird. Wir werden einige Zeit abwarten, wie sich die Dinge in Zukunft gestalten und, falls es notwendig sein sollte, der Eisenbahndirektion nochmals aufs Fell rücken.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Hamburg III. (Verein der Hausdiener, Kontorboden und Packer.) Mitglieder-Versammlung am 7. Dezember. Nebenher erstattete Bericht von der letzten Kartellversammlung und hebt besonders die Veranstaltungen des Vereins für Kunstpflege hervor. Ferner wird auf die Beihilfe der organisierten Kollegen zur wirksamen Durchführung der Bestimmungen des Kinderschutzgesetzes reflektiert. Sodann begründet Michaelsen einen Antrag des Vorstandes, daß den bei uns organisierten jugendlichen Kollegen empfohlen werde, sich der von der Verwaltung Hamburg I gegründeten Jugendorganisation anzuschließen, gleichzeitige sollen das Eintrittsgeld wie auch der wöchentliche Beitrag dieser Jugendlichen von 60 auf 75 Pf., bezw. von 25 auf 30 Pf. erhöht werden, um den in der genannten anderen Verwaltungen geltenden Sätzen gleichzukommen. Es entspinnt sich hierzu eine längere Debatte, in welcher besonders von Maas die Notwendigkeit einer gewerkschaftlichen Jugendorganisation neben dem bestehenden Jugendbund bezweifelt wird. Nachdem Michaelsen, Cohn (Verwaltung I) und andere die Wichtigkeit des fraglichen Zusammenschlusses der Jugendlichen bei der Verwaltungen hervorgehoben und betont hatten, daß die Wirksamkeit des Jugendbundes auf ganz andere Gebiete sich bezüge, und dieser auch weitere Grenzen bezüglich der Mitgliedschaft ziehe, wird der Antrag des Vorstandes angenommen. Demnach besteht für Jugendliche bei uns ab 1. Januar 1911 ein Beitrag von 30 Pf. pro Woche, ein Eintrittsgeld von 75 Pf. inklusive Ortszuschlag. Eine einzuberufende Versammlung der Jugendlichen soll allerdings erst zu der Frage Stellung nehmen und die Menderung auch ihrerseits guthetzen. Sodann begründet Michaelsen einen weiteren Vorstandsantrag, der das Eintrittsgeld ab 1. Januar 1911 von bisher 1,— Mk. auf 1,50 Mk., und den Wochenbeitrag der Neueintretenden auf 60 Pf. festgesetzt wissen will. Einer Anregung des Zentralvorstandes, wenigstens hinsichtlich dieser Neueintritte eine Vereinfachung mit den betreffenden Sätzen der hiesigen großen Verwaltungen I herbeizuführen, habe sich der Vorstand nicht verschließen können; er bitte der Menderung zuzustimmen. In lebhafter Debatte, an welcher sich Maas, Pieper, Niebuhr, Trapp, Dahrendorf, Michaelsen, Micha und Beder beteiligten, wird vor allem die Zerrissenheit in unsern Beitragsätzen kritisiert. Die vorgeschlagene Menderung wird zunächst von verschiedenen Rednern nicht freundlich begrüßt, teils wird dieselbe als nicht durchgreifend genug hingestellt, teils scheidet die Befürchtung durch, daß auch der bisherige 30 Pf.-Beitrag erhöht werde. Michaelsen betont, daß die Versammlung kompetent sei, die Menderung zu beschließen. Der Zentralvorstand lege ein großes Gewicht auf das Zustandekommen einheitlicher Eintritts- und Beitragsätze zum 1. Januar 1911. Im Interesse eines gedeihlichen Zusammenarbeitens der beiden Verwaltungen möge man dem Antrage zustimmen. Die Versammlung beschließt demgemäß. Vom 1. Januar 1911 ab gelten als Eintrittsgeld 1,50 Mk., wöchentliches Beitrag 60 Pf. für Neueintretende. Es wird beschlossen, auch in diesem Jahre die üblichen Weihnachtsgeschenke an arbeitslose oder zum aktiven Militärdienst einberufene Kollegen auszuführen. Ein Vorschlag des Vorstandes, den Jahresbericht erst der Februarversammlung 1911 vorzulegen, wird gutgeheißen. Die Januarversammlung findet in gewohnter Weise statt. Zum Bezirkskassierer für den 18. Bezirk wird Bulz, für Altona werden Kleinhaus und Fendt bestellt.

Hirschberg i. Schl. In der Generalversammlung am Sonntag, den 18. Dezember wurde bekannt gegeben, daß der Lokalboykott siegreich beendet ist und die betreffenden Lokale der Arbeiterschaft zur Verfügung stehen. Das Konzerthaus ist auch fernhin zu melden. Die Wahl der Ortsverwaltung ergab folgendes Resultat: Bevollmächtigter Beufert, 2. Bevollmächtigter Fröhlich; Kassierer Gerstler; Schriftführer Zwiltsch I; Reviktoren John, Neumann und Schneider; Hilfskassierer Pähold, Weiß und Wüßer; Kartellbelegierte Haupt und Reichelt, Vertreter Friedrich. Zum Agitationskomitee: Haupt und Reichelt. Das Stiftungsfest soll im Januar stattfinden. Die Kutscher der Firma Haurwitz fahren Fuhrn für ein Trinkgeld nach dem Bahnhof, sie sollten das ihrem Chef selbst überlassen. Die unorganisierten Kutscher und Arbeiter der Firma Leuschner sind entsprechend zu behandeln. Die Firma Hermann u. Co. warnt ihre Leute vor dem Transportarbeiter-Verband, ein Beweis, wie sehr sie diesen fürchtet. Die auswärtigen Kollegen mögen scharf auf die Legitimationskarten der Hirschberger Kutscher und Packer achten und so helfen, die Indifferenten aufzuklären.

Höchst a. M. In der Mitgliederversammlung am 3. Dezember wurde beschlossen, am Orte eine eigene Verwaltung zu gründen, um so die Agitationsarbeit besser und gründlicher betreiben zu können. Es erfolgte dann die Wahl der Ortsverwaltung, deren Ergebnis wir aus bekannten Gründen nicht veröffentlichen. Wir fordern nunmehr die Kollegen am Orte auf, noch fleißiger als bisher für die Organisation neue Mitglieder zu werben, damit wir endlich daran gehen können, die elenden Lohn- und Arbeitsverhältnisse am Orte einer gründlichen Revision zu unterziehen. Dabei muß nun jeder Kollege seine volle Schuldigkeit tun.

Jauer. In der Mitgliederversammlung am 18. Dezember wurde der Kartellbericht gegeben und beschlossen, der Errichtung einer Rechtsanwaltsstelle zuzustimmen. Besprochen wurde ferner die Agitation der Hirsche am Orte, die bestrebt sind, uns das Organisationsgebiet abzugrafen, was ihnen aber nicht gelingen soll. Ferner wurden die Arbeitsverhältnisse bei der Firma Philipp erörtert, diese zahlt ihren Kutschern im Sommer einen Lohn von 18,— Mk., im Winter von gar nur 15,— Mk. und will infolgedessen die Leute von der Organisation fernhalten. Die Firma hat eine eigene Kneipe und ist daher der Kutscher immer der Beliebteste, der den meisten Fusel trinkt. Ob dann für die Familie der Arbeiter vom Wochenlohn überhaupt noch etwas übrig bleibt, scheint der Firma sehr gleichgültig zu sein. Deren Kutscher werden im eigenen Interesse gut tun, sich der Organisation anzuschließen, wenn es in absehbarer Zeit für sie besser werden soll. Die Versammlung wurde dann mit einem Appell an die Kollegen, im neuen Jahre recht fleißig für die Organisation zu agitieren, geschlossen.

Möln i. Ldg. Eine neue Verwaltungsstelle ist hier gegründet worden. Auf Wunsch der bisher im Bauarbeiterverband organisierten Kollegen referierte hier am Sonntag vor Weihnachten ein Kollege aus Lübeck über die Einrichtungen unseres Verbandes. Etwa 35 bis 40 Kollegen schlossen sich nach der dann vorgenommenen Gründung einer Verwaltungsstelle unseres Verbandes letzterem an. Zum Vorsitzenden wurde Kollege Heinrich Barmester I, zum Kassierer Kollege Carl Wagner, zum Schriftführer Kollege Jochen Wasan gewählt. Die Versammlungen sollen jeden letzten Sonntag im Monat im Lokale des Herrn August Vorrath, Magdeburger Chaussee, abgehalten werden. Wir begrüßen die Gründung dieses neuen Mitstreiters in unserer Organisation auf das herzlichste und geben der Erwartung Ausdruck, daß unsere Kollegen nunmehr mit altem Eifer an der Werbung neuer Mitglieder teilnehmen werden. An die Arbeit!

Mitteilungen des Vorstandes.

Trotz wiederholter Hinweise wird vielfach immer noch außer Acht gelassen, daß anreisende Kollegen nur eine Unterstützung gezahlt werden darf. Diejenigen reisenden Mitglieder, welche zum Bezug der Erwerblosens-Unterstützung berechtigt sind, haben keinen Anspruch auf Reiseunterstützung. Wir ersuchen die Verbandsfunktionäre, dies bei Auszahlung von Unterstützung genau zu beachten.

Neue Verwaltungsstellen wurden gegründet am 1. Januar 1911 in Höchst (M.); Bevollmächtigter: H. Beer, Unterlinderbach, Schulstr. 12, 1 Treppe. Am 1. Januar 1911 in Möln (Lauenburg); Bevollmächtigter: Heinrich Barmester, Ziegenmarkt; Kassierer: Carl Wagner, Schmilauer Chaussee.

Abhanden gekommen sind die Mitgliedsbücher nachstehend genannter Kollegen: In Berlin: Kurt Ehrendorf, Spt.-Nr. 8556, eingetreten 7. 11. 03, Otto Mecklenburg, Spt.-Nr. 45 768, eingetreten 6. 8. 10; Paul Pfeifer, Spt.-Nr. 38 867, eingetreten 25. 5. 10; Pauline Sigalski, Spt.-Nr. 430 394, eingetreten 27. 4. 04.

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

In den in Nr. 52 des „Courier“ vom 25. Dezember 1910 bekanntgegebenen Namen der ausgeschiedenen Mitglieder, muß es unter Lübeck heißen: Ernst Thies und nicht Ernst Thiel.

Mit kollegialem Gruß

Der Vorstand.

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

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

Verantwortl. Redakteur: Carl Lindow, Karlshorst. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalberstr. 37.

Verbandsfunktionäre!

Betriebsvertrauensleute, Branchenleiter, Verwaltungsmitglieder, Distrikts-, Agitationskommissionsmitglieder und Obleute.

Am Donnerstag, den 19. Januar 1911, abends 8 1/2 Uhr, bei Keller (Freyer), Koppenstr. 29, (großer Saal):

Allgemeine Funktionär-Versammlung.

Tages-Ordnung: 1. Mitteilungen. 2. Vortrag mit Lichtbildern des Dozenten M. S. Baege über: „Die Entstehung (Abstammung) des Menschen.“ 3. Geschäftliches.

Wir setzen voraus, daß bei der hochinteressanten Tages-Ordnung keiner der oben bezeichneten Funktionäre fehlen wird. In der Erwartung eines wirklich zahlreichen Besuches ist der große Kellersche Saal genommen worden, damit für jeden Besucher Platz vorhanden ist.

NB. Die neue grüne Kontrollkarte ist als Legitimation mitzubringen und zwecks Abstempelung am Eingang zur Versammlung vorzuzeigen. Ohne diese Karte kein Zutritt.

Am Sonnabend, den 11. Februar 1911, finden in nachstehend verzeichneten Lokalen statt, wozu die Mitglieder mit ihren Verwandten und Bekannten freundlichst eingeladen sind.

6 Große Wiener Masken-Bälle

1. Brauerei Friedrichshain, (sämtliche Räume), Am Friedrichshain 16-23, (Königstor). — 2. Prachtsäle Nord-West, (beide Säle), Wicelstr. 24 und Gmdenerstr. 34-35. — 3. Pharus-Säle, Müllerstr. 142. — 4. Kreuzberg-Festsäle, Kreuzbergstr. 48. — 5. Victoria-Brauerei, Lützowstr. 111-112. — 6. Volkshaus Charlottenburg, Rosinenstr. 8.

Die Ballmusik wird von besonders stark besetzten, zum Teil Doppeltapellen (Zivilberufsmusiker) ausgeführt. — Großartige Ueberraschungen.

Anfang 9 Uhr.

Entree 50 Pfg.

Demaskierung 12 Uhr.

Billets sind bei den Einkassierern, Betriebsvertrauensleuten, Verbandsfunktionären, Zahlstellen und in den verschiedenen Büros des Verbandes zu haben. Massenbesuch erwartet. Das Komitee.

Sektion I.

Handelsarbeiter.

Hausdiener, Packer, Kutscher aus den Papier- und Pappen en gros-Firmen, Buchdruckereien, Buchbindereien und der Papierverarbeitungs-Industrie!

Am Montag, den 16. Januar 1911, abends 8 Uhr:

Branchen-Versammlung

im Arbeitsnachweisssaal, Alte Leipzigerstr. Tagesordnung: 1. Jahresbericht der Branchenleitung. 2. Diskussion. 3. Neuwahl der Branchenleitung. 4. Verschiedenes. Neuausstellung der Legitimationskarten für 1911. Die alten Karten sind mitzubringen. Spätere Ausstellung und Abstempelung findet nicht statt. Kein Betrieb darf fehlen! Erscheint alle in Massen!

Die Branchenleitung.

Textilbranche.

Hausdiener, Packer, Radfahrer aus der Stoff-, Leinen-, Tuch-, Woll-, Baumwoll-, Teppich-, Manufaktur-, Wirtwaren- und Wäschebranche.

Am Sonntag, den 15. Januar 1911, nachmittags 5 1/2 Uhr:

Große Versammlung

in den „Musiker-Alen“, Kaiser Wilhelmstr. 18 m. Tagesordnung: 1. Vortrag über: „Gemeindeverwaltung und Familienhaushalt.“ Referent: Genossin Frau Martha Lieb. 2. Verschiedenes. Nach der Versammlung: Gefelliges Beisammensein: Tanz: Humor. Vorträge

Die Branchenleitung.

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

Montag, den 9. Januar 1911, abends 9 Uhr, im Arbeitsnachweisssaal, Alte Leipzigerstr. 1.

Tages-Ordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Geschäftliches.

Die Branchenleitung.

Lederbranche.

Hausdiener und Packer aus obiger Branche werden ersucht in der am Donnerstag, den 26. Januar 1911, abends 8 Uhr, im Lokal von Richter, Klosterstr. 62, stattfindenden

Branchen-Versammlung bestimmt und pünktlich zu erscheinen.

Tagesordnung: 1. Vortrag. 2. Jahresbericht. 3. Neuwahl der Branchenleitung. 4. Geschäftliches. Einen wirklich zahlreichen Besuch erwartet

Die Branchenleitung.

Holzindustrie.

Packer, Hausdiener, Kutscher usw. aus den Tischlereien, Vergoldereien und Möbelgeschäften usw. Am Donnerstag, den 26. Januar 1911, im Arbeitsnachweis, Engel-Ufer 15, Stfl. 8 Exp.:

Große Versammlung

Tagesordnung: 1. Jahresbericht der Branchenleitung. 2. Diskussion. 3. Neuwahl der Branchenleitung. 4. Verschiedenes.

Achtung Kollegen! Wir richten an alle Kollegen das dringende Ersuchen, in dieser Versammlung pünktlich zu erscheinen. Kein Kollege darf fehlen.

Die Branchenleitung.

Lebens- und Genussmittel-Branche.

Hausdiener, Packer u. Radfahrer aus den Bäckereien, Konditoreien, Schlächtereien, Kolonialwaren, Delikatess-, Obst- und Gemüse-, Chocoladen-, Zigarren-geschäften usw.

Am Montag, den 16. Januar 1911, abends 8 1/2 Uhr, findet im Arbeitsnachweisssaal, Alte Leipzigerstr. 1, eine äußerst wichtige

Branchen-Versammlung

statt. Tagesordnung: 1. Vortrag. 2. Diskussion. 3. Aufnahme neuer Mitglieder. 4. Wahl der Branchenleitung. Kollegen! Da durch Gründung einer besonderen Branche für die in den oben genannten Geschäften tätigen Kollegen einem schon lange empfundenen Bedürfnis abgeholfen wird, und dieselbe auch inbezug auf Lohn- und Arbeitsbedingungen von tief einschneidender Bedeutung ist, so erwarten wir einen wirklich vollzähligen Besuch. Bringt die Unorganisierten mit.

Die Sektionsleitung.

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

Am Mittwoch, den 18. Januar 1911, abends 8 1/2 Uhr, im Arbeitsnachweisssaal, Alte Leipzigerstr. 1:

Versammlung.

Tagesordnung: 1. Jahresbericht. 2. Neuwahl der Branchenleitung. Branchenangelegenheiten. Wir erwarten vollzähliges Erscheinen.

Die Branchenleitung.

Sektion II.

Transportarbeiter.

Kutscher, Mitfahrer, Transportarbeiter aus den fuhrgewerblichen Betrieben von Tegel u. Umgegend.

Am Sonntag, den 15. Januar 1911, nachmittags 2 Uhr:

Große Versammlung bei Mücke, Egelsstr. 8.

Tagesordnung: 1. Vortrag über: „Die kapitalistische Produktion und das Proletariat.“ Referent: Kollege Boigt. 2. Diskussion. 3. Die Neuwahl eines Beisetzers für die hiesige Unterkommission. 4. Aufgabe der neuen Legitimationskarten für die Kollegen Bierfahrer und Bäckereikutscher, Aufnahme neuer Mitglieder. Zu dieser Versammlung ist die Anwesenheit sämtlicher Kollegen unbedingt erforderlich.

Die Bezirksleitung.

Leitergerüstbauer.

Am Sonntag, den 8. Januar 1911, vormittags 10 Uhr:

Große Versammlung im Englischen Garten, Alexanderstr. 27 c. (Gr. Saal.)

Tagesordnung: 1. Eine neue Gründung im Leitergerüstverleihs-Gewerbe. 2. Jahresbericht und Neuwahl der Branchenleitung. 3. Wie stellen sich die Kollegen zur Zahlung eines Beitrages von 10 Pf. zum örtlichen Fond.

Zahlreiches Erscheinen aller Kollegen ist dringend notwendig.

Die Branchenleitung.

Mitglieder des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes aus sämtlichen Brauereien u. Niederlagen Berlins und Umgegend.

Am Sonntag, den 15. Januar 1911, abends pünktlich 6 Uhr:

Große Versammlung mit Frauen

im Englischen Garten, Alexanderstr. 27 c. Tagesordnung: 1. Tätigkeitsbericht der Branchenleitung. 2. Regelung der Beitragsfrage. 3. Mitteilungen. 4. Neuwahl der Branchenleitung. Nach Erledigung der Tagesordnung: Gemütliches Beisammensein und Tanz. Kollegen! Sorgt alle für einen guten Besuch dieser Versammlung. Insbesondere ist es Aufgabe der Vertrauensleute, alle in Betracht kommenden Kollegen auf die Versammlung aufmerksam zu machen und zum Besuch derselben zu veranlassen. Mitgliederbuch dient als Legitimation. Regere Beteiligung erwartet

Die Branchenleitung. J. A. G. Alisch.

Rollkutscher, Begleiter, Stallleute und Bodenarbeiter aus allen Speditionsbetrieben Berlins.

Am Sonntag, den 8. Januar 1911, vormittags 10 Uhr:

Große Versammlung

im Englischen Garten, Alexanderstr. 27 c. (Gr. Saal.) Tagesordnung: 1. Speditionsgeschäfte, Versicherungsgesellschaften und Polizei. Referent: Kollege M. Uthoff. 2. Tätigkeitsbericht der Branchenleitung. 3. Neuwahl der Branchenleitung. 4. Die Erhebung eines 10 Pf.-Beitrages zum örtlichen Fond. Zahlreiches Erscheinen erwartet

Die Branchenleitung.

Möbel-Transport.

Arbeiter, Kutscher und Packer Gross-Berlins.

Am Sonntag, den 15. Januar 1911, vormittags 11 Uhr:

Versammlung

im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 c. Tagesordnung: 1. Bericht der Branchenleitung für das Jahr 1910. 2. Diskussion. 3. Neuwahl der Branchenleitung. 4. Wie stellen sich die Kollegen zur Erhebung eines Beitrages zum Ortsfond. 5. Diskussion und Beschlußfassung. 6. Verschiedenes.

Das Erscheinen aller Kollegen ist unbedingt notwendig. Mitgliederbücher sind zur Abstempelung mitzubringen.

Die Branchenleitung.

Speicherarbeiter.

Am Sonntag, den 22. Januar 1911, vormittags 11 Uhr:

Versammlung

im „Englischen Garten“, Alexanderstr. 27 c. Tagesordnung: 1. Bericht der Branchenleitung für das Jahr 1910. 2. Diskussion. 3. Neuwahl der Branchenleitung. 4. Wie stellen sich die Kollegen zur Erhebung eines Beitrages zum Ortsfond. 5. Diskussion und Beschlußfassung. 6. Verschiedenes. Das Erscheinen aller Kollegen ist unbedingt notwendig.

Die Branchenleitung.

Kohlenarbeiter, Platzarbeiter und Kutscher aller Plätze vom Halenseer Güterbahnhof, sowie von den Plätzen Charlottenburg, Wilmersdorf u. Moabit.

Am Sonntag, den 22. Januar 1911, vormittags 10 Uhr, findet im Volkshaus, Rosinenstr. 3, eine

Grosse Versammlung

aller Arbeiter von den oben bezeichneten Plätzen statt.

Tagesordnung: Was wird das Frühjahr 1911 den Kohlenarbeitern bringen? Referent: Otto Mitsche. 2. Diskussion. 3. Verbandsangelegenheiten.

Erscheint alle und bringt die Unorganisierten mit. Beiträge können bezahlt und neue Mitglieder aufgenommen werden. Die Distrikts-Kommission.

Bretterträger, Platzarbeiter, Hafenarbeiter und Kutscher von den Holzplätzen und Auslade-Häfen Gross-Berlins.

Im Monat Januar 1911 finden folgende

Abteilungs-Versammlungen statt:

Tages-Ordnung: 1. Ausstellung von Legitimationskarten für 1911. Hierzu muß jeder Kollege sein Mitgliedsbuch mitbringen und vorzeigen. Beiträge müssen bis zur 1. Woche des Jahres 1911 bezahlt sein. Spätere Ausstellungen von Karten erfolgen nur für neu eintretende Mitglieder. 2. Kontrolle der Legitimationskarten für Betriebsvertrauensleute in bezug auf den Besuch der allgemeinen Vertrauensmänner-Versammlung. 3. Erledigung von Klagenangelegenheiten und Bericht der Abteilungsleute über die bisherige Agitation. 4. Wie führen wir, mit Rücksicht auf eine event. Lohnbewegung, eine genaue Platzkontrolle ein.

Abteilung IV. Britz, Montag, den 9. Januar, abends 6 Uhr, bei Schulz, Glasowstr., Ecke Walthersstr.

Abteilung V. Rixdorf, Freitag, den 13. Januar, abends 6 Uhr, bei Federhard, Woppsstr. 4.

Abteilung VI. Treptow, Montag, den 16. Jan., abends 6 Uhr, bei Vogt, Niesholzstr. 35.

Abteilung VII. Lichtenberg, Mummelsburg, Bogenhagen, Donnerstag, den 19. Januar, abends 6 Uhr, bei Blum, Frankfurter Chaussee 116.

Abteilung VI.I. Weissensee, Freitag, den 20. Jan., abends 6 Uhr, bei Köhler, Greifswalderstr. 80 b.

Abteilung IX. Wedding, Montag, den 23. Jan., abends 6 Uhr, bei Glawe, Liebenwalderstr. 4.

Abteilung X. Reinickendorf, Donnerstag, den 26. Januar, abends 6 Uhr, bei Ernst Globig, Kolonnenstr. 15.

Es ist unbedingt Pflicht eines jeden Kollegen, in diesen Abteilungsversammlungen zu erscheinen und vor allen Dingen die auf den Plätzen beschäftigten unorganisierten Kollegen mitzubringen. Beiträge können bezahlt und neue Mitglieder aufgenommen werden. Jeder Kollege trage ständig den „Courier“ mit den Versammlungsanzeigen bei sich und mache seine Mitarbeiter auf die Versammlungen aufmerksam.

In der am 18. Dezember im „Königstädtischen Kasino“, Holzmarktstraße, stattgefundenen Versammlung der Bretterträger wurde eine Zigarettenspitze gefunden. Dieselbe ist im Bureau, Charlottenburg, Rosinenstr. 3, abzuholen.

Ober-Schönnewalde.

Am Sonntag, den 15. Januar 1910, abends 6 Uhr, bei Warnke, Wilhelmminenhofstr. 18:

Grosse Versammlung mit Frauen

Tagesordnung: 1. Vortrag des Koll. S. Schulz. 2. Agitationsbericht von 1910. 3. Neuwahlen der Funktionäre. 4. Verbandsangelegenheiten. Die Agitations-Kommission.

Jugend-Abteilung.

Voranzeige!

Weiterer Abend

Voranzeige!

Sonntag, den 15. Januar 1911, abends 6 Uhr, in den „Arminiahallen“, Kommandantenstraße 58-59.

Mitwirkende: Lucie Alice König (Sopran); Otto Werth (Bariton); Emil Kühne (Rezitation); Gossfelder-Streichquartett; Rud. Tobias (Klavier); Männerchor d. „Deutschen Transportarb.-Verbandes“ (W. d. A.-S.-V.)

Nachher: TANZ.

Da seitens der Veranstalter alles getan wurde, um einen genügenden Abend zu bieten, wird zahlreicher Besuch von Eltern, Freunden und Bekannten unserer jugendlichen Kollegen erwartet. Eintrittskarten zum Preise von 25 Pfg. sind bei den Beitragskassierern, den Funktionären der Jugendsektion und im Büro, Engel-Ufer 15, zu erhalten.

Versammlungen.

Abteilung Wedding am Sonnabend, den 7. Januar cr., abends 7/9 Uhr, bei Schulz, Maystr. 19b.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion und Verschiedenes.

Abteilung Gesundbrunnen I am Mittwoch, den 11. Januar cr., abends 7/9 Uhr, bei Grunert, Panfstr. 59.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion und Verschiedenes.

Abteilung Prenzlauer Weststadt am Sonnabend, den 14. Januar cr., abends 7/9 Uhr, bei Brandt, Prenzlauer Allee 48.

Tages-Ordnung: Vortrag, Diskussion und Verschiedenes.

Die Sektionsleitung.

Sektion IV.

Kraftwagenführer aus den Geschäfts- und Privatbetrieben!

Am Mittwoch, den 18. Januar 1911, abends 9 Uhr, findet im Englischen Garten für unsere Branche die

Mitglieder-Versammlung statt.

Tages-Ordnung: 1. Bericht und Neuwahl der Branchenleitung. 2. Die Agitation unter den Privatchauffeuren. 3. Beitragsfrage. 4. Verbandsangelegenheiten und Verschiedenes.

Mitgliedsbuch legitimiert.

Die Branchenleitung.

Groß-Berliner Bezirk.

Bekanntmachung. Unter Bezugnahme auf den § 54 der Droschkenordnung vom 16. Februar 1905 wird hierdurch bekannt gemacht, daß die Droschkenführer vom 1. Januar 1911 ab mit der neuesten, im Oktober v. J. veranlaßten Ausgabe des amtlichen Droschkenwegemeßers versehen sein müssen. Berlin, den 12. November 1910.

Der Polizeipräsident.
S. B.: Friedheim.

Bekanntmachung!

Unter Bezugnahme auf die Paragraphen 24, Absatz 2, und 45, Absatz 3 der Droschkenordnung vom 16. Februar 1905 und § 7 der Polizei-Verordnung betreffend den Betrieb des Torfuhrwerks vom 10. Dezember 1881, wird hierdurch bestimmt, daß sich die Droschken- und Torwagenkutscher zur Abstempelung ihrer Fahrscheine für das Jahr 1911, unter Vorlegung des Erkennungsbildes, im vorgeschriebenen Dienstanzuge, nach den Anfangsbuchstaben ihrer Nummern geordnet, in nachstehender Reihenfolge im Bureau des Verkehrskommissariats am Alexanderplatz, Stadtbahnhofsseite, Eingang 5, Zimmer 76, einzufinden haben, und zwar in der Zeit von 9 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags.

- Am 2. Januar 1911 die Kutscher mit A.
- Am 3. Januar 1911 die Kutscher mit B bis W.
- Am 4. Januar 1911 die Kutscher von W bis Wrat.
- Am 5. Januar 1911 die Kutscher von Wrat bis Ws.
- Am 6. Januar 1911 die Kutscher von Ws bis Wd.
- Am 7. Januar 1911 die Kutscher von Wd bis Wg.
- Am 8. Januar 1911 die Kutscher von Wg bis Wk.
- Am 9. Januar 1911 die Kutscher von Wk bis Wl.
- Am 10. Januar 1911 die Kutscher von Wl bis Wm.
- Am 11. Januar 1911 die Kutscher von Wm bis Wn.
- Am 12. Januar 1911 die Kutscher von Wn bis Wo.
- Am 13. Januar 1911 die Kutscher von Wo bis Wp.
- Am 14. Januar 1911 die Kutscher von Wp bis Wq.
- Am 15. Januar 1911 die Kutscher von Wq bis Ws.
- Am 16. Januar 1911 die Kutscher von Ws bis Wt.
- Am 17. Januar 1911 die Kutscher von Wt bis Wv.
- Am 18. Januar 1911 die Kutscher von Wv bis Ww.
- Am 19. Januar 1911 die Kutscher von Ww bis Wx.
- Am 20. Januar 1911 die Kutscher von Wx bis Wy.
- Am 21. Januar 1911 die Kutscher von Wy bis Wz.

Berlin, den 3. Dezember 1910.

Der Polizeipräsident
In Vertretung: Haase la u.

Berliner Lokales.

Zeugen gesucht. Der Kollege Droschkenkutscher, welcher am Sonntag, den 4. 12. 10 abends 8 Uhr in der Friedrichstraße, gegenüber dem Savoy Hotel, einen Zusammenstoß eines Kraftomnibus mit einer Kraftdroschke mit angesehen und sich als Zeuge gemeldet hat, wird gebeten, seine Adresse bei dem Kollegen Haase, Wilmersdorf, Gasteinerstr. 30, abzugeben.

Auf der Fahrt von der Kommandantenstraße 7-9 nach dem Alexanderplatz, haben Fahrgäste irrtümlich die Wagendecke mit herausgenommen. Der Eigentümer kann dieselbe Kommandantenstr. 79 bei Klara Wust in Empfang nehmen.

Warnung. Der Fahrzeulpöbeler Falkenberg, Sohn des Restaurateurs Falkenberg, Charlottenburg, Berlinerstr., hat schon wieder einen Kollegen um 26,50 Mk. betrogen. Die Kollegen werden zur Vor-sicht ermahnt.

An die Mitglieder in Rixdorf, Britz, Treptow u. Umg.
Am Sonntag, den 15. Januar 1911, abends 6 Uhr:

Große Versammlung

im Lokal Karlsgarten, Karlsgartenstr. 6-11.

Tagesordnung: 1. Vortrag des Genossen Störmer über: „Kulturaufgaben der Arbeiterbewegung.“ 2. Diskussion. 3. Geschäftliches.

Nach der Versammlung:

Gemütliches Beisammensein.

Am Sonnabend, den 4. Februar, im Lokal von Hoppe, Hermannstr.,

Maskenball.

Anfang 9 Uhr Billets 50 Pf. Demaskierung 12 Uhr
Zahlreichen Besuch für beide Veranstaltungen erwartet.
Die Distrikts-Agitations-Kommission.

Kolleginnen und Kollegen aus den Distrikten und Betrieben von Moabit, Wedding und Gesundbrunnen.

Am Sonntag, den 29. Januar 1911, findet in den Pharus-Sälen, (Inhaber Ludwig) Müllerstr. 142, ein

Weiterer humoristischer Vortragsabend statt.

Auftreten des bekannten und beliebten Berliner **Mus-Trio**. Gesangsvorträge ersten Ranges, unter Mitwirkung der Sängerin Fräulein Reihner vom Theater des Westens und des Sängers Herrn van Drücken vom Theater in Wiesbaden, sowie des Männergesangsvereins „Deutsche Transportarbeiter“ (W. d. A.-S.-V.).

Billette à Person 25 Pf. sind vom 10. Jan. 11 ab bei den Beitragskassierern und den Betriebsvertrauensleuten zu haben. Kinder unter 12 Jahre sind frei. — Nach den künstlerischen Darbietungen anschließend:

Gemütliches Beisammensein und Tanz.

Herren, die am Tanz teilnehmen, zahlen 30 Pf. nach. Einen wirklich guten Besuch erwartet
Das Komitee.

Vertrauensleute der Sektion 5.

Am Sonntag, den 15. Januar 1911, vormittags 9 1/2 Uhr, im Lokal von Emil Rabe, Kolbergerstr. 28:

Vertrauensmänner-Konferenz.

Tagesordnung: 1. Bericht der Sektionsleitung über die Tätigkeit vom Jahre 1910. 2. Vorschläge zur Neuwahl der Sektionsleitung. 3. Abrechnungsbericht von dem Stande der Agitationskassette, sowie Vorschläge zur Neuwahl des Kassierers und der Revisoren. 4. Anträge und Verschiedenes.

Kollegen! Wir erwarten, daß jeder Vertrauensmann es als Ehrenpflicht betrachtet und bestimmt und pünktlich zu dieser Konferenz erscheint.

Die alten Vertrauensmänner-Legitimationskarten sind mitzubringen und gegen neue mit dem Vermerk: „Für gültig für 1911“ auszutauschen. Ferner ist das Verbandsbuch und das Wahlvereinsbuch, sowie die Quittung des „Vorwärts“ mitzubringen und zur Kontrolle vorzulegen.

Die Sektionsleitung. J. A.: Fromke.

Mitglieder der Sektion 5.

Am Sonntag, den 22. Januar 1911, vormittags 9 1/2 Uhr, im Lokal von Ballschmieder, (Inh. Walter), Badstraße 16:

Allgemeine Mitglieder-Versammlung.

Tagesordnung: 1. Bericht der Sektionsleitung über die Tätigkeit vom Jahre 1910. 2. Neuwahl der Sektionsleitung, der Bezirksleitungen und der Betriebsobleute. 3. Abrechnungsbericht vom Stande der Agitationskassette, sowie Neuwahl des Kassierers und der Revisoren. 4. Stellungnahme zu eingegangenen Anträgen.

Das Verbandsbuch legitimiert und ist zwecks Kontrolle vorzulegen.

Die Sektionsleitung. J. A. Karl Fromke.

Mitglieder des Distrikts 9.

Charlottenburg! Halensee! Schmargendorf!

Wilmersdorf!

Am Montag, den 16. Januar 1911, abends 8 1/2 Uhr:

Große Mitglieder-Versammlung

im „Volkshaus“, Rosinenstr. 3.
Tagesordnung: 1. Bericht der Distriktsleitung für 1910 und Neuwahl derselben. 2. Wahl eines Vertreters zur Bezirksverwaltung. 3. Bericht vom Volkshaus-Ausschuß und der Gewerkschaftskommission und Neuwahl der Delegierten. 4. Verschiedenes. Mitgliedsbuch ist mitzubringen und am Eingang vorzulegen.

Erscheint alle! Keiner darf fehlen!

Die Distriktsleitung.

Halensee! Schmargendorf! Wilmersdorf!

Am Sonntag, den 29. Januar 1911, abends 6 1/2 Uhr:

Große Mitglieder-Versammlung mit Frauen

bei Selke, Wilmersdorf, Brandenburgischestr. 100.
Tagesordnung: 1. Die Arbeitslosenversicherung der Stadt Schöneberg und die Stellung der Wilmersdorfer Gemeindevertretung dazu. 2. Diskussion. 3. Verbandsangelegenheiten.
Nachher: Gemütliches Beisammensein.

Verantwortlicher Redakteur: Franz Kettig, Berlin.
Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.
Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.