

# Commerzial

Zentral-Organ für die Interessen

der im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäft. Arbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands.

Publikations-Organ des Zentral-Verbandes der Handels-, Transport-, Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands.

Erscheint alle 14 Tage Sonntags.  
Einzel-Abonnement pro Quart. franco geg. franko 1 Mk.  
Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Exped.: Berlin SO. 16, Engel-Allee 21.  
Telephon: Amt IV, 950.  
Geöffnet: 9—11 Uhr Vorm., 3—7 Uhr Nachm., Sonntags geschl.

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

Nr. 1a.

Berlin, den 10. Januar 1904.

8. Jahrg.

## Aufruf

an alle im Transport- und Fuhrgewerbe Deutschlands beschäftigten Kutscher, Fuhrleute, Geschirrführer und Arbeiter.

Die Unterzeichneten berufen hierdurch zum 4. und 5. April 1904 (2. und 3. Osterfeiertag) nach

Berlin in das Gewerkschaftshaus,  
Engel-Allee 15,

einen

## Allgemeinen Kongress

für sämtliche im Transport- und Fuhrgewerbe beschäftigten Personen

mit folgender prov. Tages-Ordnung ein:

1. Die amtlichen und privaten Erhebungen im Transport- und Fuhrgewerbe, ihre Ergebnisse und die Notwendigkeit gesetzlicher Regelung der Arbeitszeit.
2. Die Unfallhäufigkeit in unserem Beruf, Unfallverhütungs-Vorschriften und Berufsgenossenschaften.
3. Die Straßenpolizei-Verordnungen und ihre Durchhabung durch die behördlichen Organe.
4. Fahr- und Fachschulen.

Wir fordern nunmehr die in Frage kommenden Berufsgenossen allerorts auf, zu diesem Kongress Stellung zu nehmen und sich auf demselben durch Delegierte vertreten zu lassen.

Zur Teilnahme am Kongress sind berechtigt Vertreter aller Berufsvereinigungen, welche sich durch ein von ihrer Vereinigung oder in öffentlicher Versammlung ausgefertigtes Mandat legitimieren. Mandatsformulare sind von den Unterzeichneten zu beziehen.

Die gewählten Delegierten werden ersucht, sich bis spätestens 15. März 1904 bei den Unterzeichneten unter genauer Adressenangabe zu melden, um die rechtzeitige Aufstellung der Präsenzliste zu ermöglichen.

## Die Einberufer.

Oswald Schumann. Otto Schulzki.  
Berlin SO., Engel-Allee 21, Hof I.

## Ämtliche und private Erhebungen im Transportgewerbe.

Den wiederholten Anregungen des Zentralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Folge gebend, beschloß die Reichskommission für Arbeiterstatistik am 18. Juni 1900, den Herrn Reichsfanzler zu ersuchen, Erhebungen über Arbeitszeit, Sonntagsruhe, Beschäftigungsverhältnisse, Gefährdung von Gesundheit und Leben durch den Betrieb, Aufenthaltsräume, Wohnverhältnisse, Strafen u. d. in dem Verkehrsgewerbe beschäftigten Personen zu veranlassen.

Diesem Wunsche entsprach der Herr Reichsfanzler durch Erlass vom 1. März 1901, indem er die Kommission um eine gutachtliche Äußerung über die Vornahme und Durchführung der beabsichtigten Erhebungen ersuchte. Die Kommission beschloß darauf am 18. März 1902, dem Herrn Reichsfanzler zunächst die Einleitung einer statistischen Aufnahme über die Arbeitszeit im Fuhrgewerbe zu empfehlen, welche unter Zugrundelegung eines von ihr aufgestellten Fragebogens von den Ortsbehörden auszuführen sein würde. Daraufhin ließ der Herr Reichsfanzler den Bundesregierungen die Fragebogen mit dem Ersuchen zugehen, die Erhebungen in die Wege zu leiten.

Nach dem System der Stichproben sollen ungefähr 10 pCt. der Fuhrwerksbetriebe befragt werden. Der ausgegebene Fragebogen war äußerst komplizierter Natur, man merkte es ihm auf dem ersten Blick an, daß nicht Kenner der Berufsverhältnisse bei der Zusammenstellung desselben mitgearbeitet hatten. Die Folge davon war, daß die Fragen vielfach nicht verstanden und unadäquat beantwortet wurden. Die Ungenauigkeit und Unvollständigkeit der eingegangenen Auskünfte machte es erforderlich, daß 3173 Fragebogen = 91,3 pCt. zur Vervollständigung der Antworten zurückgeschickt werden mußten, wobei 13468 Rückfragen gestellt wurden. Trotz dieses umfangreichen Versuchs, verwendbare Auskünfte für alle befragten Betriebe zu erlangen, mußten 333 Bogen von der Bearbeitung, weil unbrauchbar, ausgeschlossen werden. Es verblieben die Fragebogen von 3143 Betrieben aus 344 Distrikten. Von diesen waren 1630 von Arbeitgeber, 1513 von Arbeitnehmern beantwortet worden. Auch die überwiegende Mehrzahl der Belegten ist, wie wir nach den gemachten Erfahrungen mit Sicherheit behaupten können, in Gegenwart und nach dem Willen der Unternehmer ausgefüllt worden, so daß das sich daraus ergebende Resultat gewiß mit roter Farbe verzeichnet, ganz gewiß nie zu schwarz gegeben ist. Von diesem Gesichtspunkte aus müssen die ämtlichen Erhebungen und ihre Ergebnisse beurteilt werden.

In den besagten 3143 Betrieben waren 24282 Personen tätig. Das Fuhrpersonal umfaßte 18197 erwachsene und 236 jugendliche Arbeiter unter 16 Jahren. Im Stall- und Hofsdiens, als Auf- und Ablader u. d. waren 8858 erwachsene und 67 jugendliche Personen beschäftigt.

Die regelmäßigen Arbeitszeiten stellen sich mit Einschluß der Pausen folgendermaßen. Für das Fuhrpersonal im Sommer: bis 10 Stunden waren tätig 0,2 pCt., 10—12 Stunden 7,9 pCt., 12—14 Stunden 48,9 pCt., 14—16 Stunden 32,6 pCt., 16—18 Stunden 10,2 pCt., 18 Stunden 0,2 pCt.; im Winter: bis 10 Stunden 2,2 pCt., 10—12 Stunden 19,6 pCt., 12—14 Stunden 49,1 pCt., 14—16 Stunden 20,8 pCt., 16—18 Stunden 8,1 pCt., 18 Stunden 0,2 pCt. Für das Stall- und Hofspersonal im Sommer: bis 10 Stunden 0,2 pCt., 10—12 Stunden 17 pCt., 12—14 Stunden 61,9 pCt., 14—16 Stunden 18,8 pCt., 16—18 Stunden 1,9 pCt., 18 Stunden 0,2 pCt. Im Winter: bis 10 Stunden 1,2 pCt., 10—12 Stunden 28,7 pCt., 12—14 Stunden 49,1 pCt., 14—16 Stunden 19,4 pCt., 16—18 Stunden 1,5 pCt., 18 Stunden 0,1 pCt.

Vom Fuhrpersonal haben im Sommer täglich 6,6 pCt. eine, 4,6 pCt. zwei und 76,8 pCt. drei Pausen. Die letztere Angabe entspricht den tatsächlichen Verhältnissen in seiner Weise, die Fuhrherren haben das reichsstatistische Amt in dieser Frage gründlich beschwindelt. Die Natur des Fuhrwerksbetriebes erlaubt im allgemeinen keine drei Pausen und die Kutscher wären allerorts sicher froh, wenn sie nur eine einzige ungetrübte Pause zum Mittagessen hätten. Für 12,2 pCt. der Arbeiterinnen sind die

Pausen angegeben und dürften lediglich diese Angaben der Wirklichkeit entsprechen.

Vom Fuhrpersonal beginnen im Sommer 80,8 pCt., im Winter 61,8 pCt. ihre Tätigkeit vor oder um 6 Uhr morgens, zwischen 6 und 8 Uhr treten 17,5 pCt. im Sommer und 35,5 pCt. im Winter in Tätigkeit. Die Beendigung des Fuhrdienstes tritt für 4,6 pCt. der Kutscher im Sommer bis 6 Uhr nachmittags ein, zwischen 6 und 8 Uhr beenden 71,4 pCt. — hier ist die Schönfärberei handgreiflich — zwischen 8 und 10 Uhr 15 pCt., zwischen 10 und 12 Uhr nachts 7,5 pCt. und nach Mitternacht 1,5 pCt. den Dienst. Im Winter beschließen die Arbeit bis 6 Uhr nachmittags 12,3 pCt. und zwischen 6 und 8 Uhr 63,9 pCt.

Junge Leute unter 16 Jahren wurden im Fuhr- und Stalldienst in 74 Betrieben und zwar in einer Anzahl von 303 Personen beschäftigt, von denen 236 im Fahrdienst und 67 im Stalldienst tätig waren. Ausschließlich mit jugendlichem Personal arbeiten nur 10 Betriebe.

Der Umfang der Sonntagsarbeit ist ein recht großer. Von 3120 Betrieben sind Sonntags 2967 = 95,1 pCt. in Tätigkeit; von den 18 433 des Fahrdienstes sind 17 898 in diesem Betriebe beschäftigt, es werden von diesen Personen 17 841 oder 96,8 pCt. des Fuhrpersonals aller Betriebe zur Sonntagsarbeit herangezogen. An 15 und weniger Sonntagen werden 14,1 pCt., an 16—30 Sonntagen 12,4 pCt., an 31—45 Sonntagen 5,9 pCt., an 46 und mehr Sonntagen 64,1 pCt. der Angestellten beschäftigt. Die Arbeit dauert für 32,3 pCt. bis zu 3 Stunden, für 19,9 pCt. über 3—6 Stunden. Die übrigen Personen werden länger oder in Arbeitsstunden von unbestimmter Dauer beschäftigt. Ueber 12 Stunden sind 13,2 pCt. des Fuhrpersonals an Sonntagen tätig und zwar die meisten mehr als 45 Sonntage im Jahre. Trotz dieser starken Heranziehung zur Sonntagsarbeit ist nach den Auskünften 55,1 pCt. des Fuhrpersonals möglich, an 46 und mehr Sonntagen den Hauptgottesdienst zu besuchen. Auch da haben die Herren Unternehmer gewaltig aufgeschmissen. 15 pCt. der Kutscher ist an keinem Sonn- und Festtage möglich zum Vormittags-Gottesdienst zu gehen.

Von den 654 Betrieben mit Stallpersonal sind 426 = 65,1 pCt. Sonntags in Tätigkeit, nach den Auskünften, in Wirklichkeit sind es alle ohne Ausnahme, denn zur Ehre der Fuhrherren sei es gesagt, es giebt keinen solchen, der an Sonn- und Festtagen seine Pferde hungern läßt. Von 3000 Stallleuten, die in diesen Betrieben tätig waren, machten 2836 Personen an der Sonntagsarbeit teil, 72,3 pCt. aller Stallleute überhaupt. An 15 und weniger Sonntagen sind es 23,7 pCt., an 16—30 Sonn- und Festtagen 6 pCt., an 31—45 Sonntagen 56 pCt., an 46 und mehr Sonntagen 35,4 pCt. (?? D. N.). Die Arbeit beträgt für 23,8 pCt. der Stallleute bis 3 Stunden, für 12,6 pCt. über 3—6 Stunden, für die übrigen Stallleute ist sie länger oder unbestimmt. Ueber 12 Stunden sind 13,8 pCt. beschäftigt zumeist an mehr als 45 Sonn- und Festtagen. Der Besuch des Hauptgottesdienstes ist 38,3 pCt. der Stallleute an 46 und mehr Sonntagen möglich und 27,7 pCt. können, weil sie keine Sonntagsarbeit haben, stets zur Kirche gehen. Na, in der Wirklichkeit preist der Wind anders, 15,8 pCt. können nie den Gottesdienst besuchen. Um dem plumpen Schwindel der Fuhrherren die Krone aufzusetzen, stellt sich nach ihren Angaben heraus, daß der Anteil an der Sonntagsarbeit seitens der Stallleute geringer ist als derjenige der Kutscher. In der faktischen Wirklichkeit ist genau das Umgekehrte der Fall.

Die Wohnungsverhältnisse stellen sich folgendermaßen:



dem ganzen Fahr- und Stallpersonal Wohnung 1109 = 35,3 pCt., einem Teil des Personals 729 = 23,2 pCt., niemand vom Personal 1305 = 41,5 pCt. Von den 22 055 erwachsenen Personen vom Fahr- und Stalldienst haben beim Arbeitgeber Kost und Wohnung 2930 = 13,3, nur Kost 362 = 1,6 pCt., nur Wohnung 925 = 4,2 pCt., weder Kost noch Wohnung 17 838 = 80,9 pCt. Bei den 303 jugendlichen Arbeitern sind es 33 = 10,9 pCt., die Kost- und Wohnung, 2 = 0,7 pCt., die nur Kost, 7 = 2,3 pCt., die nur Wohnung und 261 = 86,1 pCt. die weder Kost noch Wohnung erhalten. Von den beim Arbeitgeber wohnenden 3855 erwachsenen Personen schlafen 481 = 12,5 pCt. im Stall.

Das wären im großen und ganzen die Zahlen, welche uns die auf den sichtlich schönfärbereichen Angaben der Führer und ihrer geforschten Kinder beruhende amtliche Statistik bietet. Sehr gegen den Willen der Führer schreien auch diese geläuterten und erkünstelten Zahlen zum Himmel um schlenne Regelung der Arbeitszeit im gesamten Transportgewerbe.

Nun zu den ungeführten Erhebungen unserer Organisation. Sie sind ein notwendiges Produkt der Verhältnisse, erzwungen von der unumstößlichen Tatsache, daß sich die Herren Arbeitgeber erlauben, nicht nur die Wahrheit der Reichskommission vorzuenthalten, sondern die Verschönerung zu versuchen und unwahre Angaben zur Verschönerung der Arbeitsverhältnisse im Interesse des Unternehmertums zu machen. Unsere Erhebungen sollen eine Kontrolle der amtlichen Erhebungen sein und sie sind es auch geworden. Sie geben uns das ungeschminkte Bild dessen, was im Transportgewerbe ist.

Dabei erstrecken sich unsere Erhebungen, das ist beim Vergleich immer festzuhalten, zumeist nur auf große und größere Städte, wo immerhin schon bessere Arbeitsverhältnisse zu verzeichnen sein dürften, als in den kleineren Orten, die fast ausschließlich der amtlichen Erhebung zugänglich waren.

Unsere Erhebungen erstrecken sich auf 979 Betriebe, in denen 14 998 Personen beschäftigt waren. Die Arbeitszeit dauert nach diesen Erhebungen im Sommer, einschließlich der Pausen: Bis zu 12 Stunden 1,84 pCt. der Betriebe, 12—14 Stunden 6,63 pCt., 14—16 Stunden 50,43 pCt., 16—18 Stunden 38,26 pCt., über 18 Stunden 2,3 pCt. Nach Personen: Bis 12 Stunden 2,58 pCt., 12—14 Stunden 6,2 pCt., 14—16 Stunden 51,07 pCt., 16—18 Stunden 38 pCt., über 18 Stunden 1,7 pCt. Im Winter: Nach Betrieben: Bis 10 Stunden 0,2 pCt., 10—12 Stunden 1,3 pCt., 12—14 Stunden 14,22 pCt., 14—16 Stunden 53 pCt., 16—18 Stunden 28,9 pCt., 18 und mehr Stunden 2,2 pCt. Nach Personen: Bis 10 Stunden 0,03 pCt., 10—12 Stunden 0,72 pCt., 12—14 Stunden 10,2 pCt., 14—16 Stunden 65,56 pCt., 16—18 Stunden 16,6 pCt., 18 und mehr Stunden 1,5 pCt. Die kürzeste Arbeitszeit betrug demnach im Sommer 12, im Winter 10 Stunden, die längste im Sommer 21, im Winter 19 1/2 Stunden. In 446 Betrieben = 45,64 pCt. wurde außerdem regelmäßig an einzelnen Tagen der Woche 1—8 Stunden länger als gewöhnlich gearbeitet. An dieser Ueberarbeit waren 4468 Personen = 29,78 pCt. der Befragten beteiligt. An der längeren Arbeitszeit zu Saisonzeiten waren

242 Betriebe = 25 pCt. beteiligt. Insgesamt waren an der Ueberarbeit 70,5 pCt. der Betriebe und 28,5 pCt. der Angestellten beteiligt. Auch bezüglich der Pausen gibt unsere Statistik ein ganz anderes Resultat. Frühstückspause halten: 1/4 Stunde 4,65 pCt. der Betriebe und 2,07 pCt. der Angestellten, 1/2 Stunde 40,12 pCt. der Betriebe und 42,55 pCt. der Personen, keine Pause 48,10 pCt. der Betriebe und 32,43 pCt. der Angestellten. Mittagspause halten: 1/2 Stunde 6,96 pCt. der Betriebe und 3,61 pCt. der Angestellten, eine Stunde 40,12 pCt. der Betriebe und 38,03 pCt. der Personen, 1 1/2 Stunden 21,08 pCt. der Betriebe und 13,50 pCt. der Angestellten, zwei Stunden 4,8 pCt. der Betriebe und 7,50 pCt. der Personen, keine Mittagspause 20,88 pCt. der Betriebe und 28,72 pCt. der Angestellten. Vesperpause halten: 1/2 Stunde 4,09 resp. 2,71 pCt., 1/2 Stunde 27,28 resp. 29,38 pCt., keine 38,48 resp. 41,02 pCt. An Sonn- und Feiertagen müßten 68 pCt. der Befragten bis zu 12 und mehr Stunden arbeiten. Den Vormittags-gottesdienst konnten 45 pCt. besuchen, während 55 pCt. der Befragten ihren religiösen Sonntagspflichten nie nachkommen konnten.

Diese Zahlen, beruhend auf der unbeeinstuften eigenen Meinungsäußerung unserer Kollegenchaft, sie zeigen uns wahrheitsgetreu, wie tieftraurig es in Wirklichkeit bezüglich der Arbeitsverhältnisse im Transport- und Verkehrsgewerbe aussieht. Sollen diese Zustände dauernd bestehen bleiben? Nein, tausendmal nein! Jeder Fabrikarbeiter, jeder Tagelöhner hat heute seine geregelte Arbeitszeit, warum soll diese dem Fuhrmann, dem Kutscher nicht gegönnt sein? Eine Regelung der Arbeitszeit, der Sonntagsarbeit ist im Fuhrergewerbe genau so gut möglich wie in anderen Berufen.

Da gilt es jetzt, daß all die Fuhrleute, die Kutscher ganz Deutschlands, sich zusammenschließen und von den bestehenden Körperschaften, von der Regierung, eine gesetzliche Regelung ihrer Arbeitsverhältnisse verlangen.

In allen Organisationen unserer Kollegenchaft, in allen Fuhrmanns- und Kutschervereinen soll man in der nächsten Zeit darüber beraten, wie eine Verringerung der Arbeitsbedingungen, eine Verkürzung der Arbeitszeit auf gesetzlicher Basis für den gesamten Beruf zu Wege gebracht werden könne. Um alle die Stimmen zu vereinen, ist, wie an der Spitze des Blattes zu sehen, zu Ostern d. J. ein allgemeiner Transportarbeiter-Kongreß nach Berlin einberufen worden, der sich mit der Erörterung aller brennenden Berufsfragen beschäftigen soll. Auf diesem Kongreß sind jede einzelne Organisation, muß jeder Fuhrmanns- und Kutscherverein, ganz gleich, welcher Richtung er huldigt, durch mindestens einen Delegierten vertreten sein.

Kollegen! Es gilt Protest einzulegen gegen die unenigliche und unbefrähnte Ausbeutung unserer Arbeitskräfte, es gilt die Gesetzgebung aufzufordern, endlich einmal auch etwas für die armen ausgehenden und ausgegorenen Fuhrleute und Kutscher zu tun, und da müssen alle, alle dabei sein.

Aus allen Ecken Deutschlands müssen die Kollegen zu Ostern nach Berlin zusammenströmen, um dort das Band der Einheit zu schaffen, das uns

zum Ziele führen, bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen schaffen soll.

Auf, Kollegen von Nord und Süd, von Ost und West, Hart Euch zu gemeinsamer, uns allen legendringender Arbeit, dann werden wir das im Reime entstehende Werk, die gesetzliche Verkürzung und Festlegung der Arbeitszeit im Transport- und Verkehrsgewerbe, der Vollendung entgegenführen. Dann, Kollegen, ist erst dies Ziel erreicht, dann sind aus den verachteten Pferdelöcheln allseitig geachtete Menschen geworden.

Die Bruderhand, Kollegen allüberall, schlägt ein!

### Entwicklung und Profit im Transportgewerbe.

Die goldenen Seiten des Frachtfuhrwerks sind längst porüber. Die Eisenbahn hat dem Fuhrmann der guten alten Zeit den Garaus gemacht, so hört man oft gedankenlose Leute sagen, die die wirtschaftliche Entwicklung des Transportgewerbes nur oberflächlich und nur so weit ihr enger Gesichtskreis reicht, verfolgen. Nichts ist weniger wahr, als diese leicht und trittrals hingeworfene Behauptung. Wohl haben die Eisenbahnen den Frachtfuhrmann von der Landstraße verdrängt, das ist wenigstens zum Teil wahr, aber sie haben ihm auch zu gleicher Zeit innerhalb der durch sie ermöglichten Verkehrszentren ein neues und weit größeres Arbeitsfeld angewiesen. Manchem unserer Kollegen mag dies zwar ungläubig erscheinen, aber dennoch ist es in der nackten Wirklichkeit so. Die Berufsstatistik des Deutschen Reiches zeigt uns den Aufstieg des Speditionswesens und Frachtfuhrwesens in den beiden Jahrzehnten von 1875 bis 1895 mit untrüglicher Deutlichkeit. Und dabei ist dies wohlgerichtet die Zeit, während welcher erst der Ausbau des Eisenbahnnetzes im weitgehendsten Maße erfolgte. Es müßte also gerade in dieser Zeit, wenn die Eisenbahnen Spedition und Frachtfuhrwerk wirklich verdrängt hätten, ein Rückgang der im Speditionswesen und Frachtfuhrwesen beschäftigten Personen zu verzeichnen sein. Nun wurden aber im Jahre 1875 immer noch den untrüglichen reichsstatistischen Angaben im Speditionsgewerbe 16 330 Personen beschäftigt, welche Zahl bereits im Jahre 1882 auf 25 094 Beschäftigte gestiegen war und 1895 gar sich auf 29 393 Personen erhöhte. Das ist also eine Steigerung der Beschäftigtenzahl um mehr als 80 pCt. in 2 Jahrzehnten.

Die Zahl der Betriebe in der Spedition zeigt freilich genau die umgekehrte Entwicklung, was aber in dieser Frage nichts besagen will, da eine tiefere Aufzählung der kleinen durch die großen Betriebe statgefunden hat. Im Jahre 1875 waren im Deutschen Reich noch 10 243 Speditionsbetriebe vorhanden, diese Zahl war bereits 1882 auf 6337 gesunken und erreichte 1895 gar einen Tiefstand von 5028 Betrieben. Das ist also ein Verlust von mehr als 50 pCt. der Gesamtbetriebe in nur 20 Jahren. Die Sache bekommt aber sofort wieder ein anderes Gesicht, wenn wir uns die Entwicklung der Betriebe nach ihrer Größe näher ansehen. Darnach waren vorhanden:

	Betriebe (ausschließlich der Nebenbetriebe)			
	bis höchstens 5 Beschäftigt		mit über 5 Beschäftigten	
	Betriebe	Personen	Betriebe	Personen
1875	7 688	10 834	324	5 546
1882	3 938	10 957	117	14 137
1895	2 951	6 515	1400	22 883

Im Transport- und Fuhrergewerbe ist also genau dieselbe Entwicklung zum Großbetriebe zu konstatieren, wie in der Industrie. Die Zahl der kleinen Betriebe hat sich von 1875 bis 1895 um etwa 50 pCt. vermindert, die Zahl der Beschäftigten aber, wie schon gesagt, um circa 80 pCt. vermehrt. Während die Zahl der kleinen Betriebe, die höchstens 5 Arbeiter beschäftigten von 1875 bis 1882 um 3705 zurückgegangen war, blieb dennoch die Zahl der Arbeiter in den Kleinbetrieben nicht nur konstant, sondern sie vermehrte sich noch um 123 Mann, also hatten die verbliebenen 3933 Betriebe die Zahl ihrer Angestellten um 90 pCt. vermehrt, waren also ganz gewaltig gewachsen. Andererseits waren nicht 3705 Betriebe gänzlich verschwunden, sondern von diesen hatten sich 593 Betriebe so entwickelt, daß sie den Betrieben, welche mehr als 5 Personen beschäftigten, zuzurechnen waren, immerhin hatten noch 3112 Zweigbetriebe gänzlich das Feld geräumt.

Von 1882—1895 verminderte sich die Zahl der Kleinbetriebe abermals um 1032, aber auch die Zahl der in den Kleinbetrieben tätigen Arbeiter ebenfalls um 4442 gleich etwa 40 pCt. Von besagten 1032 Betrieben finden wir aber 483 Betriebe in der Reihe verbleibend, die 1895 mehr als 5 Angestellte beschäftigten, sich somit zum Großbetriebe weiter entwickelt hatten, während 549 Kleinbetriebe andererseits von den Großen aufgelöset worden sind. In der gleichen Zeit war in den Großbetrieben eine Vermehrung des Personals um 8746 Mann eingetreten, die schon vorhandenen größeren Betriebe hatten sich also zu noch größeren Betrieben weiter entwickelt. Während also die Kleinbetriebe der Spedition sich von 1875—1895 um rund 50 pCt. vermindert hatten, war bei den Großbetrieben genau das umgekehrte Verhältnis eingetreten, sie hatten sich um mehr als 400 pCt. vermehrt. Eine gleiche Vermehrung hatte auch das in den Großbetrieben beschäftigte Personal von 5546 auf 22 883 Mann erfahren. Der Aufstieg zum Großbetriebe vollzieht sich also im Speditionsgewerbe mit staunenerregender Schnelligkeit.

Ein ähnliches, wenn auch nicht gleiches Bild zeigt uns die Reichsstatistik im deutschen Frachtfuhrwesen. In diesem Erwerbszweige waren 1875, 33 127 Personen tätig, deren Zahl stieg 1882 auf 43 483 und 1895 auf 58 853 Mann. Dagegen verminderte sich die Zahl der Betriebe

### Der Fuhrmann.

Wie im Schlafe nicken die Pferde dahin auf der Chaussee. Der schwere Schimmel mit dem breiten Rücken steht weder rechts noch links; ein gleichmäßiges Gehen und Senken des Kopfes — so wandert er Schritt für Schritt. Der Fuchs schritt zuwelen auf aus seiner Müdigkeit, bläht die Nüstern und schüttelt die blonbe Mähne, als müßte er das Baumzeug abwerfen; straffer spannen sich die Riemen, aber der Schimmel folgt ihm nicht. So verfährt auch der Fuchs immer wieder in dieselbe schleppende Gangart.

Die Seitenbreiter des Wagens biegen sich nach außen; das Gefährt ist dicht gepackt mit roten Mauersteinen beladen. Nur auf dem vorderen Tisch bleibt ein schmaler Platz für den Kutscher. Dieser lehnt, die Füße schlaff in der rechten Hand, die Peitsche im Arm, mit Kopf und Rücken an den harten Riemen. Wie die Pferde, so droht auch ihn die Müdigkeit zu überwältigen. Wenn der Fuchs sich schüttelt, schreit der Kutscher auf, greift zur Peitsche und schwingt sie über den Rücken der Pferde: „Hi! Hi!“ Aber der Schimmel hört und fühlt nicht... Verdamnte Weiber!

Vor der Waldschänke steht das Gefährt plötzlich. Vesperzeit ist's und der Fuchs hat die Krippe erblüht. Der Kutscher steigt gähmend und schwerfällig herunter, schüttet den Pferden vor und tritt, die rotbeistaubige Mütze abklopfend, ins Schanzzimmer: „Einen Topp Kaffee, Mutter Hauschild.“

Die Wirtin nickt, legt ihr Strickzeug beiseite und schürft in die Küche. Der Fuhrmann hat seine Vesperstullen ausgewickelt, sein Zackenmesser an den Hofen gepußt und beginnt zu essen. Aber es schmeckt nicht. Xrocten heiß's und dann: das verfluchte Gähnen! Immer wieder reiß's an den Rippen. So lehnt er sich in eine Ecke...

Mutter Hauschild mit dem Kaffee eintritt, schnarcht's ihr entgegen. Sie muß den Schlafenden rütteln. Endlich ermuntert er sich und sieht verärrt umher: „... Ach so! Er springt ans Fenster. Die Pferde fressen nicht mehr. Unbeweglich stehen sie mit hängenden Köpfen, wie angewachsen auf einem Fleck.

„Mann, sind Sie müde!“ Frau Hauschild sagt's topfschüttelnd, indem sie wieder zum Strickzeug greift.

Der Fuhrmann hat gerade den Topp vorm Munde. Er tut einen lächlichen Zug und macht sich, laut aufschabend, an sein Vesperbrat: „Wilde? Runkelst! Seit fuffzehn Stunden auf'm Bod! Vergang'ne Nacht hab' ich kaum die Klappe gesehn.“

„So viel zu tun jem jetzt?“  
„Und ob! Da is einer, der möcht am liebsten in vierundzwanzig Stunden 'ne Villa gebaut haben. Tag und Nacht mühen man schüften! Aber das ist meine letzte Fuhrre für heute, da mag sich der Oll auf'n Kopp stellen! Man is ja kein Mensch mehr! Verdammt noch mal!“ Er trinkt den Rest und wirft einen Blick auf den Schentkisch: „Nabend!“

Die Pferde haben das halbe Futter in der Krippe gelassen. Der Fuhrmann schüttelt es zurück in den Sack. Dann schwingt er sich auf den Wagen und greift zur Peitsche.

Anfangs geht's flotter auf der staubigen Landstraße dahin. Ein gelinder Trab.

Aber der Schimmel hat keine Ausdauer mehr trotz Peitsche und Zuruf. Alles Fuchsen hält ihn nicht munter; er gerät wieder ins Niden. Der Fuchs macht noch einige Anstrengungen, dann läßt auch er den Kopf hängen.

Der Kutscher hat zu pfeifen begonnen, um sich wach zu halten. Allmählich verstimmt er; gewaltig drückt der Schlaf auf die Augen. Der Kopf lehnt sich zurück an die harten Steine.

Schritt für Schritt — ein gleichmäßiges Niden. Eintönig knarrt der Wagen...

Immer geradeaus stapfen die Pferde. Auch dort, wo die Landstraße sich in scharfer Kurve wendet.

Wühlst gibt's einen Ruck... das Gefährt ist mit dem Vorderrad auf einen Brellstein geraten... ein zweiter Ruck... ein dumpfer Schrei... der Fuchs bäumt sich auf und springt zur Seite...

Der Schimmel rührt sich kaum. Die Peine schleift im Sand. Fuhrerlos knarrt ein Wagen eintönig im Dämmerlicht auf der Chaussee dahin...



von 25 893 im Jahre 1875 auf 25 298 im Jahre 1882 und 24 669 im Jahre 1895. Das bedeutet eine Abnahme der Betriebe überhaupt um etwa 6 pSt. Das Bild wird aber sofort wieder viel klarer, wenn wir die Entwicklung der Großbetriebe der der Kleinbetriebe gegenüberstellen.

Table with 4 columns: Betriebe (ausgeschlossen der Nebenbetriebe), bis höchstens 5 Beschäftigt., mit über 5 Beschäftigten, Betriebe, Personen. Rows for years 1875, 1882, 1895.

Auch hier hat sich also eine nicht ganz unerhebliche Anzahl von Kleinbetrieben zum Großbetrieb weiter entwickelt, d. h. ist in die Reihe derjenigen Betriebe eingetreten, die mehr als 5 Personen beschäftigen. Eine fast gleiche Anzahl von Kleinbetrieben ist dagegen von den Großbetrieben aufgelöst worden. Gewaltig und imponant ist hingegen die Entwicklung der Großbetriebe im deutschen Frachtfuhrwesen während der fraglichen 2 Decennien. Die Zahl der Großbetriebe stieg um 1050 pSt., die Zahl der in den Großbetrieben tätigen Angestellten um 850 pSt. Wir glauben kaum, daß ein gleiches Steigerungsverhältnis bezüglich der Entwicklung in irgend einem Zweige der Industrie zu verzeichnen ist. Für uns, für die im Expeditions- und Frachtfuhrwesen tätigen Kollegen, ist diese Entwicklung nur zu begrüßen.

Die Auffassung der kleinen Betriebe durch die „Großen“ geht also ihren unabänderlichen Gang. Die Einnahmen, der „Verdienst“, der Reingehalt des kleinen Fuhrmanns, den dieser aus seinem Geschäft zog, war für uns fast überall ein Buch mit sieben Siegeln. Eine Kontrolle des Unternehmensvermögens also nicht möglich. Anders beim Großbetrieb, dort wo der „Fuhrherr“ als Inhaber des Geschäftes ausgeschaltet ist und an seine Stelle die Aktiengesellschaft tritt. Nachstehende Tabelle gibt uns Aufschluß, was in den maßgebendsten Transport- und Expeditionsbetrieben im letzten Jahrzehnt an Dividenden „verdient“ worden ist.

Table titled 'Dividenden' showing dividend data for various companies from 1889 to 1900. Columns include company names and dividend amounts.

Daraus geht hervor, daß das Expeditions-Geschäft auch heute noch zu den rentabelsten Unternehmungen gehört. Es kann sehr wohl eine höhere Entlohnung seiner Angestellten, sowie eine Verkürzung der Arbeitszeit verlangen, ohne daß es zu Grunde gehen braucht. Im Vergleich zu den Profitten der Unternehmer dieses Gewerbes stehen die Löhne der in ihren Betrieben beschäftigten Arbeiter in gar keinem Verhältnis. Diese schreiende Ungerechtigkeit abzuschaffen ist nur dann möglich, wenn sich die Kutscher und Fuhrleute aufrufen und Mann für Mann ihrer Berufsorganisation, dem Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands beitreten.

Was nützt den Fuhrleuten und Kutschern die Organisation?

Diese Frage hat sich gewiß schon so mancher Kollege vorgelegt. Nur sind sich leider bis heute recht wenig Fuhrleute und Kutscher darüber klar geworden. Organisieren heißt, sich mit Anderen zusammenschließen, einer Vereinigung, einem Verbände beitreten. Die Organisation ist die Vereinigung Einzelner zur Erreichung bestimmter Zwecke und Ziele. Was der Einzelne allein nicht zu erreichen vermag, das sucht er sich mit Hilfe gleicher Interessenten, mit Hilfe der dieselben Bedürfnisse habenden Berufskollegen zu verschaffen. Der einzelne Arbeiter ist im heutigen wirtschaftlichen Leben ein mehr- und schutzloses Objekt der jeweiligen Verhältnisse. Ein Einzelner verschwindet heute schon in jedem mittleren Fuhrwerksbetriebe, er bedeutet nichts; geht er seiner Wege, so tritt einfach ein Anderer an seine Stelle und das Uhrwerk des Betriebes geht nach wie vor ohne Störung weiter. Verlangt ein Einzelner höheren Lohn, kürzere Arbeitszeit, bessere Behandlung, so sagt ihm der Fuhrherr höchstens: „Hör mal, lieber Freund, so haben wir beide nicht gewettet; wenn es Dir nicht mehr passen sollte, unter den gegebenen Bedingungen bei mir zu arbeiten, dann kannst Du ja gehen. Ich bekomme täglich hundert Andere für Dich, noch billigere und willigere Leute.“ Dieses ist ja meistens nicht wahr, aber der einzelne Arbeiter muß sich fügen oder hungern.

Nicht so, wenn eine Masse einzelner Arbeiter, wenn die gesamten Kutscher oder Fuhrleute eines Betriebes in Frage kommen.

Alle auf einmal kann der Fuhrherr nie ersehen. Geht selbst der Fall, es gelänge dem Unternehmer, der Zahl nach vollen Erfolg für seine alten Leute zu bekommen, was fast nie der Fall sein dürfte, so kann er doch mit diesem Erfolg nicht viel anrichten. Was nützen dem Fuhrherrn notorische Säuer und Leute, die nicht nur nicht fahren können, sondern die Pferde auch noch beim Schwanz aufzukümmen. Diese fahren dem Fuhrherrn Zeug, Wagen und Pferde zum Teufel und nur Stellmacher, Schmied und Pferdehändler sind ihre lachenden Erben. Die Qualität der eingearbeiteten Leute ist besonders im Fuhrwerksbetriebe niemals in kurzer Zeit zu ersehen.

Will also der Unternehmer nicht, daß er unermesslichen Schaden in seinem Geschäftsbetriebe erleidet, so muß er wohl oder übel nachgeben, muß mit seinen Arbeitern über ihre Wünsche verhandeln. Je größer die Eingetret der Kollegen unter einander ist, je fester sie sich zusammenschließen und je mehr Ausdauer und Entschlossenheit sie zeigen, desto größer müssen auch ihre Erfolge den Unternehmern gegenüber sein. Deswegen ist es in der heutigen Zeit eine Lebensnotwendigkeit für alle Arbeitnehmer, seien sie nun Fuhrleute, Kutscher oder sonstige Arbeiter, brüderlich mit den Klassenossen zusammenzuhaltten, um so das eigene Ich zu schützen. Die Vereinigung, der Zusammenschluß darf aber nicht etwa ein Inmomentaner auf den kritischen Augenblick berechneter sein, sie muß auf die Dauer erfolgen.

Die Dauer des Zusammenschlusses ist notwendig, weil sich die Arbeitnehmer mit den Arbeitgebern nicht bloß momentan, sondern fortwährend im Kriegszustande befinden. Dazwischen Frieden wird und kann niemals zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern Platz greifen, weil die sich diametral entgegengesetzten Interessen dies nicht erlauben. Es kann also nur von längeren oder kürzeren Waffenstillständen die Rede sein.

Die Unternehmer sind selbstverständlich bestrebt, den Bedarf an Arbeitskräften mit möglichst geringen Kosten zu decken, das heißt, die Ware Arbeitskraft so billig als denkbar einzukaufen, während andererseits die Arbeitnehmer ganz natürlich bestrebt sind, für ihre Arbeitskraft möglichst hohe Summen herauszuschlagen. Der Widerstreit der Interessen ist also hier von vornherein gegeben. Bei dem ganzen Handel wird nun diejenige Partei für sich am meisten herauszuschlagen, die sich in der günstigsten und stärksten Position befindet.

Die Arbeitgeber befinden sich nun von vornherein in weit günstigerer Position als die Arbeitnehmer. Sie sind wirtschaftlich so gestellt, daß sie ruhig die Zeit abwarten können, um möglichst billig die Ware Arbeitskraft zu erwerben. Anders die Arbeitnehmer. Auf ihrer Hände Arbeit angewiesen, leben sie nur von der Hand in den Mund und müssen, gezwungen durch den Hunger, schließlich ihre Arbeitskraft zu jedem bedenkten, wenn auch noch so niedrigen Preise verkaufen. Sie sind also von vornherein gegenüber dem Kapitalisten stets im Nachteil.

Dieser Nachteil kann nur beseitigt und eine stärkere Position hergestellt werden durch Zusammenschluß der Arbeitnehmer in einer Organisation, einem Verbände. Die Unternehmer gehen ja in dieser Beziehung ihren Arbeitnehmern sogar mit guten Beispielen voraus, sie, die schon wirtschaftlich Stärkeren, bilden straffe Organisationen, um ihre Position künstlich noch mehr zu verstärken. Nur wenn die Angestellten das Gleiche tun, können sie sich gegen die diktatorisch einseitige Festsetzung der Arbeitsbedingungen seitens der Arbeitgeber wehren und dabei in ihrem Interesse ein Wortlein mitreden. Den wirtschaftlich Schwachen, den Ausgebeuteten zu helfen, seine Interessen wahrzunehmen, das ist also der höchste Zweck und die vornehmste Aufgabe der Organisation. Und deswegen muß auch jeder denkende Fuhrmann und Kutscher schon im eigenen Interesse der Organisation angehören.

Nun fragen wir einmal, hat der Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands, der für die Fuhrleute und Kutscher allein als Organisation in Betracht kommt, die Aufgaben einer nützlichen Organisation bisher erfüllt? Wir können nur sagen, daß dies im vollsten Maße geschehen ist. Die zahlreichen, mit Hilfe des Verbandes für die Fuhrleute und Kutscher an den verschiedensten Orten geführten Streiks beweisen dies allein zur Genüge. Der Verband hat hier zu Gunsten der Kollegen in allen Fällen seine volle Schuldigkeit getan, und nur deswegen ist er bei allen Fuhrherrn so sehr ge-

fürchtet, gehäht und verpöndt. Nur weil der Verband die Rechte und Interessen der Fuhrleute und Kutscher energisch und rücksichtslos gegenüber den Fuhrherrn verteidigt, nur deswegen verurteilen die Fuhrherrn ihre Kutscher und Fuhrleute vom Beitritt zum Verbände mit allen Mitteln abzuhalten.

Unser Verband, der auf voller gesetzlicher Grundlage steht, wird von den Fuhrherrn als eine Vereinigung hingestellt, die nur da wäre, um Streiks anzuzetteln und den Arbeitern dabei das Geld aus der Tasche zu ziehen. Wir sind aber durchaus keine besonderen Freunde von Streiks, vermeiden diese vielmehr, wo es irgend möglich ist und die Fuhrherrn zu gütlichen Vereinbarungen geneigt sind. In den Streiks und Arbeitseinstellungen tragen lediglich die Fuhrherrn selbst Schuld. Sie sind es, die sich oft als Herren im Hause aufspielen und von Verhandlungen mit ihren alten, langjährigen Arbeitern, trotz gütlichen Zuredens, durchaus nichts wissen wollen. Nur dort, wo der Trotz des Unternehmers nichts Anderes zuläßt, nur dort greifen wir zur letzten Waffe, zum Streik, um dem Trotz die Macht seiner Angestellten zu zeigen und ihm für diese die notwendige Achtung einzufößen.

Streiks sind aber auch nur so lange notwendig, als nicht alle Kollegen der Organisation angehören. Haben erst alle Fuhrleute und Kutscher sich der Organisation angeschlossen, dann erst sind Streiks überflüssig geworden. Die Organisation ist dann eine so starke Macht, daß sie die Eingetret von lästigen Schiedsgerichten für alle Streitigkeiten erzwingen kann. Dieses Ziel recht bald zu erreichen, das muß die heiligste Aufgabe aller Kollegen sein.

Der Organisation müssen aber nicht nur alle Arbeitnehmer angehören, sie muß auch materiell so gestellt sein, daß sie die größten Kämpfe auf lange Zeit hinaus aushalten kann. Sie muß also über die nötigen Gelder zur Unterstützung der Kämpfer verfügen.

Dieses Ziel wird erreicht durch feste Beiträge der Mitglieder. Je höher natürlich die Beiträge sind, desto eher und desto sicherer erreicht die Gewerkschaft ihr Ziel. Deshalb sind gerade jene kurzfristigen Kollegen die schlimmsten Feinde ihrer Organisation, die so sehr für niedrige Beiträge schwärmen. Mit einer Gewerkschaft, die über Hunderttausende, die über Millionen verfügt, mit einer solchen Gewerkschaft anzubinden, wird sich jeder Unternehmer wohlweislich hüten.

Die Organisation muß, soll sie gut geführt werden, auch über Leute verfügen, die sich ihren Aufgaben ganz widmen können.

Die Fuhrherrn sind meist sehr schlaue, durchtriebene, mit allen Gaben geschnittene und mit allen Gunden begabte Herrschaften. Mit einer gewissen Bauernschlaubeit verstehen sie sich ausgezeichnet auf ihre Ausbeutermaximen. Es ist ihnen daher ein Leichtes, unerfahrenen Arbeiter — wie wir dies tagtäglich sehen — über's Ohr zu hauen. Deshalb müssen im Interesse der Arbeitnehmer aus deren Reihen Leute herangezogen werden, die in jeder Beziehung mit dem raffiniertesten Unternehmer in Bezug auf Schlaubeit und taktisches Geschick den Kampf aufnehmen können. Die Gewerkschaften müssen also Beamte haben, von denen kurzfristige Kollegen und berechnende Unternehmer behaupten, sie lebten von Arbeitergroßen.

Von „Arbeitergroßen“ im vorverstandlichen Sinne des Wortes leben nur jene Unternehmern, die durch die anstrengende Tätigkeit des Kuponabschneidens sich mühseligen Erwerb auf Kosten ihrer Arbeiter sichern.

Die Unternehmer selbst bezahlen ihre Agitatoren viel besser, als die Gewerkschaftler ihre Angestellten jemals bezahlen könnten. Und wenn die Arbeitgeber trotz dieser unbestreitbaren und unbefristeten Tatsache heute auf die Gewerkschaftsbeamten nicht genug schimpfen können, so tun sie dies nur, weil die Gewerkschaftsangestellten die gefährlichsten Feinde kapitalistischer Ausbeutung sind. Die Kapitalisten wissen recht gut, daß die Gewerkschaftsangestellten alles eher, nur nicht auf Kosten gebettet sind, daß ihr Brot sehr sauer und hart, daß ihr Erwerb mit Leberarbeit, Verdruß und Verrger verknüpft ist. Der Gehir der Mitglieder durch den Unternehmertum gewachsene Leute, das gehört zu den ersten Aufgaben einer guten Organisation.

Außer der großen und grundlegenden Aufgabe, eine Besserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse für die Kollegen herbeizuführen, verfolgt unser Verband auch noch andere Zwecke zum Wohle seiner Mitglieder.

Er gewährt den Kutschern und Fuhrleuten freien Rechtschutz gegen unehrenhafte Strafmandate der Polizei, indem er den Kollegen kostenlos einen Rechtsanwalt stellt. Dasselbe ist auch bei beruflichen oder gewerblichen Streitigkeiten der Fall, soweit sich selbe aus dem Arbeitsverhältnis des Verbandsmitgliedes ergeben. Ebenso erfolgt die Vertretung der Mitglieder bei Prozessen zur Erreichung einer Unfallrente bis zur höchsten Instanz auf Kosten des Verbandes.

Der Verband verfügt ferner über einen eigenen Arbeitsnachweis, durch den es im Jahre 1902 allein gelungen ist, 3300 Kollegen zu annehmbaren Löhnen in Stellung zu bringen. Die Vermittlung erfolgt natürlich für alle Mitglieder unentgeltlich und ist es gewiß von Vorteil für jeden arbeitslosen Kutscher und Fuhrmann, mit Hilfe des Verbandes scheinungst ein neues Arbeitsverhältnis zu finden.

Während eventueller Arbeitslosigkeit unterstützt der Verband seine Angehörigen mit 4 bis 9 Mk. pro Woche, je nachdem das betreffende Mitglied kürzere oder längere Zeit Beiträge zum Verbände geteuert hat.

Auch in Krankheitsfällen gewährt diese Organisation den Kollegen eine Unterstützung von 3 bis 6 Mk. pro Woche, desgleichen bei außergewöhnlichen Nothfällen.

Für diese Zwecke hat der Verband in der kurzen Zeit seines Bestehens ausgegeben:

Für Arbeitslosenunterstützung 37 436,30 Mk., für Krankenunterstützung 85 330,03 Mk., für Sterbegelder 13 005,30 Mk., für Unterstützung in besonderen Nothfällen 12 325,73 Mk., für Rechtschutz 17 211,87 Mk., für Streiks und Wahregelungen 65 670,43 Mk., insgesamt 231 530,25 Mk.



Diese Zahlen zeigen, wie sehr es im eigenen Interesse jedes einzelnen Fuhrmanns und Kutscher liegt, sich unserem Verbande anzuschließen.

Das vorliegende, als 14 Tage erscheinende Fachorgan, das "Courier", erhält jeder Kollege, der Mitglied des Verbandes ist, gratis. Das Mitglied ist dadurch immer über die wichtigsten Vorkommnisse im Berufs- und in der Organisation unterrichtet und kann seinen Gedanken, Wünschen und Beschwerden ebenfalls in diesem Blatte Ausdruck geben.

Um den Verband zu einer achtunggebietenden unbeflegbaren Macht zu machen, müssen alle Kutscher und Fuhrleute im ganzen weiten deutschen Reich seine Mitglieder werden, und das je eher, desto besser.

Schon zählt der Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands 35 000 Kollegen in seinen Reihen, es gilt nun, die noch fernstehenden heranzuziehen.

Nicht uns, Ihre Fuhrleute und Kutscher aller Branchen, die Hand zum Vordrücken, wir wollen Schulter an Schulter, Einer für Alle und Alle für Einen durch die Organisation uns und unseren Familien ein besseres, schöneres Dasein erkämpfen.

Und deshalb rufen wir allen Kutschern und Fuhrleuten zu:

**Einigen in den Verband!**

**Unfälle und Schutzvorrichtungen.**

Kein Beruf, selbst der des Bergmanns nicht, ist für Leib und Leben des Proletariats mit sozial Gefahren verbunden, als der des Fuhrmanns und Kutschers. Es sind erschreckende Zahlen, die uns seitens des Reichsversicherungsamtes für das eine Jahr 1902 allein über Unfälle beim Fuhrwerk mitgeteilt werden. Dabei sind dies nur die einschuldigungsspflichtigen Unfälle, also nur solche, deren Folgen nach 13 Wochen noch nicht geheilt waren, resp. welche eine dauernde Schädigung der Betroffenen hinterließen. Ihre Zahl ist nach den amtlichen Nachrichten des Reichsversicherungsamtes in allen Berufsgenossenschaften, in denen Kutscher und Fuhrleute versichert sind, für das Jahr 1902: 57 716. Davon sind herbeigeführt: durch Fall von Leitern, Treppen etc. aus Lufen, in Vertiefungen 25 157, in sprechender Beweis dafür, wie in den einzelnen Betrieben Leitern, Treppen und Lufen beschaffen sein mögen, und ein weiterer Beweis dafür, wie seitens der Unternehmer die von den einzelnen Berufsgenossenschaften herausgegebenen Schutzvorschriften beachtet und befolgt werden.

Beim Auf- und Absteigen, durch Heben und Tragen waren 11 001 einschuldigungsspflichtige Unfälle zu verzeichnen. Durch Fuhrwerk direkt, überfahren von Wagen aller Art wurden 12 967 Unfälle verursacht. Die Ursache von 4501 Unfällen, welche durch Stoß, Riß oder Schlag erfolgten, waren Tiere, darunter zu 90 pSt. Pferde.

Wenn Zahlen überhaupt reden, dann tun es diese. Soviel Blut und Tränen, soviel Not und Elend ist hier durch die Nachlässigkeit der Unternehmer verursacht, daß es förmlich zum Himmel, wie man so sagt, um Abhilfe schreit. Trotzdem denken unsere Unternehmer gar nicht daran, diesem schauerhaften Zustande abzugeben, nein, im Gegenteil, sie wehren sich mit Händen und Füßen gegen jede Einführung von Schutzvorrichtungen, weil diese ein paar Pfennige Geld kosten würden. Erst ganz kürzlich haben bekanntlich Fuhrherren-Bereine, Fuhrwerks-Innungen und die Fuhrwerksberufsgenossenschaft gegen die von der Berliner Polizeibehörde verfügte Anbringung von festen Kutschersitzen und sicheren Bremsen petitioniert.

Feste Kutschersitze und sichere Hemmnorrichtungen kosten nämlich ein paar Groschen Geld, die Knochen und die Gesundheit der Kutscher, die dann nach totenlos riskieren, und was kümmert es die humanen Fuhrwerks-Besitzer, wenn Weib und Kinder des Fuhrmanns am offenen Grabe ihres Ernährers stehen und dort in herzzerreißende Klagen ausbrechen. Der Fuhrherr braucht die Tränen der Witwen und der armen Waisen nicht zu stillen, dafür ist ja die Armenpflege da.

Auch die Behörden stehen zum größten Teile trotz dieser riesigen Unfallzahl gegen die Einführung von Schutzvorrichtungen, d. h. festen Kutschersitzen und sicheren Bremsen apathisch, wenn nicht direkt feindselig gegenüber. Nur wenige Polizeibehörden, worunter die Berliner, haben bisher entsprechende Verordnungen erlassen.

Mit desto größerer Schärfe muß seitens der im Transport- und Verkehrsgewerbe tätigen Kollegen mit vereinten Kräften darauf gedrungen werden, daß endlich generell, d. h. überall in den Polizeiverordnungen, Vorschriften aufgenommen werden, welche die Anbringung von festen Kutschersitzen und sicheren, tabellefunktionierenden, von sich des Kutschers aus bequem zu handhabenden Hemmnorrichtungen an jedem Fuhrwerk anordnen.

Damit wird freilich nur einem Teil der Unfälle vorgebeugt werden können. Deshalb müssen wir anderseits verlangen, daß ein Überwachungsinstanz, die die Befolgung der von Berufsgenossenschaften herausgegebenen Unfallvorschriften kontrollieren, geschaffen werden. Wir verlangen deshalb Schaffung von Handelsinspektoren, ähnlich der Fabrikinspektorate, welche den Überwachungs- und Kontrolldienst für das gesamte Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe zu übernehmen haben. Die Errichtung dieser so bringend notwendigen Institution zum Schutze unserer hellen Glieder und unseres Lebens werden wir aber nur dann ertönen resp. bei der Regierung durchsetzen können, wenn die große Mehrzahl der Kollegen, der Fuhrleute und Kutscher Deutschlands, wie ein Mann hinter dem Verbanne der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter steht. Bis heute war das Häuflein der Fordernenden noch zu klein und nur deswegen haben wir in dieser Beziehung bisher nicht größere Erfolge erzielt.

Durch seinen Beitritt zu unserem Verbanne hilft jeder Kutscher und Fuhrmann das erstrebte Ziel erreichen, er schützt sich selbst und seine Kollegen vor den Gefahren des Unfalls, er trägt zu seiner Verhütung bei, hilft mit an dem gewiß schönen und hehren Werke, das tausenden von Kollegen ihre geliebten Glieder und hunderten von Familien ihren Ernährer sichert. Dies Ziel ist gewiß des Strebens, der wenigen Groschen Beitrag zum Verbanne wert!

Wir waren wohl in der Lage, vorkleidend die Zahlen der einschuldigten Unfälle angeben zu können, aber nicht die Zahl der nicht einschuldigten Unfälle, jener Unfälle, deren Opfern es nicht gelungen ist, sich eine Rente oder eine Entschädigung zu erkämpfen. Und deren Zahl ist mindestens Legion. Jede noch so kleine Entschädigung für einen erlittenen Körperschaden muß betänlich den Berufsgenossenschaften erst im Prozeßwege abgerungen werden. Und welche dem Verletzten dann, wenn er die Praxis der Unfallprozesse, wenn er die Bestimmungen des Versicherungsgegesetzes selbst nicht kennt? Er ist unweigerlich verloren und bekommt keinen Pfennig Entschädigung. Tausenden armer unwilliger Kutscher und Fuhrleute, hunderte ihrer bedauernswerten Hinterbliebenen ist es oft genug schon so gegangen. Nirgend Rat und Hilfe finden, war ihr Schicksal schon entschieden, ehe noch die legt; Instanz gesprochen hatte. Und warum? Weil sie in ihrem Leben nie daran gedacht, daß sie der Hilfe der Organisation einmal so notwendig bedürfen würden, weil sie die wenigen Pfennige für den Verband sparten, oder dank ihrer Kurzsichtigkeit von der Organisation nichts wissen wollten. Wie oft kommen solche Kollegen oder ihre Hinterbliebenen dann in ihrem Unglück nach den Verbandsbüros und bitten händelnd und in herzerstehenden Klagen um Hilfe. Und hier konnte man ihnen recht höchstens raten, aber nicht helfen, weil die Betroffenen ihre Organisationspflicht nie erfüllt hatten.

Wie anders dagegen jene, die stets treu zu ihrem Verbanne gehalten. Sie sind selbst im Unglück die Glücklichen; denn für sie kämpft die Organisation, suchen geschulte Leute den Kampf mit der Berufsgenossenschaft um eine Rente oder eine Entschädigung bis zur höchsten Instanz für den Verletzten totenlos aus. Ihrer Hinterbliebenen nimmt sich der Verband an wie ein sorgender und schützender Vater um sein liebtes Kind, ihre Rechte werden bis aufs Aeolische verteidigt und sie brauchen darum nicht vor den Tären von Pontius und Pilatus betteln zu gehen.

Warum unter uns Kutschern und Fuhrleuten kann die Gedanke dafür übernehmen, daß wenn er des Morgens seine Pferde anspannt und sein mühseliges Tageswerk beginnt, er noch am selben Abend seine Familie mit heilen Gliedern und gesund wiedersteht? Keiner! — Heute mir, morgen Dir!

Angesichts dieser Tatsachen ist der dem Verbanne nicht beitretende Fuhrmann oder Kutscher ein geistesarmer, bedauernswert, kurzsichtiger, selbstmörderischer Tropf, nein, er ist auch seiner Familie gegenüber ein Tyrann, ein grausamer Mensch, denn nur einem solchen Kollegen kann die düstere Zukunft seiner Neben gleichgültig und Nebensache sein.

**Die Folgen eines Betriebs-Unfalles.**

Welchen Gefahren unsere Kollegen bei ihrer beruflichen Tätigkeit ausgesetzt sind, beweisen die hohen Unfallziffern der Agierer- und Fuhrwerks-Berufsgenossenschaften. Die Unfallziffern dieser Berufsgenossenschaften würden noch bedeutend höher sein, wenn unsere Kollegen verlangen, daß jeder Unfall, selbst wenn er auch keine Verschärfung der Erwerbsfähigkeit direkt zur Folge hat, angemeldet würde. Hunderte ja tausende unserer Kollegen, die von einem Unfall betroffen werden, verzichten auf die Anmeldeung des Unfalles und schenken den platten Worten ihres Arbeitgebers Gehör, der ihnen verspricht, sie auch in Zukunft unter Zahlung des schärfen Lohnes weiter zu beschäftigen. Mancher Kollege hat das bitter bereuen müssen und zu spät erkannt, daß solche Versprechungen er seine Existenz nicht aufbauen darf.

Welch tragische Folgen mitunter ein leichter Unfall haben kann, ergibt die untenstehende Schilderung des Unfalles, den unser Kollege Koch am 6. Dezember 1902 in Magdeburg erlitten hat. Der Prozeß, der sich an diesen Unfall knüpfte, den wir hier sehr ausführlich behandeln werden, ist nicht nur ein Beweis dafür, daß den Unternehmern rein garrnichts an den Kollegen und ihren Familien gelegen ist, sondern er beweist auch, wie schwer es hält und mit welchen Mühen es verbunden ist, das gesetzlich gewährleistete Recht zu erlangen. Doch lassen wir die Tatsachen sprechen.

Am 6. Dezember 1902 führte der Kollege Kutscher Friedrich Koch beim Verladen von Zuckerfäden von seinem Wagen auf das Pflaster. Er arbeitete noch bis zum Abend weiter. In der Nacht stellten sich Fieber und Schmerzen in der Brust ein, die ständig zunahmen. Der hinzugekommene Arzt Dr. Storbek konstatierte eine schwere Lungenentzündung, der Koch am 17. Dezember erlag.

Am Tage vor der Beerbigung der Leiche des verstorbenen Kollegen erschien dessen Witwe auf unserem Bureau und teilte uns den Tod ihres Mannes mit. Da der Kollege Koch bis dahin überhaupt nicht krank gewesen war, lag uns nichts näher als einen Zusammenhang zwischen dem Unfall und der darauffolgenden Erkrankung des Koch anzunehmen. Wir teilten unsere Meinung über diesen Fall dem Arzt, welcher Koch behandelt hatte, mit. Dr. Storbek erklärte uns aber, daß nach seiner Ueberzeugung der Fall vom Wagen in keinem Zusammenhang mit der Erkrankung des Koch stehe. Auch der Fuhrwerks-Besitzer Höppler, bei dem der Kollege Koch 11 Jahre beschäftigt war, weigerte sich, den Unfall zu melden und bequeimte sich erst dazu, als die Polizei ihn aufforberte, unter Androhung von Strafe, den Unfall anzumelden. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß der Fuhrherr Höppler der Witwe Koch, die ihn ersuchte, den Unfall

ihrer verstorbenen Mannes anzumelden, sagte: „Schämen Sie sich was, Sie wollen von Ihrem toten Manne wohl noch ziehen.“ Das ist christliche Nächstenliebe dieser Herren.

Um eine Unterlage zu bekommen, den Anspruch auf Hinterbliebenenrente geltend machen zu können, wurde unfererseits der Antrag bei der Staatsanwaltschaft gestellt, die Leiche zu befehlagnahmen und eine Sektion derselben vornehmen zu lassen, damit die Todesursache des Koch genau festgestellt würde, da unfererseits angenommen wird, daß der Unfall den Tod des Koch zur Folge gehabt hat. Die dem Antrag wurde von der Staatsanwaltschaft stattgegeben.

Nachdem die vollzählten Ermittlungen beendet, durch die aber der Tag, an dem Koch den Unfall erlitten hat, nicht festgestellt werden konnte, erlitten wir auf unseren Antrag auf Gewährung einer Hinterbliebenenrente von der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft einen ablehnenden Bescheid, welcher mit Nachbleibendem begründet wurde:

„Die aus Anlaß des Unfalles, dessen Zeitpunkt nicht festgestellt werden konnte, den der Fuhrknecht Friedrich Koch im Betriebe des Fuhrwerksbesizers Albert Höppler erlitten haben will, seitens der Hinterbliebenen des v. Koch gestellten Ansprüche auf Gewährung der Hinterbliebenenrente müssen auf Grund der angefertigten Ermittlungen zurückgewiesen werden.“

Nach dem eingeholten ärztlichen Gutachten besied den mäßig genährten, wenig widerstandsfähigen Verstorbenen eine schwere Lungenentzündung, welche von der rechten Lunge auf die linke übergriff, wobei Diarrhoe noch die Schwäche vermehrte. Diese Entzündung bei großer Herzschwäche führte den Tod am 17. Dezember 1902 herbei.

Weber die Krankheitserscheinungen noch die Sektion geben einen Anhalt dafür, daß die Erkrankung und der Tod des v. Koch auf eine Verletzung zurückgeführt werden müssen. Auch der Sektionsbefund ergab, daß v. Koch an Erkrankung der Lungen starb, und zwar war an der linken Entzündung, an der rechten Lungenliden nachzuweisen.“

Gegen diesen Ablehnungsbescheid wurde unfererseits bei dem Schiedsgericht für Arbeiterversicherung in Magdeburg fristzeitig Verurteilung erboben und schiedsgerichtliche Entscheidung und Vernehmung mehrerer Zeugen beantragt. Am 30. Mai 1903 fand der erste Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Schiedsgericht statt. Unfererseits wurde der Antrag gestellt, ein Obergutachten einzuholen, da von der Klägerin keineswegs bestritten würde, daß Koch an der Lungenentzündung gestorben sei, sondern nur erlitten in dem Unfall, den Koch erlitten hat, die Ursache der Krankheit, der er am 17. Dezember erlag. Der Antrag wurde vom Schiedsgericht angenommen und der geheime Medizinalrat Professor Dr. Renwers in Berlin zur Abgabe eines Gutachtens aufgefordert.

Professor Dr. Renwers schickte die ihm zugesandten Akten am 8. Juni 1903 mit nachstehender Begründung an das Schiedsgericht zurück:

„Dem Schiedsgericht sende ich die mir zugegangenen Akten in der Unfallversicherungssache des verstorbenen Fuhrknechts Friedrich Koch mit dem ergebenen Bemerkten zurück, daß sich ein Gutachten über den Zusammenhang der zum Tode führenden Lungenentzündung des Koch mit einem vorausgegangenen Unfall (Fall auf eine Körperseite) auf Grund des vorliegenden Aktenmaterials nicht abgeben läßt.“

Nach den bisherigen Ermittlungen scheint es festzustehen, daß Koch beim Auf- und Absteigen von Säcken vom Wagen gefallen ist. Es fehlt indessen eine genaue Angabe darüber, wieviel Tage vor der Erkrankung Kochs der Unfall stattgefunden hat; gerade dieser Punkt ist aber für die Beantwortung der Frage, ob es sich um eine traumatische Lungenentzündung handelt, von größter Wichtigkeit. Koch selbst hat dem behandelnden Arzte in den ersten Krankheitsstagen angegeben, daß er vor einiger Zeit gefallen sei. Ein Augenzeuge des Unfalles gab bei seiner Vernehmung am 10. Januar 1903 an, daß der Unfall sich vor etwa 4 Wochen zugetragen habe, nach der Angabe der Ehefrau des Verstorbenen soll der Unfall ein Tag vor der Erkrankung Kochs stattgefunden haben. Bei diesen einander widersprechenden Angaben dürfte es sich empfehlen, durch weitere Vernehmungen, den Tag des Unfalles genauer festzustellen. Wenn diese stattgefunden haben, stelle ich anheim, mich nochmals die Akten zugehen zu lassen.“

Von unserer Seite wurde nach Kenntnisnahme des Vorstehenden der Antrag beim Schiedsgericht gestellt, einen neuen Termin anzusetzen, damit durch weitere Vernehmung von uns angegebener Zeugen der Tag des Unfalles genau festgestellt würde. Dieser Termin fand am 26. August 1903 statt. Durch die in diesem Termin stattgefundene Beweisaufnahme wurde endgültig festgestellt, daß der Unfall des v. Koch sich am 6. Dezember vormittags zugetragen hat.

Die Akten wurden nunmehr zur weiteren Aeußerung dem Geh. Med. Rat Prof. Dr. Renwers nochmals zugestellt.

Das vom Prof. Dr. Renwers nunmehr ausgestellte Gutachten ist ziemlich lang, so daß seine vollständige Wiedergabe hier nicht tunlich ist. Uns interessiert hier aber auch nur der letzte Absatz des Gutachtens, in dem der Geh. Med. Rat Prof. Dr. Renwers das Resultat seiner Untersuchung zusammengefaßt hat und wie folgt lautet:

„Dennoch sprechen sowohl Art des Unfalles als auch die zeitlichen Verhältnisse für einen ursächlichen Zusammenhang zwischen Unfall und Entstehung der tödlichen Lungenentzündung, klinischer Verlauf aber und der Sektionsbefund haben keine Beobachtung gerechtfertigt, welche gegen eine solche Annahme verwertet werden könnte. Daß diese traumatische entzündende Lungenentzündung tödlich erkrankt, ist wahrscheinlich auf den schlaffen Zustand des Herzens zurückzuführen und hat an und für sich mit dem Unfall nichts zu tun. Aber ohne Unfall wäre v. Koch wahrscheinlich überhaupt nicht an einer Lungenentzündung erkrankt.“



Ich gelange daher zu dem Schlusse: es ist mit hinreichender Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß zwischen dem am 6. Dezember 1902 erlittenen Unfall des p. Koch und der Ungenügsamkeit, welcher er erlegen ist, ein ursächlicher Zusammenhang besteht.

Im Termin am 8. Oktober 1903 wurde dann auf Grund des vom Prof. Dr. Kenners abgegebenen Gutachtens, der von uns angefochtene Weisheit der Führerwerks-Vereinsgenossenschaft vom Schiedsgericht aufgehoben und den Hinterbliebenen die gesetzliche Rente zuerkannt. Zum Bezuge der Rente sind die Witwe und drei Kinder berechtigt. Der ermittelte Jahresarbeitsoberdienst des verstorbenen Kollegen Koch beträgt 945 Mark. Die Hinterbliebenenrente beträgt 60 Prozent dieser Summe oder 567 Mark jährlich. Von dieser Summe wurde der Witwe Koch am 14. Dezember, also ein Jahr nach dem stattgefundenen Unfall, 200 Mark Vorfuß angewiesen, die sie am 17. Dezember, dem Todestage ihres Mannes, erheben konnte.

Hiermit ist eine Rentenklage zum Abschluß gekommen und gewonnen worden, die gänzlich eingeleitet worden wäre, wenn der verstorbenen Kollege Koch nicht organisiert gewesen wäre. Alle verlagten sie der Witwe die Unterstützung. Der Arbeitgeber Höpfer, dieser nette Gemütsmensch, hatte sogar die Stürze, bei der vorletzten Verhandlung am Schiedsgericht, wo er als Zeuge vernommen wurde, zu erklären, daß der Kollege Koch am Abend des Unfalltages gesund und munter mit einer Zigarre im Munde seinen Hof verlassen hätte. Auf die Frage unseres Verbandsangelegten, inwiefern er sich auf dieses Vorwissen so genau besinnen könnte und worauf er seine Behauptung, daß Koch am dem betreffenden Tage gesund und munter seinen Hof verlassen hätte, stütze, da uns nicht bekannt sei, daß er (Höpfer) eben Abend seine Rente durch einen Arzt auf ihren Gesundheitszustand hin untersuchen lasse, wußte dieser gewissenlose Arbeitgeber nichts zu sagen.

Auch Dr. Strobel, der Koch behandelt hat, sowie der Medizinalrat Dr. Straßner, der die Sektion der Leiche vorgenommen hat, erklärten in ihrem Gutachten übereinstimmend, daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Unfall und der späteren Erkrankung, der Koch erlegen ist, nicht bestanden hätte. Die beiden Aerzte haben sich geirrt. Irren ist menschlich, sagt das Sprichwort. Aber wenn dieser Irrtum nicht korrigiert worden wäre, welches Elend hätte er nicht über die Familie des verstorbenen Kollegen Koch gebracht. Die Witwe hätte mit ihren drei Kindern betteln gehen müssen. Und wenn verdankt sie, daß sie es nicht braucht? Nur der Organisation, die sich ihrer annahm. Dieser Fall beweist treffend, daß die einzige Stütze der Arbeiterfamilie die Organisation ist.

Wenn unsere Kollegen aus diesem Prozeß die Lehre ziehen, daß sie künftig selbst bei einem geringfügigen Unfall, die Anmeldung desselben verlangen und sich die Augenzeugen des Unfalles notieren, dann wird dieser Prozeß nicht nur den Hinterbliebenen unseres verstorbenen Kollegen geholfen haben, sondern dann wird er dazu beitragen, daß in Zukunft nicht mehr hunderte von Witwen und Waisen desgalb betteln gehen müssen, weil ihr Ernährer durch den Tod von ihnen gerissen wurde, bei dem der sehr oft nicht beachtete Unfall die Ursache ist.

Deshalb, Kollegen, hinein in die Organisation, damit eure Rechte gewahrt werden, und wenn ihr mal nicht mehr für eure Lieben sorgen könnt, diese an der Organisation eine Stütze haben, die ihnen mit Rat und Tat zur Seite steht.

### Früherer Bahnschluß.

Seit Jahren ist unser Zentralverband bestrebt, einen früheren Schluß der Güterannahme und -Abgabe auf den Bahnhöfen herbeizuführen. Wenn bis 6 Uhr abends die Güterhallen geöffnet sind, dann ist dies ausreichend genug zur Abwicklung auch des lebhaftesten Verkehrs. Wenn heute noch in vielen Orten die Bahnhöfe erst um 7 oder gar 8 Uhr abends geschlossen werden, so bedeutet dies für die Kutscher und Fuhrleute, die Arbeiter und Bodenarbeiter eine ganz wesentliche, unnötige Verlängerung der Arbeitszeit. Erst die Einführung des 6 Uhr-Bahnschlusses ermöglicht unseren Kollegen eine Verkürzung der Arbeitszeit, während sonst bis in die späte Nacht hinein geschuftet werden muß. Eine Stunde früher Bahnschluß ist gleichbedeutend mit einer Stunde früheren Feierabend für die Transportarbeiter.

Unsere Herren Unternehmer, den Speditoren und Fuhrherren und sonstigen Fuhrwerk haltenden Geschäftleuten ist natürlich die Einführung des 6 Uhr-Bahnschlusses durchaus nicht angenehm, weil sie dann unsere Arbeitskraft vielleicht täglich eine Stunde weniger für sich ausbeuten können. Sie machen daher mit allen Mitteln Front gegen die Einführung eines früheren Bahnschlusses.

So schreibt die Speditions- und Schiffahrtszeitung, das Organ des Verbandes deutscher Speditoren, mütend darüber, daß einzelne Eisenbahndirektionen unseren Anregungen auf Einführung des 6 Uhr-Bahnschlusses Folge gegeben haben:

„Die Eisenbahn-Verwaltungen schreiten unentwegt fort, daß Sympatien der Frühlegung der Schlußzeit bei den einzelnen Güterabfertigungsstellen weiter durchzuführen und die Mittel, welche zu diesem Zweck angewandt werden, sind in mancher Beziehung interessant, ebenso wie sie eine feine ausführliche Beleuchtung von den Projekten, die den Bahnen als Erfolg dieser Maßnahme vorzulegen.“

Angesichts ist das Experiment der Frühlegung des Abfertigungsschlusses immer nur ein Versuch und diese Phase ist dazu angetan, hitzige Zusammenstöße und Auseinandersetzungen mit der Kaufmannschaft abzulösen. Einen bloßen Versuch gestaltet man bestimmt immer eher als eine fest durchzuführende Maßnahme und zwar, weil man hierbei noch die Hoffnung hat, sobald der Versuch allzu große Belastungen, Schwierigkeiten und Unzulänglichkeiten mit sich bringt, derselbe mit wenig Mühe wieder beseitigt werden kann. Diese Annahme ist aber

durchaus unzutreffend, denn die Praxis hat Beweise dafür geliefert, daß die den Interessenten vorgeführte stimulierende Phrase eine so mächtige Gewalt annimmt, daß ein Antämpfen hiergegen vollständig nutzlos ist. Ist der Versuch zur Einführung des Sechsbahnschlusses der Güterabfertigungsstellen erst einmal angenommen worden, so ist den Eisenbahn-Verwaltungen der Schachzug gelockt und die Angelegenheit wird nie und nimmermehr in ihr altes Stadium zurückkehren.“

Nun, die meisten Erschwernisse bringt die Summelei der Geschäftleute mit sich. Bei einigen guten Willen können die Güter ganz gut bis um 6 Uhr abends zur Bahn geschafft sein. Speditoren und Geschäftleute, die wegen Ueberhäufung mit Arbeit bis 6 Uhr abends nicht alles bewältigen können, nun, die mögen einfach mehr Spessonne einstellen, es gibt ja genug arbeitslose Fuhrleute und Kutscher, die recht gerne arbeiten.

Freilich, das kostet Geld und solches geben die Herren Speditoren am liebsten in den eigenen Geldbeutel und nicht in den arbeitsloser Arbeiter. Wir freilich werden uns durch all die Jeremiaden unserer Herren Unternehmer durchaus nicht abhalten lassen, immer wieder für die Einführung des 6 Uhr-Bahnschlusses einzutreten, weil er uns nicht nur erhebliche Verkürzung der Arbeitszeit, sondern auch vermehrte Arbeitslosigkeit bringt.

Die Zustände, wie sie heute auf den meisten Bahnhöfen bezüglich der Abfertigung existieren, tragen sehr zur Verlängerung der Arbeitszeit unserer Kollegen bei. Wohl auf allen Bahnhöfen tritt der gleiche Zustand zu Tage, daß die anfahrenen Fuhrwerke nur sehr mangelhaft abgefertigt werden. Stundenlang müssen die Geschirre zum Schaden der Geschäftsfirmen auf den Bahnhöfen an den Abnahmestellen herumliegen und geduldig warten, bis ihnen nach langer Zeit die Güter abgenommen werden. Und woran liegt dies? An den unzureichenden Bahnsoverhältnissen; es sind zu wenig Abnahmestellen da und vor allen Dingen ist das Personal ein unzulängliches.

Die Kutscher und Fuhrleute müssen sich in den Bahnhöfen herumtreiben und dort ihr gutes Geld verzehren. Die Zeit wird verrottet und wenn der Fuhrmann dann endlich nach Hause kommt, dann gibt es obenreiner Anshauzer seitens der Fuhrherren. So hat sich erst kürzlich die Handelskammer in Bochum veranlaßt gefunden, bezugnehmend auf die hier von uns gerügten Umstände folgendes Schreiben an die dortige Eisenbahndirektion zu richten:

„Mit den uns benannten Firmen ist mündlich verhandelt worden. Es wurde uns erklärt, daß die Firmen mit den Vullieferungen der Stückgüter am Morgen anfangen und dieselben den ganzen Tag fortsetzen. Wenn am späten Nachmittag die Zahl der Güter bei diesen Firmen wie auch sonst allgemein zunimmt, so ist das nicht etwa, wie vielleicht die Königliche Eisenbahn-Direktion vermutet, auf eine gewisse Mächtig oder Bequemlichkeit der Versender zurückzuführen, sondern liegt in der Natur der Geschäftsbegründung, und die Eisenbahn-Verwaltung hat u. G. die Aufgabe, ihren Dienst den berechtigten Eigentümlichkeiten des Verkehrs anzupassen und nicht umgekehrt zu fordern, daß der Verkehr sich den nun einmal vorhandenen beschränkten Räumlichkeiten und der Zahl der von der Eisenbahn-Verwaltung angestellten Arbeitskräfte anpaßt. Denn die von der Königlichen Eisenbahn-Direktion beflagten Uebelstände haben ihren Grund nicht in dem Verhalten der Versender, das sich gegen früher nicht geändert hat, sondern darin, daß die Räume der Güterabfertigung und die Zahl der Arbeitskräfte entweder garnicht oder nicht in dem Maße, wie der Verkehr gewachsen, vergrößert worden sind.“

Da könnte durch Zusammenwirken der Unternehmer und Arbeiter Abhilfe geschaffen werden. Aber wir wollen nicht so lange warten, bis sich die Unternehmer in dieser Frage zur Tat aufschwingen, sondern überall, wo Mängel vorhanden sind, selbständig vorgehen. Durch Eingaben an die Eisenbahnbehörden muß auf die herrschenden Uebelstände aufmerksam gemacht und immer wieder Abhilfe gefordert werden. Zäh Ausdauer, gemeinsames Wirken führt uns auch hier zum Ziele. Freilich bedarf es dazu wieder der Organisation, diese ist ja der Träger alles Fortschritts auch auf dem Gebiete unserer Interessen. Wer seine eigenen Interessen in jeder Beziehung wahrnehmen will, der darf also nicht versäumen, Mitglied seines Berufsverbandes zu sein.

### Polizei und Straßenordnungen.

Fuhrleute und Gendarmen, Kutscher und Postknechte sind noch niemals gute Freunde gewesen. Das liegt in der Natur der Sache. Niemand ist leichter zu erschrecken als der die Straßenpolizeiordnung nicht genau befolgende Kutscher, der dieselbe übertrittende Fuhrmann. Und da Polizei und Gendarmen nunmal zweckhaftmachung der Gesetzesverdräcker da sind, so liegt nichts näher, als daß sie die leicht feizustellenden Uebertretungen der Postknechte dem strafenden Arm der Gerechtigkeit überliefern. Das Frieren von Dieben, Räubern und Wärdern ist ein undankbares und manchmal auch riskantes Geschäft; wer wollte es also dem Auge des Gesetzes verdanken, wenn es den leichter und mit weniger Risiko zu ermittelnden Verdräcker abspät. Und die Gendarmen und Postknechte sind ja oft gezwungen, um ihre Brauchbarkeit, Loyalität und Verwendbarkeit darzutun, recht viel Straßensünder aufzufahren. Einen klassischen Beweis für diese unsere Behauptung haben wir kürzlich in Frankfurt a. M. erhalten. Der Polizeikommissar des dortigen 17. Reviers hatte an die ihm unterstellten Schulleute folgenden Maaß erlassen:

„Das Revier liefert die wenigsten Anzeigen von fälschlichen Revieren. Das ist ein Zeichen der grenzenlosen Faulheit der Beamten, nicht der Qualität des Publikums. Denjenigen Beamten, welcher mir die vorgeschriebene Zahl von Meldungen nicht erreicht, dem werde ich vom 1. März ab Gelegenheit geben, Anzeigen zu machen, daß ich denselben 1. Unterrevierdienst mit Trepppunkt gebe, 2. wird der betr. Beamte täglich fünf Probearbeiten machen, 3. wird er die Straßenpolizeiordnung

und die Patrouillen- und Posteninstruktion zu seiner „Belehrung“ zweimal im Monat ab schreiben.“

Bei solchen Anweisungen, die, wie wir wohl annehmen dürfen, nicht nur in Frankfurt a. M., sondern vielleicht auch an anderen Orten ergehen oder ergangen sind, ist es natürlich begreiflich, wenn dann die Schulleute eine förmliche Manie ergriffen, recht viele Kutscher, die sich einem kleinen Verstoß gegen die Straßenpolizeiverordnung zu schulden kommen lassen, zur Strecke zu bringen.

Dabei muß noch in Betracht gezogen werden, daß unsere Straßenordnungen in jeder Stadt mit anderen Schönheiten ausgestattet sind und daß sie meist aus vor-sündflutlicher Zeit stammen, recht selten aber dem modernen Verkehr und seinen Bedürfnissen angepaßt sind. So selbst noch in der Zentrale aller Intelligenz und alles Fortschritts, in Berlin. Die Polizeivorchriften betri. den Droschkenverkehr, die Droschken und Droschkenkutscher stammen aus der guten alten Zeit und bis heute hat man sich nicht dazu entschließen können, den diesen Verordnungen anhängenden Weichselkopf abzuschneiden. Da muß jeder Vorknecht, jeder Kut, jede Weile, jeder Mantel genau der bureaukratischen, altnordischen Vorschriften entsprechen, sonst ginge Berlin aus dem Fugen. Jede Wehtheit verstopfen ist dank dieser uralten, mittelalterlichen Polizeivorchriften der Berliner Droschkenkutscher und seine Droschke ein unbedenkliches Unikum geworden, wie man es sich in der sonstigen Welt nicht mal annähernd vorstellen kann. Wie stehen die fälschlichen, kavalierrmäßig schmeidig geklebten Wiener Kutscherfische der ungelenten, klebergelbten Berliner Droschkenkutscher aus. Man kann sich wirklich keinen größeren Kontrast denken als einen Wiener Fiaker, das Urbild eines Woddelgeräts, mit einem blechbrennenden, dampfschiffelbesetzten, in einer Litree von unheimlicher Farbe eingewängelten Spreng-Athener Droschkenfuhrer. Und ein Wiener Zeigl, eine Berliner Droschke, diese das Urbild mittelalterlicher Wagenbaukunst, jenes ein modernes, mit allem Raffinement des 20. Jahrhunderts ausgestattetes höchstgelegantes und höchstkomfortables Fuhrzeug. Und warum dieser trasse Unterschied, warum ist Berlin mit seinen Droschken im 17. Jahrhundert steden geblieben? Weil es eine vor mehr als 100 Jahren ausgedachte Polizeiverordnung so will.

Ja, wir sagen wahrlich nicht zu viel, wenn wir behaupten, daß dank dieser uralten, mittelalterlichen Bestimmungen das Berliner Straßenbild verhungert und verpöckelt wird, daß jedes Auge, welches ein moderne Verkehrsbeispiel gewöhnt ist, durch den Anblick der Berliner Droschken und des Neuzugers ihrer Kutscher beleidigt ist.

Und wie in Berlin so ist es natürlich auch in vielen anderen Städten Deutschlands. Im modernen Verkehr ein Stück Mittelalter darf veralteter Polizeiverordnungen.

Möge die Polizei aller Städte, die noch solch famose Verkehrsverordnungen aufweisen, einmal einen Exkurs nach Wien machen und dort am Graben sich die „fischen Zruger“ beaugenscheinigen. Wir sind überzeugt, selbst der hartgeotienische Bureaukrat schämt sich dann ob des von seiner treu behüteten Polizeiverordnung angerichteten Unheils.

Freilich, so lange sich Kutscher und Fuhrherren unter solch verrotteten Zuständen noch wohl befinden, so lange wird auch der Wehtheit und der praktischen Bedürfnisse im modernen Verkehr seitens der Polizei nicht Rechnung getragen werden.

Draußen im Lande gibt es noch vielfach Kutscher und Fuhrleute, die die Einführung eines polizeilichen Fuhrschlusses könnte den miserablen Arbeitsverhältnissen ein Baroll bieten. Die Kollegen meinen, dann könnte nicht jeder Schufter und Schneider, wie man sich so ausdrückt, seitens der Fuhrherren auf den Bod gefetzt werden. Nun, die Kollegen täuschen sich gewaltig. Polizeiliche Fuhrschlüsse sind noch stets nur ein Palliativmittel gegen Kutscher, niemals ein solches gegen Fuhrherren gemeint. Während beispielsweise in Berlin in letzter Zeit viele Kutscher mit 20, 40 und 50 Mk. bestraft wurden, weil sie sich eine kleine Uebertretung der Straßenordnung zu schulden kommen ließen, buchten die Arbeitswilligen beim Omnibusangestellten-Streit ohne Maß Fuhrschlüssen jeden Straßenpassanten über den Haufen fahren und haben es tatsächlich auch getan, ohne daß deswegen die Polizei den Betrieb eingestellt hätte. Das war bisher bei fast allen Arbeitsstellen so und wird auch so bleiben. Wohl aber dient der Fuhrschlüssen dazu, einem Kutscher, der vielleicht zu tief ins Glas geguckt, für immer aus seinem Beruf auszuschalten. Wer sich nach einem polizeilichen Fuhrschlüssen sehnt, der sehnt sich nach Brügel.

Für uns gilt es, die Verkehrsverordnungen so zu gestalten, daß sie wirklich den Verkehr ordnen und Publikum sowie Kutscher vor Gefahren schützen, die auf der Straße drohen. Ohne Verkehrsordnung ist heute nicht mehr auskommen. Das müssen wir alle, die wir im Verkehrs- und Transportgewerbe tätig sind, nur zu gut. Wir wollen aber keine Verkehrsverordnungen, verdrängt mit polizeilichen Göttern, die sich nur gegen die Kutscher richten. Bis jetzt haben wir den Mund gehalten und die Strafen gezahlt, die man uns aufgebremmt, wir sind aber nicht gewillt, uns in alle Einzelheit alles gefallen zu lassen.

Der allgemeine Kongreß der Fuhrleute und Kutscher, welcher zu Otern nach Berlin einberufen ist, wird sich auch mit der Stellungnahme zu den Polizeiverordnungen beschäftigen, um so für ein gemeinsames Vorgehen der deutschen Kollegenchaft die Richtschnur zu geben, den Kampf gegen verrottete und veraltete Verkehrsverordnungen zu organisieren.

Kollegen! Lange genug haben wir uns polizeiliche Uebergriffe und Schikanen ohne weiteres gefallen lassen, laßt endlich die Geduld zu Ende gehen, greift zur Wehr. Diese Wehr ist die Organisation, der Zentralverband der Wandels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands, er schützt Euch gegen polizeiliche Uebergriffe, er stellt Euch unentgeltlich in solchen Fällen einen Rechtsbeistand, der eure Interessen vor Gericht vertritt. Also schließt Euch selbst, Kollegen, indem Ihr schleunigst Mitglied dieses Verbandes werdet.



### Botenfuhrwerk.

Trotzdem heute Eisenbahnen alle namhaften und nicht namhaften Orte mit einander verbinden, sind noch tausende und aber tausende unserer Kollegen beim sogenannten Botenfuhrwerk beschäftigt. Das Botenfuhrwerk ist ein rudimentäres Ueberbleibsel aus der „guten alten Zeit“ und wird aller Voraussicht nach auch jetzt noch nicht so schnell von der Weltfläche verschwinden. Es sind ganz besondere Gründe, die das Botenfuhrwerk für seine Existenzberechtigung anzuführen vermag. Der wichtigste unter diesen dürfte der der Bequemlichkeit, die das Botenfuhrwerk bietet, sein. Das Botenfuhrwerk vermittelt per Alphe den Transport kleinerer und leichter Gegenstände nach Orten, die durchschnittlich 10-40 Kilometer von einander entfernt sind. Dabei ist es noch immer mit der Eisenbahn konkurrenzfähig, freilich nur dadurch, daß die dabei beschäftigten Kutscher bis aufs äußerste ausbeutet werden. Die Aufnahmes- und Abnahmefähigkeiten der Güter bei der Bahn, das Einschiffen des Gutes zum Frachtbahnhof und andererseits die Notwendigkeit des Abholens vom Güterbahnhof, was alles mit Zeitverlust und Geldkosten verbunden ist, lassen es dem Abnehmer sowohl wie dem Empfänger kleinerer Gütermengen profitabler erscheinen, diese dem Botenfuhrwerk anzuvertrauen. Der Botenfuhrmann holt das Gut vom Hause des Abnehmers ab und bringt es zum Hause des Empfängers, ohne daß beide irgend einen Pandariff notwendig hätten, ohne daß auch nur eine Minute Zeit verloren geht. Das ist es, was heute noch das Botenfuhrwerk allüberall mit der Eisenbahn, sobald es sich um die Beförderung kleiner Gütermengen auf verhältnismäßig kurze Entfernungen handelt, konkurrenzfähig macht.

Das Botenfuhrwerk wird häufig vom Fuhrherrn persönlich betrieben, in vielen Fällen ernährt es aber auch kleine Kranten, die zwei, drei, auch vier Kutscher beschäftigen. Die Lage der Botenfuhrer ist in keiner Beziehung beneidenswert. Ihre Arbeit ist gleich einer Uhr, die ununterbrochen und nimmermüde ihren Gang geht. Des Abends wird angepannt und dann geht es die ganze Nacht durch bis zum Bestimmungsorte. Dasselbst werden in einem bestimmten Gasthofe, der zugleich als Waren-Gammelstelle gilt, die Pferde eingestellt, damit sie sich von ihrer getanen Arbeit erholen können. Nicht so der Kutscher. Der hat vielerlei Aufträge zu erledigen, Kommissionen zu besorgen, seine Kassefracht zu sammeln und noch manches andere mehr zu tun. Er hat kaum zum Essen die notwendige Zeit, geschweige denn zum Ausruhen. Kann der Kutscher alle seine Arbeiten am Bestimmungsorte wenn irgend möglich an einem Tage erledigen, so darf er schon des Abends wieder anspannen, die Nacht durchfahren, um so bereits am nächsten Morgen wieder seinen Heimatsort zu erreichen. Dort angekommen, ist es aber an dem 36 stündigen Arbeitstag noch nicht genug, nein, nun müssen erst die mitgebrachten Paacete, Säcke und Kisten an ihre Adressaten abgeliefert werden. Und dann hat der arme Teufel ein paar Stunden Ruhe, um dann des Lebens ewig gleiches Tagewerk am Abend desselben Tages oder spätestens am nächsten Morgen, wenn die Dämne träben, von neuem zu beginnen. So geht es im ewigen Einerlei jahraus jahrein fort. Schlafen, ja schlafen — soweit sich der Botenfuhrer dies überhaupt noch nicht abgedenkt hat — kann er unterwegs auf dem Wagen. Erwischt ihn der Gendarm oder der „Puß“ dabei, dann gibts höchstens ein Protokoll, ein Strafmandat, der Kutscher ist einen Laler los und die Beschichte ist wieder glatt. Geschieht ihm auch ganz recht, dem „faulen“ Fuhrmann, er kann sich Schlafen ja abgedenken und wenn er durchaus schlafen will, dann mag er sich nach einer anderen Beschäftigung umsehen.

Ober — ein anderes Bild. — Uebermüdet, die ermatteten Glieder verlangen gebieterisch Ruhe, liegt der Fuhrmann in stiller Nacht auf einsamer Landstraße neben seinen Kisten und hinter seinen Pferden. Ringsum ist's so still, nur der taktmäßige Schritt der treuen Kofte und das Knarren und Wechen der Räder des Wagens, das Knistern des Sandes ist hörbar, immer dieselbe Musik, der Fuhrmann kämpft umsonst gegen den verlockenden Schlaf. Die Pferde kennen den Weg, sie finden allein das Ziel, hundertmal sind sie schon dieselbe Straße gegangen und niemals ist etwas passiert. Wohl denkt der Fuhrmann noch seiner Lieben daheim, aber ach, er ist zu müde, zu müde. Schlafen will er nicht, aber nur ein Viertelstündchen niden, nur ein Viertelstündchen. — Da ziehen die Pferde mit einem Ruck scharf an, ein Sturz, ein Schrei und die Räder des schweren Wagens gehen über ein vernichtetes Menschenleben hinweg.

Am nächsten Morgen findet man den toten Fuhrmann und blickt ihn dann in einem Winkel des nächsten Friedhofes zur ewigen Ruhe. Und wenn man etwa um die Ursache der Katastrophe, wenn man danach fragt, wer die Schuld an dem Unglück trug, dann heißt es höchstens: „Der Kerl ist gewiß wieder mal besoffen gewesen.“ Immer hat der Verunglückte selbst Schuld an seinem Unglück, nie der Fuhrherr, der es veräumt, den Wagen mit einem festen Kutscherhufe zu versehen, der den Fuhrmann zu fünfzigjähriger Arbeit zwang, der ihm nicht einmal die zum Schlafen allerdingste Zeit gönnte. Nie hat auch der Befehlgeber Schuld, der es verabsäumte, das Leben des armen Mannes durch gefühlige Festlegung eines Maximalarbeitstages zu schützen und zu schützen.

So sieht es aus mit der Weisheit und den Schönheiten des Botenfuhrmannslebens.

Verühmten und nichtberühmten hochgeborenen Sterblichen steht man prunkende Denkmäler, an des Fuhrmanns Tod im Dienste der Menschheit erinnern nur schlechtgemalte hölzerne Marterln im bayrischen Oberlande und in den Bergen und Schluchten der Alpen, sonst nimmt man überhaupt nirgends eine Notiz von seinem Sterben. Dieser gefährvolle aufreibende Beruf des Botenfuhrmanns, er bringt entsprechend der langen Arbeitszeit auch wenig ein. Wenn je irgendwo, dann hat sich beim Botenfuhrwerksbetrieb das Wort bewahrheitet: „Je länger die Arbeitszeit, desto geringer der Lohn.“ Der verheiratete Botenfuhrmann „verdient“ 8, 10 oder gar 12 deutsche Reichspfennige die Stunde, während sein lediger Kollege, der oben drin die Vorzüge der famosen freien Station

beim Fuhrherrn genießt, sich gar mit 3, 4 und 5 Pfennigen pro Stunde begnügen muß. Die freie Schlafstunde, die der Fuhrherr dem Kutscher gewährt, sie besteht nicht aus einem federweichen Loterbet, sondern aus einem Haufen verfaulten Strohs im Pferdealle, und aus einer Pferdebede, deren Alter zu bestimmen einem Zigeuner Schwertgefeiten machen würde.

Unter diesen Umständen ist es freilich begreiflich, daß sich unsere Kollegen nicht allzusehr nach den Schmortöpfen des Botenfuhrwerks drängen, daß vielmehr die betreffenden Fuhrherren ihre liebe Not haben, brauchbare Leute für diese Beschäftigung aufzutreiben.

Die Botenfuhrleute waren bisher der Organisation wenig zugänglich, aber die Verhältnisse zwingen auch sie, über ihre Lage nachzudenken, und hat erst einmal das Nachdenken bei den Kollegen begonnen, dann ist ihr nächster Schritt wohl der Beitritt zu unserem Verbande, der den Botenfuhrleuten allein Rettung und Hilfe bringen kann und wird.

### Die Arbeitsordnungen.

Arbeitsverträge oder Stallordnungen, welche in den verschiedenen Fuhrwerksbetrieben eingeführt sind, entsprechen zumeist in keiner Weise den hierfür geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Das bürgerliche Gesetzbuch sowohl wie die Reichsgewerbeordnung schränken bekanntlich die Willkür der Unternehmer, in die Arbeitsordnungen einzuführen, was ihnen beliebt, ganz bedeutend ein. Unsere Fuhrherren kümmern sich aber bei der Ausarbeitung ihrer Arbeitsbedingungen nur in den seltensten Fällen um die Vorschriften des bürgerlichen Gesetzbuches und ebenso wenig um die der Reichsgewerbeordnung. Oftmals kennen die Fuhrherren — die ja auch selten eine höhere als Volksschulbildung genossen haben — besagte Gesetze garnicht, und sie lassen daher ihren Anschauungen über das gegenseitige Arbeitsverhältnis und ihrer Willkür vollen Lauf, um später einmal vielleicht zum eigenen Schaden einsehen zu müssen, daß sie direkt gegen die gesetzlichen Bestimmungen gehandelt und mit vieler Mühe aufsummierten Vorstrafen nicht entsprechend, werden in erster Linie die Fuhrleute und Kutscher geschädigt, und diese sollten deshalb nie versäumen, wenn ihnen seitens eines Fuhrherrn irgendwo eine „Arbeitsordnung“ oder sonst ein ähnliches Ding aufoktroiert wird, dieses Ding in genauer Abschrift sofort der Organisationsleitung zu überreichen, welche dann Beratslung nehmen wird, die Interessen der Kollegen wirksam zu wahren und den Fuhrherren auf seine Dummheiten und Ungefehllichkeiten aufmerksam zu machen.

Als typisches Beispiel dafür, was sich Unternehmer heute in Bezug auf Arbeitsordnungen für Freiheiten erlauben, wollen wir hier einen Auszug aus der Arbeitsordnung des Fuhrhalters Kornrumpf in Göttingen zum Abdruck bringen und bitten wir unsere Kollegen, an dem etwas orientalischen Deutsch, in welchem dieser Arbeitsvertrag geschrieben, keinen Anstoß nehmen zu wollen. Arbeitsvertrag für die angestellten Kutscher des Fuhrwerksbesizers Kornrumpf.

§ 1. Endeunterzeichneter tritt mit dem heutigen Tage beim Fuhrwerksbesizer Kornrumpf als Kutscher in Stellung.

§ 2. Derselbe verpflichtet (?) sich, die in diesem Vertrage, sowie die durch Anschlag als Gall, Pof- und Stallordnung bezeichneten Anschläge anzuerkennen und durch eigenhändige Namensunterschrift in das hierfür bestimmte Buch, welchem dieser Arbeitsvertrag vorgeheftet ist, zu befeunden.

§ 3. Dieser Vertrag geht von . . . . . bis . . . . .

§ 4. Der Kutscher hat sich morgens um 6 Uhr pünktlich im Stalle einzufinden und dann die ihm überwiesenen Pferde ordnungsmäßig zu putzen, vor allen Dingen zu tränken und zu füttern. Etwasge Beschädigungen, welche beim Putzen entdeekt werden, sind sofort zu melden.

§ 5. Vor dem Anspannen hat der Kutscher seinen Wagen gründlich zu reinigen und nachzusehen. Ueberhaupt nicht eher abzufahren, bis Wagen und Pferde sich im propren Zustande befinden. Abends beim Ausspannen sind die Gummis oder Strohbekken aus dem Wagen zu nehmen, zweck trocken, und die Knieleder aufzuschlagen.

§ 6. Die Wagen sind ordnungsmäßig zu behandeln, insbesondere ist darauf zu achten, daß die Drehscheiben stets in Oel, sowie die Achsen genügend geölt werden; entstehen durch Brand Schäden an den Achsen, so hat der Kutscher dafür zu haften.

§ 7. Die Vioree ist nicht eher anzulegen, bis selbige sauber abgedübelt ist und vom Hofe gefahren wird. (Wie der Kutscher die Vioree anziehen soll, wenn sie vom Hofe gefahren ist, und wie sie gefahren wird, verrät uns leider Herr Kornrumpf nicht. D. R.) Abends sofort in den Schranz zu hängen, ebenso sind die Siefel gepuht, mindestens geschwärtzt, beim Abfahren vom Hofe. (Da die Siefel schon gepuht sind, so besorgt dies wahrscheinlich Herr Kornrumpf selbst. D. R.)

§ 8. Der Stallhalter ist nach dem Anschirren in die Kasse resp. in den dafür bestimmten Krampen zu schnallen, sowie die Heutörbe sauber aufzustapeln. Vor Verlassen des Stalles ist der Stand der Pferde nochmals oberflächlich auszumitteln (mit oder ohne Vioree, Herr Kornrumpf?) und den Pferden Wasser vorzutgallen.

§ 9. Der Kutscher hat, sobald er ohne Bestellung den Hof verläßt, auf direkten Wege im Schritt zum Halteplatz zu fahren. Es ist das Galten vor der Wohnung (des Kutschers, meint wahrscheinlich Herr Kornrumpf, nicht seine) außer wegen Einnahme des Mittagessens strengstens verboten. Sollte derselbe (wer? etwa der Halteplatz?) auf der Zeit (welcher Zeit?) getroffen (wo getroffen?) werden, so wird er (der Halteplatz?) mit 50 Pf. in Strafe genommen. Morgens um 8 Uhr hat jeder (wer?) auf dem Halteplatz zu sein.

§ 11. Während der Kutscher sich mit seinem Wagen außerhalb des Hofes befindet, muß er für gemöndlich

auf dem Boce verbleiben, keinesfalls darf er seinen Wagen ohne genügend entschuldigten Grund verlassen. (Der „entschuldigste“ Grund ist eine Spezialität des Herrn Kornrumpf.) Das Schlafen auf dem Boce, sowie das Rauchen während des Dienstes ist streng bei Strafe verboten. Ebenso das Betreten der Wirtschaften zum Zwecke des Genußes von Getränken. Kutscher, welche während des Dienstes angetrunken sind, werden sofort entlassen.

§ 12. Während der Fahrt hat der Kutscher seine ganze Aufmerksamkeit seinen Pferden zuzuwenden, dabei aber auch auf eigene Person in betreff Straffheit der Haltung, Akkuratesse in Kleidung und Geschirz Bedacht zu nehmen.

§ 14. Will der Kutscher halten, so hat er mindestens 5 Meter vorher in verkürzter (gemeint ist augenscheinlich langamer) Gangart zu fahren. Das direkte anhalten oder parrieren der Pferde ist strengstens untersagt und wird im Nichtbefolgungsfalle mit 1 Mark geahndet.

§ 15. Das aus der Hand geben der Fabricie oder das Fahren lassen der Fahrgäste ist strengstens untersagt. Zuwiderhandlungen werden mit 1 Mk. resp. 3 Mk., im Wiederholungsfalle mit sofortiger Entlassung bestraft.

§ 20. Sollte der Kutscher in die Lage kommen, angenommene bestellte Fahrten nicht ausführen zu können, so hat er, jedoch noch so früh, daß dieselben noch ausgeführt werden können, dieselben telephonisch dem Geschäft zu melden.

§ 21. Die Ausführung oder Verspätung wird mit 3 Mk., sowie den dem Besteller entstandenen Kosten bestraft, im Wiederholungsfalle sofortige Entlassung.

§ 21. Dem Kutscher werden Mantel, Rock und Gut geliefert, wofür ihm wöchentlich eine Mark abgezogen wird. Für die am Ende des Verzeichnisses (nicht für die im Verzeichnis selbst? D. R.) aufgeführten Gegenstände hat derselbe aufzutommen (Wer? der Gut, der Rock oder der Mantel?) und nach (nicht bei?) seinem Austritt zurückzugeben. Das Fehlende hat derselbe (also der Austritt?) zu ersetzen und haftet mit seinem Lohn. (Bei Herrn Kornrumpf scheint demnach auch der Austritt Lohn zu bekommen!)

§ 22. Das Entwenden oder Verheimlichen von Gegenständen mit anderen Nummern (wie man Gegenstände vermittelst Nummern verheimlicht oder entwendet, muß uns Herr Kornrumpf mal vormachen. D. R.) wird mit sofortiger Entlassung bestraft, ebenfalls das Entwenden von Futte.

Da nun aber ein Kutscher höchstens für Pferde des Herrn Kornrumpf selbst Futter entwenden kann, so scheint der Herr seine Pferde mit dem Futter so schmal zu halten, daß die Kutscher gezwungen sind, für des Herrn Kornrumpfs Pferde diesem selbst das Futter zu stellen, wenn sie es nicht länger mit ansehen können, daß die armen Tiere halb verhungern. Da müßten nun nicht die weidherzigen Kutscher, die sich der Tiere erbarmen, sondern es müßte Herr Kornrumpf wegen Tierquälerei bestraft werden.

§ 24. Alle, den Betrag von 20 Mk. nicht überreichenden Reparaturen am Wagen oder Geschirz sind sofort bar zu bezahlen und ist der hierzu erforderliche Betrag vom Geschäft zu fordern oder abends gegen Quittung zu liquidieren.

§ 25. Für allen durch Selbstverschulden hervorgerufenen Schaden haftet der Kutscher mit seinem Lohn oder seinen Ersparnissen.

§ 28. Wer länger als acht Tage krank ist, wird aus der Betriebsunterstützungskasse, in welche die Strafgebühren unterfließt und ist die Höhe der Unterstützung je nach dem Zustand der Kasse zu bestimmen, darf jedoch 5 Mk. wöchentlich nicht übersteigen. (Da können die Kranken feil werden!) Sollten keine Mittel in der Kasse sein, so wird der Unternehmer einen Zuschuß gewähren, deren Höhe er sich jedoch vorbehält.

§ 29. Der Lohn beträgt wöchentlich 14 Mk., sowie die Prozente (Wieviel?), mooon außer dem Kleidungsgelde und Beiträgen zur Invaliden- und Krankenkasse noch 1 Mk. als Ersparnis einbehalten wird. Diese Ersparnisse werden  $\frac{1}{2}$  nach Ablauf des Vertrages, und der Rest beim Austritt aus dem „Dienst“ verhältnis ausgezahlt.

§ 30. Der Anspruch auf die Ersparnisse geht verloren, wenn der Arbeitnehmer vor Ablauf dieses Vertrages seinen Dienst aufgibt, wird aber ausgezahlt, wenn Kornrumpf vor der Zeit den Mann entläßt. Dieser ganze Vertrag“ stroht ebeno von Gesetzesverletzungen, wie er von sprachlichen und stilistischen Fehlern wimmelt. Jedes Gericht muß das Unikum für geschwindig und folgebefen, alle seine Bestimmungen für rechtlich unntirksam erklären. Solche „Verträge“ müssen vor Gericht vernichtet werden, und dazu nehme man den Rechtschutz des Verbandes in Anspruch.

Ueberall dort, wo sich die Unternehmer Uebergriffe bei Abschluß des Arbeitsverhältnisses erlauben, wird der Verband der Schöpfer der Rechte der Fuhrleute und Kutscher sein.

### Aus Bayern.

Seelige Jugendertinnerung zieht an unserm Geiste vorüber, wenn wir den Namen Fuhrmann, Kutscher vernennen. War es doch eines unserer liebsten Spiele in den frohen Jugendjahren, die wir trieben, lustig wars mit Pferd und Wagen zu tummeln.

Auch in der Schule zeigte man uns den schönen Beruf, indem wir Eulen lernten, von dem frischen, fetichen Fuhrmann, der Morgens hinausgoz in die herrliche, grüne Natur bei lagendem Sonnenschein mit seinen feurigen Rappen, begleitet von seinem treuen Hund; an der Waldschenke hält er an und das rotbätige Mägdelein des Wirtes kredenzt ihm den vollen Humpen usw.

Wer wollte da nicht Fuhrmann sein! Lang, lang ist es her, als dieser Fuhrmannstraum noch Geltung hatte.



Die raue Wirklichkeit, die Gegenwart zeigt uns den Fuhrmann in anderem Bilde. Nicht als begehrter Wert, sondern das gerade Gegenteil.

Nehr und mehr schwindet der Typus des urbarischen Fuhrmanns. Ehedem von hünenhafter Gestalt, voll starker Kraft und Gesundheit ist auch er nunmehr der Degeneration unterworfen, erfaßt von der Proletarierkrankheit, gleich den Arbeitern in den Fabriken, infolge der ungeheuerlichen Ausbeutung der Arbeitskraft.

Weshalb wir uns die Tätigkeit desselben. Morgens früh vor Tagesgrauen in den Stall, den ganzen Tag ununterbrochen an das Gespann gefesselt, hinein bis in die späte Nacht ist er weiter nichts als eine willenlose Arbeitsmaschine.

Besonders beklagenswert ist der in Bayern vorherrschende Brauch des patriarchalischen Arbeitsverhältnisses verbunden mit den Segnungen der berühmten bayerischen Gelfinordnung.

Jede noch so geringe Freiheitsbewegung wird dadurch hintenangehalten und der Fuhrmann im wahren Sinne des Wortes als Lohnknecht gezeichnet.

Arbeitszeiten von 16-18 Stunden sind alltägliches und durchaus nichts Auffälliges. Aber auch Arbeitszeiten erheblich darüber keineswegs eine Seltenheit.

Die Entlohnung paßiert durchaus nicht nach dem natürlichen Grundfah lange Arbeit, guter Lohn, mehr Verdienst, sondern das Gegenteil stellt zu.

So treffen wir Löhne von Mt. 3,- pro Woche bis Mt. 8,- inkl. Verköstigung, welche letztere fast ausschließlich zu münchischen übrig läßt, sowohl in Qualität als auch in Quantität.

Durch den weiteren Umstand, daß der Fuhrmann vielfach tagsüber überhaupt nicht nach Hause kommt, fällt das Essen ohne weiteres aus. Aber auch bei den Kollegen, die nur Lohn beziehen, steht es traurig aus. 12 Mt. bis 18 Mt., ganz selten darüber, letzterer Satz überhaupt nur in größeren Städten, werden gezahlt. Ganz besonders schlimm daran sind die Mehlkutscher und Bierfahrer in Schwaben und Mittelfranken, welche nicht selten Tag und Nacht auf dem Wege sind. Dann aber auch die Steinfahrer und Fuhrleute bei Transport von Langholz in Oberbayern. Bei diesen Branchen zählt eine Arbeitszeit unter 18 Stunden gerabegu zu den Seltenheiten.

Aber nicht nur die Führer von Lastfuhrwerken haben mit derartigen langen Arbeitszeiten zu rechnen, nein, sondern auch die leichten Fuhrwerke, Droschkenführer, Geschäftskutscher usw. leiden in gleichem Maße darunter. Bei den Droschkenführern kann sogar eine ununterbrochene Arbeitszeit von 28 Stunden festgestellt werden, einer Arbeitsleistung, der dann nur wenige Stunden Ruhe folgen. Die Behandlung ist allgemein eine unwürdige, der Herr betrachtet jeden Angestellten einfach als Knecht. Zu alledem kommt noch, daß der Kutscher auch nicht einen einzigen vollkommen freien Tag das ganze Jahr über hat. Selbst auf den Kirchentag wird bezeichnender Weise in dem so christlichen und frommen Bayern keinerlei Rücksicht genommen.

Und leider der größte Teil der Berufs Kollegen nimmt all diese unglücklichen Zustände als etwas Unerbittliches, Selbstverständliches mit. Fest vertrauens auf ihren Schutzpatron, den heiligen Leonhard, „der ja Alles recht machen wird“, sind sie allen Organisationsbestrebungen abhold; selbstredend hierin kräftig bestärkt von dem in Bayern allmächtigen und regierenden Klerus.

Lang noch mag es dauern, bis auch in unserer schwarzen Ecke der Sonnenstrahl der Erkenntnis sich Bahn bricht. Jedoch kommen wird er, kommen muß er.

Aus Bremen.

Wie überall, so gibt es auch hier Fuhrunternehmer, welche es verstehen, die Arbeitskräfte der bei ihnen beschäftigten Fuhrleute bis aufs äußerste auszunutzen. Aber nicht die Arbeitskraft allein genügt diesen Leuten, nein, durch Ausnutzung von tückischen „Stallordnungen“ will man die Fuhrleute noch um die paar Pfennige Wochenlohn, welche man denselben zukommen läßt, bringen. Zu diesen Unternehmern gehört auch die Firma S. S. Röhrs, Baumaterialienhandlung und Fuhrgeschäft. Wir sind in der Lage, unseren Kollegen die Stallordnung (besser hieße es Stallunordnung) dieser Firma zu präsentieren und lassen wir selbe wörtlich folgen.

Stallordnung.

§ 1.

Der Stallmeister hat für Ruhe und Ordnung zu sorgen und ist fremden Personen, selbst wenn dieselben sich in Begleitung eines Fuhrmannes befinden, der Aufenthalt im Stalle verboten. Außerdem ist er für die Inhabhaltung des Inventars verantwortlich, hat unbrauchbare sowie reparaturbedürftige Sachen zur Miedung zu bringen. Er hat Sorge dafür zu tragen, daß die Pferde sich nicht losreißen oder schlagen. Bei Erkrankung eines Pferdes, wenn auch nur unbedeutend, hat er sofort an maßgebender Stelle Meldung zu erlassen, damit die nötigen Vorkehrungen getroffen werden können, und hat der Stallmeister, wenn die Erkrankung eine sehr erhebliche ist, das Pferd nicht ohne Aufsicht zu lassen.

§ 2.

Für das Ruhen der Pferde und das Instandhalten des Geschirrs ist jeder Fuhrmann selbst verantwortlich. Er hat reparaturbedürftige Sachen zur Miedung zu bringen und erst dann zu dem betreffenden Sattler zu tragen.

§ 3.

Das gründliche Reinigen der Pferde findet jeden Sonntag Vormittag 7 Uhr statt und haben sämtliche Fuhrleute spätestens bis dahin im Stalle zu sein, wo alsdann das Putzen und Schmirren sämtlicher Wagen stattfindet. Der Stallmeister muß an Sonn- und Festtagen um 6 Uhr mit dem Futtern beginnen und muß im Anschluß daran mit dem Aufräumen des Stalles beginnen. Er darf den Stall, mit Ausnahme einer halben Stunde Frühstückspause, nicht verlassen. Abends 6 Uhr beginnt die Abfütterung.

Das Rauchen im Stall sowie das Betreten desselben mit einem brennenden Licht ist auf das Strengste verboten. Häßel muß sorgfältig geschnitten werden wie der Stallmeister angibt, mindestens soviel, daß für die folgende Woche genug vorhanden ist.

§ 5.

Der Dienst beginnt im Sommer um 4 Uhr, im Winter um 1/2 Uhr morgens und richtet sich nach dem laufenden Geschäftsgange. Es ist jedesmal der Dienst für den laufenden Tag an maßgebender Stelle einzuholen.

§ 6.

Streitigkeiten in betreff der Arbeitszeit oder direkten Arbeit sind ebenfalls zur Miedung zu bringen. Wer dem Welfer Schaden an Material zufügt, gleichviel durch welches Verschulden, muß die Kosten davon tragen oder es kann ihm solcher an Lohn gefürzt werden.

§ 7.

Spirituosen irgend welcher Art dürfen im Stalle weder getrunken noch verabreicht werden, jede Uebertretung dieses sowie sämtlicher vorkommender Paragraphen zieht sofortige Entlassung nach sich. Dieser Ordnung unterliegen sämtliche im Hause bedienstete Leute.

§ 8.

Im Falle, daß ein Wagen am Donnerstag ungeschmiedet oder sonst brennend angetrossen wird, so hat der betreffende Fuhrmann eine Strafe von 1 Mt. zu zahlen, gleichviel, ob dies mit oder ohne sein Verschulden vorkommt. Die Strafe wird in gleiche Teile unter die Fuhrleute verteilt.

§ 9.

Jeder Fuhrmann hat Sorge dafür zu tragen, daß die ihm zugewiesenen Wagen ordnungsmäßig geschmiedet werden. Dieselben sind mindestens zweimal wöchentlich zu schmieren im Anschluß an § 8.

Jedem Fuhrmann ist eine Vorspannseite zugeteilt, welche unten an dem Wagen befestigt ist und ist jeder Fuhrmann dafür verantwortlich. Kommt dem Fuhrmann eine Kette abhanden, so wird der Schaden von seinem Wochensohn abgezogen. Ist eine Kette am Wagen zerfallen, so ist der Fuhrmann verpflichtet, dieselbe zum Schmied zu bringen.

Wir glauben nicht, daß es notwendig ist, zu dieser Stallordnung noch etwas zu sagen, denn das würde ihrer Wirkung nur Abbruch tun.

Wemern wollen wir aber noch, daß die dort beschäftigten Kollegen auch noch nicht mal ihren sauer verdienten Lohn zur rechten Zeit ausgezahlt erhalten können. Der Lohn wird bei der Firma nämlich Sonntags ausgezahlt und zwar erst dann, wenn nach Ansicht des Unternehmers die Leute mit der Arbeit fertig sind. Zunächst werden die Kollegen angehalten, die Gesetze zu übertreten, und wenn sie den Lohn haben wollen, müssen sie schließlich noch darum betteln. Als vor einigen Sonntagen einige Kollegen um 11 Uhr den Lohn verlangten, wurde ihnen dieser nicht ausgezahlt. Herr Röhrs hatte gerührt ausgehen und Frau Röhrs sagte: „Dazu habe ich keine Zeit, erst macht man eure Arbeit fertig und dann geht man hin und wascht euch erst.“ Die Kollegen erhielten den Lohn auch erst nachmittags um 1/2 Uhr. Herr und Frau Röhrs sind also vollständig Herren im Hause.

Daß Herr Röhrs auch Sozialist ist, versteht sich von selbst. Als im Frühjahr der Einflasterer von einem Kollegen Vereinsbeiträge kassieren wollte, war Herr Röhrs so freundlich, unseren Einflasterer zu verbauen. Vor Gericht gab der noble Herr an, unser Kollege habe für die sozialdemokratische Partei Propaganda gemacht. Er glaube also einem ihm als Sozialdemokrat erscheinenden Arbeiter auf möglichst einfache Weise derartige Gedanken auszutreiben. Herr Röhrs kam ja glimpflich weg, indem ihm das Gericht zu 20 Mt. Geldstrafe verurteilte. Ob Herr Röhrs seine Körperkräfte auch an den bei ihm beschäftigten Arbeitern ausprobiert, entzieht sich unserer Kenntnis.

Aus Vorstehendem können unsere Kollegen jedoch sehen, unter welchen erbärmlichen Umständen ein Teil unserer Kollegen heute noch arbeiten muß. Aufgabe unserer Kollegen muß es sein, dafür zu sorgen, daß die Bäume solcher Unternehmer nicht in den Himmel wachsen, und daß diese Leute Achtung und Respekt vor dem Gesetz beibringt wird. Dies geschieht am besten dadurch, daß die Kollegen die Organisation in jeder Beziehung stärken und ausbauen helfen. Dann wird auch die Organisation mit den Unternehmern ein Wortchen sprechen können.

Aus Schlesien.

Während noch vor wenigen Jahrzehnten die Landstraßen mit Frachtfuhrleuten und deren Gespann, oft turmhoch beladen, besetzt waren, ist von alledem fast nichts mehr zu spüren. Die Chaussees sind leer, die Fuhrleute verschwunden. Nur aus einigen wenigen Orten kommt noch ein „Frachter“ ein- oder zweimal die Woche nach Breslau gefahren, um für die Kaufleute zc. in seiner Heimat Waren in Empfang zu nehmen. Der Fuhrwerkverkehr ist auf die einzelnen Orte lokalisiert worden und beschränkt sich auf das Droschkenfuhrwesen, Spedition, Kohlen-, Stein- und Holzfuhrwerk, Kauffuhrwerk, Leichtertransport usw. Durchweg erhalten die Droschkenfuhrer Schlesiens keinen festen Lohn, sondern gemöhnlich pro 8 Mt. Einnahme 50 Pf., und sind im übrigen auf die Tringelber der Fahrgäste angewiesen. Von einer geregelten Arbeitszeit, Familienleben zc. kann gar keine Rede sein. Organisiert sind dieselben schlecht. Die Agitation wird sehr dadurch erschwert, daß zum Teil der Droschkenfuhrer auch zugleich Welfer seines Gewerbes ist und dann natürlich schon etwas mehr verdienen will. Auch die Speditionskutscher und Arbeiter haben durchweg keine geregelte Arbeitszeit, und sind es auch nur wenige Orte, wo feste Mittagspausen eingeführt sind. Besonders schlecht bezahlt und behandelt werden die Speditionskutscher und Arbeiter in Liegnitz, Waldenburg, Kamnitz, Lissa i. P. in Oberschlesien und nicht zu wenig auch in Breslau. In Liegnitz beispielsweise zahlte die Firma Langner, welche etwa 120 bis 140 Leute beschäftigt und alle Zweige des Fuhrwesens betreibt, noch

bis vor kurzem 1,50 Mt. pro Tag an Lohn. Feiertage, Regentage usw. wurden selbstverständlich nicht bezahlt. Als von selten des Vertrauensmannes eine Versammlung einberufen wurde, gab es auf einmal 12 Mt. Wochenlohn, aber die Versammlung durften die Kutscher nicht besuchen.

Die Löhne sind in fast allen Städten gleich und bewegen sich zwischen 9,50 Mt. und 15 Mt. pro Woche. Im allgemeinen wird auch überall Sonntagsarbeit verlangt und werden Ueberstunden nirgends bezahlt. Die Arbeitszeit beginnt in der Regel 4 Uhr morgens und dauert oft bis 9 und 10 Uhr abends. Die Behandlung ist im allgemeinen schlecht und werden die Kutscher noch als „Knechte“ betrachtet, welche nur zu gehorchen haben. In Liegnitz beispielsweise war eines Tags ein Kutscher mehrere Meilen weit nach Steinen gefahren; da er von dem Verladen ohnehin müde war, so setzte er sich auf den Wagen. Doch dies gefiel dem Herrn Langner jun. durchaus nicht, sondern derselbe verlangte — der Kutscher solle nur den weiten Weg neben dem Wagen laufen. Als der Kollege sich weigerte, erfolgte seine sofortige Entlassung.

Sehr beschwerlich und ermüdend ist auch das Bau- und Brennholzabfahren aus den Gebirgsgebieten und hat dabei schon mancher Kutscher sein Leben verloren oder so mancher die Beine gebrochen. Oft dauert eine derartige Holsfahrt mehrere Tage und erhält der Kutscher im allgemeinen 50 oder 75 Pf. pro Tag an „Zehrgeld“. Daß diese paar Pfennige auch nicht im entferntesten für die Beköstigung ausreichen, ist selbstverständlich.

Steht es bei den vorgenannten Kategorien schon schlimm aus, so ist aber das Leben eines Kohlenfuhrmannes und eines Baukutschers (sogenannten „Hürdenkutschers“), gerabegu ein miserables zu nennen. Vom Tageslohn bis in die späte Nacht muß schwer gearbeitet werden. Das meist schlechte Essen muß gewöhnlich während desfahrens auf der Straße und mit den von der Arbeit schmutzigen Händen eingenommen werden. Da es an diesen Fuhrwerken keine festen Kutscherhütten und Bremsen gibt, so sind schwere Verschlüsselungen recht häufig. Die Behandlung dieser Berufs Kollegen spottet jumeist jeder Beschreibung. Ohrfeigen und Kitzelationen wie Ochse, Schwein, Wagabund, Kindelei usw. sind gang und gebe und für die Fuhrherren“ eigentlich selbstverständlich. Recht oft kommt es noch vor, daß diese Kutscher entweder wegen schlechter Bezahlung oder langer Arbeitszeit gleich im Stalle schlafen. Bei dem Velchen- und Equipagenfuhrwerk sind die niedrigen Löhne zu finden und 6 bis 7 Mt. pro Woche keine Seltenheit. Für diese Kleinrenten muß aber noch die Bierre, Wagenkammer, Licht usw. gekauft werden, so daß die Kutscher mit schönen Wäcken und Hüten — durchweg auf die Bettelgeher angewiesen sind.

Die Sonntagstrupe wird den Kutschern aller Gruppen dadurch zu nichte gemacht, daß man sie zwingt, mit der „Herrschafft“ oder betannten Geschäftsfreunden spazieren zu fahren, natürlich ohne Bezahlung.

Daß die Organisation bei diesen Kollegen schwer Eingang findet, ist durch die geschickten Verhältnisse erklärlich. Daß der Verband so manchen Uebelstand schon abgeschafft, so manche Erleichterung schon gebracht hat, ist unseren Kollegen Kutschern wohl bekannt und möchten wir ihnen auch an dieser Stelle zurufen: **Eintritt in den Verband** an jeder Kutscher, damit auch für diesen Beruf menschenwürdige Arbeitsverhältnisse geschaffen werden können.

Die Arbeits- und Lohnverhältnisse der Kutscher in der Provinz Sachsen.

Unberührt geblieben von den Segnungen der neueren Zeit leben und leiden die Kutscher und Fuhrleute der Provinz Sachsen unter Arbeitsverhältnissen, die seit fünfzig Jahren und länger un verändert geblieben sind. Die Maschinenentwicklung, die überall revolutionierend gewirkt, die fast in keinem Gewerbe so großartige Veränderungen herbeiführte, wie im Transportgewerbe, sie hat es nicht fertig gebracht, die Winde von den Augen unserer Kollegen zu lösen, ihnen den Drang nach einer höheren Lebenshaltung, nach mehr Recht und Freiheit einzuschließen. Bezeichnend für die traurigen, standlosen Zustände in unserem Berufe ist nachstehende Stellungsknotiz:

Zerbft, 28. Dezember. Der Knechtmarkt fand gestern hier statt, und zwar hatten sich gegen 800 Knechte eingestellt, die fast sämtlich Stellung fanden. Der Lohn beträgt für Großknechte 300-360 Mt., für Mittelknechte 180-210 Mt. und für Kleinknechte (Enten) 150 Mt.

Die Ergebnisse irgend eines Viehmarktes werden genau so registriert, wie hier die Ergebnisse eines Knechtmarktes. So werden unsere Kollegen noch heute zum Markte getrieben wie vor hundert Jahren. In unserem Berufe hat die stillerere Zeit keinen Einfluß gehabt, hier kennt man noch nichts von Gleichberechtigung, von der Anerkennung der Arbeit, hier albt es nur Herren und Knechte im wahren Sinne des Wortes. Daß solche Zustände nicht nur in den kleinen Landstädchen vorhanden sind, hat mit erschreckenden Zahlen die Erhebung über die Arbeitszeit in den gemerblichen Fuhrwerksbetrieben, die im Sommer 1902 vorgenommen wurde, ergeben.

In den Großstädten wie Magdeburg, Halle u. s. w. beträgt die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der Kutscher 15 Stunden. In den kleinen Landstädten ist die Arbeitszeit noch bedeutend länger, hier erreicht sie nicht selten 18 Stunden täglich. Diese über alles Maß hinausgehende Ausnutzung der Arbeitskraft unserer Kollegen zeitigt erschreckende Folgen. Laufende von ihnen werden infolge dieser grenzenlosen Ausbeutung frühzeitig Krüppel, hunderte büßen den bei harten, müden Arbeit ihr Leben ein. Und die jetzt schon erschreckend hohe Unfallziffer der Fuhrwerks-Berufs genossenschaft steigt sich noch infolge dieser langen Arbeitszeit von Jahr zu Jahr.

Und wenn es von den Kollegen nicht verdrängt ist, auf dem Schlachtfelde der Arbeit seine gesunden Knochen, sein Leben zu lassen, dessen Arbeitskraft ist verbraucht, bevor er ins Mannesalter eintritt. Es wird ihm dann eine



Rente in die Hand gebracht, die zum Leben zu wenig und zum Sterben zu viel ist. Diese Rente soll ihn darüber hinwegtäuschen, daß er im Dienste des Kapitals seine Gesundheit, seine Lebensfreude und sein Familienglück geopfert hat.

Es mag hier angeführt werden, daß in den zwei Monaten (Mai, Juni) in Magdeburg sieben Verbandskollegen schwere Unglücksfälle erlitten, zwei der Kollegen wurden durch den Tod von ihren Qualen erlöst, während die übrigen fünf zeitweilig Krüppel bleiben werden.

Daß diese Unfälle zum größten Teil eine Folge der übermäßig langen Arbeitszeit, der kurz bemessenen Löhne und der schweren Arbeit sind, wird heute selbst von der Regierung nicht mehr bestritten.

So unmenschlich lang die Arbeitszeit der Kutscher ist, so niedrig ist auch ihr Lohn. In Magdeburg und Halle beträgt der Wochenlohn im Durchschnitt 18 Mt. In den übrigen Städten und auf dem Lande beträgt der Lohn 16, 15, 14, ja nicht selten 10 Mt. die Woche. Und gerade in Gegenden, wie im Harz, wo die Kollegen besonders hohen Gefahren bei der Ausübung ihres Berufes ausgesetzt sind, ist der Lohn am niedrigsten.

Ein solcher Hungerlohn stellt erstens in gar keinem Verhältnis zu den Leistungen der Kutscher, und zweitens reicht er auch kaum aus, um sich selbst davon richtig zu ernähren, geschweige noch eine Familie davon zu erhalten.

Zur Nahrung unserer Kollegen und ihrer Familien dienen infolge dieser Hungerlöhne die mindermertigsten Nahrungsmittel. Und nur in den seltensten Fällen reicht der Lohn des Mannes aus, um das tägliche Mahl zu bestreiten. Die Frauen sind gezwungen, zu verdienen. In den Großstädten haben sie in der Regel Aufwartstellen, in den Kleinstädten arbeiten sie auf dem Felde. In einer Ehe, wo beide Ehegatten den Tag über schwer arbeiten müssen, kann von einem geordneten Familienleben keine Rede sein. Am meisten leiden die Kinder und die Erziehung derselben schwer unter diesen himmelstreichenden Zuständen.

Auch wird in den Großstädten der Lohn der Kollegen durch die Polizeistrafen, die zum Teil die Unternehmer verschulden, verürzt. Es sind in einigen Straßenpolizei-Verordnungen eine Reihe von Paragraphen, die zu förmlichen Kutscherfallen geworden sind. Und beim besten Willen und unter genauer Beachtung aller Vorschriften verfallen sie mitunter diesen Paragraphen und werden bestraft. Können sie die Strafe nicht bezahlen, dann werden sie eingekerkert und können im Gefängnis über ihr Geld und die zweckmäßige Ordnung der Dinge nachdenken.

Die Wohnungsverhältnisse der Kutscher sind ebenso trübsalig wie ihre Lage im allgemeinen. In den Städten findet man nicht selten Wohnungen, die aus einem Räume bestehen. Wer über zwei Wohnräume verfügt, der darf sich keine große Rinderzahl haben. Drei Wohnräume und mehr sind eine Seltenheit bei unseren Kollegen. Die Wohnungen in den Städten liegen zum Teil in dumpfen, engen Gassen, in die mit geringer Ausnahme weder Sonne noch Mond hineinkommt. Blumen gedeihen in diesen Wohnungen selten, da ihnen die Nahrung, Licht und Luft fehlt. Die Kinder unserer Kollegen sind aber verunreinigt, den ganzen Tag in diesem dumpfen, trostlosen Dorn zu verbringen. Ja, sehr oft allein, hat selbst überlassen, weil die Mutter zur Arbeit muß. Diese Wohnräume sind die Brutstätten heftiger Krankheiten, denen so manches Arbeiterkind frühzeitig zum Opfer fällt.

In den Kleinstädten und auf dem Lande sind die Wohnungen auch nicht besser. Die unverheirateten Kollegen, die bei ihrem Arbeitgeber im Logis liegen, wohnen mitunter in Räumen, die jeder Verbreitung spotten. Sie gehen sehr oft den Heuboden und Pferdeboxen ihrem Bett als Schlafstätte vor. Und das mit Recht. Besteht das Bett doch sehr oft nur aus einer halberfallenen Matratze, einem Uttuche, diesen ursprüngliche Farbe garniert mehr schicklich werden kann, und einer alten, zerstückelten Pferdedecke. So tieferartig ist es mit den Wohnungsverhältnissen der Kollegen bestellt.

Die geschlechtlich schlechtesten Sonntagstunne wird unseren Kollegen zu Teil. Ihre Arbeitszeit, von 7-12 Stunden und noch weit darüber hinaus ist nicht nur auf dem Lande, sondern auch in den Großstädten gang und gäbe. Die Herren Fuhrwerksbesitzer schämen der Meinung zu sein, sie seien dazu da, um die Gesetze, die zum Schutze der Kutscher erlassen sind, unter die Füße zu nehmen und außer Geltung zu setzen.

Und nicht selten kommt es vor, daß die Kutscher, die Sonntag von 6 Uhr früh bis 2 Uhr nachmittags gearbeitet haben, um 3 Uhr anspannen müssen, um den wohlgenährten Leib ihres Dienstherrn spazieren zu fahren. Diese Herren erkennen den Wilspruch: „Sechs Tage sollst du arbeiten und am siebenten Tage ruhen“ für ihre Kutscher nicht an.

Was kümmert es sie, wenn der Kutscher mehr und mehr seiner Familie entfremdet wird. Was geht es sie an, wenn der Kutscher infolge der langen ununterbrochenen Arbeitszeit frühzeitig hinsinkt. Er braucht ja für die hinterlassene Witwe und Waisen nicht zu sorgen. Es sind ja nicht seine Waisen. Kutscher bekommt er alle Tage. Das Menschenfleisch ist ja heute so billig. Wenn ihm ein Pferd fällt, das kostet Geld, viel Geld, wenn er aber einen Kutscher zu Tode geschunden hat, der kostet nichts! Auf der Straße lauern ja hunderte, die der Hunger zwingt, zu arbeiten, für jeden Preis zu arbeiten. Ja, ja, die Ordnung der Dinge ist ein Fluch für die Belghosen, für die Arbeiter!

Die Behandlung der Kutscher ist, wie nicht anders zu erwarten, eine grobe und brutale. Die Kollegen werden zum großen Teil noch mit „Du“ angeredet. Daß den Kutschern mitunter nicht nur Schläge angeboten, sondern auch verabsolgt werden, ist gerichtshistorisch. Wenn man so einen Fuhrwerksbesitzer auf seinem Hofe wie einen Wüterich toben sieht, dann kommt man zu der Ansicht, diese Leute meinen, sie seien dazu geboren, um ihre Untergebenen zu drangsalieren und zu vertieren.

Die himmelstreichenden Zustände, die hier in knappen Worten geschildert sind, haben es im Laufe der Zeit fertig

gebracht, unsere Kollegen, die Kutscher, zu fast stumpfsinnigen, willenlosen Werkzeugen ihrer Ausbeuter zu machen. Dohnungslos bilden sie in die trostlose Zukunft. Sie glauben an keine andere Erlösung aus ihrem elenden Dasein als den Tod.

Spricht man zu ihnen, sie müßten sich organisieren, erhält man in der Regel die Antwort: „Es hilft doch nicht.“ In ihrer Unwissenheit, die eine Folge der tollsten Ausbeutung ist, stoßen sie oft brutal die von sich, die ihnen helfen wollen und als treue Freunde zu ihnen kommen, und unterstücken ihre Todfeinde.

Aber doch kängt es langsam an zu dämmern, der Geist der neuen Zeit dringt auch in ihre Köpfe. Die jahrhundertelange Unterdrückung hat doch noch nicht jeden Sinn für Freiheit und Wahrheit, für Schönheit und Liebe in ihrer Brust erlöten können. In Magdeburg und Halle haben sich achtunggebietende Organisationen gebildet. Wir haben in diesen Städten schon manche Brutalität der Unternehmer verhindert, schon manchen Pfennig Lohnzulage erlumpfen können. In diesem Kampfe haben wir die Wahrnehmung gemacht, daß einem hungerigen Löwen eher sein Fraß aus dem Rachen zu reißen ist, wie dem Unternehmer sein Profit.

Auch in den kleinen Städten wie Halberstadt, Quedlinburg, Zerbst, Genthin, Wrieburg, Stendal u. s. w. hat der Organisationsgedanke festen Fuß gefaßt.

Diese Fortschritte auf dem Gebiete der Organisation berechtigen zu der Hoffnung, daß auch in nächster Zukunft für die Kutscher ein neues, besseres, menschenwürdiges Dasein geschaffen werden wird.

Nur müssen sie sich in ihrer Majorität der Organisation anschließen. In dem Kampfe um ihre Rechte werden sie von keiner anderen Seite Unterstützung finden.

Selbst wenn durch die Erhebungen in den Fuhrwerksbetrieben die Regierung auf Grund der erschreckenden Zahlen eine Verürzung der Arbeitszeit gesetzlich festlegen würde, bedürfen wir einer starken Organisation, um diesem Gesetze Geltung zu verschaffen. Das Unternehmertum erkennt nur die Gesetze für sich als bindend an, die zum Schutze seines Eigentums erlassen sind. Alle anderen Gesetze aber und vorzugsweise die, die zum Schutze der Arbeiterschaft gegen die wilde Ausbeutungssucht der Unternehmer erlassen werden, haßt es wie den Tod.

Gegen dieses brutale Unternehmertum, das keine Achtung vor dem Gesetze hat, ist der Einzelne machtlos. Hier kann nur eine mächtige Organisation helfen. Und wenn sich die Kutscher ihrer Berufsorganisation anschließen, dann werden sie sich eine Macht schaffen, die ihre Wünsche vollstrecken und die Ausbeutung durch die Unternehmer beseitigen wird.

Wer aber von den Kutschern der Organisation fernbleibt, der unterstückt seine Feinde und hilft einem neuen Knoten in die Fesseln, die ihn schlingt. Darum gander keiner! Hinein in den Zentralverband! Dann werdet Ihr nicht ewig Knechte, Sklaven bleiben!

### Aus dem Reichsgericht.

Ein von dem Pferde seines Arbeitgebers beschädigt resp. verletzter Kutscher, kann seinen Chef auch als Tierhalter für den erlittenen Schaden haftbar machen. So ist vom höchsten deutschen Gerichtshof (50. Band der Entscheidungen) entschieden worden. Die Sache hat sich wie folgt abgepielt:

Der Kläger hat am 26. März 1900, während er bei dem Beklagten als Kutscher angestellt war, eine Verletzung des linken Auges erlitten, welche zum Verluste desselben führte. Der Kutscher behauptete, die Verletzung sei durch das Pferd des Beklagten herbeigeführt; dieses habe, während der Kläger es gepugt hat, hinten ausgeglichen, und dadurch sei der in seinen Händen befindliche Striegel ihm ins Auge geraten. Er nahm den Beklagten auf Ertrag des ihm emachteten Schadens in Anspruch. Der Beklagte bestritt jede Verletzung und dante auf Klageabweisung an. In beiden Vorinstanzen (in zweiter Instanz nach Ablehnung eines dem Kläger über den Ausgang anfertigten Eides) ist der Beklagte zur Zahlung von 872 Mt. und Zinsen, und einer Jahresrente von 812 Mt. verurteilt. Die Revision des Beklagten wurde zurückgewiesen. Aus der sehr eingehenden rechtlichen Begründungen sollen hier folgende Ausführungen wiedergegeben werden:

I. Der Kläger gründet seine Ansprüche auf § 883 verbunden mit §§ 843, 847 des Bürgerlichen Gesetzbuches. Die Revision führte aus, es sei lediglich zu prüfen gewesen, ob der behauptete Unfall den Tatbestand des § 883 fg. der preussischen Gefährdungsenthaltung und sei eventuell die Verpflichtung des Beklagten auf die Dauer der vertraglichen Dienstzeit zu beschränken. Der Zusammenhang zwischen § 883 und 884 ergebe, daß der § 883 überhaupt nicht auf eine Verletzung der Aufsichtspflichtigen anwendbar sei. Das Bürgerliche Gesetzbuch behandle den Tierchaden unter den „unverlaubten Handlungen“, den anfechtungskontraktlichen Schadenszufügungen. Das kontraktliche Verhältnis zwischen dem Tierhalter und dem Aufsichtspflichtigen sei auszuweisen und die Beschädigung des letzteren nicht nach § 883, sondern auf der Grundlage des besonderen Vertragsverhältnisses zu beurteilen.

II. Sowohl der Berufsrichter als auch die Revision gehen davon aus, daß der mit der Wartung des Pferdes betraute Dienstherr als eine Person anzusehen sei, welche im Sinne des § 884 B. G. B. für diejenigen, welcher das Tier hält, die Führung der Aufsicht durch Vertrag übernommen hat. Indes . . . wenn auch zuzugeben wäre, daß eine nur in der Stellung eines Dienstherrn für die Wartung eines Tieres angestellte Person dem Kreise der nach § 884 Verantwortlichen angehören kann, so folgt daraus doch nicht, daß ein solcher Dienstherr immer und unbedingt hierunter zu rechnen sei, daß jeder Tierbesitzer oder Stallbesitzer bei allen von ihm in Rücksicht auf das Tier vorzunehmenden Verrichtungen als Aufseher über dasselbe anzusehen sei. Die Vertrags-

mäßig wahrzunehmende Funktion muß, um eine Verantwortlichkeit auf § 884 zu begründen, im gegebenen Falle gerade die Führung der Aufsicht gewesen sein.

Daß dies bei dem Kläger, der als Kutscher die Pferde seines Dienstherrn zu pugen hatte, in dem fraglichen Zeitpunkt, während er im Stalle an dem Pferde mit dem Striegel beschäftigt war, tatsächlich zugefallen habe, ist dem festgestellten Sachverhalte nicht zu entnehmen. Damit entfallen aber für die gegenwärtige Entscheidung diejenigen rechtlichen Bedenken, welche sich gegen die Anwendung des § 883 aus dem Verhältnis dieses Gesetzesvorschrift zu der Bestimmung des § 884 und aus den Beziehungen zwischen dem Tierhalter als solchen und dem Aufsichtspflichtigen im Sinne des § 884 möglicherweise ergeben können. Es bleibt allerdings die Frage übrig, ob die Anwendbarkeit des § 883 durch das zwischen den Parteien, abgesehen von dem § 884, bestehende Vertragsverhältnis den Dienstvertrag bzw. das Gesindeverhältnis ausgeschlossen werde. . .

Nach dem Dienstvertrage bestimmen sich die vertraglichen Beziehungen, Rechte und Pflichten des Dienstherrn und zur Dienstleistung Verpflichteten; darin erschöpft sich die Tragweite der hierauf bezüglichen Gesetzesvorschriften, die sich also nicht über das Gebiet des Vertragsverhältnisses hinaus erstrecken. Der § 883 B. G. B. aber statuiert eine außerhalb jenes Gebietes gelegene, anfechtungskontraktliche Haftung, welche dem Tierhalter als solchen, und zwar in unbedingter Weise auferlegt ist. . . . Wenn ein zur Dienstleistung Verpflichteter anlässlich seiner Dienstverrichtung an einem Tiere von diesem verletzt worden ist, ohne daß ihm selbst ein Verschulden trifft, und ohne daß andererseits dem Dienstherrn irgendeine die Verschuldung einer Vertragspflicht zur Last liege, so steht die eingetretene Beschädigung außerhalb der kontraktlichen Beziehungen. Der Verletzte müßte den Schaden, als zufälligen selbst tragen — wenn ihm nicht eben aus besonderem Rechtsgrunde dem des § 883, ein Erlösanspruch vom Gesetze gewährt wäre: ein Anspruch freilich, der ihm nicht gegen den Dienstherrn als solchen, sondern gegen den Tierhalter zuzurechnen ist.

Es fragt sich somit nur noch, ob durch eine gütliche Weise landesgesetzlich bestehende Regelung des Gebietsverhältnisses die Anwendung des § 883 auf Fälle der vorliegenden Art ausgeschlossen sei. Dies halte man mit dem vorigen Richter zu verneinen. . . .

Für den Fall, wo der Dienstherr wegen eines ihm aus Anlaß des Dienstes zugefügten, aber als Vertragsfolge weber von ihm noch von dem Dienstherrn zu leistenden Schadens den Herrn nicht als Dienstherrn, sondern als den Halter des Tieres in Anspruch nimmt, ist eine Grundlage für die Entscheidung nicht in dem Gebiete zu finden. Dafür aber, daß das Gesetz gerade dem Dienstherrn den Schutz des § 883 hätte verweigern wollen, findet sich nirgends ein Anhalt.

Der Berufsrichter hat nicht mit Unrecht die Unterstellung verworfen, daß der Dienstherr durch den Dienstvertrag die Verantwortung für seine Tiere über die Grenze der durch die Erfüllung der Wartungs- und Pflegepflicht zu vermeidenden Nachteile auf die Schultern des Dienstherrn habe abwälzen wollen, und daß dieser eine solche Verantwortung aus, nur gegen sich ein solches Risiko, zu übernehmen geneigt gewesen sei. Der Dienstherr enthält für die Regel auch nicht etwa eine Art von Versicherung gegen die dem Dienstherrn bei Ausführung des Dienstes zuzustehenden Unfälle; und die Fürsorgepflicht des Dienstherrn ersetzt nicht jeden Gesetzeschutz.

III. Anlangend die von dem Kläger geforderten und ihm von der Vorinstanz unter der Bedingung der Eidesleistung zugesprochenen Schadensbeträge hat die Revision die Anwendung des § 847 B. G. B., auf Grund dessen eine Entschädigung wegen der durch Verursachung des Auges eingetretenen Verunstaltung des Klägers mit 800 Mt. bemessen worden ist, als rechtlich hängend, weil der § 847 ein eigentliches subjektives Delikt, ein Verschulden voraussetze. Dieser Ansicht kann nicht beigetreten werden. Die angeführte Gesetzesbestimmung gewährt, im Falle der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit, dem Verletzten auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, den Anspruch auf eine billige Entschädigung in Geld und sie bezieht sich ebenso wie die Vorschriften in §§ 843 bis 845 des B. G. B. auch auf den vom Gesetze den „unverlaubten Handlungen“ bezüglichen Fall des § 883, sofern durch ein Tier der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt worden ist. Daß in diesem Falle die Anwendung des § 847 durch das Vorliegen eines Verschuldens bedingt sei, ist aus dem Gesetze nicht zu entnehmen.

### Achtung, Kollegen!

Wer Mitglied unseres Verbandes werden will, melde sich bei unserer örtlichen Verwaltung, falls eine solche am Orte nicht vorhanden, beim Kartellvorsitzenden. Material zur Gründung einer Filiale verlange man vom Verbandsvorsitzenden Oswald Schumann, Berlin SO., Engel-Ufer 21. An gleiche Adresse sind alle Anfragen zu richten. Wer dieses Blatt, den „Courier“, lesen will, bestelle denselben bei seinem Briefträger unter Angabe unserer genauen Adresse. Das Blatt kostet pro Quartal 1 Mt. Verbandsmitglieder erhalten den Courier gratis zugestellt.

Der Verbandsrat