

SOUMMER

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

Erscheint jede Woche Sonntags.
Einzel-Abonnement pro Quart. franko geg. franko 1,50 Mt.
Der 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. 5.

Berlin, den 29. Januar 1911.

15. Jahrg.

Mit dieser Nummer hat unser Courier eine feste Auflage von

150 000

Exemplaren erreicht. Unsere Leser haben es in der Hand, die Auflage ihres Fachblattes bis zum Abschluß des Jahres 1911 noch auf 200 000 Exemplare zu steigern. Wir erwarten, daß jeder Leser es sich zur Ehrenpflicht macht, dieses Ziel zu erreichen.

Unsere Feinde zum Grub, uns selber zum Schutz!

Ein Notschrei der Scharfmacher.

I.

Reichstag, hilf! Wir wissen uns vor dem Deutschen Transportarbeiterverband nicht mehr zu retten, unsere Taktik ist bankrott und unser Kampfesmut ist zum Teufel. Also Reichstag, hilf! Das ist der eigentliche geistige Inhalt einer Petition, den die Vorsitzenden einer Anzahl Arbeitgebervereine und in Mißbrauch seines Amtes, der Vorsitzende einer Sektion der Fuhrwerksberufsgenossenschaft, an den Reichstag gerichtet haben. Es ist keine wohlwollende und in ihrem Inhalt eingehend durchdachte, mit Tatsachen belegte Schrift, diese Petition, sondern ein im Stile eines Schulknaben der 6. Armenklasse gehaltenes, an Phrasen und Unwahrheiten reiches, Geschimpfe ödester Art, in der Hast zusammengestoppelt, zu dem durchsichtigen Zwecke, den Reichstanzler Bethmann-Hollweg bei seinem Niederreiten der Sozialdemokraten auf dem Wege des gemeinen Rechts zu unterstützen. Bei der großen Eile, mit der diese Eingabe zusammengebastelt wurde, ist dem Verfasser natürlich manches Malheur passiert; so unter anderem daselbe, wie dem Reichstanzler schon vor Abschluß des Moabit-Prozesses war man mit dessen Urteil fertig, und wurde dann seitens des selbst ausgesuchten Gerichtshofes gründlich desaboniert. Aus dem Inhalt dieser, aus leeren Schlagwörtern zusammengekleisterten Eingabe ist die Geistesarmut ihres Verfassers so deutlich zu ersehen, daß wir gar nicht begreifen, wie sich überhaupt Leiter von Arbeitgeberverbänden finden konnten, eine solche jedes tatsächlichen Inhalts entbehrende offenkundige Schmieralie mit ihrem Namen zu bedecken. Wir haben diese Herren gewiß nie als allzu große Geistesheroen eingeschätzt, müssen aber nach dieser Leistung gesehen, daß wir von ihnen trotzdem etwas mehr erwartet hätten. Keine noch so kleine und unbedeutende Arbeiterorganisation hätte es gewagt, eine gesetzgebende Körperschaft, in der doch schließlich Leute sitzen, die etwas Achtung verdienen, mit solchem zusammengeschusterten und obendrein schlecht durchgesehenem Quart zu behelligen. Mit solch minderwertigem Material ist noch kein Gesandtenwurf im deutschen Reichstage verlangt, geschweige denn begründet worden. Jeder blamiert sich eben so gut wie er kann und die Herren tun das anscheinend gern.

Nur weil wir unseren Kollegen die Waffen zeigen müssen, mit denen unsere Gegner kämpfen, drucken wir das Machwerk hier ab, bitten aber zugleich unsere Leser um Entschuldigung, daß wir ihnen zumuten müssen, sich durch all das krause Zeug mit gesundbleibendem Verstande hindurchzuarbeiten. Aber keiner gibt eben mehr als er

hat, auch die Unternehmer nicht. Muß der Reichstag das Zeug verdauen, so müssen es auch unsere Leser; eine öftere heilsame Erschütterung des Zwerchfells wird ihnen dabei den „Genuß“ erleichtern.

Hier ist die Kraftleistung und Geistesblüte: „Petition des Zentralverbandes deutscher Arbeitgeber in den Transport-, Handels- und Verkehrsgewerben. Bureau Berlin, Alt-Moabit 103. Betrifft: Einen stärkeren gesetzlichen Schutz der Arbeitswilligen.“

Schon seit einer Reihe von Jahren bemühen wir Arbeitgeber des Transportgewerbes uns in unserer engeren Gruppe des Arbeitgeberverbandes, uns gemeinsam gegen Uebergriffe der sozialdemokratischen Gewerkschaften zu schützen, um der von dem Deutschen Transportarbeiterverbande ausgeführten Taktik erfolgreich entgegen treten zu können.

Wir betrachten es als unsere vornehmste Pflicht, alle Differenzen, die zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern entstehen, möglichst in friedlicher Weise zu beseitigen. Es läßt sich aber selbst beim größten Entgegenkommen nicht vermeiden, daß es gelegentlich zu Streiks kommt, da nicht immer allein die bloße Lohnfrage, sondern oft auch Fragen des Selbsthabers im Vordergrund stehen, da es sich oft um den Versuch handelt, die Arbeitgeber in ein Hörigkeitsverhältnis zur sozialdemokratischen Gewerkschaft zu bringen.

Die Ereignisse der letzten Zeit haben zur Evidenz erwiesen, daß der Arbeitgeber fast schutzlos den Händen der sogenannten freien Gewerkschaften ausgeliefert ist. Das Koalitionsrecht des Arbeiters ist von den freien Gewerkschaften in eine Koalitionspflicht verwandelt. Wehe dem Arbeiter, der sich nicht der freien Gewerkschaft anschließt, er wird in die spanischen Stiefel der sogenannten „sanften Ueberzeugung“ gebracht, bis er zahlendes Mitglied geworden ist, oder, der Schikane müde, den Betrieb verläßt, um an anderer Stelle dieselben Drangsalierungen und Verfolgungen zu erdulden. Dieses gewerkschaftliche System nennt sich — Koalitionsfreiheit! Die andern Gewerkschaften, wie die Hirsch-Dunckerschen, die Christlichen und die gelben Gewerkschaften, werden von der Sozialdemokratie größtenteils verfolgt und ihre Mitglieder ebenso wie die nichtorganisierten Arbeiter den schwersten Angriffen ausgesetzt.

Wir halten eine Milderung der bestehenden Zustände nur für möglich, wenn seitens des Reiches und der Einzelstaaten ein größerer Schutz den Gewerkschaften zugewandt wird, die nicht auf dem Boden der Sozialdemokratie stehen. Die sogenannten „freien Gewerkschaften“ suchen durch ihre Presse stets die Unzufriedenheit in ihren Reihen zu schüren. Nur durch reichliche Berührung der Massen in Wort und Schrift und Zwang

der allerschlimmsten Art wird der Bezug zu diesen Gewerkschaften erklärlich, der die Klasse der Gewerkschaften füllt. Die Aushängeschilder der freien Gewerkschaften, als da sind: Witwen- und Waisenernährung, Krankenunterstützung, erweisen sich bei näherer Prüfung als absolut unzureichend, wie dies in einer Aeußerung des Reichsversicherungsamtes durch die Presse vor kurzem bestätigt wurde. Als Hauptagitationsmittel bleibt für die freien Gewerkschaften die „Aufhebung“ und „Verdrängung“ politisch, und man schent vor keinem Mittel zurück, um die Arbeiter stets gegen ihre Arbeitgeber mobil zu machen. Eine schärfere Ueberwachung der sozialdemokratischen Presse, speziell der gewerkschaftlichen Blätter, würde den Schürern der sozialen Unzufriedenheit Mittel aus der Hand nehmen, durch das schon gar manche Arbeiterfamilie in Not und Elend getrieben ist. Der Arbeiter verläßt sich auf die Versprechungen der Führer, tritt in leichtsinnige Streiks mit ein, wird betrogen, und die kärgliche Unterstützung, die ihm gezahlt wird, schützt ihn und seine Familie kaum vor der alleräußersten Not; die natürliche Folge ist dann, daß Arbeitslosigkeit eintritt und die Krankenkassen und die Kommunen stark in Mitleidschaft gezogen werden. Durch leichtsinnig heraufbeschworene Streiks werden aber nicht allein die Arbeiterfamilien geschädigt, sondern auch der Industrie und dem Handel schwere Wunden geschlagen, so daß bei der exponierten Lage Deutschlands auf dem Weltmarkte ganze Absatzgebiete verloren gehen, die zu erlangen es oft jahrzehntelanger Aufwendungen bedurfte. Alle wirtschaftlichen Rückschläge dieser Art bedeuten einen sozialdemokratischen Erfolg, weil sie der Verleumdung der Massen dienlich sind.

Nur durch engsten Zusammenschluß der Arbeitgeber in Arbeitgeberverbänden läßt sich das die Gesamtinteressen der Bevölkerung schädigende Treiben der sozialdemokratischen Gewerkschaften eindämmen und in seinen Auswüchsen beseitigen. Die von den Arbeitgeberverbänden ausgehenden Bemühungen um eine tarifliche Verständigung können auf die Dauer aber nur einen für beide Teile befriedigenden Ausgang nehmen, wenn durch gesetzliche Bestimmungen für die Zurechnung eines Vertrages beiden Seiten die Schadensersatzpflicht für Vertragsbruch auferlegt wird, und wenn seitens der Reichsregierung Schritte getan werden, die dem erhöhten Schutz der Arbeitswilligen dienen. Solange der Staat nicht in der Lage ist, die Arbeitswilligen zu schützen, solange ist Industrie und Handel den sozialdemokratischen Treibern auf Gnade und Ungnade schutzlos preisgegeben. Das Transportgewerbe kann, wie dies schon in der natürlichen Ausdehnung seines Betriebes auf Straßen, Bahnhöfen, Hafenanlagen begründet ist, einen ausreichenden polizeilichen Schutz in Auslandszeiten kaum jemals erhalten. Hier muß die

Strafgesetzgebung wirksam erweitert werden, da die bestehenden Gesetze, wie die Erfahrung reichlich gelehrt hat, sich als zu wenig wirksam erwiesen haben. Wenn z. B. das Reichsgericht in vollkommener Verkennung der tatsächlichen Verhältnisse das Streikpostenfestsetzen nicht als eine strafbare Handlung auffaßt, so haben es die Ereignisse, gerade der letzten Jahre, erwiesen, daß hierin durchaus kein so harmloser Vorgang liegt, wie die Sozialdemokratie behauptet, daß hier vielmehr eine ernste Bedrohung der Arbeitswilligen gegeben ist.

Die Streikposten werden von der Organisation gewiß dahin instruiert, zunächst von jeder sichtbaren Gewalt abzusehen, allein man weiß genau, daß man in Zeiten der Erregung die Herrschaft über die Massen nicht behalten kann und daß sich stets, namentlich in großen Städten, — Elemente finden werden, die zur Befähigung der rohen Gewalt zu schreiten bereit sind. Je länger ein Streik andauert und je aussichtsloser ein Erfolg für die Arbeiter ist, um so größer ist die Gereiztheit und die Neigung zur Gewalttat.

Nach unseren Erfahrungen bedeutet daher das Streikpostenfestsetzen den Versuch, die Solidarität der sozialdemokratisch-organisierten Arbeitermassen für diesen oder jenen Streit wachzurufen; durch die Tätigkeit der Streikposten werden mindestens indirekt Gewaltakte gegen die Arbeitswilligen und die Arbeitgeber hervorgerufen. Demnach erweist sich also das Streikpostenfestsetzen als eine Art Vorbereitung zur Gewalttat, und müßte demnach unter Strafe gestellt werden.

Wenn die sozialdemokratischen und die gewerkschaftlichen Organe nun durch systematisch betriebene Aufhebung der Leidenschaften aufgepeitscht haben und die also bearbeiteten Massen alsbald die praktische Anwendung durch Gewalttätigkeiten schlinnster Art daraus ziehen, dann wird natürlich den Arbeitgebern allein jede Schuld aufgebürdet und ihnen behauptet, daß sie allein den Arbeiter durch Ablehnung seiner bescheidenen Forderungen zur Verzweiflung trieben. Wenn aber mit Waffengewalt eingeschritten worden ist, dann trägt wieder die Polizei alle Schuld, dann wird ihnen behauptet, daß sie das Publikum absichtlich gereizt und durch ihre Agenten sogar zur Gewalttat angeleitet haben.

Bei den Moabiter Unruhen im September v. J. war es der Polizei nur möglich, acht Wagen der Firma Kupfer u. Co. zu beschlagnahmen, ein weiterer Schutz war ausgeschlossen, wie den von uns an den Herrn Minister des Innern und Herrn Polizeipräsidenten abgesandten Delegierten dort versichert wurde. Acht Wagen! Hiermit erklärte die Regierung direkt ihren Bankrott gegenüber dem Aufstand der sozialdemokratischen Gewerkschaften. Diese Organisationen suchten zwar die Verantwortung für die Ereignisse abzuwälzen, Tatsache aber ist und bleibt es jedoch, daß der Moabiter Aufbruch durch einen Streik, der von Gewerkschaftsführern in leichtsinnigster Weise bei der Firma Kupfer u. Co. inszeniert war, in das Rollen gebracht wurde.

Wenn die Führer stets versichern, daß sie ihre Leute erziehen und zur Ruhe, Ordnung, Besonnenheit anhalten, so ist es doch erwiesen, daß unter den wegen Unruhehaftigkeit Verhafteten sich zahlreiche organisierte Arbeiter befanden. Auch die Krawalle am Wedding waren durch organisierte Arbeiter hervorgerufen.

Dort lag der Fall noch krasser wie in Moabit: Weil ein Schlächtermeister einen Gefellen, der schon zum vierten Male an einem Montag nicht zur Arbeit erschien, für diesen letzten Tag seinen Lohn vorenthalten wollte, kam es zu Arbeitsniederlegungen; und die organisierten Gefellen ließen sogar durch Anschläge an Häuser etc. das Publikum auffordern, bei dem betreffenden Schlächtermeister nichts zu kaufen, ja, es wurden Hausfrauen, die demnach ihren Bedarf bei dem gewohnten Kaufmann deckten, mit Gewalt daran gehindert. Es ist also soweit gekommen, daß der Arbeitgeber gezwungen werden soll, für solche Tage Lohn zu zahlen; an denen der Arbeiter aus Mutwillen feiert! Widersteht der Arbeitgeber dem Willen der Gewerkschaft, dann wird zum Aufbruch gelassen und hunderte von Polizisten sind nicht in der Lage, den ins Rollen gekommenen Stein aufzuhalten. Das forensische Schauspiel, das sich an die Moabiter Krawalle knüpfte, ist ein Symptom dafür, daß die bestehende Gesetzgebung unzulänglich ist, und — sprechen wir es offen aus — sich auf dem besten Wege befindet, den Staat zum Nachtwächter zu degradieren.

Wenn es soweit gekommen ist, daß Drohbriefe schlimmster Art an den erkrankenden Gerichtshof ge-

richtet werden, daß das Gerichtsgebäude unter besonderen Sicherheitsdienst gestellt werden muß, daß eine Anzahl Zeugen angesehentlich aus Angst sich nicht zu ehrlicher Aussage entschließen, daß Geschäftsleute aus Sorge vor der Vorkottierung durch die Arbeiterschaft unter die sozialdemokratische Botmäßigkeit geraten, dann ist dies ein Bild, das an Dürstertum kaum noch übertroffen werden kann. Wir sind deswegen der Ansicht und sprechen unsere Bitte dahin aus, daß schon in der gegenwärtigen Tagung des hohen Hauses dem Ernste der Situation entsprechende Änderungen der Strafgesetzgebung beschlossen werden mögen, die neben dem Recht auf Arbeit auch den Schutz der Arbeit mit allen Mitteln der Staatsgewalt sichern. Die Arbeitgeber in ihrer Gesamtheit — nicht nur ein Bruchteil — erblicken in der Erfüllung dieser Forderung eine Lebensfrage, sie erwarten ein einheitliches Vorgehen sämtlicher bürgerlichen Parteien zur Abwehr des gewerkschaftlichen Terrors, sie lehnen aber jede Ausnahme-gesetzgebung ab. In anderen Ländern gilt es als selbstverständlich, daß in Fällen, wie wir sie in Moabit erlebt haben, das Militär die Arbeitswilligen schützt. Wir führen als Beispiel nur Frankreich an, wo bei allen Streiks, denen die Polizeigewalt nicht gewachsen ist, sofort das Militär requiriert wird. In Paris z. B. lag vor einigen Jahren bei einem Maurerstreik vor jedem Bau, auf dem Arbeitswillige arbeiteten, ein Brevet Soldaten, und die Arbeit vollzog sich in aller Ruhe. Wie steht es dagegen in Deutschland aus? Als in Bremen vor kurzem ein Straßenbahnerstreik ausbrach und die Bremer Straßenbahn 150 Arbeitswillige aus Hamburg heranzog, wurden diese Leute von den organisierten Arbeitern nicht nur in der schärfsten Weise belästigt und mit Steinen bombardiert, sondern es wurden auch Sturmangriffe auf das Straßenbahndepot gemacht, und die Polizeibehörde war völlig ohnmächtig und außerstande, die Arbeitswilligen zu schützen. So wurde in Bremen der Arbeitgeber gezwungen, die Arbeitswilligen wieder zurückzuziehen und sich willenlos den Forderungen der sozialdemokratischen Gewerkschaft zu unterwerfen.

Auch bei einem Streik in Barmen versagte die polizeiliche Hilfe vollständig. Erst als der Delegierte unseres Zentralverbandes dem betreffenden Kommissar erklärte, daß, falls die Polizei nicht ausreichend die Arbeitswilligen schützen, wir genötigt sein werden, für die Arbeitswilligen Waffenscheine zu beantragen und daß die Polizei dann dafür verantwortlich gemacht würde, wenn Gewalt gegen Gewalt gesetzt werden sollte, war es möglich, einigen Schutz zu erlangen. Auch in Berlin, als der Streik bei der Firma Kupfer u. Co. begann und wir um Schutz der Arbeitswilligen, speziell auf den Bahnhöfen, baten, wurde unserem Vertreter erklärt, daß keine genügende Polizeimannschaft da sei, erst als der Aufruhr in hellen Flammen loderte und das Leben vieler Unschuldiger in Frage kam, da war man bemüht, kräftiger einzugreifen.

Die jetzt bestehenden Zustände sind eben als absolut unhaltbar zu bezeichnen und bedürfen eifrigster und dringendster Abstellung. Scheuen doch die sozialdemokratischen Gewerkschaften selbst vor den rohesten Handlungen nicht zurück. So wurden bei dem Transportarbeiterstreik vor drei Jahren in Berlin ein Arbeitswilliger von organisierten Arbeitern auf einen Hof geschleppt, dem unglücklichen Menschen dort ein Wassererschlauch in den Mund gesteckt und durch Aufdrehen des Hahnes dem Verarmten die schrecklichsten Qualen bereitet. Das sind die Leute, die für sich allein das Recht in Anspruch nehmen, sich zu koalieren, während der Versuch der Arbeitgeber, sich zusammenzuschließen, sofort mit den ärgsten Schimpfereien, Verdächtigungen und persönlichen Angriffen in der sozialdemokratischen Presse erwidert wird.

Wir, als Vertreter der Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe, bedürfen eines erhöhten Schutzes seitens der Regierung, da beim Stocken des Transportgewerbes sofort ein Stocken der gesamten Industrie eintreten würde und müßte. Die in uns vereinigte Firmen sind größtenteils nicht in der Lage, auch nur einen einzigen Tag ihren Betrieb still zu legen, ohne schwerste Schädigung für das Gesamtinteresse, während die feststehende Industrie durch Stilllegen eines Betriebes zwar auch schweren Schaden erleidet, aber nicht zugleich der Gesamtheit ein so großer Schaden zugefügt wird. Unserem Transportgewerbe sind bereits durch erhöhte Löhne, durch die steigenden Lasten der sozialen Gesetzgebung, durch die Erhöhung der gesamten Unkosten eines jeden Betriebes in dem letzten Jahrzehnt, die schwersten Opfer auferlegt, so daß wir erhöhte Opfer nicht mehr tragen können, ohne diese auf die

Gesamtheit abzuwälzen. Wir bedürfen des Schutzes gegen die sozialdemokratischen Vergewaltigungen, um es nicht zu Zuständen kommen zu lassen, wie sie in anderen Ländern bestehen, wo durch Lahmlegung des Eisenbahnbetriebes die schwersten wirtschaftlichen Schädigungen für die Allgemeinheit eingetreten sind. Wir resümieren unsere Ausführungen und bitten um Schutz der nichtsozialdemokratischen Gewerkschaften, um wohlwollende Unterstützung der Arbeitgeberverbände seitens der Regierung, um ein Verbot des Streikpostenfestsetzens und um ausreichenden Schutz der Arbeitswilligen durch Polizei und Militär.

Vorstand des Zentralverbandes deutscher Arbeitgeber in den Transport-, Handels- und Verkehrsgewerben.
Dr. C. Volle, i. Firma C. Volle, 1. Vorsitzender des Ortsverbandes Berlin der Arbeitgeber in den Transport-, Handels- und Verkehrsgewerben.

Direktor C. Berner, Vereinigte Berliner Mörtelwerke, 2. Vorsitzender des Ortsverbandes Berlin der Arbeitgeber in den Transport-, Handels- und Verkehrsgewerben.

M. Schiffer, Direktor der Spedition- und Lager-V.-G., Aachen, Vorsitzender des Arbeitgeberverbandes des Verkehrsgewerbes von Aachen und Umgegend, Aachen.

D. G. Berwein, Vorsitzender der Spedition- und Fuhrwerksvereinigung Nordhausen.

F. Alfes, Vorsitzender des Vereins der Arbeitgeber in den Transport-, Handels- und Verkehrsgewerben, Bremen.

F. Schulz, Vorsitzender des Verbandes der Speditoren und Möbeltransporteure, Bromberg.

E. H. Dellhausen, Vorsitzender des Südwestdeutschen Arbeitgeberverbandes der Transport-, Handels- und Verkehrsgewerbe, Heidelberg.

H. A. Hoher, Vorsitzender des Zentralverbandes deutscher Arbeitgeber in den Handels-, Transport- und Verkehrsgewerben (Ortsgruppe Hamburg-Altona), Hamburg.

G. Beck, Vorsitzender der Zentralkasse des Möbeltransportes, Berlin.

S. Fedtenhauer, Vorsitzender der Fuhrwerksberufsgenossenschaft, Berlin.

D. Fahrenkrug, Vorsitzender des Vereins Berliner Vorortspeditoren, Berlin.

Wir haben nun die Geduld und den Geschmack unserer Freunde auf eine harte, zu harte Probe gestellt und dürfen deshalb die „Petition“ als solche erst in einem weiteren Artikel unter die Lupe nehmen.

Wodurch die neuen Stempellasten und Abgaben gegen die Autoführer.

Wir haben in unserer Zeitung wiederholt bereits das unberechtigte Verlangen der Behörden besprochen, wonach sowohl die zur Erlangung der Führerscheine beizubringenden ärztlichen Zeugnisse als auch die neuen Führerscheine selbst, wie endlich die Zulassungsbefreiungen für Automobile durch Stempelmärken zu verrechnen sind. Auch dagegen haben wir uns bereits gewandt, daß die Polizei den Automobilisten für die bei der Behörde entstandenen Schreibereien noch ein besonderes Entgelt abknüpft. Drei preussische Minister haben sich zusammengesetzt, um unter Anwendung aller zu Gebote stehenden Weisheit in einem Verlaß, insbesondere die Stempelfähigkeit der genannten Urkunden zu begründen. Diese Weisheit hat allerdings kurze Beine gehabt; sie ist der ersten Prüfung seitens eines ordentlichen Gerichts täglich unterlegen. Wie wir ebenfalls bereits kurz mitgeteilt haben, hat das Landgericht Köln in einem kürzlich gefällten Urteil den Standpunkt des Fiskus verworfen und den Fiskus in dem in jenem Urteile besprochenen Falle zur Rückzahlung der widerrechtlich erhobenen Stempelbeiträge verurteilt. Die Begründung des Kölner Urteils ist uns zwar noch nicht zugänglich; es dürfte aber angehts der Unhaltbarkeit des fiskalischen Standpunktes nicht schwer sein, die Gründe zu vermuten.

Der Fiskus hatte zwar versucht, vorzubeugen und hat sich zur Begründung seines Standpunktes auf ein im Jahre 1905 ergangenes Urteil des höchsten Gerichts, des Reichsgerichts, berufen. In diesem Urteil ist zwar der Kläger mit seinem Verlangen auf Rückzahlung des Stempels abgewiesen worden, aber der Tatbestand in jener Sache war ein ganz anderer, als wie er dem Verlangen der Chauffeure zugrunde liegt. Dort handelte es sich darum, daß ein Kaufmann eine Urkunde nicht verstempeln wollte, die recht eigentlich nur in seinem Privatinteresse aufgestellt war, im Betriebe seines Geschäftes zur Erlangung wirtschaftlichen Vorteils. Dies hebt das Reichsgericht in seinem Urteil auch hervor und begründet damit auch sein abweisendes Urteil. Das Reichsgericht betont aber zugleich, daß die Entscheidung voraussichtlich anders ausgefallen wäre, wenn es sich nicht um reine

Privatinteressen des Klägers gehandelt hätte. Es deutet an, daß der Fiskus schon dann im Unrecht gewesen wäre, wenn es sich nur um eine Vermischung von Privatinteressen und öffentlichen Interessen gehandelt hätte.

Wenn die Herren vortragenden Räte der drei preussischen Ministerien vor der Zusammenkunft des Erlasses, das Urteil des Reichsgerichts gründlich gelesen hätten, so hätte der Erlass zu den Unmöglichkeiten gehört. Denn das wird doch selbst der engagierte Automobilist nicht gut behaupten können, daß die Ausstellung der ärztlichen Atteste, der Führerzeugnisse, der Zulassungsbescheinigungen lediglich im privaten Interesse der Automobilisten geschehe! Wenn jemand seine Unbefangenheit nicht ganz verloren hat, so muß er doch anerkennen, daß hier öffentliche Interessen zum mindesten mitspielen. Spielen aber öffentliche Interessen auch nur mit, so sind die Stempelforderungen nach jener Entscheidung des Reichsgerichts haltlos. Ebenso ist es in solchen Fällen mit den Schreibgebühren, denn die Gründe für und gegen sind bei den Schreibgebühren die gleichen.

Die drei Minister und die Schar anderer vortragender Räte wollen allerdings Glauben machen, daß die hier fraglichen Ausweise dazu dienen sollen, dem einzelnen Führer zu einer gesicherten Lebensstellung zu verhelfen. Die Herren übersehen das Nächstliegende. Die übergroße Schar der Wagenführer, welche jetzt zur Verflempelung der Ausweise in denbeutel greifen soll, befindet sich bereits seit Jahren in dem glücklichen Besitz dieser Lebensstellung. Es kann also gar keine Rede davon sein, daß diese viele tausende arbeitender Männer etwa durch die Gnade der Polizei erst diese gesicherte Lebensstellung erlangen wollen. Das Gegenteil ist richtig. Die Führer kämpfen vielmehr lediglich gegen die Gefahr, daß ihnen ihr Brot nicht etwa durch die Polizeibehörde entzogen wird, mit der Begründung, das ärztliche Attest reiche nicht aus, oder der Führerschein könne nicht erteilt werden, weil der Mann nun plötzlich angeblich nicht mehr geeignet sei, als Chauffeur zu arbeiten.

Muß es doch überhaupt schon sehr zweifelhaft sein, ob nicht diese immer wieder neu auftauchenden Erschwerungen dem Prinzip der Gewerbefreiheit widerstreiten. Man wird uns doch nicht einreden wollen, daß wir uns nach solchen lästigen Scherereien und nach solchen nutzlosen Ausgaben reihen. Wir wären froh, wenn wir, wie andere Arbeiter, mit der Polizei und mit dem Steuerfiskus überhaupt nichts zu tun hätten, wenn man uns ruhig unsere Arbeit tun ließe. Was geschieht, geschieht zu unseren Lasten. Und wenn es eben darum nicht zu unserem Vorteil geschieht, so bleibt eben schon an sich lediglich übrig, daß die ganzen Maßnahmen nur im sogenannten öffentlichen Interesse erfolgen.

Jeder, der Chauffeur werden oder bleiben will, hält sich körperlich gewiß dafür geeignet. Die Polizei verlangt gleichwohl ein ärztliches Attest, weil sie befürchtet, der Bewerber könnte körperliche Mängel haben, welche eine Gefährdung für das Publikum bei der Lenkung des Fahrzeuges mit sich bringen würden. Der Schutz des Publikums ist es also, auf Grund dessen das ärztliche Zeugnis verlangt wird und nicht ein öffentliches Interesse. Von einer Stempelpflichtigkeit der ärztlichen Atteste kann schon darum nicht die Rede sein, weil die Atteste nur sogenannte Vorzeugnisse sind, nämlich Zeugnisse, welche die Voraussetzung für die Ausstellung anderer amtlicher Urkunden sind. Im vorliegenden Falle ist ja doch, wie bekannt, die Einreichung eines günstigen Attestes die Voraussetzung für die Ausstellung des Führerscheins. Hierüber haben wir bereits in einer früheren Nummer uns eingehend ausgelassen. Da nun aber der Führerschein selbst ebenfalls eine im öffentlichen Interesse ausgestellte Urkunde ist, so ist auch das ärztliche Attest einem Stempel nicht unterworfen. Das nämliche Vorzeugnisse für im öffentlichen Interesse ausgestellte Urkunden stempelfrei sind, ist an sich von niemandem in Zweifel gezogen.

Schon oben ist die Ansicht der drei Minister, das Führerzeugnis diene dazu, dem Führer zu einer gesicherten Lebensstellung zu verhelfen, als unbegründet dargetan. Bei dem Führerzeugnis handelt es sich im wesentlichen um nichts weiter, als um eine behördliche Reglementierung, welche insbesondere den Zweck verfolgt, die Feststellung des einzelnen Führers bei vorkommenden Unfällen und dergleichen glatt zu ermöglichen. Ferner zu verhindern, daß nicht legitimierte Leute sich auf den Vordruck und dergleichen mehr. Mehr als bei allen anderen hier besprochenen Urkunden liegt bei dem Führerzeugnis klar zu Tage, daß nicht etwa die privaten Interessen der Chauffeure es sind, wegen deren der Fahrausweis erteilt wird, sondern lediglich öffentliche Interessen. Alle Momente, welche hier angeführt werden können, richten sich gegen die Führer und berücksichtigen nicht etwa die Interessen derselben. In Frage stehen vielmehr gerade hier ausschließlich die Interessen des großen Publikums, also öffentliche Interessen und darum ist der geforderte Stempel unbegründet.

Ebenso spielt die Sicherheit des Publikums, also ein öffentliches Interesse, lediglich mit bei den Zulassungsbescheinigungen für die Wagen. Die Polizei wird doch niemandem Glauben machen wollen, daß sie die Wagen auf ihre Verkehrsfähigkeit nur darum prüft, um dem Eigentümer des Automobils sein Eigentum in Ordnung zu halten. Derartige Vertretung privater Interessen gehören überhaupt nicht in den Rahmen der polizeilichen Befugnisse. Vielmehr soll lediglich das große Publikum vor Gefahr geschützt werden, wie sie aus der in Betriebhaltung schadhafter Gefährte auf den Straßen entstehen können. Auch hier also nur öffentliches Interesse und darum keine Stempelpflicht.

Wenn nun also die drei Urkunden selbst nicht stempelpflichtig sind, und lediglich der Wahrung öffent-

licher Interessen ihren Ursprung verdanken, so geht die Chauffeure auch nichts an, wenn die Behörden bei der Ausstellung der Urkunden irgend welche Schreibereien aufzuzahlen haben. Mögen vielmehr diejenigen diese Auslagen bezahlen, welche den Vorteil davon haben, das ist die Gesamtheit des Publikums. Für die Gesamtheit des Publikums aber müssen die öffentlichen Kassen einstehen.

Es ist wohl anzunehmen, daß das in Köln ergangene Urteil des dortigen Landgerichts sich im wesentlichen von den vorstehenden Erwägungen leiten läßt. Auch die Berliner Interessenten beabsichtigen nunmehr den gerichtlichen Streit mit dem Fiskus wegen Rückzahlung der einseitigen erlegten Stempel- und Schreibgebühren aufzunehmen. Der Erfolg dürfte nicht ausbleiben.

Neues von der staatlichen Jugendfürsorge.

In Nr. 3 des „Courier“ gingen wir eine Notiz der „Post“ niedriger, die unter gütigen Ausfällen gegen die Sozialdemokratie, einen Gesekentwurf über

Erziehung ist eine demokratische Aufgabe. Sie kennt keinen Unterschied der Geburt. Richtig durchgeführt müßte sie den Staaten zur Ordnung verhelfen, Wohlergehen sichern, Elend mildern. Leider hängen in den oberen Schichten der Bevölkerung die Männer oft an ihrem Beruf und der Erfüllung ihrer Pflichten, aber weniger die Frauen. . . Warum? Weil sie nirgend gelernt haben, die Freuden, die guten Seiten der Pflichten der so verschiedenen Berufe herauszufinden. Und so ist es auf der ganzen Leiter der menschlichen Hierarchie, bis hinauf in die Paläste der Reichen und der Fürstlichkeiten. **Dort wohnen leider oft Hochmut, Stolz, Geiz, unerschütterliches Selbstbewußtsein, unersättliche Sucht nach**

Titel, Macht, Ehre, Geld verdrängen vielen die Köpfe. Sie leben in dem Wahn, einer andern Sphäre der Menschheit anzugehören. Sie bilden sich ein, so hoch über den andern zu stehen, daß ihnen alles gestattet ist, **jede Rücksichtslosigkeit, jede Beleidigung, bis endlich die Stunde schlägt, da der Schleier, der ihnen die Wirklichkeit verhüllt, zerrissen ist. Oft zu spät, zum Unheil der Familie, zum Unglück der Völker.** Warum? Weil man auch in diesen Ständen nur zu oft versäumt, den Kindern jene mächtigen felsenfesten Prinzipien einzupfropfen, die aus ihnen wirkliche Menschen erzeugen! Weil man sie in den verschrobensten Ideen aufwachsen läßt, sie schablonenweise zu einem Niveau heranbildet, das mitunter über ihre Fähigkeiten und Kräfte reicht.

Kronprinzessin Stephanie von Oesterreich in der Neujahrsnummer der „Freien Presse“.

die „erzieherische Fürsorge für die schulentlassene Jugend“ ankündigte.

Inzwischen wurde nun am 10. Januar der preussische Landtag eröffnet mit der Verlesung der Thronrede, aus der näheres über die geplante staatliche Fürsorge bekannt wird. Der entsprechende Passus der Thronrede lautet:

Um die körperlichen und sittlichen Kräfte der schulentlassenen Jugend zu entwickeln und für das Leben zu festigen, hat sich die Staatsregierung entschlossen, eine planmäßige Ausgestaltung der Jugendpflege einzuleiten. Zur Durchführung dieser Aufgabe sind im Staatshaushaltssetat für 1911 besondere Mittel vorgesehen. Sie sollen vor allem dazu dienen, die bestehenden, auf freiwilliger Grundlage beruhenden Einrichtungen der Jugendpflege auszubauen und zu erweitern und die auf diesem Gebiete bisher schon bewährten Kräfte zusammenfassend zu unterstützen. Von Erfolg werden die Absichten der Staatsregierung nur begleitet sein können, wenn sie in der freiwilligen Mitarbeit weiterer Kreise des Volkes tatkräftige Unterstützung finden.

Dem gleichen Zwecke wird die weitere Ausgestaltung des Fortbildungsschulwesens dienen. Das die wirtschaftliche Förderung des heranwachsenden Geschlechts zum Ausgangspunkt für seine sittliche Erziehung nimmt. Ein Gesetz, durch das die Errichtung von Pflichtfortbildungsschulen für die männliche Jugend in den Gemeinden mit mehr als 10 000 Ein-

wohnern sichergestellt werden soll, wird Ihnen demnächst zugehen.

Der in der vorigen Tagung des Landtags nicht erledigte Entwurf über die Verpflichtung zum Besuch ländlicher Fortbildungsschulen in den Provinzen Brandenburg, Pommern, Sachsen und Westfalen, in der Rheinprovinz und den Hohenzollernschen Landen wird Ihnen erneut zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Ein weiteres gleichartiges Gesetz für Schleswig-Holstein ist in Aussicht genommen.

Den Worten der Thronrede folgt die Tat der Regierung in Gestalt der angekündigten Gesetzentwürfe, und der Forderung im Etat für 1911, eine Million Mark zu beistimmen für Veranstaltungen dritter zwecks Förderung der Pflege der schulentlassenen männlichen Jugend sowie zur Ausbildung und Anleitung von für die Jugendpflege geeigneten Personen“ auszugeben, wie es so schön im preussischen Amtsstil lautet. Wie die staatliche Fürsorge im einzelnen planmäßig ausgestaltet werden soll, wird in der Thronrede nicht verraten, doch bestätigen sich die in die Presse gelangten Mitteilungen, nach denen die Pflichtfortbildungsschule zum Sturmbild gegen die Organisationen der arbeitenden Jugend benutzt werden soll. Deshalb also auch das Eintreten der verbissensten Gegner jeder wirklichen Volksbildung für eine weitere Ausdehnung der Pflichtfortbildungsschule, von deren Schülern sie nur eine Stütze für ihre wankende Parteiherrschaft erwarten.

Daß dieses Vorgehen der preussischen Regierung und ihrer Hintermänner nicht ohne Nachfolger bleiben würde, war zu erwarten; und schon ist auch die Regierung des Königreichs Sachsen sich ihrer Pflicht bewußt geworden, der „überhandnehmenden Verrohung und Entfittlichung der Jugend“ (natürlich nur der Arbeiterjugend) mit durchgreifenden Mitteln entgegenzutreten. Ueber die dabei einzuschlagenden Wege verbreitet sich das „Dresdener Journal“, amtliches Organ der sächsischen Regierung, folgendermaßen:

„Es haben darüber unter Zugiehung von Angehörigen der verschiedensten Kreise Verhandlungen der einzelnen sächsischen Ministerien stattgefunden, und man hat sich schließlich dahin geeinigt, daß ein aus allen Bevölkerungsschichten sich zusammensetzender Landesausschuß mit tatkräftiger Unterstützung der Behörden die Aufgabe lösen soll, und zwar im wesentlichen auf einem Wege, den man kurz bezeichnen kann: Durch Sport zur Vaterlandsliebe. Man wird diesen Weg nicht überschätzen; aber wenn er auch nicht wirklich zum Ziel führt, so kann man doch manches Gute auf ihm erreichen. Es sollen überhaupt Jugendvereinigungen gegründet werden, die ohne jede politische Färbung den Geist wahrer Vaterlandsliebe bei planmäßigen Leibesübungen pflegen. Diese Vereinigungen sollen sich eng an die vaterländischen Turnvereine anschließen und in ihrem Geist die Liebe zur Heimat und ihren Einrichtungen stärken. Man will überall Bezirks- und Ortsausschüsse gründen, die diese Sache fördern und dabei die Verbindung mit den Gemeindebehörden, Turningen und anderen Körperschaften sichern sollen. Der Wirkungsbereich von bestehenden Vereinigungen, wie der Deutschen Turnerschaft, der evangelischen und christlichen Jünglings- und Arbeitervereine, Sportvereine, Ausschüsse für Ferien-Schulwandern und Geländespiele, will man dabei nicht einschränken. Die Veranstaltungen der Jugendvereinigungen sollen sich unmittelbar an die Entlassung der Schüler aus der Volksschule und ihren Eintritt in die Fortbildungsschule anschließen. Es wird als zweckmäßig empfohlen, daß sie sich in der Regel an die allgemeinen wie an die gewerblichen und kaufmännischen Fortbildungsschulen anlehnen, da diese Anstalten die gesamte männliche Jugend meistens von 14 bis 17 Jahren unter der Schulaufsicht halten. Es wird erwartet, daß sich die ehemaligen Schüler auch noch später gern an den Veranstaltungen dieser Schulen beteiligen. Sie soll freiwillig kommen; man hofft, daß den Veranstaltungen so starke Zugkraft innewohnt, daß nur wenige sich ausschließen. Die Gemeinden sollen auf die bestehenden Körperschaften, Turningen und andere Vereinigungen einwirken, daß sie Turnhallen zur Verfügung stellen, Jugendheime, Turn- und Spielplätze schaffen und alle Vereine, die sich dieser Jugendpflege widmen, durch Geldmittel unterstützen. Die verschiedenen Orte und Schulen eines größeren Bezirks sollen vielleicht jährlich einmal Jugendfeste mit Kampfsport und Wettspielen veranstalten, und man hofft, daß diese, wie in England, fesselnd und anregend auf die Jugend wirken werden.

Neben diesen Leibesübungen sollen namentlich im Winterhalbjahr Veranstaltungen zur Pflege edler geist- und gemütblibender Unterhaltung einhergehen. Man will die Jugend namentlich auch mit gutem Lesestoff versehen. In Volksschulbibliotheken will man besondere Abteilungen für sie einrichten und sie anleiten, diese in zweckmäßiger Weise zu benutzen. Das Kultusministerium und das Ministerium des Innern haben an die Bezirksschulinspektionen und an die Kreishauptmannschaften Verordnungen erlassen, in denen diese Behörden aufgefordert werden, alle die hier erwähnten Veranstaltungen nachdrücklich zu unterstützen. Daran wird es sicher nicht fehlen. Die Bestrebungen werden auch nicht ohne Wirkung bleiben. Aber man kann einigermassen Zweifel hegen, ob diese so tief geht, daß die Arbeiterjugend wesentlich von ihr berührt wird. Aber man muß es versuchen. Es darf nichts versäumt werden, um aus den heutigen Zuständen herauszukommen.

Besonders siegesicher sind die Ausführungen des amtlichen Organs gewiß nicht, und selbst den „hellen“ sächsischen Geheimräten mag es dämmern, daß trotz „tatkräftiger Unterstützung“ seitens der Behörden“ die Objekte der geplanten Staatsfürsorge, die Jugendlichen selbst, nicht allzu empfänglich für das ihnen so plötzlich auf dem Präsentierteller entgegen gebrachte Wohlwollen sein werden. Ob überhaupt die preussischen und sächsischen Handlanger sich darüber klar

werden sind, welche Folgen für die Fortbildungsschulung sich aus ihrem Vorgehen ergeben werden? Sicherlich nicht, denn sonst würden sie sich wohl gehütet haben, gerade diese Institution zur Grundlage ihrer Fortbildung zu machen. Doch das mögen die Reaktionen mit sich selbst ausmachen; daß ihre Bäume nicht in den Himmel wachsen, dafür soll gesorgt werden. Aufgabe der organisierten Jugendlichen und erwachsenen Arbeiter muß es sein, den in das Erwerbsleben eintretenden jungen Arbeitern und Arbeiterinnen klar zu machen, welchen Umständen sie diese Fürsorge zu verdanken haben. Erfüllt in dieser Beziehung in der kommenden Zeit des Kampfes um die Arbeiterjugend jeder seine Pflicht, dann werden die Angriffe der Reaktionsäre an den geschlossenen Organisationen der Jugendlichen abprallen, trotz aller Gesetze und Millionen; in Preußen wie in Sachsen.

Wir haben durchaus nichts gegen die Zwangsfortbildungsschulen, sie schulen die Jugendlichen wenigstens nach einer Seite, machen sie geistig rege und so ohne weiteres auch empfänglicher für die Ideen der Arbeiterbewegung. Daß diese Ideen der Jugend dann recht tief ins Herz gepflanzt werden, dafür werden die erwachsenen zielbewußten Arbeiter dann auf den Arbeitsstätten und in der Familie Sorge tragen. Nebenher sorgt schon der Kapitalismus selbst dafür, daß den Jugendlichen die Augen über sein Wesen beizeiten gründlich geöffnet werden.

Preussische Verkehrsreaktion.

I.

Um die ganze Ungeheuerlichkeit begreifen zu können, die darin liegt, der Binnenschifffahrt Fesseln anzulegen, den Verkehr, der nach einem Aussprüche Wilhelms II. in unserem Zeitalter das Gepräge ausdrücken sollte, in spanische Zügel einzuschmüren, ist es notwendig, in wenigen Strichen die Entwicklung der Binnenschifffahrt zu zeichnen. Nach der Entwicklung des Eisenbahnwesens, also seit den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, wurde die Binnenschifffahrt ganz ungebührlich vernachlässigt. Man glaubte nicht mehr an die Zukunft der Binnenwasserstraßen, nachdem der Dampf ein glattes Rad auf glatter Schiene treiben konnte. Begünstigt wurde diese Vernachlässigung durch die schlechten Erfahrungen, die man überall gemacht hatte mit den Kanälen, die zum Wettbewerb mit Landstraßen eingerichtet waren.

Der Wettbewerb zwischen Kanälen und Eisenbahnen wurde zuerst in England ausgetrieben, und der Ausgang dieses Kampfes war maßgebend für die Über- oder Verurteilung der Wasserstraße. Man vergaß dabei aber, daß die englischen Kanäle nicht für den schleimigen Fernverkehr eingerichtet waren. Sie dienten vielmehr hauptsächlich dem Lokalverkehr. Außerdem befanden sie sich in Privatbesitz. Auch die Eisenbahnen waren privaten Interessen überlassen, aber sie bewältigten auch den Fernverkehr, weil die Gesellschaften Hand in Hand arbeiteten. Zwischen den Kanälen des lokalen Verkehrs, nicht aber den Kanälen und Wasserstraßen überhaupt, und den Eisenbahnen entbrannte nun der Kampf, bei dem die letzteren Sieger blieben. Sie brachten eben einen Teil des Kanals in ihren Besitz und wenn die Schiffsahrtreibenden Interessenten den Kanal benutzen wollten, fanden sie, daß der der Eisenbahn gehörende Kanalteil völlig unpassierbar war. Entweder hatte er nicht die genügende Tiefe, oder es wurden „zufällig“ Kanalbauten vorgenommen, oder die Schleuse erwies sich als zu schmal, kurz, die Verfrachter mußten sich schon zur Eisenbahn bequemen. Die Hauptschuld liegt daran, daß die Kanäle im Privatbesitz, und weiter, nicht auf die Verwendung der Dampfkraft eingerichtet waren. Noch 1881 wurden erst zwei Fünftel der englischen Kanäle mit Dampfern befahren. Die geringe Rentabilität — in England und Wales betrug um 1893 die Rente 2,76 pCt., im Durchschnitt in Großbritannien 2 1/2 pCt.) — wirkt natürlich auf Deutschland zurück. Um so mehr, als man in Amerika die gleichen Erfahrungen gemacht hatte.

In Deutschland machte sich seit 1875 ein allmählicher Aufschwung in der Bewertung der Binnenschifffahrt bemerkbar. Es fanden sich immer mehr Stimmen, die mit der Eisenbahntarifpolitik nicht einverstanden waren und die in der Förderung der Binnenschifffahrt ein Mittel sahen, die Ausgestaltung des Eisenbahntarifs im forschrittlichen Sinne zu beeinflussen. Es wurden allmählich Wasserstraßen ausgebaut, Schleusen wurden zweckmäßiger eingerichtet, Stapelrechte fielen usw. Die Schifffahrt selbst hielt Schritt: die Schiffe wurden größer und der Schleppverkehr nahm größere Dimensionen an. Kurz, man tat alles, um diejenigen, die in der Binnenschifffahrt ein regulierendes Gegengewicht der Eisenbahn sahen, zu befriedigen. Ende 1905 besaß das Deutsche Reich 15 281 Kilometer fahrbare Wasserstraßen, von denen 8494 Kilometer mit Schiffen bis zu 400 Tonnen befahren werden können. Von der Leistungsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt im Vergleich zur Eisenbahn gibt eine Statistik über-raschenden Aufschluß. Der Verkehr auf den Wasserstraßen kann naturgemäß nicht mit der nämlichen Präzision statistisch festgehalten werden, wie der der Eisenbahn. Diese Zahlen in der Statistik beruhen deshalb auf allerdings forsichtiger Schätzung. Ferner sind 10 000 Kilometer Wasserstraßen herangezogen, somit nur unbedeutende Straßen nicht berücksichtigt. Wir lassen nunmehr die Statistik folgen.¹⁾

1. Deutsche schiffbare Wasserstraßen		
anzuschließend der von Seeschiffen befahrenen Flussmündungen)		
	1875	1905
Länge	10 000 km	10 000 km
Angelommen	11 000 000 t	56 400 000 t
Abgegangen	9 800 000 t	47 000 000 t
Netto-Tonnenkilometer	2 900 000 000	15 000 000 000
Kilometrisch. Verkehrsleistung ²⁾	290 000	1 500 000
Mittlere Transportentfernung ³⁾	280 km	290 km

2. Deutsche Eisenbahnen		
	1875	1905
Länge	26 500 km	54 400 km
Tonnenkilometer	10 900 000 000	44 600 000 000
Kilometrischer Verkehr	410 000	820 000
Mittl. Transportentfernung	125 km	151 km

3. Prozentanteil am Gesamtverkehr.		
	1875	1905
Eisenbahnen	79 pCt.	75 pCt.
Binnenschifffahrt	21 pCt.	25 pCt.

Es geht aus diesen Zahlen zur Evidenz hervor, die Binnenschifffahrt ist heute ein volkswirtschaftlicher Faktor. Trotz der gewaltigen Ausdehnung, die die Eisenbahnen von 1875 auf 1905 erfahren haben, ist der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtverkehr gestiegen, der der Eisenbahnen zurückgegangen. Allerdings ist der Personenverkehr hier außer Berechnung geblieben. Hier überflügelt naturgemäß die Eisenbahn ihre Konkurrentin. Die Hauptursache des Aufschwungs, den die Binnenschifffahrt genommen hat, ist in der Niedrigkeit ihrer Frachttarife zu suchen. Naturgemäß kann die Schifffahrt billiger fahren als die Eisenbahn. Auf die Herstellungskosten eines der großen Rheinschlepppläne berechnet, kostet eine Tonne Laderaum etwa 45 bis 48 Mt., bei einem Güterwagen dagegen etwa 240 Mt. Wie sehr dieser Unterschied wirkt, dafür zwei drastische Beispiele. Eine beträchtliche Menge Soda sollte von Heilbronn in Württemberg nach Teischen in Böhmen befördert werden. Nichts liegt näher, als dafür die Eisenbahn zu wählen. Der rechnende Kaufmann dachte anders. Die Soda wurde auf dem Neckar stromabwärts befördert, dort in ein Rheinschiff verladen und bis Rotterdam gebracht. Dort wieder umgeladen in den Seedampfer, mit diesem nach Hamburg transportiert, hier nochmals umgeladen in ein Elbeschiff und von diesem nach Teischen, dem Bestimmungsort, gebracht. Bei alledem kam die Fracht billiger als auf der Eisenbahn. Dr. Hamacher berichtete im Deutschen Reichstag von einem Essigfabrikanten in Göttingen, der seine Waren nach Hamburg auf dem Wasserwege beförderte. Die Ware ging mit der Bahn nach Mannheim, von dort mit Rheinschiff nach Rotterdam und dann mit Seeschiff nach Hamburg. Die gesamte Fracht betrug für 10 Tons 249 Mt., während die Kosten der direkten Eisenbahnbeförderung von Eplingen nach Hamburg für 10 Tons 431 Mt. betragen.

Die Ursachen des Aufschwungs sind also in der Niedrigkeit der Fracht zu suchen. Das ist aber für die preussischen Junker Grund genug, die Binnenschifffahrt mit scheelen Augen zu betrachten. Die preussisch-deutschen Junker kennen kein anderes Interesse als ihr eigenes. Schon die eine Tatsache, daß sie einen Einfluß auf die Preispolitik der Binnenschifffahrt nicht haben, genügt, um sie zu Gegnern dieses Zweiges der Volkswirtschaft zu machen. Man bedenke, daß die Flüsse die denkbar günstigsten Einfallsquellen sind für das ausländische Getreide. Jedes Körnchen ausländisches Getreide schmälert den deutschen Junttern den Zollprofit, ist ihnen deshalb ein Dorn im Auge, und die Binnenschifffahrt ist nach Meinung der Agrarier Helfershelfer des Auslandes. Hinzu kommt noch die allgemeine Verkehrsfeindschaft, die ein Attribut der geistigen Rückständigkeit und Begleitererscheinung des preussischen Junkerregiments ist. Bei den Eisenbahnen haben die Reaktionsäre das Nest in Händen. Die Eisenbahntarife werden nach ihren Bedürfnissen zurechtgerichtet. So ist z. B. Getreide selbstverständlich in die höchste Klasse rangiert. Andererseits scheut die verantwortliche Instanz sich nicht, große Tarifermäßigungen vorzunehmen, wenn Krant- und Schlotjunker solche „Wünsche“, natürlich mit dem nötigen Nachdruck, äußern haben. Diese Tarifermäßigung, zu der fast immer auch nur der Schatten einer Notwendigkeit fehlt, schädigt die Schifffahrt ganz ungemein, aber das ist den Gegnern jeder gesunden Verkehrsentwicklung

¹⁾ Es gibt dreierlei Arten, wie man den Verkehr statistisch darstellen kann. Die erste Möglichkeit ist die, daß wir fragen: wieviel an Tonnen ist überhaupt auf einer Straße gefahren worden? Die zweite Möglichkeit ist die, daß wir Gewicht und Länge der geleisteten Transporte ins Auge fassen und nach sogenannten Tonnenkilometern, d. h., danach fragen, wie oft die Leistung, eine Tonne einen Kilometer weit zu befördern, innerhalb eines Zeitraumes vollbracht worden ist. Die dritte Möglichkeit ist die Feststellung des kilometrischen Verkehrs: die gesamte Transportleistung in Tonnenkilometern wird verglichen mit der Ausdehnung des Verkehrsnetzes, und es wird berechnet, wieviel von der Gesamtleistung auf je einen Kilometer des Netzes entfällt. Das ist für die Vergleichen der anschaulichste Maßstab, wenn wir fragen, was Eisenbahnen und Wasserstraßen für den Verkehr leisten.

²⁾ Mittlere Transportentfernung: Auf wieviel Kilometer Entfernung benutzte durchschnittlich jede Tonne den Wasserweg oder die Eisenbahn bis zur Abkunftstation?

nicht genug, sie wollen Daumschrauben für die Binnenschifffahrt.

Die Junker und die Regierung wollen ihre Verkehrsfeindschaft heute allerdings nicht wahr haben. Sie fordern angeblich nur deshalb die Einführung von Schiffsabgaben, weil ohne sie keine Mittel für den Ausbau der Wasserstraßen vorhanden sind. Diese Sorge, besonders der Junker, um den Ausbau der deutschen Wasserstraßen müdet allerdings etwas komisch an. Wir erinnern nur an die Rebellion der Landräte pp. im preussischen Abgeordnetenhaus, als die Regierung (angeblich) den Mittellandkanal wollte. Das Wort des preussischen Ministers, Spekulanten und Schweinezüchters v. Rodbielski, der sich mit dem „Landskanal nicht vor den Bauch stoßen“ lassen wollte, beweist, daß die Junker und ihre Regierung verkehrsfeindlich sind. Und daß in dieser Frage speziell ihre Eigennützigkeit und Verkehrsfeindschaft für ihre Stellung maßgebend ist, das beweist die Tatsache, daß früher Schiffsabgaben gefordert wurden, nicht um aus den Erträgen die Wasserstraßen regulieren und ausbauen zu können, sondern um die Eisenbahnen vor der Konkurrenz der Binnenschifffahrt zu schützen (!) und die billige Getreideeinfuhr abzuwehren.

Die preussische Regierung hat nicht gezögert, den Wünschen ihrer Auftraggeber nachzukommen. Sie hat im Bundesrat ihren Willen durchgesetzt und wird ihn aller Wahrscheinlichkeit nach auch im Reichstag durchsetzen.

Aus der Reichsversicherungs-Kommission.

XVII.

Bei der weiteren Beratung der Krankenversicherung trat immer deutlicher das Bestreben der Mehrheitsparteien hervor, das neue Gesetz den Wünschen der Agrarier in allen Punkten anzupassen. Ganz besonders nachteilig ist dies für die solange erstrebte Beseitigung der kleinen leistungsunfähigen Klassen geworden. Nach dem Entwurf sollen bekanntlich Ortskrankenkassen, Landkrankenkassen, Betriebskrankenkassen und Zünftekrankenkassen errichtet werden. Dabei ist beabsichtigt, daß in solchen Bezirken, in denen nicht genug Versicherte sowohl für eine Landkrankenkasse als für eine Ortskrankenkasse vorhanden sind, nur eine dieser Klassen errichtet werde. So sollte neben der allgemeinen Ortskrankenkasse eine Landkrankenkasse dann nicht errichtet werden, wenn die Landkrankenkasse nicht mindestens 500 Pflichtmitglieder haben würde. Da aber die Agrarier möglichst viele Landkrankenkassen haben wollen, so wurde diese Bestimmung dahin geändert, daß erst dann von der Errichtung einer Landkrankenkasse Abstand genommen werden muß, wenn dieser Klasse noch nicht einmal 250 Mitglieder angehören würden. Derselbe Zahl wurde dann auch für alle anderen Fälle zugrunde gelegt, in denen es sich um die Errichtung einer besonderen Klasse neben der allgemeinen Klasse handelt. Leider ist auch bei den Betriebskrankenkassen die Mindestmitgliederzahl noch weiter herabgesetzt worden, als die Regierungen in ihrem Entwurf vorgeschlagen hatten. Nach dem Entwurf der verbündeten Regierungen hatte das Recht, eine besondere Betriebskrankenkasse zu errichten, nur derjenige Arbeitgeber, der mindestens 500 Versicherungspflichtige beschäftigt. Die Konservativen, Nationalliberalen und das Zentrum gestatteten die Errichtung der Betriebskrankenkasse schon dann, wenn der Unternehmer nur 150 Versicherungspflichtige beschäftigt. Für die landwirtschaftlichen und Binnenschifffahrtbetriebe ging die Mehrheit sogar noch viel weiter, indem sie die Mindestmitgliederzahl auf 50 herabsetzte, und dies gilt auch für diejenigen Betriebe, die nur zeitweise eine solche Zahl Arbeiter eingestellt haben, die Saisonbetriebe, wenn sie die Mindestzahl mindestens für eine Zeit von zwei Monaten erreichen. Dadurch ist der unerhörte Zustand geschaffen, daß ein landwirtschaftlicher Unternehmer, der während des größten Teiles des Jahres nur 10 Arbeiter beschäftigt, während der Ernte aber 40 weitere Arbeiter vorübergehend einstellt, schon eine besondere Betriebskrankenkasse errichten kann. Solche Klassen können sich selbstverständlich nur dann erhalten, wenn sie die „Sparsamkeit“ zum Schaden der Arbeiter auf das reichlichste betreiben.

Bei der Beratung der Betriebskrankenkassen vertrat die Mehrheit die Auffassung, daß eigentlich die Betriebskrankenkasse der größte Segen für die Arbeiter sei, da sie am besten für die erkrankten Arbeiter Sorge. Die Sozialdemokraten wiesen nach, daß diese Auffassung ganz unrichtig sei. Sie beantragten demgemäß, daß eine Betriebskrankenkasse nur dann zulässig sein sollte, wenn die Mehrheit der Arbeiter, die Mitglieder dieser Klasse werden sollen, sich damit einverstanden erklärt. Davon wiederum wollten die bürgerlichen Parteien nichts wissen, ein Beweis, daß die Herren selbst nicht im Zweifel darüber sind, wie wirklich aufgeklärte Arbeiter über diese Betriebskrankenkassen denken. Die Sozialdemokraten beantragten ferner, daß die Arbeitervertreter in dem Vorstand und dem Ausschuss der Betriebskrankenkasse nur aus bestimmten wichtigen Gründen entlassen werden können, so daß sie also gegen Maßregelung wegen ihrer Tätigkeit als Arbeitervertreter geschützt sind. Hiergegen sprachen sich die Konservativen aus, das Zentrum jedoch erklärte sich mit dem Grundgedanken dieses Antrages einverstanden und versprach, wie bereits in der ersten Beratung, daß es im ersten Teile des Entwurfs eine solche Schutzbestimmung für die Arbeitervertreter in allen Versicherungsorganisationen, also in allen Krankenkassen, Berufsgenossenschaften und Versicherungsanstalten beantragen werde. Die Sozialdemokraten ließen deshalb ihren Antrag bis zur Beratung des angekündigten Zentrumsantrages zurückstellen, damit dieser wichtige Punkt unter keinen Umständen in Vergessenheit gerate.

¹⁾ Vergl. B. Johnson. Zitiert bei W. Vogt „Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900“.

²⁾ Vergl. Sympher in „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“. Seite 496 ff. 1907.

Zehner	40mal	entliehen
Hölzche	29	"
Hädel	20	"
Bjornstjerne Bjornson	12	"
M. Falbe	7	"
Hartleben	17	"
G. Lessing	8	"
Shakespeare	11	"
Th. Storm	6	"
Zudemann	11	"

Aus folgendem ersehen die Kollegen weiter, wieviel Kollegen von den einzelnen Branchen Besucher unserer Bibliothek waren:

	1908	1909	1910
Hausdiener, Packer	510	585	590
Mutscher	134	112	153
Speiditions- u. Lagerarbeiter	619	514	507
Weinlesearbeiter	11	8	6
Münsterwasserarbeiter	6	3	2
Leitungsarbeiter	28	14	16
Fensterputzer	18	34	79
Packerinnen	41	31	39
Straßenbahner	21	20	23
Droschkenfahrer	58	69	98
Jugendabteilung	109	140	246
Insgesamt:	1558	1530	1759

Große Hoffnungen hatten wir schon im vorigen Jahr auf die jugendlichen Leser gesetzt. Mit besonderer Freude stellen wir fest, daß die Zahl der jugendlichen Leser auf 246 gestiegen ist. Die kleine Branche der Fensterputzer scheint ebenfalls die gute Absicht zu haben, in ihrem Kreis das Bildungsniveau zu heben, was die anderen Branche resp. deren Leitungen veranlassen sollte, das Gleiche zu tun. Ganz besonders möchten wir unsere Kollegen Leser darauf aufmerksam machen, daß wir unsere Bibliothek um ein bedeutendes vergrößert haben. Der neu erschienene Nachtragstatalog bringt eine wirklich gute Literaturauslese und liegt es nur an Euch, liebe Freunde und Freundinnen, nicht wieder von den „Jugendlichen“ beschämt zu werden.

Hufen Sie sich bitte recht oft den Ausspruch des Altmeisters W. Busch in das Gedächtnis:

Sokrates, der alte Greis,
Sagte oft in tiefen Sorgen:
Ach, wie viel ist doch verborgen,
Was man immer noch nicht weiß.

Aus unserem Beruf.

Automobilfahrer.

Berlin. Die Kraftdroschkenfahrer führten im August 1910 eine Lohnbewegung. Es gab bis zu dieser Zeit eine große Anzahl Betriebe, wo außer 1,50 Mk. Lohn nur 20 pSt. von der Gesamteinnahme gezahlt wurden. Unter diesen befinden sich eine Anzahl Kleinbetriebe. Hingegen gab es die größte Zahl der Betriebe außer 1,50 Mk. Lohn, 25 pSt. von der Gesamteinnahme. Durch das gute Organisationsverhältnis und die Disziplin der Kollegen spielte sich der Lohnkampf ohne nennenswerte Opfer zu unserer vollen Zufriedenheit ab. Zunächst wurde die Forderung ausgegeben, dafür Sorge zu tragen, daß ein einheitlicher Lohn im Kraftdroschkengewerbe in Groß-Berlin zustande kommt. Nachdem die Kleinbetriebe, wo nur ein evtl. auch zwei Wagen vorhanden waren, die Forderung ohne nennenswerten Widerstand bewilligten, wurde bei den Mittelbetrieben vorgegangen. Auch bei diesen wurde nach sachgemäßer Verhandlung mit den Besitzern die Forderung in vollstem Maße durchgesetzt. Anders lag es bei den Großbetrieben Progreß, Stadelhardt u. A., Bedag und A. B. G., wo versucht wurde, die Forderung abzuschlagen. Der Direktor der Firma Progreß sträubte sich mit Händen und Füßen gegen jede Lohnaufbesserung, so daß es dort zur Arbeitsniederlegung kam. Nach dreitägigem Kampf, in welcher Zeit mehrere Verhandlungen gepflogen wurden, kam man den Wünschen der Fahrer nach und bewilligte auch hier im ganzen Umfang. Die Verhandlungen mit der A. B. G. ergaben vorderhand nicht das Resultat wie bei den anderen Firmen, sondern es wurde zunächst nur das Waschgeld gewährt, was einer Lohnaufbesserung von pro Tag 45 Pf. gleichkam. Nachdem aber die Firmen Bedag und Stadelhardt u. A. die Forderung in vollem Umfang gewährten, wurden die Kollegen nochmals bei der A. B. G. vorstellig, und trug diese, dem Drange der Konkurrenz folgend, den Wünschen der Fahrer ebenfalls in volstem Umfang Rechnung. So können wir heute sagen, daß für diese Branche in ganz Gr. Berlin ein einheitlicher Lohn gezahlt wird. Wir können aber weiter sagen, daß die Branche der Kraftdroschkenfahrer einen riesigen Erfolg zu verzeichnen hat. Abgesehen von einem Teil Kleinbetriebe, die wir nicht alle auflisten können, die uns auch nicht genannt wurden, kommen 20 Betriebe in Frage, wo die Forderung direkt gestellt und bewilligt wurde. In diesen 20 Betrieben wurden 1057 Fahrer beschäftigt. Die Lohnaufbesserung beträgt für jeden einzelnen pro Woche 5-7 Mk., so daß wir sagen können, unsere Kollegen Kraftwagenfahrer haben eine Lohnaufbesserung von zirka 300 000 Mk. pro Jahr erzielt. Diese Lohnaufbesserung war nötig, weil unsere Kollegen durch die behördlichen Maßnahmen infolge Strafen usw. außerordentlich in Anspruch genommen werden. Die Kollegen sollen aber nicht vergessen, daß diese Ertragskraft nur der Einigkeit und der Organisation zu verdanken ist. Darum, Kollegen, agitiert unermüdet für den Verband, sorgt dafür, daß die Säumigen und Indifferenten der Organisation zugeführt werden, damit wir in Zukunft jedweden Kampf mit Ruhe entgegen sehen können.

Anwendung, allgemeiner Verkehrsregeln-Gebote auf den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. In einer vom Amtsvorsteher zu M. im Jahre 1898 erlassenen Polizeiverordnung ist bestimmt, daß Fuhrwerk, welches vermöge seiner Bauart oder Ladung bei schneller Bewegung ein starkes Geräusch verursacht, innerhalb der Ortschaften nicht anders als im Schritt fahren darf. Der Angeklagte ist wegen Uebertretung dieser Bestimmung verurteilt worden, weil er im Mai 1910 mit seinem mit Bierfassern beladenen Lastkraftwagen, der vermöge seiner Bauart und Ladung bei schneller Bewegung ein starkes Geräusch verursacht habe, in der Ortschaft M. schneller als im Schritt gefahren sei. Seine Revision hatte keinen Erfolg. Die Rechtsgültigkeit der Polizeiverordnung unterliegt keinem Bedenken. Ob es, was die Revision beanstandet, zweckmäßig ist, daß sich die Vorschrift auf alle Wege innerhalb der Gemeinde bezieht, und ob die Vorschrift die Benutzung von Lastkraftwagen unwirtschaftlich macht, ist vom Strafrichter gemäß § 17 des Polizeiverwaltungs-Gesetzes nicht nachzuprüfen. Daß die Vorschrift dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zuwiderläuft, ist der Revision nicht zuzugeben. Einer solchen Ansicht steht schon die auf Grund des § 6 erlassene Bundesratsverordnung entgegen, die in § 2 ausdrücklich anordnet, daß für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sinngemäß die den Verkehr von Fuhrwerken auf öffentlichen Wegen und Plätzen allgemein regelnden Vorschriften gelten, sofern nicht in der Bundesratsverordnung selbst oder entsprechend von den Landeszentralbehörden andere Bestimmungen getroffen werden. Derartige Vorschriften beziehen sich jedoch nur auf die Sonderregelung des Kraftfahrzeugverkehrs, sie lassen die allgemeinen Vorschriften unberührt. Um eine solche handelt es sich aber im vorliegenden Falle. Sie richtet sich auch weder gegen § 18 noch gegen § 23 der Bundesratsverordnung, sondern sie wendet sich ganz allgemein gegen alle in ihrem Geltungsbereich verkehrenden Fuhrwerke und bezweckt nicht, den Automobilverkehr als solchen zu regeln. (Urteil des 1. Strafsenats des Kammergerichts 1 Z. 881/10 vom 14. Nov. 1910.)

Die Elberfelder Polizei und die Chauffeure. Eine besonders lebenswürdige Beachtung wird den Chauffeuren durch die Elberfelder Polizei geschenkt, von der der gewöhnliche Sterbliche gar keine Ahnung hat. Besonders die Droschken-Chauffeure sind es, die zu jeder Zeit unter der Polizeivollmacht zu leiden haben. Schon z. B., wenn jemand in Elberfeld Auto-Droschken fahren will, hat es die Polizei in der Hand, ob er diese Absicht ausführen kann oder nicht. Die Elberfelder Fahrordnung für Droschken-Autos sagt, daß nur der einen polizeilichen Fahrschein bekommt, der unbescholten, nüchtern, zuverlässig, reinlich, körperlich kräftig und frei von ansteckender Krankheit ist. Weist nun jemand alle diese Fähigkeiten auf, so ist er immer noch kein wohlbestellter Autoführer, denn jetzt heißt es, den Anteil zuzahlen und die nötigen Ausgaben zahlen, als da sind: 1. Für ein ärztliches Gutachten 6,- Mk. 2. Für Stempelgebühren für diese Gutachten 3,- Mk. 3. Für einen polizeilichen Fahrschein 5,- Mk. 4. Für die Schreibgebühr für den Fahrchein 1,- Mk. 5. Für das Elberfelder Stadtwappen aus weißem Metall 1,50 Mk. Macht zusammen 16,50 Mk. kommt es nun vor, daß der Fahrer seine Stellung wechselt, so muß er immer wieder von neuem für den polizeilichen Fahrchein seine 5,- Mk. abladen. So muß der Autoführer fortwährend einen Teil seines Lohnes, der durchschnittlich 2,- Mk. pro Tag und 10 pSt. der Einnahmen beträgt, der Stadtkasse opfern. Daß die Stempelgebühren für das ärztliche Gutachten eigentlich ungesetzlich sind, scheint die Elberfelder Polizei nicht zu wissen. Sobald nun diese Ausgaben bezahlt sind, so geht der Tanz von neuem los, denn jetzt muß der angehende Autoführer an die Vollendung seines äußeren Menschen denken. Die Elberfelder Polizei schreibt vor, daß der Autoführer folgende Kleidung haben muß: Anzug aus dunkelbraunem Manchesterstoff, Toppe mit Umlegekragen und Gurt aus gleichem Stoff, dunkelbraune Lederamaschen, Manchesterfärbemütze mit Sturmbremsen, vor derselben das Stadtwappen der Stadt Elberfeld aus weißem Metall. Im Winter oder bei ungünstiger Witterung dürfen Ledermäntel mit zwei Reihen schwarzer Hornknöpfe, Rückenriegel und Umlegekragen getragen werden. Ist soweit alles in Ordnung, dann kann der neugebaute Autoführer seine Arbeit beginnen. Aber schon nahen wieder andere Dinge. Hat der Fahrer sogenannten Bahndienst und er fährt um 1 Uhr 30 Min. vom Hauptbahnhof mit bestem Auto ab und kann nach menschlicher Berechnung zum nächsten einlaufenden Zuge nicht am Bahnhof sein, so muß er sich bei seiner Abkunft bei dem diensthabenden Bahnhofsführer melden und entschuldigen. Ist der Schuhmann in der Zwischenzeit abgehört worden, so weigert sich der Nachfolger, die Meldung anzunehmen. Will nun der Fahrer sich vor einem Protokoll schützen, so muß er nach dem Polizeigebäude in der Seufzergasse gehen und dort seine Entschuldigung anbringen. Das sind so einige Berufsangelegenheiten eines Autoführers in Elberfeld.

Zum Schluß wollen wir noch darauf hinweisen, daß auch die liebe Konkurrenz der Unternehmer untereinander auf Kosten der Fahrer ausgefochten wird. Die Polizeiverordnung bestimmt, daß der Fahrer jede von ihm verlangte Fahrt, wenn er frei ist, anzunehmen hat. Die Elberfelder Autogesellschaft verbietet aber ihren Fahrern bei Strafe der Entlassung, irgend welche Fahrten von der Konkurrenz anzunehmen. Entlassungen sind deshalb schon vorgekommen. So ist der Fahrer immer derjenige, welcher die Zeche zu zahlen hat, weigert er sich, die Fahrt auszuführen, wird er bestraft, führt er sie aus, so blüht ihm die Entlassung. Damit wollen wir es für heute genug sein lassen, möchten aber den Fahrern anheimgeben, daß es für sie eine unabweisliche Pflicht

ist, den eingeschlagenen Weg weiter zu verfolgen und sich alle ihrer Berufsorganisation, dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, anzuschließen, da nur die Organisation Besserung im Berufe herbeiführen kann.

Vierfahrer.

Hamburg 1. Kombinierte Mitgliederversammlung der im Transportarbeiter-, Böttcher-, Maschinen- und Heizerverbände organisierten Arbeiter der Verbandsbrauereien am 13. Januar 1911. Gaack gibt den Bericht der Lohnkommission über die mit dem Brauereiverband f. w. Z. stattgefundenen Verhandlungen. Vier Verhandlungen waren erforderlich, um heute unsern Mitgliedern positive Vorschläge der Brauereien unterbreiten zu können. Ob das bisher von den Brauereien gebotene, bei den jetzigen, sich stets zu ungunsten der Arbeiter veränderlichen wirtschaftlichen Verhältnissen mit einer vorgesehene fünfjährigen Tarifdauer genüge, darüber sollen die Kollegen heute Abend selbst entscheiden. Wenn es der Lohnkommission nicht gelungen ist, weitergehende Zugeständnisse als die heute zum Vortrag gebrachten, zu erlangen, so lege dies nicht an dieser, sondern an dem Widerstand, der gegen unsere Forderungen auf Seite der Brauereien vorhanden war. In der nachfolgenden schier endlosen Diskussion brachten sämtliche Redner zum Ausdruck, daß das Angebot der Brauereien bei weitem nicht das aufwiegt, was den Arbeitern während der verfloßenen Tarifdauer an Lasten durch Steuern, Zölle und sonstige Schröpfungen auferlegt worden ist. Ein Antrag, die Lohnkommission zu beauftragen, in abendliche Verhandlungen mit dem Brauereiverband f. w. Z. zu treten, wurde in nachstehender Resolution zum Ausdruck gebracht:

Die Freitag, den 13. Januar, im „Thalia-Gesellschaftshaus“ tagende kombinierte Mitgliederversammlung der im Transportarbeiter-, Böttcher-, Maschinen- und Heizerverband organisierten Arbeitnehmer der Verbandsbrauereien von Hamburg und Umgebung nimmt Kenntnis von den bisher stattgefundenen Verhandlungen mit dem Brauereiarbeiterverband f. w. Z.

Die Versammlung erklärt die bis dato gemachten Zugeständnisse als unannehmbar und beauftragt die Verhandlungskommission mit dem Brauereiverband f. w. Z. in erneute Verhandlungen einzutreten, um annehmbare, den heutigen Verhältnissen entsprechende Verbesserungen zu erreichen.

Die Abstimmung ergab einstimmige Annahme der Resolution. Nach Erledigung einiger Anfragen erfolgte nach einem kräftigen Schlusswort des Vorsitzenden Schluss der von 400 Kollegen besuchten Versammlung.

Fahrradführer und Portiers.

Versicherung der Fahrradbetriebe in Wohnhäusern. Aus den „Nachrichten des N. B. M.“ Das Reichs-Versicherungsamt hat in neuerer Zeit wiederholt entschieden, daß die Personenfahrräder in Wohnhäusern in der Regel einen versicherungspflichtigen Motorbetrieb darstellen. In einer Verfügung vom 19. Oktober 1910 ist dies hinsichtlich des Fahrfußes in einem Mietshaus des näheren wie folgt begründet: Der durch Elektrizität angetriebene Fahrrad wird von den Mietern der Wohnungen und deren Familienangehörigen sowie von den mit ihnen verkehrenden Personen benutzt. Er steht unter der Aufsicht des Hauswirts. Soweit die Mieter die zur Führung von Fahrrädern polizeilich vorgeschriebene Prüfung abgelegt haben, bedienen sie den Fahrfuß selbst. Alle übrigen Personen, muß der Hauswart fahren. Dieser reinigt auch täglich den Fahrfuß. Hiernach stellt die Fahrfußanlage einen nach § 2 Abs. 2 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 versicherungspflichtigen Betrieb dar, für den ein durch Elektrizität betriebenes Triebwerk nicht nur vorübergehend verwendet, und bei dem eine Person (der Hauswart) regelmäßig beschäftigt wird. Der Umstand, daß mittels des Fahrfußes nicht gewerbmäßig Personen oder Sachen in der Weise befördert werden, daß dadurch eine selbständige Einnahmequelle geschaffen wird, schließt, wie das Reichs-Versicherungsamt ständig angenommen hat, das Vorliegen eines Betriebs im Sinne des Gesetzes nicht aus. Auch kommt es gegenüber der regelmäßigen Benutzung des Fahrfußes nicht auf die größere oder geringere Zahl der einzelnen Benutzungsfälle an.

Fensterputzer.

Ein Gewerbegerichts-Urteil. Unter obiger Stichworte teilten wir in der Nr. 50 des „Courier“ von 1910 ein Urteil des Elberfelder Gewerbegerichts mit und bemerkten dazu, daß gegen das Urteil des Gerichts Beschwerde bei der zuständigen Aufsichtsbehörde eingelegt wurde. Auf die Beschwerde, die bei dem Regierungspräsidenten in Düsseldorf erfolgte, ist nunmehr die Antwort eingegangen, die wir nachstehend zum Abdruck bringen.

„Düsseldorf, den 8. Januar 1911.

Der Regierungspräsident.

S. F. 8024.

Auf Ihre Eingabe vom 24. November 1910 erwidere ich, daß das Verfahren in der Sache Gellertun gegen Spang vor dem Gewerbegericht in Elberfeld allerdings einen formellen Mangel aufweist. Gegen das rechtskräftige Urteil ist jedoch aus diesem Grunde keine Nichtigkeitsklage oder ein Antrag auf Wiederaufnahme des Verfahrens gegeben. Ich vermag daher nicht Ihrem Antrag entsprechend eine nochmalige Verhandlung zu veranlassen. Uebrigens scheint die sachliche Entscheidung durch diesen Formfehler nicht beeinflusst zu sein.

In Vertretung:

Name unleserlich.

Eine eigenartige Logik ist es, die der Vertreter des Regierungspräsidenten seiner Antwort zu Grunde legt. Trotzdem er feststellt, daß das Verfahren einen formellen Mangel aufweist, kann er sich doch nicht dazu entschließen, daß er das Urteil aufhebt und eine nochmalige Verhandlung der Sache ansetzt. Immerhin will es schon etwas heißen, wenn durch den Regierungspräsidenten dem Elberfelder Gewerbegericht attestiert wird, daß es in der Sache Gellesum-Spang sich eines formellen Verstoßes schuldig gemacht hat. Wegen den Entscheid. des Regierungspräsidenten wird ebenfalls Beschwerde eingelegt werden.

Leipzig. Sektionsversammlung am 14. Januar. Ein Kollege sprach über „Beiträge“. Ferner erstattete die Sektionsleitung Bericht über ihre Tätigkeit im vergangenen Jahr. Daraus war zu entnehmen, daß 12 Versammlungen und 25 Werkstellenbesprechungen stattgefunden haben, die mit wenigen Ausnahmen sich eines guten Besuchs erfreuten. Das Organisationsverhältnis ist gegenüber dem Vorjahr ein günstigeres geworden, immerhin ist noch ein gut Teil Arbeit zu leisten und erst dann, wenn hier die eingetragene Besserung anhält, wird es möglich sein, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse, die besonders in den letzten Jahren sich wesentlich verschlechtert haben, von neuem einer Verbesserung entgegen zu führen. Der Bericht wurde ohne Debatte entgegen genommen und hierauf die Neuwahl der Sektionsleitung und der Agitationskommission vollzogen. In die Sektionsleitung wurden die Kollegen Müller und Zindler wieder gewählt. Nach einem kräftigen Appell, in der Agitation nicht zu erlahmen, schloß der Vorsitzende die gut besuchte Versammlung.

**Hafenarbeiter,
Binnenschiffer und Flößer.**

Duisburg. Versammlungen der Rheinschiffer. Mehr und mehr wächst das Interesse der Rhein- und seine Nebenflüsse befahrenden Schiffer an der gewerkschaftlichen Organisation. Die der Besuch unserer Versammlungen in früheren Jahren zu wünschen übrig, so hat sich das jetzt wesentlich geändert und zwar derartig, daß heute vielfach die uns zur Verfügung stehenden Versammlungsräumlichkeiten zu klein sind, die Besucherzahl lassen zu können. So konnten wir am Dienstag, den 10. Januar, in dem bekannten Versammlungsort Duisburg-Meiderich konstatieren, daß das Lokal überfüllt war. Der Mitgliedschaftsleiter sprach über das Thema: „Mittel und Ausblick auf die Organisationsverhältnisse der Rheinschiffer“. Seine Ausführungen fanden lebhaften Beifall bei den Anwesenden. Von den zahlreichen Diskussionsrednern wurden die elenden Lohn- und Arbeitsverhältnisse bei einer großen Anzahl niederer rheinischer Firmen und Partikulärschiffer geschildert und dem Wünsche Ausdruck gegeben, wenn möglich, baldigt den Unternehmern die nur zu berechtigten Forderungen der Arbeiterschaft zu unterbreiten. Sollten dann die Firmen die Forderungen ablehnen, wie sie es bisher immer getan haben, wenn das Personal mit Bitten zur Besserung der Verhältnisse an sie herantrat, so würden die Schiffer endlich sich gedrungen fühlen, Kontakt mit diesen Herrn zu reden. Dafür zu sorgen, daß bis dahin, wenn es soweit komme, alle Kollegen in der Mitgliedschaft Binnenschiffer des Rheins im Deutschen Transportarbeiterverbande organisiert seien, sei Aufgabe eines jeden ehrlichen und rechtlich denkenden Kollegen. Es wurde dann nach dem Wünsche Ausdruck gegeben, in der nächsten Zeit in den nieder-rheinischen Häfen große Versammlungen der Schiffer abzuhalten, in denen die Lage der Schiffer fahrt's angestellte besprochen und über die Maßnahmen beraten werden soll, wie eine Milderung herbeizuführen möglich ist. Rudolph erwähnte in seinem Schlusswort, daß er zugeben müsse, die Schiffer unterschätzt zu haben. Habe er doch bis vor nicht allzu langer Zeit an einen derartigen Kampfesmut der Schiffer zu zweifeln gewagt auf Grund der Schlafmüdigkeit, die verschiedene Kollegen in Punkt Verbesserung ihrer Lage an den Tag gelegt hätten. Er sei jetzt aber überzeugt, daß die Schiffer endlich Ernst machten und daß sie selbst vor dem letzten Mittel nicht zurückschrecken würden, wenn dadurch eine Besserung ihrer Lage zu erzielen sei. Daß die Organisation den Schiffern in ihrem berechtigten Kampfe die Unterstützung sein könne, die die Schiffer in ihr sehen, dafür zu sorgen, sei aller Kollegen Pflicht. Er hoffe, daß das Jahr 1912 die Schiffer nicht mehr unter diesen elenden Verhältnissen antreffe.

Am Samstag, den 14. Januar, referierte der Mitgliedschaftsleiter in Duisburg über: „Die gegenwärtigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse in der Rheinschiffahrt und wie sind dieselben zu verbessern?“. Der Redner schildert aus seiner eigenen Erfahrung die Zustände in der Rheinschiffahrt. Scharf geißelt er die Handlungsweise der Schiffahrtsunternehmer, sämtlichen Profit der Arbeit der Schiffer für sich in Anspruch zu nehmen, wohingegen man den Schiffern, die als Arbeiter die Werte schaffen, nur soviel an Lohn zahlt, daß sie gerade das Notwendigste davon anschaffen können. An der Hand einiger Beispiele zeigt Redner, wie die so oft „rühmlich hervorgehobene“ soziale Einsicht der Schiffahrtsunternehmer beschaffen sei. Gehe diese in vielen Fällen doch nicht einmal soweit, daß man dem Personal ein ordentliches Nachlager schaffe. Zwei dünne alte Decken bilden in vielen Fällen das Ober- und Unterbett der Kollegen, während der Herr Patron das Recht für sich beansprucht, von dem Ertrage nicht seiner, sondern der Arbeiter Hände Eiderdaunenbetten anzuschaffen, die er sich bei Nachtzeiten über die Ohren ziehe. Er geht ferner auf die Logisverhältnisse ein und ist in der Lage, einige solcher „Wohnräume“, um nicht zu sagen Schweineställe, den Anwesenden im Bilde vorzuführen. Auf amtliches Material gestützt, beweist Redner dann ferner, in welchem Maße die

Steigerung der Lebensmittelpreise, der Wohnungsmieten und der Steuern stattgefunden habe und hält diesen Ausgaben gegenüber den Lohn für die fast unbegrenzten Arbeitszeiten der Schiffer. Er kommt zu dem Schluß, daß unter allen Umständen eine Milderung herbeigeführt werden muß, wolle die Schiffer nicht an Leib und Leben Schaden leiden. Dem mit gespannter Aufmerksamkeit verfolgten Vortrag folgte eine lebhaft Diskussion. Sämtliche Redner erklärten, daß eine Milderung geschaffen werden müsse und sei es selbst unter Anwendung des letzten der Arbeiterschaft zur Verfügung stehenden Mittels. Daß wir dies Mittel anzuwenden gezwungen sein werden, sei bei dem scharfmacherischen Standpunkt der Stinnes und Konsorten nicht unwahrscheinlich. In der Organisation liegt die Macht der Arbeiterschaft begründet; haben wir uns eine Macht geschaffen, so deshalb, daß wir sie benutzen wollen gegen Ausbeutertum und Unternehmervillkür. In seinem Schlusswort warnte Kollege Rudolph vor Hebereifer. Mögen die Kollegen weiter arbeiten wie bisher, mögen sie den Ausbau der Organisation fördern helfen, damit, wenn an uns die Frage herantritt: „Was tun?“ — wir auch gewappnet und gerüstet sind bis in die kleinsten Details. Eifrige Mitarbeit gelobend, gingen die Kollegen auseinander, zu neuer Verbearbeit und Aufklärung derjenigen, die uns bis heute noch fern stehen.

Die Versammlung am Dienstag, den 17. Januar, in Duisburg-Meiderich war wieder überfüllt. Der Mitgliedschaftsleiter behandelte das Thema: „Arbeitsgeber- und Arbeitnehmerorganisationen“. Er schilderte den Anwesenden die Entstehung der Arbeitgeberorganisationen. Bei der Schilderung des Wirkens einzelner Arbeitgeberverbände griff Redner aus der großen Zahl dieser Verbände diejenigen heraus, die einen absolut scharfmacherischen Standpunkt vertreten. Er zeigte den Anwesenden den verberlichen Einfluß, den jene Organisationen auf die Entwicklung der Volkswirtschaft haben. Auch die Zentralisierung jener Unternehmerorganisationen erläuterte Redner, wie er auch die diesen Organisationen zur Verfügung stehenden Kampfmittel schilderte. Nach eingehender Erläuterung des Wesens und des Zweckes der Arbeiterorganisationen kommt Redner zu dem Schluß, daß wir gar keine Ursachen haben, diese Unternehmerorganisationen zu fürchten, sondern daß es den Arbeitern durch geschickte Taktik und durch ihre starke Organisation wohl möglich sei, Vorteile zu erzielen. Vereint sind auch die Schwachen mächtig — und nach diesem Grundsatz müsse die Arbeiterschaft ihr Handeln einrichten, um zum Siege zu gelangen. Damit schloß Redner seinen Vortrag. Die lebhaft Diskussion bewies, daß die Schiffer den Wert einer großen, mächtigen Zentralorganisation würdigen gelernt haben. Lebhaft wurde bedauert, daß noch ein großer Teil der Schiffer ihre Kräfte in Unterstützungsorganisationen und Klubvereinen zerplittern, denen man mehr vertraue, wie sie zu leisten jemals imstande sein würden. Die Kollegen gelobten, nicht zu ruhen und zu rasten, bis auch der letzte Rheinschiffer organisiert und bis eine endgültige Besserung der Lage der Rheinschiffer durch die Macht der Organisation, der Mitgliedschaft Binnenschiffer des Rheins im Deutschen Transportarbeiterverbande, errungen sei.

Ballokal und kein Versammlungsort. Ueberall, in jedem Schifferort, soll und muß die Parole lauten: Erst Versammlung, dann Ball. Dies scheint in Garz an der Havel nicht der Fall zu sein. Die Schiffer dort haben längst auch einen Schifferverein gegründet, wo natürlich alle Kategorien von Menschen vertreten sind. Sie beabsichtigen, ihre Fahnenweihe mit nachfolgendem Ball im Heideprinzlichen Lokal zu veranstalten. Bei diesem guten Mann, der ein ganz neues Lokal besitzt, das allen modernen Anforderungen genügt, wurde vor wenigen Tagen der Ortsobmann F. von Havelberg vorstellig, mit der Absicht, doch erst eine Mitgliederversammlung vor dem Ball abzuhalten. Der Wirt meinte, ob der Obmann zur Fahnenweihe noch ein Geschäft machen wolle. Als ihm darauf klarer Wein eingeschenkt wurde, suchte der Wirt mit den Schultern. Eine Bepredung könne es ja sein, aber eine Versammlung, zumal wenn diese noch politischer Natur wäre, könne er nicht gestatten, davon hätte er zu große Unannehmlichkeiten. Vor der Politik scheint der moderne Gastwirt ungeheuren Respekt zu haben; er ist nämlich agrarischer Herkunft. Er könnte leicht der Sympathie der Groß-Agrarier verlustig gehen, wenn hier in seinem Lokal eine Mitglieder-Versammlung des Deutschen Transportarbeiterverbandes, Mitgliedschaft der Binnenschiffer von Garz a. S., stattfindet. Wie steht es nun um die Sympathie der Garzer Kollegen aus? Nun, Kollegen in Garz, bedenkt, was Ihr für einen Mann unterstützt. Wer nicht mit uns ist, der ist wider uns. Wißt Ihr nicht, daß 20 Minuten von Guern Dorf Euch ein Versammlungsort zur Verfügung steht? Das kann auch als Ballokal dienen. Die Kollegen in Barnau haben ein Lokal sich bis jetzt erhalten, und dieses müßt Ihr mit unterstützen, hier sind stets Eure Interessen beraten worden. Und solche Lokale verdienen doch ganz besonders unsere Beachtung. Es ist nicht schön, daß man unsere Kollegen immer in solchen Wirtschaften trifft, wo der Wirt kein Ohr für die Arbeiterbewegung hat. Hinaus aus den Wirtschaften, wo der Wirt keine Farbe bekennet. Ueberhaupt muß es Pflicht der Obleute sein, unsere Landskollegen auf das große Verbrechen, das sie begehen, aufmerksam zu machen. Es ist ein doppeltes Verbrechen, Kollegen; erstlich ist schon jeder Alkoholgenuß ein Vergehen an uns selbst, dann aber zweitens noch dazu einen Mann unterstützen, der gegen uns mit den Agrariern ins Feld zieht. Also, Kollegen, Ihr beiläufig Euch selbst. Wie hoch ist es zu schätzen, wenn unsere Vertreter zu Euch kommen und können unter Dach und Fach gehen. Der Maschinenspiel soll doch nicht immer als Podium gelten, wo unter freiem

Himmel zu Euch Worte der Aufklärung gesprochen werden. Darum, Kollegen in Garz, verteidigt Euch nicht und bewahrt Eure Pflicht, die jedem Klassenbewußten Arbeiter gegeben ist. Vermet unterscheiden, was Freund und Feind ist. Gedankt der Zukunft!

Eine wichtige Entscheidung für alle Kollegen, die im und am Hafen zu arbeiten gezwungen sind, fällt der erste Straßenausschuss am 8. Dezember 1910. In der „Deutschen Juristen-Zeitung“ finden wir folgendes: **Verkehrspolizeiliche Anordnungen der unteren Polizeibehörden.** Die Polizei-Verordnung verbietet, die Hafentwege, Ufer, und Böschungen zu versperrern, zu beengen oder zu beschädigen. Sie schreibt vor, daß Fuhrwerke auf den nicht öffentlichen Hafentwegen und auf den Brücken nur im Schritt fahren, und gebietet, den Anordnungen der Hafenbeamten in bezug auf die Ordnung und Sicherheit des Verkehrs auf diesen Wegen und auf den Brücken Folge zu leisten. Angeklagter ist verurteilt worden, weil er einen Weg im Privatgebiet der Hafenverwaltung, das er ohne Bewußtsein betreten hatte, auf die Aufforderung des zuständigen Polizeibeamten nicht verlassen hat. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats können gemäß § 6b des Gesetzes v. 11. März 1850 im Interesse des Verkehrs auf öffentlichen Straßen, Wegen, Plätzen usw. Polizeivorschriften erlassen werden, wonach den im Verkehrsinteresse ergehenden Aufforderungen der zuständigen Polizeibeamten Folge zu leisten ist. Diese Vorschriften müssen sich aber, wie alle auf § 6b gestützten Bestimmungen auf rechtlich öffentliche Verkehrsanstalten beschränken (RGZ. 21 C 90). Die erwähnte Vorschrift ist daher, soweit sie sich auf nicht rechtlich öffentliche Wege erstreckt, ungültig. Der Angeklagte konnte somit wegen Uebertretung jener Vorschrift nicht bestraft werden.

Das ist für unsere Kollegen, die aus agitatorischen Gründen gezwungen sind, solche Wege zu betreten, eine recht wichtige Entscheidung.

Die Generalversammlung der Versicherungs-Kasse von Segelschuten usw. hat der Rgl. Regierung zu Stade folgende Beschwerde unterbreitet:

Die heute in Cranz a. d. Elbe tagende, von zahlreichen den regelmäßigen Frachtschiffahrtsverkehr zwischen Este und Hamburg betreibenden Binnenschiffen besuchte ordentliche Mitglieder-Versammlung der Kasse zur Versicherung von Segelschuten und eisernen Fahrzeugen zu Cranz a. d. Elbe erblickt in der durch die in den letzten Jahren vom Hamburger Staat in Ausführung befindende Elbkorrektur hervorgerufene allgemeine Verarmung und Verengung des sogenannten Mühlenberger Loches, wodurch es unter normalen Verhältnissen bei halber Tide einem etwa 5/8 Fuß tief beladenen Fahrzeuge zur Unmöglichkeit gemacht ist, kreuzend das Mühlenberger Loch zu durchsegeln, eine bedeutende Schädigung des Schiffahrtsgewerbes an der Este und ersucht eine hohe preussische Regierung um Vorkehrungen zur Beseitigung dieser lediglich nur durch die Elbkorrektur hervorgerufenen schlechteren Beschaffenheit des Mühlenberger Loches, die Einmündung des Este-Flusses in das Hauptfahrwasser der Elbe.

Handelsarbeiter.

Berlin. Das Versandhaus M. Riemann hat an den beiden Sonntagen vor Weihnachte, an denen es seine Verkaufsräume offen halten durfte, auch die Bader beschäftigt, diesen aber dafür keinen Lohn gezahlt. Drei der Bader vermochten nun nicht einzusehen, warum die Arbeit an dem silbernen und goldenen Sonntag gerade für sie keinen Segen haben sollte. Da ihre Forderung auf Bezahlung der Sonntagsarbeit mit je 6,40 Mk. nicht bewilligt wurde, wandten sie sich an das Gewerbegericht. In der eifrigen Kammerberatung wendete die beklagte Firma ein, den Klägern sei gesagt worden, die Arbeit an den beiden Tagen wird nicht bezahlt, wer damit nicht einverstanden ist, kann seine Entlassung erhalten. Das wurde den Klägern gesagt, als der Lohn für den ersten Sonntag bereits fällig war. Widerprochen wurde ihrerseits nicht; sie glaubten jedoch, daß ihnen ihr Anspruch auf Bezahlung ihrer Arbeit sowieso erhalten bliebe. Das Gericht war anderer Ansicht, es hielt nur den Anspruch auf Bezahlung für den ersten Sonntag für berechtigt, empfahl aber der Beklagten, sich mit den Klägern auf je 4 Mk. zu einigen. Dem wurde entsprochen.

Zur Ueberwachung der offenen Verkaufsstellen, insbesondere der Arbeitsverhältnisse in Verkaufsstellen hat das bayrische Staatsministerium unter dem 19. November 1910 eine Bekanntmachung erlassen; die besagt, daß in München und Nürnberg im Auftrage des Rgl. Staatsministeriums Erhebungen darüber veranstaltet worden sind, ob die Arbeitsverhältnisse in den Verkaufsstellen entsprechend den Bestimmungen der Gewerbeordnung über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe und über die Beschäftigung von Angestellten in offenen Verkaufsstellen geregelt sind. Diese Erhebungen haben ergeben, daß die Filialleiter und die Filialleiterinnen in der Regel Handlungsgehilfen und nicht selbständige Gewerbetreibende oder deren Stellvertreter sind, ferner daß bei ihrer Beschäftigung die Vorschriften über die Mindestruhezeit in sehr vielen Fällen außer Acht gelassen werden und daß der Fortbestand einer angemessenen Mittagspause nicht genügend wird. Die Gewerbepolizeibehörden werden angewiesen, der Beschäftigung des Personals in den Filialverkaufsstellen ihr besonderes Augenmerk zu widmen und im vorliegenden Falle auf Herbeiführung einer dem Gesetze entsprechenden Regelung der Arbeitsverhältnisse mit allem Nachdruck hinzuwirken. Das ist ein neuer Erfolg unserer Ueberwachungstätigkeit, der die Notwendigkeit von Handelsinspektoren erneut erhärtet.

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

VI.

Von grundlegender Bedeutung sind die Ermittlungen des Kaiserlichen Gesundheitsamtes. Sie beweisen, daß diese Körperschaft mit einer großen Gewissenhaftigkeit bemüht gewesen ist, objektiv zu urteilen und demnach auch Vorschläge zu machen, die geeignet wären, die gesundheitsschädlichen Wirkungen, die durch die Länge der Arbeitszeit hervorgerufen werden, einzuschränken. Ueber die Arbeit auf den Güterdampfern wird folgendes Urteil abgegeben:

Eine im ganzen viel schwerere Arbeit als die bisher angeführten Personen haben die Bootleute auf den eigentlichen Güterdampfschiffen, d. h. auf denjenigen, die selbst Fracht und zwar zumest Stückgüter (Kisten, Ballen, Fässer u. dergl.) verschiedener Größe und Schwere befördern. Auf diesen Schiffen haben die Bootleute vor allem das Laden und Löschen an der Ausgangs- und Endstation auszuführen. Dies geschieht unter steter Aufsicht des Kapitäns, währt in der Regel mehrere Tage und bildet eine schwere Arbeit, selbst wenn dabei eine Dampfwinde oder ein Kran zur Verfügung steht. Nun haben allerdings, soweit bei der Erhebung festgestellt ist, wegen des Aus- und Einladens in der Periode von 82 eigentlichen Güterdampfschiffen mit 372 beschäftigten Personen, 15 mit 76 Personen nur 1 bis 20 Tage und 14 mit 77 Personen nur 21 bis 40 Tage stillgelegen; andererseits betrug diese Liegezeit bei 7 Schiffen mit 39 Personen 41 bis 60 Tage, bei 14 mit 61 Personen bis 100 Tage und bei 17 mit 61 Personen sogar 101 und mehr Tage (für 15 Schiffe mit 58 Personen fehlt die Zeitangabe). Die schwere Arbeit des Ladens und Löschens fällt also bei einer erheblichen Anzahl dieser Leute einen beträchtlichen Teil ihrer gesamten jährlichen Arbeitszeit aus. Während dagegen das Schiff auf Fahrt sich befindet, ist die Inanspruchnahme der Bootleute wesentlich geringer; es ist dann hauptsächlich nur das Deck aufzuräumen, das Schiff zu reinigen und sonst in Stand zu setzen, Arbeiten, die allerdings hier in Anbetracht der Eigenart des Schiffes und der beim Löschen und Laden entstandenen Unordnung wesentlich anstrengender sind als auf Fahrzeugen der anderen Arten. Doch wird zuweilen unterwegs auf Zwischenstationen, um Güter zu löschen oder in Empfang zu nehmen, halt gemacht; alsdann kommt es anscheinend gar nicht selten vor, daß die Bootleute, damit das Schiff die Fahrt am nächsten Tage in der Frühe fortsetzen kann, bis tief in die Nacht, oder sogar die ganze Nacht hindurch arbeiten müssen. Die Beschäftigung der Bootleute auf den eigentlichen Güterdampfschiffen ist sonach im ganzen eine schwere, daß, falls ihre Arbeitszeit übermäßig ausgedehnt wird, sehr wohl eine Ueberanstrengung der Kräfte eintreten kann.

Zur Segelschifffahrt äußert sich das Kaiserliche Gesundheitsamt wie folgt:

Nicht schwer ist auch der Dienst im allgemeinen auf den Schlepplähnen (Stallähnen) und Segelschiffen, die gewöhnlich einen Schiffer (Steuermann) und ein bis zwei, selten drei Bootleute als Besatzung führen. Auf manchen Fahrzeugen solcher Art hat der Schiffer (Steuermann) das Laden und Löschen nur zu beaufsichtigen; in diesem Falle ist seine Tätigkeit leichter als diejenige seiner Bootleute. Auf zahlreichen Rähnen, wie z. B. vielen, die mit Backsteinen, Kies oder Kohlen beladen sind, beteiligt sich aber in der Regel der Schiffsführer selbst, schon um einen höheren Verdienst zu erzielen, wenn nicht an den Lade-, so doch an den Löscharbeiten. Das Laden und das Löschen, die einen erheblichen Teil der jährlichen Arbeitszeit der Mannschaft auf den Schiffen ausmachen — von 1295 Fahrzeugen mit 1998 Mann Gesamtbesatzung haben 292 Schiffe mit 466 Personen bis zu 40 Tagen, 194 mit 276 Personen 41 bis 60 Tage,

245 mit 351 Personen 61 bis 100 Tage, 338 mit 556 Personen 101 und mehr Tage (für 226 mit 349 Personen fehlt die genaue Zeitangabe) wegen des Ein- und Ausladens stillgelegen — erfordern aber in der Regel schwere körperliche Anstrengungen. Wenn auch für viele Fahrzeuge das Beladen dadurch erleichtert wird, daß die Frachten, wie namentlich Kohlen, Kies, Erz, Ziegelsteine, durch mechanische Vorrichtungen eingebracht wird, so daß die Massen von der Schiffsmannschaft nur noch im Innenraume zu verteilen sind, so erfolgt das Löschen, z. B. das Ausladen von Backsteinen, Kies oder Kohle, doch sehr häufig noch durch Handarbeit und unter Verwendung von Schubarten; in solchen Fällen stellt es an die Leistungsfähigkeit der Leute, namentlich wenn der Kai hochliegt, wie z. B. teilweise in Berlin, sehr große Anforderungen. Immerhin hat die Beschäftigungsweise der Mannschaft solcher Segelschiffe und Schlepplähne den großen gesundheitlichen Vorzug vor derjenigen anderer sonst ähnlicher schwer arbeitender Personen, z. B. der von Erdbarbeitern, daß bei ihnen die schwere Arbeit mit leichter in gewissen, nahezu regelmäßigen und nicht zu langen Zwischenräumen abwechseln. Ist nämlich das Schiff geladet oder voll geladen, wozu je nach der Größe des Fahrzeuges und der Art der zur Verfügung stehenden Ladevorrichtungen sehr verschieden lange Zeit, ein Tag oder weniger oder bis zu 8 und zu 14 Tagen erforderlich ist, so wird die Fahrt unmittelbar sofort angetreten, sei es, daß das Schiff unter Segel geht, sei es, daß es sich vom Strome treiben, von einem Schleppl- oder Kettdampfer oder auch von einer Treibvorrichtung vorwärts ziehen läßt. Andererseits kommt es allerdings auch vor, daß der Bootsmann den beladenen oder entleerten Kahn lange Strecken durch Stufen oder Ziehen am Lau vorwärts bewegen muß, eine Arbeit, die wohl ebenso hart ist wie die des Ladens und Löschens war. Während zufolge der Erhebung 1141 Schiffe mit 1641 Personen längere oder kürzere Zeit im Schlepptau eines Dampfers gefahren sind, hatten 310 Schiffe mit 415 auf ihnen beschäftigten Personen keine Schleppl- oder Kettdampfer, waren also wohl bis auf gewisse Ausnahmen Stallähne. Aber in der ganzen überwiegenden Mehrzahl haben doch die Bootleute der Stallähne während der ganzen Zeit, in der sich das Schiff auf der Fahrt befindet, wie dies auch im Gutachten des Schiffahrtsvereins zu Breslau hervor- gehoben wird, nur eine sehr leichte Beschäftigung. Vom Bootpersonal hat nämlich ein Mann das Steuer zu bedienen und zugleich mit einem zweiten Manne darauf acht zu geben, daß die Fahrt ordnungsmäßig vor sich geht; nur zeitweise, z. B. wenn es sich darum handelt, einem Hindernis auszuweichen, haben die Leute mit ihren schweren Stangen einzugreifen. Ist noch ein dritter oder gar vierter Mann an Bord, was allerdings für kleine Rähne nicht zutrifft, so kann sich die Mannschaft sogar während der Fahrt regelmäßig ablösen. Es ist dies deswegen von großem Vorteil, weil dann der einzelne, falls wie öfters im Sommer Tag und Nacht hindurch gefahren wird, die Mäßigkeit erhält, auch während der Fahrt etwas zu schlafen und auf diese Weise die oft recht kurze Dauer der Nachtruhe zu ergänzen. Sind indes nur zwei Leute an Bord, so haben sie zwar auch nicht viel zu tun, können aber nur dann schlafen, wenn das Schiff still liegt.

Völlig frei von der Einwirkung gewisser Schädlichkeiten ist aber auch die Berufstätigkeit des Deckpersonals nicht. Vor allem sind es die Witterungs- einflüsse, vor denen die unter freiem Himmel arbeitenden Leute sich nicht immer hinreichend schützen können, alsdann die Unfallgefahr, die sich zum Teil aus den Eigentümlichkeiten der Arbeits- stelle, dem Schiffe, zum Teil aus der Art der Be- schäftigung ergibt. Damit stimmt gut überein, daß bei der Erhebung in der Antwort auf die Frage 5 des Fragebogens den befragten (48) Krankenlisten vor allem Verletzungen (31 mal) und Rheumatismus (22 mal) als Krankheiten bezeichnet worden sind, die hauptsächlich im Binnenschiffahrtsgewerbe vorkommen.

Was die Unfallgefahr des Deckpersonals anbelangt, so darf eigentlich schon von vornherein angenommen werden, daß sie auf so kleinen Schiffen, wie sie in der Binnenschifffahrt meist im Gebrauch stehen, ziemlich hoch ist; denn es gibt hier reichliche Gelegenheit zu fallen, sich zu quetschen, in den Schiffsraum oder ins Wasser zu stürzen. Besonders stark gefährdet erscheinen die Bootleute der eigentlichen Güterdampfschiffe und die Besatzung der Segelschiffe und Schlepplähne. Daß sie sich häufiger als das übrige Personal dieser Gruppe Verletzungen zuziehen, ist deshalb anzunehmen, weil sie an einer erheblichen Zahl von Arbeitslagen an so gefährlichen Maschinen, wie Winden und Kranen beschäftigt sind, und weil sie ähnlich wie die bekanntlich von Unfällen stark heimgesuchten Angehörigen der Fuhrwerksberufsgenossenschaft, viel mit schweren Gegenständen (Kisten, Ballen, Fässern, beladenen Karren, Steinen) zu hantieren haben. Bei solchen Arbeiten sind erfahrungsgemäß namentlich Quetschungen kaum zu vermeiden.

In der Tat ist denn auch die Unfallziffer der im Binnenschiffahrtsgewerbe insgesamt beschäftigten Personen ziemlich hoch. Nach den „Amtlichen Nachrichten des Reichsversicherungsamtes“, Jahrgang 1910, Seite 22 und 61, hatten im Rechnungsjahre 1908 die Westdeutsche, die Ostdeutsche und die Ostpreussische Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaft bei einem Bestande von zusammen 59 242 versicherten Personen insgesamt 312 Unfälle zu verzeichnen, für welche im Laufe des Rechnungsjahres zum ersten Male Entschädigungen gezahlt worden sind, so daß auf je 1000 Versicherte 13,71 solche Unfälle kamen. Für die Bootleute der eigentlichen Güterdampfer und der Schlepplähne und Segelschiffe wird aus den oben angeführten Gründen diese Unfallziffer vielleicht sogar noch als zu niedrig anzusehen sein. Demgegenüber hat sich die Unfallziffer für dasselbe Jahr bei den landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften im Durchschnitt auf 3,59 Prozent belaufen, bei den gewerblichen Berufsgenossenschaften im Durchschnitt auf 8,36 pCt., bei der Lagerer- Berufsgenossenschaft auf 10,01 pCt. und bei der stärksten belasteten Fuhrwerksberufsgenossenschaft 21,38 pCt. Die im Binnenschiffahrtsgewerbe beschäftigten Personen stehen also mit ihrer Unfallziffer von 13,71 pCt. erheblich über dem Durchschnitt der Gesamtheit der Unfallversicherung unterstellten Personen. Sie sind fast viermal so oft Unfällen unterworfen, wie die zu den landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften gehörenden Arbeiter, und beinahe zweimal so oft wie die Versicherten der gewerblichen Berufsgenossenschaften. Für die Bootleute der Güterdampfschiffe und die Mannschaft der Schlepplähne dürfte vielleicht die Unfallgefahr sogar nicht viel geringer sein, als für die Angehörigen der Fuhrwerksberufsgenossenschaft, deren Beschäftigung, wie oben bemerkt, ja eine ähnliche ist.

Die ortsüblichen Tagelöhne.

Gemäß einem Rundschreiben der Landeszentralbehörden sind in den letzten Monaten in vielen Bezirken des deutschen Reiches die „ortsüblichen Tagelöhne gewöhnlicher Tagearbeiter“ neu festgesetzt worden. Die Änderungen sind teils schon in Kraft getreten. Die Sätze werden nach § 8 des Krankenversicherungsgesetzes nach Anhörung der Gemeindebehörde sowie der beteiligten Unternehmer und Arbeiter von der höheren Verwaltungsbehörde festgesetzt.

Die Maßnahme hat für die Arbeiter eine große Bedeutung, da der „ortsübliche Tagelohn“ eine große Rolle spielt, namentlich in der sozialen Gesetzgebung. In der Krankenversicherung richtet sich, soweit die auf dem Lande noch herrschenden Gemeinde-

Großkapitalistische Menschheitsbeglückter.

Carnegie und Rockefeller haben zu Weihnachten jeder 10 Millionen Dollar gestiftet: der erste zur Förderung des Weltfriedens, der zweite für die von ihm errichtete Universität Chicago, insbesondere zum Ausbau der Universitätskirche. Beide Wohlthäter haben schon riesige Summen für öffentliche Zwecke hingegeben und sind dafür von der kapitalistischen Presse und vielen gläubigen Nachbetern in den Himmel gehoben worden. Was es mit diesen Spenden in Wirklichkeit auf sich hat, erfahren wir aus einem treffenden Artikel des Gen. Berger im Soc. Dem. Herald. Er bemerkt, daß Carnegie bisher rund 180 Millionen (zu 4,20 Mt.) für Bibliotheken und andere gemeinnützige Zwecke gegeben hat, Rockefeller etwa 130 Millionen für Universitäten, Kirchen, Heidenmission u. a., und fährt fort: „Große Männer sie beide, diese Wütten unserer Trübsalherren.“ Aber betrachten wir auch die andere Seite.

Carnegies Einkommen beträgt zwischen 20 und 25 Millionen Dollar jährlich aus dem Stahltrust allein. Seit er sich vom Geschäft zurückgezogen hat, hat er etwa 300 Millionen Dollar in Zinsen und Profit als seinen Anteil bezogen. Wohl hat er 180 Millionen zum Leben — ohne das Kapital anzurühren. Er hat einmal gesagt, er betrachte es als eine Schande, als reicher Mann zu sterben. Aber wenn er sich nicht einen Stok gibt und eine halbe Milliarde der sozialistischen Propaganda widmet, fürchte ich sehr, daß er in sehr großer Schande sterben und eine Milliarde Dollar oder mehr hinter-

lassen wird. Sollte er aber unseren Rat befolgen und die Summe für sozialistische Propaganda bestimmen, so ist sehr wahrscheinlich, daß die Schande, als Milliardäre zu sterben, von Carnegie und Rockefeller genommen werden würde.

Der Fall Rockefellers ist sogar noch schimpflicher, von Carnegies Standpunkt aus betrachtet. Sein Einkommen wird zwischen 65 und 80 Millionen Dollar geschätzt. Er hat in seinem ganzen Leben an 130 Millionen fortgegeben. Wie kann er sich mit dieser Summe loskaufen? Wenn ein Nameel eher durch ein Kadaver geht, als ein reicher Mann in den Himmel eingeht, wie kann er dann der ewigen Verdammnis entgehen, ungeachtet all der Kirchen, die er gebaut, und der schwarzen Heiden, zu denen er Millionenweise Missionare gesandt hat? Nein, er müßte auch den Rat befolgen, den wir Carnegie gegeben haben. Dann wäre es sicher, daß sie beide und alle anderen ihrer Würden bald entledigt und wirklich ihr Ziel erreichen würden: nämlich ihr eigenes Gewissen zu beruhigen und den Abschaum des Volkes zu befähigen.

Aber das ist nicht alles. Wie hat Carnegie sein Vermögen gemacht? Ein gut Teil kam von der Fabrikation von Panzerplatten — die zum Teil brüchig gewesen sein sollten. Aber zum größten Teil stammt der Reichtum aus dem Hochzoll-Monopol. A. S. Witt, dessen Schwiegervater selbst in der Eisenindustrie stand, zeigte zahlenmäßig in den achtziger Jahren, daß Eisen, das zu 70 Dollar die Tonne verkauft wurde, leicht zu 25 Dollar herzustellen war, und daß der Profit eines oder höchstens zweier Jahre ausreichte, die Kosten der Errichtung einer Fabrik zu decken. Das ist die Geschichte des Aufkommens der Eisenmagnaten. Auf die Geschichte Rockefellers

im einzelnen einzugehen, ist hier überflüssig. Sie ist zu gut bekannt.

Wo aber war Carnegies Liebe zum Frieden, als er mit seinen eigenen Arbeitern 1892 in Homestead Krieg führte? Als die Schlacht von Monongahela zwischen dem Eisentrust und dem Metallarbeiterverband geschlagen wurde, hätte es Carnegie nur zwei Worte gelostet, den Streit und alles Blutvergießen zu vermeiden. Aber damals war nicht Friede auf Erden und den Menschen ein Wohlgefallen, soweit Carnegie in Frage kam. Und es ist auch lächerlich anzunehmen, daß diese Stiftung von 10 Millionen Dollar irgend etwas zur Verhinderung des Krieges unter Völkern beitragen werde. Gerade jetzt verlangt Präsident Taft 2 neue Kriegsschiffe, für die Carnegies Stahltrust zweifellos die Panzerplatten liefern wird. Mehr als einige Bände, von Schmiedekern zu Ehren C's. geschrieben, wird dabei nicht herauskommen.

Gewiß hat die Erziehungssache etwas gewonnen durch die Errichtung der Universität Chicago. Aber würde das Volk nicht ausgeraubt durch die Trusts, es könnte leicht hundertmal soviel für Erziehung verwenden, ohne es als Gnade annehmen zu müssen. Die Universität steht da als Denkmal unverdienter Gewinn, und sie soll die intellektuellen Verteidiger für Ultrakapitalismus und modernen Feudalismus liefern. Wäre das Volk nicht in der Trustsklaverei, es könnte seine eigenen Universitäten bauen. Und seinen Kindern Hände der Weg dahin offen, der ihnen heute verschlossen ist.

Friede auf Erden und den Menschen ein Wohlgefallen — das wird erst kommen, wenn der Typus Carnegie und Rockefeller, Milliardäre und Trustherrscher, verschwunden sein werden.“

Abrechnung vom 4. Quartal 1910.

Einnahmen:

Table with 3 columns: Description, Amount, and Unit. Includes items like '223 Aufnahmegebühren a 1 Mk.', '13 a 50 Pf.', '9816 Wochenbeiträge a 50 Pf.', etc.

Summa 7217,04 Mk.

Ausgaben:

Table with 3 columns: Description, Amount, and Unit. Includes items like 'Ortszuschuß zur Krankenunterstützung', 'Reisenunterstützung', 'Verwaltungsausgaben', etc.

Summa 7217,04 Mk.

Hauptkasse.

Einnahmen:

Table with 3 columns: Description, Amount, and Unit. Includes items like '50 pSt. d. Aufnahmegeb. a 1 Mk.', '100 pSt. a 50 Pf.', '75 pSt. Wochenbeiträge a 50 Pf.', etc.

Summa 4519,06 Mk.

Ausgaben:

Table with 3 columns: Description, Amount, and Unit. Includes items like 'Hauptkasse erhalten in bar', 'In bar an den Gauvorstand', 'Arbeitslosenunterstützungen', etc.

Summa 4519,06 Mk.

Mitgliederbewegung:

Table with 4 columns: Description, Male, Female, and Total. Shows membership statistics for the 3rd and 4th quarters.

Im Anschluß hieran gab der Geschäftsführer den Quartals- und Jahresbericht. Danach hat sich die Zahlstelle...

Der Redner behandelte in seinen Ausführungen kurz die einzelnen Sektionen und entrollte eine kleine Uebersicht über die Entwicklung der Zahlstelle...

Hierauf wurde zur Neuwahl der Ortsverwaltung geschritten. Diefelbe wurde, da die Mitgliederzahl von 1000 überschritten ist, aus fünfzehn Kollegen gewählt.

Landberg a. W. Unsere Generalversammlung am 8. Januar war von etwa 90 Kollegen besucht. Aus dem Jahresbericht war zu ersehen, daß im vergangenen Jahre 65 Kollegen neu aufgenommen wurden.

Leipzig. In einer Sektionsversammlung der Martthelger und Burschen des Buchhandels, sowie der Buchbinderei und Papiergeschäfte wurde am 13. Jan. folgende Tagesordnung erledigt: Bericht der Sektionsleitung und Neuwahl derselben.

werden, da die Kollegenchaft sich von einer unerbändlichen Laubheit beherrschten ließ. Dies machte sich bemerkbar bei der Agitation im allgemeinen, bei den angelegten Besprechungen die oft ergebnislos waren, speziell bei dem Hinweis der hervortretenden Konzentration der Buchhandlungsfirmen.

In der vorgenannten Neuwahl wurden die bisherigen Vertreter, Koll. Rudert als Obmann, einstimmig wiedergewählt. Aufmerksamkeit wird noch auf folgende wichtige Arrangements gemacht: Die Generalversammlung, die sich notwendig machende Buchkontrolle, vornehmlich die Vorarbeiten zur Tarifrevision, ganz selbstverständlich hat ein jedes Mitglied die Pflicht, mitzuarbeiten, insbesondere unter den indifferenten Kollegen rege zu agitieren.

Memel. In der Generalversammlung am 12. Jan. wurden der Jahres- und Kassenbericht gegeben. Die Einnahmen für das 4. Quartal betragen 1502,70 Mk., die Ausgaben am Orte 226,10 Mk. An die Hauptkasse gesandt 562,99 Mk. Neuaufnahmen wurden 54 erzielt und ist jetzt ein Mitgliederbestand von 291 Personen vorhanden. Da nunmehr die Hauskassierung eingeführt ist, können wir in Zukunft auf größere Stabilität des Mitgliederbestandes rechnen.

Nies. Die am 8. Januar abgehaltene Generalversammlung unserer Verwaltungsstelle erfreute sich eines regen Besuchs. Aus dem vom Kollegen Jurmann gegebenen Geschäftsbericht war zu entnehmen, daß die Verwaltungsstelle selbst in letzter Zeit sehr gute Fortschritte zu verzeichnen hat. Haben doch in letzter Zeit 57 neue Kollegen ihren Beitritt erklärt, so daß am Schlusse des Jahres ein Mitgliederbestand von 359 Mann zu verzeichnen ist.

Die Einnahme betrug im letzten Quartal 2623,51 Mark, die Ausgabe 1881,97 Mk., an die Hauptkasse wurden gesandt 1549,35 Mk., es verbleibt somit ein Kassenbestand von 741,57 Mk. zu Kriegszwecken am Orte. Dem Kassierer wurde von Seiten der Revisoren das Zeugnis eines guten Finanzministers ausgestellt, Belege und Kasse in Ordnung befunden und wurde derselbe insgesamst einstimmig entlastet.

Die Versammlung hörte noch den Quartalsbericht und dann erfolgten die Neuwahlen. Aus letzteren gingen als sämtlich einstimmig gewählt hervor:

1. Vors. Jurmann, 2. Vors. Kollsdorf, 1. Kass. Lohmann, 2. Kass. Endler, 1. Schriftf. Richter, 2. Schriftf. Proschwitz, als Beisitzer Humold, Lehmann, Gärtner. Als Kartalbelegierte fungieren die Koll. Lohmann, Humold, Jurmann, Eichler und Kollsdorf. Als Stellvertreter Klose und Danzsdorfsky. Zu Kassenrevisoren wurden gewählt: Richter, Eichler, Kollsdorf und Löser. Ueber die Beitragsleistung in Höhe von 2 Mk. zur Beschaffung eines eigenen Verbandshauses in Berlin entspann sich eine ziemlich erregte Debatte. Die große Mehrheit der Generalversammlung verhält sich ablehnend gegenüber dem vom Verbandstage gefassten Beschlusse. Der Vorsitzende schlägt vor, sich in dieser Sache mit dem Hauptvorstand in Verbindung zu setzen und bei letzterem dahin zu wirken, das Geld selbst zu erheben und am Orte zur Agitation zu verwenden.

Unter dem Hinweis, jeder einzelne möge seine Kraft in die Waagschale werfen und mitarbeiten an dem Ausbau unserer Verwaltungsstelle, hofft der Vorsitzende, die Mitgliederzahl am Jahreschlusse zu verdoppeln.

Koschwein i. S. Seit dem einjährigen Bestehen unserer Ortsverwaltung ist unsere Mitgliederzahl in dem kaum 9500 Personen zählenden Orte auf 40 Kollegen gestiegen. Ein Beweis, daß hier die Kollegen sehr an der Arbeit waren, Mitglieder zu werden. Sogar eine kleine Feuerantze haben wir hinter uns; ein Beweis, was Organisation bedeutet. Ferner müssen wir auch hinwirken, daß die Versammlungen, die jeden letzten Sonnabend im Monat abgehalten werden, besser von den Kollegen besucht werden. Es wurden Beiträge vom Gauleiter bei uns gehalten, die gut besucht waren und wobei mancher Kollege über Zweck und Nutzen des Verbandes belehrt wurde. Bei der diesjährigen Hauptversammlung wurden folgende Kollegen gewählt: Als Bevollmächtigter: Otto Voigt, Kassierer: N. Schneeweis, Schriftführer: Th. C. Gera, Revisoren: Seifert, Hansold und Richter. Beisitzer: Christoph. Ins Kartell: Voigt und Wade 11. Also Kollegen! Für dieses Jahr wieder vorwärts an die Arbeit!

Tilsit. Am Sonntag den 8. Januar fand unsere Generalversammlung statt. N. Krüger gab den Geschäftsbericht für das vergangene Jahr und über die Tätigkeit der Ortsverwaltung. Alsdann gab K. Dobinsky den Kassenbericht für das 4. Quartal 1910, welchen die Revisoren bestätigten und ebenso K. Schlow, der die Kasse heimlich revidiert hatte, worauf die Versammlung den Kassierer einstimmig entlastete. Als 1. Bev. wurde K. Krüger, 2. K. Muddies, als 1. Kassierer Koll. Dobinsky, als 2. N. Schemmert, als Schriftführer N. Kley gewählt. Als Revisoren wurden die Kollegen Schumwin, Pallack und Wendits gewählt. Außerdem wurden noch 2 Kollegen in die Schlichtungskommission gewählt und traf dies die Kollegen Schumwin und Wendits.

Ferner gab der Gauleiter Bericht. Wir waren gezwungen, ein Bureau zu mieten, weil sich unsere Verwaltungsstelle vergrößert hat und selbstverständlich noch größer werden wird, was es nicht mehr möglich, die Verbandsarbeiten in der Privatwohnung des Kollegen Dobinsky auszuführen. Nach einigen Mitteilungen trat dann Schluß der Versammlung ein.

Eine Speditionsarbeiterversammlung fand am Montag den 9. ds. Ms. statt, wozu unser Gauleiter das Defecat übernommen hatte. Er schilderte, wie wir uns von den bestehenden Klassen ausbeuten lassen müssen, und unsere Arbeitskraft müssen wir möglichst teuer verkaufen. Zum Schluß erwähnte ein Kollege die noch fernstehenden Kollegen, sich dem Verbands anzugliedern, worauf die Versammlung in der üblichen Weise geschlossen wurde.

Ulm. Am 8. Januar fand unsere Generalversammlung statt. Der Vorsitzende bedauerte den schwachen Besuch, was allerdings in dem Auswärtswohnen verschiedener Kollegen seine Ursache hat. Die wenigen Punkte umfassende Tagesordnung war bald erledigt, da die Wahlen auf eine spätere Versammlung verschoben wurden. Die Mitgliederzahl beträgt zur Zeit 22, was für Ulm eine sehr kleine Zahl bedeutet, obwohl es an reger Tätigkeit, besonders auch der Sektionsleitung nicht fehlt. Sehr gut vertreten waren die Schanstellergeliebten und beteiligten sich davon die Kollegen Sieching und Müller sehr rege an der Diskussion. Allgemeine Entrüstung rief die Mitteilung eines Kollegen hervor, daß in einem Betriebe beim Bekanntwerden der Generalversammlung ein organisierter Kollege aufs Kontor beschieden wurde. Demselben wurde sein Verbandsbuch abverlangt und ihm die Teilnahme an der Generalversammlung verboten. Da ist die Frage wohl am Platze, wo bleibt das Koalitionsrecht und sind solche Uebergriffe vonseiten gebildet sein wollender Herren Prinzipale noch möglich, und wo ist da der Gerechtigkeits Sinn? Hier kann nur der Anschluß an den Transportarbeiter-Verband durch geschlossenes Vorgehen gegen solche Sklaverei Abhilfe schaffen.

Verantwortl. Redakteur: Carl Lindow, Karlshorst. Verlaganstalt 'Courier', G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Halberstr. 37.