

# Sommer

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

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

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.  
Telephon: Amt IV, 950.  
Geöffnet: 9-1 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. 43.

Berlin, den 25. Oktober 1908.

12. Jahrg.

## Achtuhr-Ladenschluss in Berlin — ein Erfolg der Organisation.

Endlich, nach achttjähriger mühevoller Arbeit ist's erreicht, Berlin erhält mit dem 1. November den Achtuhr-Ladenschluss. Nachdem die veranstaltete Abstimmung unter den Ladeninhabern die gesetzlich vorgeschriebene Zweidrittelmehrheit zugunsten des früheren Ladenschlusses ergeben hat, veröffentlicht der Polizeipräsident v. Eubentrauch folgende „Landespolizeiliche Anordnung betreffend Achtuhr-Ladenschluss“:

„1. Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Anordnung ab müssen in den Stadtkreisen Berlin, Charlottenburg, Schöneberg, Wilmersdorf und Nixdorf sämtliche offenen Verkaufsstellen (einschließlich der Warenverkaufsautomaten) an den Werktagen, mit Ausnahme des Sonnabends schon von 8 Uhr abends an für den geschäftlichen Verkehr geschlossen sein. Die beim Ladenschluss im Laden schon anwesenden Kunden dürfen noch bedient werden.

2. Die Anordnung des Achtuhr-Ladenschlusses gilt jedoch nicht für diejenigen Ausnahmewerktage, für welche gemäß § 139a Nr. 2 der Reichsgewerbeordnung das Offenhalten der Geschäfte bis 10 Uhr abends ortspolizeilicherseits zugelassen ist oder wird.

3. Während der Zeit, wo die offenen Verkaufsstellen für den geschäftlichen Verkehr geschlossen sein müssen, ist gemäß § 139f Absatz 4 der Reichsgewerbeordnung auch das Feilbieten der Waren auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder an anderen öffentlichen Orten (z. B. Schankwirtschaften usw.) oder ohne vorgängige Bestellung von Haus zu Haus sowohl im stehenden Gewerbebetriebe (ambulanten Gewerbebetriebe am Wohnort, § 42b Absatz 1, Ziffer 1 Reichsgewerbeordnung) wie im Gewerbebetriebe im Umherziehen (§ 55 Abs. 1, Ziff. 1 Reichsgewerbeordnung) verboten.

Soweit Ausnahmen hiervon seitens der Ortspolizeibehörden gemäß dem vorletzten Satze des § 139f Reichsgewerbeordnung zugelassen werden oder bisher (nach 9 Uhr abends) zugelassen worden sind, hat es dabei bis auf anderweitige ortspolizeiliche Regelung künftig für die Zeit von 8 Uhr abends ab sein Bewenden. (Vergl. für Berlin: Bekanntmachung vom 20. Januar 1901, Gen. 5 IIb. D. 01; für Charlottenburg: Bekanntmachung vom 23. Februar 1901; für Nixdorf: Bekanntmachung vom 6. November 1900.)

4. Die gegenwärtige landespolizeiliche Anordnung gilt auch für Leder- und Nähmaschinen-Geschäfte. Die bezüglich des Achtuhr-Ladenschlusses dieser Geschäfte ergangene landespolizeiliche Anordnung vom 29. November 1904 wird hierdurch aufgehoben.

5. Die Vorschriften über die den Gehilfen, Lehrlingen und Arbeitern in offenen Verkaufsstellen usw. zu gewährenden Mindestruhezeiten und Mittagspausen und die hiervon zugelassenen Ausnahmen (§§ 139c, 139d Reichsgewerbeordnung), sowie die Vorschriften über die Sonntagsruhe und Sonntagsheiligung bleiben unberührt.

6. Zuwiderhandlungen gegen die obigen Vorschriften (I, III, IV) werden nach § 146a der Reichsgewerbeordnung mit Geldstrafe bis zu 600 Mark, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

7. Diese landespolizeiliche Anordnung tritt mit dem 1. November 1908 in Kraft.“

Die Verordnung erstreckt sich auf alle offenen Geschäfte, bringt also nicht die beantragten und auch vom Berliner Magistrat befürworteten Ausnahmen für Zigarren- und Blumenhandlungen. Sowohl die Rücksicht auf die Angestellten dieser Geschäfte, als die Erschwerung der Kontrolle bei Zulassung von Ausnahmen für einzelne Branchen haben das Polizeipräsidentium zu seiner von den Freunden des allgemeinen Achtuhr-Ladenschlusses begrüßten Haltung veranlaßt.

So hat uns doch, wenn auch nach langer Zeit erst, die ausdauernde Arbeit den gewünschten Erfolg gebracht. Tausend Hindernisse galt es zu überwinden; die Handelsarbeiter haben sich der Mühe unterzogen und jene nach und nach hinweggeräumt. Als 1900 der Neunuhr-Ladenschluss eingeführt wurde, da tobten alle Philister und kurzfristigen Krämerseelen gegen diesen. Noch vielmehr tobten sie aber gegen die allmählich immer stärker einsetzende Agitation für den Achtuhr-Ladenschluss der Ladengeschäfte; sie sahen im Geiste schon den Konkursverwalter in greifbarer Nähe gerückt, wenn der Achtuhr-Ladenschluss verwirklicht werden sollte. Die Herren Krämer gründeten sogar Vereine zur Bekämpfung des Achtuhr-Ladenschlusses. Umsonst! Die Handelsarbeiter waren die Bähren bei der Arbeit und ließen nicht locker. Schließlich ermüdeten die Reaktionsäre, manche der Krämer sahen auch ein, daß sie für eine verlorene Sache kämpften. Die Aufklärung wirkte allmählich; weitstichtige Kaufleute begannen bei kühler Ueberlegung einzusehen, daß der Achtuhr-Ladenschluss ihnen nicht nur Nutzen, sondern auch Erholung bringen würde und so fand die Idee immer mehr Freunde. Die erste Abstimmung verunglückte noch, die zweite nahm dann die Arbeiterschaft selber vor und diese nötigte wieder die Behörden ihrerseits eine neue amtliche Abstimmung anzuordnen, die dann ein günstiges Resultat ergab.

Gewiß, andere Großstädte sind Berlin in der Frage des Achtuhr-Ladenschlusses vorangegangen; in der Weltstadt mit ihrem riesigen Nachtverkehr ist es eben weit schwerer, die Ladeninhaber von der Durchführbarkeit einer solchen geschäftlich zweifellos tief einschneidenden Maßregel zu überzeugen. Nur, da Berlin für den Achtuhr-Ladenschluss gewonnen, ist es draußen im Reiche ein leichtes, mit dem Hinweis auf die Reichshauptstadt mit ihrem höchstspulstiven Handelsleben, den Achtuhr-Ladenschluss dort, wo er noch nicht eingeführt, durchzuführen. Gerade die Zeit der wirtschaftlichen Depression eignet sich für eine derartige Agitation außerordentlich gut und sollten daher unsere Kollegen nicht versäumen, überall mit der Arbeit einzusetzen.

Für Berlin gilt die Parole *Jezt dem Sieben- und acht Uhr schluss in den Engros-Geschäften*. Wir befinden uns mit dieser Forderung in guter Gesellschaft. Selbst das Unternehmerblatt, der „Konfessionär“, tritt in einer seiner letzten Nummern dafür ein, wie wir aus folgendem ersehen:

„Bei dem intensiven Betrieb, der in der Reichshauptstadt auf allen Gebieten der geschäftlichen Tätigkeit herrscht, bei dem rasenden Tempo, in welchem man in Berlin, der „amerikanischen Stadt der alten Welt“, überall arbeitet, hat man den Tag über bis abends 8 Uhr genug geleistet, mindestens so viel, daß man dann in dem Bewußtsein, hinreichend seine Pflicht getan zu haben, ruhig nach Hause gehen darf. Vorangesetzt, daß man darf. Was ja bei den Angestellten der Detailgeschäfte erfreulicherweise nun der Fall sein wird.“

Aber was dem einen recht ist, ist dem anderen billig. Es wäre nun wohl auch angebracht, die Arbeitszeit der Angestellten in Engros-Geschäften nach modernen Gesichtspunkten zu regeln. Wenn auch viele Engros-Geschäfte schon jetzt mit dem alten, schlechten Brauch gebrochen haben, bis in den späten Abend zu arbeiten, oder vielmehr „die Leute zu beschäftigen“, so gibt es doch noch eine ganze Anzahl Geschäfte, in denen man immer noch eine Stunde länger „etwas zu tun“ findet. Die Chefs können sich da nicht von dem falschen Glauben trennen, daß die Angestellten um so mehr leisten, je länger sie im Geschäft festgehalten werden. Deshalb ist es nötig, über diesen Punkt so eindringlich wie möglich Aufklärung zu verbreiten, damit das englische Beispiel des früheren Geschäftsschlusses, der ja auch bei uns sich immer mehr einbürgert, allgemeine Nachahmung finde. Wir haben jetzt schon eine Anzahl Engros-Geschäfte und Kontore, zu denen namentlich die Banken zu rechnen sind, die früh, spätestens um 7 Uhr schließen. Diese Stunde müßte als äußerste Schlußzeit für Engros-Geschäfte allgemein eingeführt werden. Namentlich nachdem die Ladengeschäfte um 8 Uhr schließen, wird diese Forderung dringend. So wie die Dinge liegen, würden die Angestellten der Engros-Geschäfte nach dem 1. Januar 1909 gar nicht mehr in der Lage sein, abends irgendwelche Einkäufe zu machen, während ihnen das bisher in der Zeit von 8-9 Uhr möglich war. Es würde eine Erschwerung des Geschäfts für die Detailisten und zugleich fortwährende Unannehmlichkeiten und Nachteile für die Angestellten bedeuten, die gezwungen wären, in aller Hast und ohne sorgfältige Auswahl ihre Einkäufe gerade da zu machen, wo sich ihnen in knappen Minuten die Gelegenheit dazu bietet.

Es kommt ferner ein anderer Gesichtspunkt in Betracht, der mindestens ebenso wichtig ist, nach mancher Richtung sogar noch erheblich wichtiger als der erstere. Ueberall bestrebt man sich, das körperliche, geistige und moralische Niveau der Nation zu heben. Es werden alle möglichen Vereine zu diesem Zweck gegründet, um namentlich auf die Jugend einzuwirken und sie für die Ziele zu gewinnen. Ueber die Wichtigkeit dieser Sache braucht man kein Wort zu verlieren, sie leuchtet ohne weiteres ein. Aber wie sollen die jungen Leute an diesen Bestrebungen teilnehmen, wenn sie im Geschäft so lange festgehalten werden, daß ihnen gerade noch Zeit bleibt, Abendbrot zu essen und dann zu Bett zu gehen? Nun besteht ja die gesetzliche Vorschrift, daß den jungen Leuten bis zu einem bestimmten Alter Zeit zum Besuch der Fortbildungsschule freigegeben werden muß. Doch was ist damit gewonnen? Günstigenfalls können die von der Tagesarbeit ermüdeten jungen Leute versuchen, einem Unterrichte zu folgen, der ihre volle Aufnahmefähigkeit beansprucht. Für geistige Weiterbildung nach anderer Richtung hin und für körperliche Erholung durch sportliche Betätigung, durch turnerische Uebungen fehlt ihnen selbst diese knappe Zeit. Daher die Mängel in der körperlichen Entwicklung und der allgemeinen Bildung, die unter den jungen Kaufleuten zweifellos nicht selten sind.

Daß diese Mängel aber auch auf die Leistungsfähigkeit des Personals zurückwirken, liegt auf der Hand. So wie der ganze Mensch, so ist auch seine Arbeit. Es ist deshalb das eigentliche Interesse der Chefs, sich ein körperlich und geistig frisches und kraftvolles Personal zu erhalten, und darum sollten sie auch allen Bestrebungen entgegenkommen, die nach dieser Richtung hin Gutes zu stiften versprechen. In

erster Reihe steht da die vernünftige Bemessung der Arbeitszeit nach englischem Vorbild: intensiv arbeiten, aber dafür früher Schlaf. Spätestens um 7 Uhr, im Sommer möglichst noch früher, sollten die Engros-Geschäfte schließen, und vor allen Dingen am Sonnabend bereits gegen 2 Uhr, wenn es irgend angängig ist. Die englische Einrichtung des „week end“, des Wochenendes, das den Angestellten vom Sonnabend mittag bis zum Montag morgen Ferien gibt, kann gar nicht weit genug Verbreitung finden. Erfreulicherweise bricht sich diese Ansicht immer mehr Bahn. In Berlin schließen bereits die Banken allgemein am Sonnabend mittag; ebenso in Leipzig viele Engros-Geschäfte im Buch- und Rauchwarenhandel (die Rauchwaren Engros-Geschäfte schließen im Sommer am Sonnabend meistens gegen 2 Uhr, die Verlagsbuchhandlungen zwischen 2 und 4 Uhr); desgleichen in Darmen die meisten Fabriken und in Elberfeld zahlreiche Engros-Geschäfte verschiedener Branchen. Namentlich in Elberfeld sind die Verhältnisse interessant. Vor einiger Zeit haben wir bereits über sie berichtet. In Elberfeld haben die Handlungsgehilfen durch rege Agitation bei den Geschäftsinhabern es erreicht, daß die Zahl der Firmen, die Sonnabends früh schließen, von 60 auf 120 gestiegen ist. Und nachdem sie ihn eingeführt und seine Segnungen für Chefs und Angestellte kennen gelernt haben, möchten sie im eigenen Interesse ihn „nicht mehr entbehren“.

Also auf, Ihr Handelsarbeiter, zu frischer, fröhlicher Arbeit für weitere Arbeitszeitverkürzung! Stärkt Eure Organisation, führt ihr die Kollegen in Massen zu, dann ist sie imstande, für Euch zu wirken, Euch und Euren Lieben ein erträglicheres Dasein zu schaffen. Ihr seht alle Tage die Erfolge zäher Organisations- und Agitationsarbeit; schafft alle wacker mit, desto schneller geht es unseren Zielen zu.

**Ursachen deutscher Sozialreform.**

IV.

**Aus dem Gutachten des Reichsgesundheitsamtes.**

Zu 2. Zur zweiten Gruppe der in gewerblichen Fuhrwerkbetriebe beschäftigten Personen sind die Laster von schweren Lastfuhrwerk (z. B. von Mörtel-, Stein-, Bau-, Müll-, Kohlen-, Mehl-, Möbel-, Koff-, Expeditionsfuhrwerk) gerechnet worden. Ihre Beschäftigung ist mit derjenigen der oben besprochenen Personentransporter bis zu einem gewissen Grade nahe verwandt. Die Lastfuhrer haben gleichfalls Stalldienst zu verrichten und im Anschluß daran einen langandauernden Fabrdienst im Freien auszuüben, bei dem sie in hohem Maße den Witterungseinflüssen und daher Erkältungen ausgesetzt sind. Denn wenn sie auch bei schlechtem, kaltem Wetter insofern besser als die Personentransporter gestellt sind, als sie durch Bewegung und Arbeit sich erwärmen können, so geraten sie andererseits infolge der Arbeit leicht in Schwelß und sind dann, wenn sie erhitzt und ermüdet auf den Hof steigen, um so mehr gefährdet. Der gesundheitliche Grundzug der Beschäftigung der Lastfuhrer ist also derselbe wie bei den Personentransportern. Auch sie sind Freitatarbeiter, deren Tätigkeit zwar im allgemeinen gesund, aber mit Erkältungsgefahr verknüpft ist. Diese Mangelhaftigkeit geht auch darin noch weiter, daß von den Lastfuhrern ein großer Teil, namentlich der in großstädtischen Betrieben tätige, die Mahlzeiten nicht zu Hause, auch nicht regelmäßig zu einer bestimmten Stunde und an einem bestimmten Ort einnehmen kann und deshalb zur Föhrung eines unregelmäßigen Lebens genötigt ist. Daher neigen auch die Lastfuhrer einerseits zu Magen-Darmerkrankungen, andererseits sind sie wegen des häufigen Wirtshausbesuchs, zu dem sie mehr oder weniger gezwungen sind, der Gefahr des Alkoholsmisses ausgesetzt; es ist darauf auch in 33 Gutachten der befragten Organisationen ausdrücklich hingewiesen worden.

In anderen Beziehungen sind die Lastfuhrer gesundheitlich in ungünstigerer Lage als die Personentransporter. Schon die Stallarbeit ist für sie anstrengender, weil sie in der Regel nicht wie viele von den Personentransportern nur ein Pferd, sondern deren zwei zu besorgen haben. Auch der Fabrdienst, der für die Personentransporter in mancher Hinsicht einen längeren Ruhezeit gleicht, bringt für die Lastfuhrer gewöhnlich anstrengende, mitunter sogar recht schwere Arbeiten, z. B. das Auf- und Abladen von Steinen, eisernen Trägern, Sand, Kohlen, Kisten, Fässern u. dergl. mit sich. Nicht selten kommen, wie der Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter zu Dresden anführt, dabei geradezu übermäßige Anstrengungen vor. Denn es haben Expeditionsfuhrer zuweilen Frachtkisten von 2, 3 oder 4 Zentnern bis ins 3. oder 4. Stockwerk hinaufzuschaffen. Die Lastfuhrer müssen also während des größten Teiles ihrer Arbeitszeit, die gewöhnlich nur von einer einzigen längeren dauern, namentlich der Pferde wegen eingerichteten regelmäßigen Pausen und von zwei kleineren unregelmäßigen Pausen unterbrochen ist, im allgemeinen angestrengt tätig sein. Ab und zu, insbesondere während desfahrens oder während einer beim Arbeiten sich ergebenden Pause können sie sich allerdings etwas ausruhen. Dies kommt ihnen gesundheitlich zweifellos zugute, bewirkt aber nicht ent-

fernt die gleiche Erholung wie feststehende Ruhepausen oder selbst das Warten der Personentransporter in Arbeitsbereitschaft; schlafen können die Leute, wenn sie regelrecht ihren Dienst versehen, während der Arbeitszeit nicht.

Wenn nun auch die Art ihrer Beschäftigung, soweit es sich nicht um ein Hantieren mit besonders schweren Gegenständen handelt, eine gesunde ist, weil die Muskulatur des ganzen Körpers gleichmäßig dabei in Anspruch genommen wird, so pflegt sie doch eine ganz erhebliche, nicht selten sogar eine ungewöhnlich große körperliche Kraftleistung zu beanspruchen und infolgedessen zu einer mit der Tageszeit zunehmenden starken Ermüdung zu föhren. Eine allzu lange Arbeitszeit kann daher bei den Lastfuhrern leicht Uebermüdungs- und Erschöpfungszustände im Gefolge haben. Außerdem sind diese Leute den Personentransportern gegenüber dadurch wesentlich ungünstiger gestellt, daß sie in viel höherem Maße Unfallgefahren ausgesetzt sind. Schon der Umstand, daß sie zwei Pferde zu besorgen haben, erhöht diese Gefahr. Ferner sind sie bei ihrer Beschäftigung tagsüber viel mehr genötigt, an den Pferden, am Geschirr und an dem schweren Wagen tätig zu sein, so daß sie dadurch ganz erheblich mehr Gelegenheit haben, sich Verletzungen zuzuziehen. Zudem steigert sich die Unfallgefahr für diejenigen Lastfuhrer noch besonders, die, wie namentlich in Kofffuhrwerks- und Expeditionsbetrieben, Tag für Tag außerordentlich schwere Gegenstände, z. B. Kisten, Fässer, oder dergl., auf- und abzuladen und dann über Treppen hinauf- oder hinunterzuschaffen haben. Anscheinend haben deshalb die Lastfuhrer ganz besonders unter Unfällen zu leiden. Wie schon bei der Vernehmung von Kunstspersonen zur Sprache gebracht und auch in dem vom Zentralverband der Verkehrsarbeiter zu Berlin abgegebenen Gutachten betont wurde, ist die Unfallhäufigkeit bei den im Fuhrwerksgewerbe beschäftigten Personen sehr groß. Infolge der Anfalligen Nachrichten des Reichs-Versicherungsamtes, Jahrgang 1907 S. 18, sind im Jahre 1905 unter den bei der Fuhrwerks-Vereinsgenossenschaft beschäftigten Arbeitern mit 2,38 pCt. und danach unter den bei der Lager-Vereinsgenossenschaft beschäftigten mit 1,25 pCt. überhaupt die meisten entschädigungspflichtigen Unfälle vorgekommen. Die Unfallgefahr der Lastfuhrer wird aber noch bedeutender erscheinen, weil auf die Personentransporter und Stalleute, die einen beträchtlichen Teil aller im Fuhrwerksgewerbe beschäftigten Personen bilden — bei der Erhebung machten sie nahezu die Hälfte aus — anscheinend nur wenig Unfälle treffen. Der Zentralverband der Verkehrsarbeiter zu Berlin führt dementsprechend auch an, daß es bei einer von ihm veranstalteten Umfrage in Berlin keinen einzigen Kofffuhrer gab, der nicht schon einmal einen leichteren oder schwereren Unfall erlitten hätte.

Ueberdies darf man annehmen, daß die Beschäftigungsweise der Lastfuhrer ganz besonders da zu angetan ist, die Unfallgefahr mit der fortschreitenden Tageszeit anzuwachen zu lassen. Bei steigender Ermüdung nimmt die Sicherheit in der Handhabung der Lasten und die Aufmerksamkeit auf die Verurssgefahren ab, so daß alsdann bei der Arbeit leichter ein Fehltritt oder Fehltritt vorkommt und auch eher gewisse Vorsichtsmaßregeln sonst außer acht gelassen werden, als es bei frischen Kräften der Fall ist. Mit dieser Annahme stimmt die Tatsache gut überein, daß nach der gutachtlichen Äußerung des Zentralverbandes der Verkehrsarbeiter zu Berlin in den fünf Jahren 1897, 1898, 1899, 1900 und 1902 unter insgesamt 6860 entschädigungspflichtigen Unfällen in der Fuhrwerks-Vereinsgenossenschaft sich 2513 d. h. 36,6 pCt., an den Vormittagen und 4347 d. h. 63,4 pCt. an den Nachmittagen ereignet haben. Somit entfallen, wenn man die Dauer der Arbeitszeit am Vormittage mit 7 Stunden und am Nachmittage mit 9 Stunden annimmt, im Jahresdurchschnitt auf eine Vormittagsstunde 72 und auf eine Nachmittagsstunde 97 Unfälle oder, wenn man unter Abzug von 2 Stunden Mittagspause auch für den Nachmittage eine siebenstündige Arbeitszeit annimmt, auf eine Nachmittagsstunde 124 Unfälle. Demnach wachsen bei den Lastfuhrern in der Tat die mit der Ausübung ihres Gewerbes verbundenen Gesundheitsgefahren mit der Länge der Arbeitszeit nicht unerheblich an.

Es wird nun die Frage zu beantworten sein, ob die gegenwärtig für die Lastfuhrer übliche Arbeitszeit als übermäßig in dem Sinne zu erachten ist, daß sie geeignet erscheint, die Gesundheit der Arbeiter zu gefährden. Bei der Erhebung hat sich ergeben, daß die Arbeitszeit der Fahrer von Lastfuhrwerken (demgegenüber von Personentransportern) im Sommerhalbjahr bei 39,5 (47,1) pCt. und im Winterhalbjahr bei 24,5 (40,7) pCt. mehr als 14 und davon bei 3,2 (25,9) pCt. und 1,4 (24,2) pCt. mehr als 16 Stunden beträgt. In gemischten Betrieben, d. h. solchen, in denen zugleich Personen- und Lastfuhrwerke gefahren werden, haben von den Fuhrern im Sommerhalbjahr 45,3 pCt., im Winterhalbjahr 22,3 pCt. eine Arbeitszeit von mehr als 14 und davon 3,6 bzw. 0,4 pCt. eine solche von mehr als 16 bis 18 Stunden. Die Arbeitszeit der Lastfuhrer ist so nach, wenn auch in einzelnen Betriebszweigen wie beim Möbeltransport und bei Frachten über Land ab und zu Schichten von mehr als Tageslänge vorzukommen, im allgemeinen geringer als bei den Personentransportern. Der Unterschied ist aber nicht so bedeutend, daß er vom gesundheitlichen Standpunkt aus als Ausgleich gegenüber der oben geschilderten Mehrbelastung in bezug auf körperliche Anstrengung und erhöhte Unfallgefahr gelten könnte.

Schon mit Rücksicht auf die hohe Unfallgefahr muß vielmehr die jetzt übliche Arbeitszeit als allzulang bezeichnet werden. Der Umstand, daß die Un-

fallshäufigkeit während der Nachmittagsstunden so beträchtlich zunimmt, legt die Annahme nahe, daß die letzten Arbeitsstunden, in denen die Leute häufig ermüdet oder sogar übermüdet sind, für sie geradezu gefährlich werden.

Wenn hinsichtlich der Dauer der Arbeitszeit bei den Personentransportern vom gesundheitlichen Standpunkte aus lediglich verlangt wurde, daß ihnen hinreichend Zeit zum Schlafen bleibt, so wird man bei der Frachtfuhrer also erheblich höhere Anforderungen stellen müssen. Diese tagsüber körperlich stark in Anspruch genommenen Leute müssen, wenn sie nicht vorzeitig abgemüdet werden sollen, in der Regel nicht nur sich nachts genügend ausschlafen können, sondern ihre ununterbrochene Ruhezeit muß auch so lang bemessen sein, daß der Körper von einem Tage zum anderen Zeit erhält, von den Anstrengungen hinreichend sich zu erholen. Dafür dürfte als Mindestmaß eine Zeit von 10 Stunden in Anspruch zu bringen sein, zumal da die Leute nicht einmal den Sonntag ganz zu ihrer Verfügung haben, weil auch an diesem Tage die Pferde ihre Pflege verlangen. Eine so bemessene ununterbrochene Freizeit bleibt aber gegenwärtig einer ganz erheblichen Anzahl von Lastfuhrern (im Sommerhalbjahr gegen 39,5 pCt. und im Winterhalbjahr gegen 24,5 pCt.) nicht übrig. Es ist daher auch in Würdigung dieser Tatsache anzunehmen, daß von ihnen zurzeit ein beträchtlicher Teil in übermäßiger, die Gesundheit gefährdender Arbeitszeit beschäftigt ist.

Dem oben begründeten Urteile über die Lastfuhrer entsprechen auch die Äußerungen einiger Arbeitnehmer-Organisationen, wonach bei den im Frachtfuhrer beschäftigten Leuten vorzeitig Invaldität eintritt, und das Durchschnittsalter der Lastfuhrer im allgemeinen nur niedrig ist. Nach Ansicht des Zentralverbandes der Verkehrsarbeiter zu Dresden sind die Lastfuhrer im Alter von mehr als 40 Jahren meist nicht mehr imstande, ihrem Verufe nachzugehen; kaum 10 pCt. von ihnen sollen im Alter über 40 Jahre stehen. Bemerkenswert ist, daß sich auch die Statistik 39 der Fuhrwerks-Vereinsgenossenschaft zu Straßburg i. G. in ähnlichem Sinne geäußert hat, nämlich dahin, daß die im Lastfuhrerwerk beschäftigten Fuhrerente zum großen Teil nach Erreichung einer gewissen Altersgrenze wegen der Schwere der Arbeit zu einer leichteren Beschäftigung übergehen müssen, weil im Laufe der Jahre, wie es auch bei jedem anderen Verufe der Fall ist, ihre Arbeitskraft sich allmählich vermindert. Dieser frühzeitige Eintritt der Invaldität muß aber um so bedenklicher erscheinen, als nach einer anderen Angabe in dem nämlichen Gutachten die Leute beim Aufbruch ihrer Militärdienst im Alter von 20 bis 30 Jahren eintreten, und als es sich offenbar vorzugsweise um kräftige gesunde Leute handelt, die es sich zutrauen, so schwere Arbeit zu verrichten. Uebrigens steht darin das Lastfuhrerwerk im Gegensatz zum Droschkenfuhrerwerk. Wie mehrfach in den Gutachten der Organisationen und auch bei der Vernehmung von Kunstspersonen hervorgehoben ist, so len zum Droschkenfuhrerwerk die Leute vielfach erst in späteren Alter und aus anderen Gewerben, mitunter sogar als Invaliden- oder Unfallrentenempfänger überreten. Auch sind in diesem Gewerbe angeblich viele bejahrte Leute (es wurde ein Fall angeführt, in dem ein Droschkenfuhrer 82 Jahre zählte) tätig und können dort unter Umständen bis ins hohe Alter den Dienst voll versehen.

Aus gesundheitlichen Rücksichten erscheint es daher geboten, die Arbeitszeit der im Lastfuhrerwerk beschäftigten Personen in der Weise zu regeln, daß sie für eine regelmäßige zweistündige Mittagspause, eine tägliche ununterbrochene Mindestruhezeit von 10 Stunden und eine Beschränkung der Sonnensarbeit auf 2 bis 3 Stunden zur Einführung gelangen.

**Ein Lohnkampf der Fensterputzer in Berlin.**

Zu einer Machfrage zwischen unserer Organisation und dem Unternehmerverband der Fensterreinigungsbranche gestaltete sich nach dem Willen letzterer vor Streit bei der Firma Otto Arnheim u. Co. Die in Hamburg angewandte neue Tarif des Unternehmerverbandes — Zerstückelung der Organisation und Beseitigung aller Tarifverhältnisse — sollte auch hier zur Anwendung gelangen. Bisher und ob den Oberstärkern dieses gelungen ist, werden die nachfolgenden Zeilen zur Evidenz ergeben. — Die Ursache des Streiks ist folgende: Genannte Firma stand mit uns seit dem Jahre 1905 im Tarifverhältnis. Als Grundlage war ein Lohn von 22 Mk. vorgesehen. Der Tarif stand jedoch für Herrn Arnheim nur auf dem Papier; sich danach zu richten, fiel ihm meist nicht ein. Den festgesetzten Lohn erhielten bei weitem nicht alle Kollegen Fensterputzer. Löhne von 15 bis 21 Mk. waren durchaus keine Seltenheit. Daß unter solchen Verhältnissen eine immerwährende Unzufriedenheit bei den dort arbeitenden Kollegen vorherrschte, versteht sich am Rande, und wenn nicht schon früher Differenzen hieraus entstanden sind, so liegt das daran, daß immer eine gewisse Herrensheit im Kreise unserer Kollegen zu verzeichnen war. Nach und nach haben sich jedoch die Organisationsverhältnisse in erfreulicher Weise gehoben, so daß unsere Kollegen daran denken konnten, sich geregelte Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu verschaffen. Es braukt wohl nicht besonders betont zu werden, daß ein Arbeiter mit einem Lohn von 22 Mk. keineswegs in der Lage ist, sich geschweige auch noch eine Familie anständig ernähren zu können, umsoweniger, als Lebensmittel und Mie-

ten in exorbitanter Weise gestiegen sind. Wenn dann unsere Kollegen die Absicht hatten, sich bessere Löhne zu erringen, so wird man dieses Bestreben nicht nur begreiflich, sondern auch als durchaus berechtigt anerkennen müssen. So dürfte wenigstens die Ansicht jedes vernünftig denkenden Menschen sein. Herr Arnheim scheint jedoch eine rühmliche Ausnahme hiervon zu machen. Denn als der bestehende Tarif unsererseits zum 30. September cr. gekündigt wurde, ersann Herr Arnheim ein schlaues Mittel. Die Organisation mußte vernichtet werden, denn nur dadurch konnte er sich vor einem neuen Tarifabschluß bewahren und brauchte Herr Arnheim dann höhere Löhne nicht zu zahlen. Als erstes Opfer mußte der 1. Veräußerungsmann daran glauben; dieser hatte sich insofern mühselig gemacht, weil er sich bemühte, alle im Betriebe Arnheim arbeitenden Kollegen der Organisation zuzuführen. Unter Angabe ganz nichtiger Gründe wurde der Kollege, welcher nach eigener Angabe Arnheims ein Jahr und vier Monate stets zur vollsten Zufriedenheit gearbeitet hatte, rücksichtslos aufs Straßensplaster geworfen. Der Versuch, auf gütlichem Wege die Wiedereinstellung herbeizuführen, scheiterte. In unhöflichster Weise wurde unser Verbandsvertreter abgewiesen. Einer Kommission der Arbeiter erging es auch nicht besser. Schon jetzt beabsichtigten unsere Kollegen die Arbeit niederzulegen, um dadurch die Wiedereinstellung zu erzwingen, jedoch wurde am letzten Ende hiervon Abstand genommen. Als dann aber Herr Arnheim die beiden neugewählten Veräußerungsmänner und mit ihnen noch vier weitere organisierte Kollegen ohne jeden Grund entließ, dieselben aber trotz mehrfacher Verhandlung nicht wieder eingestellt wurden, als die Absicht Arnheims, die organisierten Kollegen durch unorganisierte Fensterputzer zu ersetzen, um einem Tarifabschluß aus dem Wege zu gehen, klar zu Tage trat, als dann weiter seitens Arnheims jede Wehrforderung in brutaler Form abgelehnt wurde — Herr Arnheim scheute sich nicht, die Vertreter der Organisation aufs schwerste zu beleidigen —, flog die Erbitterung unserer Kollegen aufs höchste. Einmütig legten diese die Arbeit nieder. „Alzu straff gespannt zerspringt der Bogen“, das hat zu seinem Schaden auch Herr Arnheim am eigenen Leibe verspüren müssen. Die Zeit, wo der Fensterputzer wehrlos der Willkür des Unternehmers preisgegeben war, ist endgültig vorüber. Er hat erkannt, daß er es ist, von dessen Hände Arbeit der Unternehmer lebt. Daß letzterer sich vom Schweiß der Arbeiter recht oft ein Drogenleben verschafft, während der Arbeiter gezwungen ist, unter denkbar traurigsten Verhältnissen sein Dasein zu fristen und seine Familie dem bittersten Elend preiszugeben. Der Kollege Fensterputzer weiß heute, daß auch er Mensch ist, daß auch er seine Arbeitskraft so teuer wie möglich verkaufen muß, und er kennt die Mittel, die Macht, die ihm zur Verfügung steht. Er weiß, daß nur, aber auch nur die Einigkeit, die Organisation, es ist, die seine Interessen vertritt, die die bestehenden traurigen Verhältnisse zu verbessern imstande ist, und er handelt nunmehr danach. Durch die Willkür, durch die brutale Handlungsweise des Unternehmersverbandes, welcher heute hinter jedem Unternehmer steht, ist er aufgepeitscht, ist er Mann geworden. Hochgingen die Wogen des Kampfes auf beiden Seiten. Das gesamte sozialisierte Unternehmertum der Fensterputzungsbranche stellte sich auf Arnheims Seite. Tatkräftig versuchten die Herren Unternehmer, welche sonst die Arbeit nur vom Hörensagen kennen, ihren Herrn Kollegen aus der Patzche zu reißen. Auch sonst wurde auf jener Seite mit allen erdenklichen Mitteln gearbeitet. Revolver, Gummistiefel, Eisenstangen, dienten als Ausrüstung der Arbeitswilligen. Auch das allerneueste Mittel im wirtschaftlichen Kampfe, der Bluthund des Unternehmers Bohne wurde gegen die Streikenden ins Treffen geführt. Aber an dem Opfertum, an der Einigkeit unserer Kollegen und der eisernen Disziplin, die in den Reihen derselben herrschte, scheiterten alle Mittel der Scharfmacher.

Eigentümlicherweise wußte Herr Arnheim als Hauptperson — wie er dem „Vorwärts“ in einem Schreiben mitteilte — von einem Streit in seinem Betriebe absolut nichts. Auch in einem Schreiben an seine Kundschaft erklärte Herr Arnheim rundweg, ein Streit in seinem Betriebe bestehe nicht, da er alle seine Arbeiter entlassen habe. Demgegenüber gelangte unsererseits folgende Zirkular zur Verteilung an die Kundschaft Arnheims:

„An die verehrliche Kundschaft der Firma Otto Arnheim u. Co., Kungestr. 9.“

Wir gestatten uns, der verehrlichen Kundschaft oben genannter Firma nachstehendes zu unterbreiten. Seit Dienstag befinden sich die Arbeiter dieser Firma im Streit. Dieselben wurden systematisch in den Streit gehetzt infolge fortgesetzter Entlassungen. Arbeiter, Familienväter, welche teilweise schon lange Zeit im Betriebe Arnheims tätig waren, wurden rücksichtslos aufs Straßensplaster geworfen.

Der Grund dieser Entlassungen ist der, daß die Arbeiter versuchen wollten, ihre kriegsartigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu verbessern. Verhältnisse, welche unter allen Umständen verbesserungsbedürftig sind. Löhne von 17.—, 18.— bis 23 Mk. sind doch gewiß nicht dazu angetan, sich selbst, geschweige eine Familie damit ernähren zu können. Hierzu kommt noch, daß die Arbeiter sehr rüchlos behandelt wurden. Die Arbeiter beabsichtigten nunmehr, einen Anfangslohn von 22 50 Mk. zu fordern, eine Forderung, welche doch, gewiß, äußerst minimal ist.

Diese Forderung ist durchaus berechtigt, wenn man in Betracht zieht, welchen horrenden Verdienst Herr Arnheim durch seine Arbeiter hat. Aber auch diese minimalen Forderungen lehnte Herr Arnheim in brutaler Form ab und scheute sich nicht, diese Forderung als ausverschämte zu bezeichnen. Die De-

putation der Arbeiter, welche durch mehrfache Verhandlungen versuchte, auf friedlichem Wege eine Verständigung herbeizuführen, wurde abgewiesen und obendrein geschnitten. Nunmehr stieg die Exultation aufs höchste und einmütig legten die Arbeiter die Arbeit nieder.

Herr Arnheim versucht nun, seine alten erprobten Arbeiter durch unfähige Leute zu ersetzen, worunter sich Elemente befinden, welche sonst weniger Lust zum Arbeiten haben und gemeinhin in Kaschemmen anzutreffen sind. Seinen geübten alten Arbeitern kann Herr Arnheim, wie er erklärt, einen Anfangslohn von 22,50 Mk. nicht zahlen. Den fragwürdigen Elementen aber, welche Herr Arnheim nunmehr beschäftigt, zahlt letzterer einen Lohn von 26.— Mk.

Der verehrlichen Kundschaft kann es nicht gleichgültig sein, ob alle erprobte Arbeiter die Arbeit bei ihnen verrichten, oder Leute, deren Existenz äußerst fragwürdig ist.

Wir richten deshalb an die verehrliche Kundschaft die Bitte, uns in diesem Kampfe Ihre Sympathie und Unterstützung nicht zu verweigern.

Wir zeichnen mit aller Hochachtung Die Arbeiter der Firma Otto Arnheim u. Co. Kungestr. 9.“

Aus dem Zirkular geht schon hervor, daß Herr Arnheim seinen brauchbaren Arbeitern den geforderten Lohn von 22,50 Mk. nicht zahlen wollte, den lieben Arbeitswilligen aber einen solchen von 26.— Mk. zahlte. Ueberhaupt die lieben Arbeitswilligen, sie konnten sich kein besseres Leben wünschen. Wenig Arbeit, viel Lohn. Dabei sorgsam beschützt von der Polizei und anderen für sie engagierten Beschützern, welche letzteren man täglich einen Lohn von 7,50 bis 8 Mk. zahlte. Keine Mutter kann ihren Kindern eine so sorgsame Pflege zuteil werden lassen, als wie man sie den lieben Arbeitswilligen zuteil werden ließ. Auf's Geld kam es auch nicht an. Wozu auch? Es ist ja alles da, — nur nicht für ordentliche und fleißige Arbeiter.

In einer großen öffentlichen Versammlung sowie auch in allen Betriebsversammlungen nahmen unsere Kollegen Stellung zum Streit bei der Firma Arnheim und wurden überall Protestresolutionen angenommen, in welchen strengste Solidarität und Verweigerung jedweder Streikarbeit empfohlen wurde. Die Situation wurde für Arnheim immer prekärer und so griff man zum letzten Mittel. Telegraphisch wurden aus Hamburg die Unternehmer R. Meißel und Wittmann, sowie die Fensterputzer Meißel, Frommann und Westphal — letztere zwei sind bekannt als notorische Arbeitswillige — herbeigerufen. Aber auch diese Meißel in der Not konnten das sinkende Schiff nicht mehr retten. Trotz aller Hilfsmittel, trotz liebevollster Unterstützung seitens der Polizei, mußte sich Herr Arnheim nach 17tägiger Streikdauer zu Verhandlungen begeben, aber erst dann, als sich ein Unter-nehmer die Forderungen als durchaus berechtigt anerkannten. An der Verhandlung nahmen teil seitens des Unternehmersverbandes Herr Otto Arnheim, der Vorsitzende der Ortsgruppe Berlin, Herr Berthold Neumann, sowie Herr Jean Darlow-Berlin, außerdem Herr Karl Meißel-Hamburg, Mitglied des Zentralverbandes; als Vertreter unserer Organisation die Kollegen Liebenow und Lambrecht und seitens der Streikenden der Kollege Albert Gräbert. Als Protokollführer fungierte eine Stenographin. Nach insgesamt stündiger Verhandlung wurde folgender, für Berliner Verhältnisse glänzender Tarif abgeschlossen:

**Tarifvertrag.**

Zwischen der Firma Otto Arnheim u. Co. (Fensterreinigungsinstitut) und den bei ihr beschäftigten Fensterputzern, sowie dem Deutschen Transportarbeiter-Verband, Bezirk Groß-Berlin, werden heute nachstehende Vereinbarungen getroffen.

§ 1. Geübte Fensterputzer, welche nachweislich ein Jahr in der Branche tätig waren erhalten einen Anfangslohn von 23 Mk. pro Woche. Derselbe steigt von 6 zu 6 Monaten der Beschäftigungsdauer um je 1 Mk. pro Woche bis zum Höchstlohn von 26 Mk. p. Woche.

§ 2. Lehrlinge bekommen den ersten Monat pro Woche 16 Mk., den zweiten Monat pro Woche 17 Mk., den dritten Monat pro Woche 18 Mk., den vierten Monat pro Woche 19 Mk., den fünften Monat pro Woche 20 Mk. und dann steigend pro Monat um 50 Pf. mehr, so daß er, wenn er ein Jahr beschäftigt ist, den Minimallohn von 23 Mk. erhält.

§ 3. Auf je 10 Ruher darf nur ein Lehrling gehalten werden.

§ 4. Die Arbeitszeit beginnt um 6 Uhr morgens und endet um 5 1/2 Uhr abends inkl. einer zweistündigen Gesamtruhepause. Des Sonnabends endet die Arbeit eine Stunde früher.

§ 5. Ueberstunden und Nacharbeit dürfen nur in dringenden Fällen verrichtet werden und ist hierfür pro Stunde bis 9 Uhr abends mit 60 Pf., von 9 Uhr ab mit 1 Mk. pro Stunde zu vergüten.

§ 6. Feiertage, welche in die Woche fallen, dürfen vom Lohn nicht in Abzug gebracht werden, hingegen muß nach Möglichkeit die fällige Arbeit vorgearbeitet oder nachgeholt werden.

§ 7. Abzüge für Bruch werden nicht gemacht. — Die Arbeiter sind verpflichtet, saubere Blusen zu tragen,

die sie vom Arbeitgeber zu entnehmen haben, wofür pro Woche 50 Pf. bezahlt werden müssen bis zum Betrage von 3 Mk. Die Blusen bleiben dann Eigentum der Arbeiter.

§ 7. Den Fensterputzern wird nach zweijähriger Beschäftigungsdauer ein Urlaub von 3 Tagen ohne Abzug des Lohnes gewährt.

§ 8. Am 1. Mai hört die Arbeit vormittags um 11 Uhr auf; jedoch muß die fällige Arbeit vorgearbeitet resp. nachgeholt werden.

§ 9. Stwaige aus diesem Tarif entstehenden Meinungsverschiedenheiten oder sonstige Streitigkeiten werden mit den Herren Geschäftsinhabern sowie einem aus der Mitte der Arbeiter zu wählenden Arbeiterausschuß unter Hinzuziehung eines Verbandsvertreters geregelt.

§ 10. Maßregelungen wegen Durchführung dieses Tarifes finden nicht statt.

§ 11. Dieser Tarif hat Gültigkeit vom 1. Oktober 1908 bis zum 31. Oktober 1911 und gilt auf ein weiteres Jahr, wenn er nicht 6 Wochen vor Ablauf von einer Partei gekündigt wird.

Berlin, den 8. Oktober 1908.  
Für die Firma:  
Otto Arnheim u. Co. Berthold Neumann a. B.  
Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband,  
Bezirk Groß-Berlin:  
F. Lambrecht. P. Liebenow.  
Für die Arbeiter:  
Albert Gräbert.

Der Abschluß dieses Tarifes konnte nur erfolgen, weil die Kollegen bis zum letzten Moment zusammengehalten haben. Nicht einer ist fahnenflüchtig geworden. Bietet der Tarif nun schon sehr gute materielle Vorteile, so ist derselbe aber auch in anderer Beziehung von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Der Unternehmerverband hatte beschlossen, in allen Städten die Parteizellen zu vereinigen und beabsichtigte, diesen Beschluß mit allen Mitteln durchzusetzen. Wäre diese Absicht gelungen, so steht fest, daß die traurigen Arbeitsbedingungen in der Fensterputzbranche nicht nur nicht gebessert worden wären, sondern daß noch eine erhebliche Verschlechterung Platzgegriffen hätte. Auch würde die Organisation der Kollegen, wenn nicht gänzlich vernichtet, so doch auf lange Zeit hinaus lahmgelagert worden sein, und zwar nicht nur für Berlin, sondern auch für viele andere Städte Deutschlands. Der Kampf war deshalb von prinzipieller Bedeutung für die ganze Kollegenschaft. Es war ein Kampf nicht nur mit der Firma Arnheim, sondern nach dem Willen der Unternehmer eine Machfrage zwischen den in Frage kommenden Organisationen. Deshalb war es notwendig, daß unsererseits alles daran gesetzt wurde, den Kampf für uns zum siegreichen Ende zu führen. Es ist uns gelungen und wir können auf diesen Sieg stolz sein. Hat doch der Kampf unzweideutig gezeigt, daß, sobald sich die Kollegen Fensterputzer einig sind, sobald sie eine starke Organisation bilden, der Machtitel und die Willkür des Unternehmertums an der Macht der Organisation zerschellen. Nun wird ja das „Internationale Zentralblatt für die Klein- und Einzelunternehmer“ gewohnheitsgemäß seine geistlos gehaltenen Truden gegen unsere Kollegen Fensterputzer und deren Vertreter vom Stapel lassen. Man wird in ohnmächtiger Wut gelfern über die Unbarmherzigkeit der Fensterputzer. Uns soll's nicht kümmern. Unentwegt werden wir fortfahren auf dem Wege, den wir uns vorgezeichnet haben. Unentwegt werden wir die Organisation auf- und ausbauen bis wir auch für die Kollegen Fensterputzer menschenwürdige Lohn- und Arbeitsverhältnisse geschaffen haben. Nicht eher wollen wir ruhen, bis dies uns gelungen ist. Es wird uns gelingen, wenn wir nur den ersten Willen hierzu haben. Drum immer vorwärts! Wenn die Herentruppen der Organisation im Feuer stehen, dann müssen allemal die Scharfmacher den kürzeren ziehen. Ob sie daraus lernen werden?

**Aus unserem Beruf.  
Arbeiterinnen.**

Magdeburg. Am 7. Oktober tagte eine öffentliche Versammlung der Arbeiterinnen in den kaufmännischen Geschäften aller Art, in der eine Kollegin aus Berlin referierte. Unsere Kollegin verstand es in fesselnder Weise, den erschienenen Arbeiterinnen ihre tieftraurige wirtschaftliche Lage vor Augen zu führen. An Hand zahlreicher Beispiele erbrachte sie den Beweis, daß es auch schon durch den Zusammenschluß der Arbeiterinnen im Handelsgewerbe gelungen ist, wesentliche Verbesserungen in bezug auf Lohn- und Arbeitsbedingungen zu schaffen. Gerade in Magdeburg, wo die Lohn- und Arbeitsbedingungen der etwa 950 Berufskolleginnen zu den aller- schlechtesten gehören, wo eine unwürdige Behandlung und Schikanierung, eine miserable Bezahlung für die schwere anstrengende Tätigkeit vorhanden ist, wo einige Arbeitsstellen bald denen eines Zuchthauses gleichen, sei es heilige Pflicht der Arbeiterinnen sich der gewerkschaftlichen Organisation anzuschließen. Nur durch die Organisation werde es möglich sein, eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage herbeizuführen. Reicher Beifall wurde der Rednerin für ihre den anwesenden Arbeiterinnen so recht aus der Seele gesprochenen Ausführungen zuteil. Hierauf ließen sich die noch nicht organisierten Arbeiterinnen in den Verbänden aufnehmen. In der Diskussion wurde von allen Rednern der Wunsch ausgesprochen, mehr denn

je für Aufklärung unter den dem Verbanne nach fernstehenden Berufscollegen Sorge zu tragen. Dann werde es auch in Magdeburg einmal möglich sein, Verbesserungen für die Arbeiterinnen zu schaffen. Wesentlich schneller würde es vorwärtzgehen, wenn alle organisierten Arbeiter ihre Ehefrauen und Töchter, welche gezwungen sind, den Stampf ums Tagesmizzuführen, den gewerkschaftlichen Organisationen zuführen würden. Mit der Bitte, rastlos für die gute Sache weiterzuarbeiten, wurde die Versammlung geschlossen.

**Automobilführer.**

Standesdünkelhücherei aus Geschäftsinteresse. Voreingenommenheit und Dummheit, zwei Eigenschaften, welche man in weitestem Maße unter jener Kategorie von Arbeitern findet, welche dazu berufen sind, als Domestiken anderen Menschen zu dienen. Der Stiefelputzer dünkt sich wer weiß wie erhaben, sobald ihm bekannt ist, daß er die Ehre hatte, irgend einer hohen Persönlichkeit den Staub von den Stiefeln gebürstet zu haben. Genau so ergreift es dem eingebildeten Privatchauffeur. Schon der Gedanke, bei irgend einem im Reichthum schwimmenden Kapitalisten oder sogar Hochbetiteltten in dienender Stellung zu sein, ist auch für manchen Privatchauffeur ein solch süßes Gefühl, daß er davon schon den Heberschnappen nahe ist. Und nun erst der Standesdünkel, „ich Chauffeur“, welches hochklingend betäubendes Wort, als ob ein anderer Mensch dazu gar nicht fähig wäre, und doch werden vom ausbeutenden Unternehmertum und Kapitalismus jährlich Tausende neuer Berufscollegen gezeugt, welche mit primitiver Ausbildung in den Chauffeurberuf eintreten. Durch die Kurzsichtigkeit eines Teils der Kollegen unter den Privatchauffeuren ist es heute soweit gekommen, daß in diesem Beruf die Ware Arbeitskraft geradezu verschleudert wird, und der Standesdünkel von gewissen Geschäftsinteressenten in jeder Art und Weise ausgenutzt wird. Außer der großen Angst vor dem Strafrichter und einem Vereinsklimbim ist unter den meisten Privatchauffeuren von Berufsinteresse und Solidarität allen anderen Berufscollegen gegenüber wenig zu spüren. Sie wollen eben nicht als aufgesteckte Arbeiter gelten, es könnte sonst der Dünkel zum Teufel gehen, und man will doch auch nicht „oben“ anstoßen.

Unzählige Vereinchens wurden gegründet und von den Unternehmern materiell unterstützt, zu dem Zweck, die armen Eingebildeten einzubüfeln, was ihnen auch teilweise gelingt. Der Allgemeine Kraftwagenführer-Verband, welcher sich über Deutschland erstreckt, ist schon aus Mangel an Stoff und Fähigkeit schlafen gegangen. Bei seiner Gründung hatten sich die führenden Geister wohl bezüglich Unterstützung zu sehr auf das Unternehmertum verlassen. Schon wird aber wieder eine neue Dummheit geplant. Diesmal hat sich der frühere Redakteur des „Arbeiterradfahrers“, Herr Karl Berg, mit Unterstützung des Berliner Klub internationaler Kraftwagenführer berufen gefühlt, ein neues Organ, „Der Kraftwagenführer“ herauszugeben. In dessen erster Nummer erscheint an der Spitze ein Aufruf an alle Chauffeur-Vereinigungen, worin der Räder des Rechtschutzes und das Automobilhaftpflichtgesetz herhalten muß und „Der Kraftwagenführer“ als der längst erwartete Messias angekündigt wird. Es wird dann die Behauptung aufgestellt, daß sich die Fachpresse mit dem Geschehnis noch nicht beschäftigt hätte. Was „D. K.“ auf der zweiten Seite über unsere letzte Versammlung schreibt, daraus möchte man annehmen, daß der Verfasser unser Fachorgan gar nicht kennt, was wir aber stark bezweifeln. Die betreffende Versammlungskritik ist geradezu unverständlich und lehzt bei den Berliner Automobilführern ein hohes Maß von Dummheit voraus. Es zeigt dieser Bericht, wie Geistes Kind das neue „Berufsorgan“ sein will, wenn es schon bei seiner Geburt die Wahrheit auf den Kopf stellt. Dies nebenbei; zu dem Aufruf selbst bemerken wir, nachdem sich der „Allgemeine Kraftwagenführer-Verband“ für Deutschland aufgestellt hat, sollte man doch glauben, daß alle Arbeiterfreunde, Herr Berg will nach seinem bisherigen Standpunkt auch solcher sein, dies mit Genugthuung begrüßen. Nichts schadet den Arbeitern in ihrem Fortkommen mehr als die Organisationszerfplitterung. Nachdem nun für alle Chauffeure bereits eine Organisation, der Deutsche Transportarbeiter-Verband, besteht, welcher auch schon von den denkenden Chauffeuren aller Branchen als Berufsorganisation anerkannt ist, kann es nur als überflüssig bezeichnet werden, die bestehenden Vereinchens des Dünkels in ein Kartell zu vereinigen. Es heißt in dem betreffenden Aufruf: „Im Einverständnis mit zahlreichen Kollegen verschiedener Vereine handelt der unterzeichnete Verlag, welcher diese neue Zeitschrift herausgibt, „Der Kraftwagenführer“ ist nicht Eigentum des Verlags, sondern er soll Eigentum derjenigen Chauffeurvereine sein, welche sich zuerst zu einem Kartell der deutschen Kraftwagenführer zusammenschließen. Die Kontrolle über das Blatt, die Besetzung der Redaktions- und Expeditionsstellen soll der Kartellleitung überlassen bleiben. Die Einnahmen, welche dieses Blatt erzielt, sollen nach Abzug der von der Kartellleitung bestimmten Gehälter, der Druck- und Versandkosten unangesehen dem Kartell zufallen, welches beliebig Einsicht in die Bücher des Verlags nehmen kann und darüber zu wachen hat, daß die dem Kartell zustehenden Gelder ordnungsgemäß abgeführt werden.“

Das ist des Pudels Kern. Die Sehnsucht nach etwas Großem und die Suche nach einer guten Existenz, dazu möchte man die Arbeiterbewegung ausbeuten. Wie deutlich spricht aus dem Vorhaben das Geschäftsinteresse einzelner.

Alle aufgestellten Kollegen müssen dahin wirken, daß die kleinen Klimbim- und Dünkelvereinigungen verschwinden, damit durch eine wirkliche Einigkeit im Chauffeurberuf die Interessen gefördert und die Verhältnisse im Beruf gebessert werden können. Die Einrichtungen im Deutschen Transportarbeiter-Verband sind derartig, daß auch die Chauffeure aller Branchen in allen Teilen zu ihrem Rechte kommen, sobald sie mitarbeiten. Daher müssen sich alle Kollegen den schädlichen Neugründungen widersetzen und die Unterschiede in unserem Verband zuführen.

**Droschkenführer.**

Berlin. Der Rückgang im Droschkenführergewerbe. Auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens ist seit langer Zeit ein vollständiges Darniederliegen zu beobachten, und es ist vorläufig noch nicht abzusehen, wann eine Wendung zum Besseren eintreten dürfte. Bestimmten behaupten sogar, daß man für die kommende Zeit von einer Wendung zum Besseren überhaupt nicht sprechen kann, sondern höchst wahrscheinlich damit zu rechnen ist, daß die Arbeitslosigkeit im kommenden Winter eine nie gekannte Höhe erreichen dürfte. Demgemäß sind auch die im Droschkenführerbetriebe beschäftigten Personen in Mitleidenschaft gezogen; denn wenn auf anderen Gebieten des Erwerbslebens ein Rückgang, wie der jetzige eintritt, so hat auch dieser einen großen Einfluß auf das Droschkenführerwert im Gefolge. Nicht zu vergessen ist aber außerdem, daß auf dem Gebiete des Verkehrs, besonders was die Personenbeförderung in Berlin anbetrifft, bezüglich der Verkehrsmittel, eine nie gekannte Ueberproduktion zu verzeichnen gewesen ist und für manche noch vorhanden sein dürfte. Daß wir damit nicht zu viel behaupten, werden wir dies an einigen Zahlen veranschaulichen, welche jedoch keine vollständige Gewähr für die Richtigkeit geben, da uns nur die Berichte für Berlin zur Verfügung stehen, somit die von Charlottenburg, Nirdorf und Schöneberg fehlen. Unserer Schätzung nach gibt es in Berlin wohl über 9000 Droschken, es sollen zirka 9300 sein, welche montiert sind, von denen wiederum 7000 mit Apparaten versehen sein dürften. Nachfolgende Tabelle zeigt nicht nur, in welchem Maße die Droschken einzu- oder Abnahme erfahren haben, sondern auch die zu- oder Abnahme der Straßenbahnwagen, Torwagen (Kreuzer) und Omnibusse. Die Berechnung auf der Tabelle läuft vom Februar des Jahres 1886 bis Ende Juni 1908.

Es waren vorhanden im Jahre	Droschken 1. Klasse	Droschken 2. Klasse	Später erworben	Summa	Strassenbahnwagen	Torwagen	Omnibusse	Summe der Fahrzeuge
1886	1388	2447	149	4434	767	379	138	5718
1887	2114	2437	144	4695	918	378	217	6208
1888	2384	2452	140	4926	1000	380	219	6525
1889	2626	2163	135	5214	1073	317	216	6823
1890	2907	2189	142	5188	1151	313	241	7193
1891	3187	2480	145	5792	1220	284	255	7551
1892	3328	2437	145	5910	1266	271	294	7741
1893	3567	2484	148	6169	1292	241	309	8011
1894	4022	2461	155	6678	1338	248	345	8599
1895	4655	2372	163	7190	1358	227	361	9136
1896	5224	2289	161	7674	1551	297	45	9972
1897	5529	2073	160	7762	1585	254	486	10087
1898	6097	1842	157	8096	1842	230	551	10720
1899	6427	1534	153	8114	2387	211	601	11313
1900	6698	1263	151	8110	2818	175	662	11760
1901	6894	1058	156	8108	3234	147	707	12196
1902	7031	912	152	8085	3295	114	726	12220
1903	7178	740	153	8071	3100	92	783	12016
1904	7384	551	158	8093	3311	87	871	12363
1905	6974	363	191	7531	3323	91	906	11854
1906	7330	274	196	7604	3167	72	965	11808
1907	7224	220	193	7444	3209	63	1057	11771
1908 (Ende Juni)	7083	200	193	7283	3178	65	1048	11578

Wenn man die Zahlen der Tabelle aufmerksam verfolgt, so kann man sehen, wie sprunghaft nicht nur eine Vermehrung der Droschken, sondern auch der anderen Verkehrsmittel stattgefunden hat, man braucht nur die nötigen Vergleiche zu ziehen. Bis zum Jahre 1888 hatten die Droschken 2. Klasse noch das Uebergewicht und hielten sich bis zum Jahre 1894 auf gleicher Höhe, vom Jahre 1895 ab ging die Zahl derselben rapide zurück, so daß dieselben bis Ende Juni d. J. bis auf 200 zusammengeschnitten sind. Im Verhältnis hierzu und wohl auf Kosten der Droschken 2. Klasse haben die 1. Klasse eine größere Zunahme erfahren und erreichten sie ihren höchsten Stand Ende des Jahres 1904 mit 7384 Stück. Der plötzliche Rückgang im Jahre 1905 auf 6974, eine Verringerung um 410 Stück, ist darauf zurückzuführen, daß in diesem Jahre die in Schöneberg, Nirdorf und Charlottenburg domizilierenden Droschkenbesitzer, soweit sie ihr Fuhrwerk dort zu stehen hatten, den dortigen Behörden unterstellt wurden. Wenn auch im nächsten Jahre 1906 wohl wieder eine Zunahme zu verzeichnen war, die sich auf 7330 Stück bezifferte, d. h. was Berlin anbetrifft, so ist der Aufstieg nicht von Dauer gewesen, denn schon Ende des Jahres 1907 waren dieselben schon wieder um 106 gefallen und Ende Juni d. J. um weitere 141 Stück zurückgegangen, und dürfte es nicht ausgeschlossen sein, daß dieselben noch einen weiteren Rückgang erfahren. Es eröffnet sich dadurch für unsere Kollegen eine sehr trübe Perspektive, da durch den Rückgang der Droschken, wie ganz von selbst verständlich, die Arbeitsgelegenheit sich immer mehr verringert. Zu verlernen ist nicht, daß durch die Einführung der Kraftdroschken, welche für Berlin mit 588 in Frage kommen, die Erwerbsgelegenheit für die mit Pferden bespannten, in nennenswerter Weise be-

chränkt worden ist. Es darf ferner nicht vergessen werden, daß in Charlottenburg, Schöneberg, Nirdorf usw. ebenfalls noch ein großer Teil Kraftdroschken domizilieren, so daß man deren Anzahl wohl auf 1600 Stück schätzen kann. Mit der Verminderung der Pferde-droschken, geht jedoch eine Vermehrung der Kraftdroschken Hand in Hand; wenn auch die Vermehrung der letzteren nicht in dem Maße zunimmt, wie die anderen abnehmen. Die Vermehrung der Kraftdroschken hat aber zur Folge, daß die anderen immer mehr beiseite geschoben werden, und außerdem auch, weil das Publikum die Kraftdroschken mehr bevorzugt. Trotzdem ist es noch sehr fraglich, ob unter den heutigen Verhältnissen und bei der steigenden Vermehrung der Autos die eben auf ihre Kosten kommen dürften. Schließlich dürfte es denjenigen späterhin einmal ebenso gehen, wie den Pferde-droschken. Daß sie sich einmal gegenseitig die größte Konkurrenz machen, oder auch vielleicht, was nicht ausgeschlossen ist, durch ein anderes Verkehrsmittel abgelöst werden, denn der Menschengeist, Wissenschaft und Technik schreitet unaufhaltsam fort, erfindet stets neues, um es den Menschen nutzbar zu machen, wodurch natürlich verschiedene Existenzen zu Grunde gehen und dadurch gezwungen werden, ihr weiteres Fortkommen in einem anderen Berufe zu suchen.

Einen weit bedeutenderen Einfluß aber auf den Rückgang im Droschkenführergewerbe hat jedoch der Ausbau der anderen Verkehrsmittel ausgeübt. Man braucht nur die Anfangs- und Endzahlen der Tabelle verglichen. Im Jahre 1886 betrug die Straßenbahnwagen 767 Stück, Ende Juni d. J. 3178 Stück. Die Omnibusse Anfang 1886: 138 Stück, Ende Juni d. J. 1048 Stück. Hierbei muß man sich vergegenwärtigen, daß wir im Jahre 1886 bei der Straßenbahn noch Pferdebetrieb, und die Wagen im Vergleich zu den heutigen viel weniger Fassungsvermögen hatten und sich nicht in so kurzen Intervallen wie heute folgten. Anhängewagen konnte man zu der Zeit überhaupt nicht. Nach Einführung des elektrischen Betriebes sind die Wagen immer größer gebaut und das Anhängersystem eingeführt worden. Die Anseinerdige und Schnelligkeit wurde vermehrt und in allen Straßen, wo es irgend angängig, wurden Straßenbahnlinien durchgeführt. Dies alles hat mit dazu beigetragen, dem Droschkenführer den Boden zu entziehen, auf dem es sich noch bisher ernähren konnte.

Ganz wie mit der Straßenbahn verhält es sich mit den Omnibussen. Die Zahl derselben hat sich im Verhältnis zu 1886 beinahe um das achtfache vermehrt. Auch hier hat die Einführung des Automobilbetriebes dazu beigetragen, die Wagen immer größer zu bauen und ihre Schnelligkeit zu beschleunigen, was wiederum zur Folge hat, daß sich das Publikum ebenfalls mehr diesem Verkehrsmittel zuwendet und sich allenfalls im Notfall noch mal einer Droschke bedient.

Ziehen wir nun noch den weiteren Bau der Hoch- und Untergrundbahn in den Kreis unserer Betrachtungen, und daß die Straßenbahnen immer mehr ausgebaut und eventl. auch noch Schwebebahnen angelegt werden, so muß man zu dem Resultat kommen, daß für die kommende Zeit mit einem weiteren Rückgange des Droschkenführerwerkes zu rechnen ist; für unsere Kollegen keineswegs rosigte Aussichten. Es ist auch noch fraglich, ob Aussicht zum Besseren da wäre, wenn st. g die wirtschaftliche Konjunktur eben würde, wir meinen besonders für die im Pferdebetrieb beschäftigten Kollegen denn bei der Bevorzugung, welche das Publikum den anderen Verkehrsmitteln entgegenbringt, kann man dies beinahe bezweifeln. Es sollten sich unsere Kollegen besonders vor Augen halten und sich bei Zeiten ihrer Organisation erinnern, welche im Fall der Not bereit ist, sie zu unterstützen und ihnen ihr Fortkommen zu erleichtern; nur dadurch, daß einer für den andern eintritt und weigert sich Solidarität übt, ist es möglich, der kommenden Zeit ruhig ins Auge blicken zu können.

Berlin. Kassenbericht der Verwaltung IV Berlin (Verein der Droschkenführer Berlins und Umgegend) pro 3. Quartal 1908.

Einnahme:	
Bestand vom 2. Quartal 1908	27 336,40 Mt.
182 Aufnahmen à 1 Mt.	182,—
11 478 Beiträge à 50 Pf.	5 739,—
16 773 " " à 40 " "	6 709,20
1 285 " " à 20 " "	257,—
6 " " à 50 " örtl. Fonds	3,—
2 114 " " à 30 " d. Streifsd.	634 20
Maimarkenanteil	25,70
Zinsen	249,—
Dep. Fahrgeld	10 75
Diverse Einnahmen	36,70
Zuschuß von der Hauptkasse	600,—
Summa	41 782,95 Mt.
Ausgabe:	
Vert. Unterstützung in Sterbefällen	260,— Mt.
Ortszuschuß	135,—
Gehalt u. Verf.-Beitr. f. Angestellte	2 046,24
Agitation und Sitzungsentwädigung	151,—
Bureaukosten:	
Miete	95,—
Fernsprecher	34,75
Reinigung	24,—
Beleuchtung	7,35
Utensilien	16,80
Porto	50,12
Drucksachen	11,20
Abonnements	7,—
Referate	7,—
Expedition des „Courier“	410,86
Dep. Fahrgeld	10,70
Beerdigungskosten	52 30
Diverse Ausgaben	9 60
Beitr. zur Arbeitsnachweis-Kommission	539,39

Prozentualer Zuschuß zum Bezirke	396 06 Mk
Groß-Berlin	382 50 "
Beitrag zur Gewerkschaftskommission	66 20 "
Besteuerbeitrag	9 316 35 "
Zur Hauptkasse abgesandt	27 253,53 "
Kassenbestand	41 782,95 Mk.

Bilanz:

Einnahme inkl. Kassenbestand	41 782,95 Mk.
Ausgabe pro 3. Quartal 1908	14 529 42 "
Kassenbestand am 30. 9. 08	27 253,53 Mk.

Berlin, den 15. Oktober 1908.

Die Revisoren:

Richard Noelte. Ernst Thrams. Wlth. Schimke.

**Hamburg II.** Mitgliederversammlung am 8. Oktober. Ueber die jetzige Krise und deren Ursachen referierte Genosse Kaubach. Redner machte den Wesentlichen klar, wie durch die riesige Entwicklung des Kapitalismus der sogenannte 4. Stand geschaffen sei. Während früher die ganze Gewalt in den Händen des Junker- und Paternitätslag und das Bürgertum weiter nichts zu tun hatte, als Maul halten und Steuern bezahlen, hat jetzt das Kapital die Herrschaft an sich gerissen und stellt die eigentliche Regierung dar, welcher sich alles beugen muß. Heute beherrscht das Kapital die ganze Erde, die Gesetzgebung, Kunst und Wissenschaft, ebenso als werde das Nichtertum dadurch beeinflusst, so daß man von zweierlei Recht sprechen müsse. Man vergleiche die Fälle Eulenburg und Liebknecht. Die Besteuerung der Beste am meisten den 4. Stand, hierbei hat das Kapital — durch seine Vertreter in den Parlamenten — die Einführung einer progressiven Einkommensteuer zu verhindern gesucht. Die Produktion wird heute anarchisch betrieben, damit die Kapitalisten unter allen Umständen schnell reich werden. Der Weltmarkt wird derart mit Waren überschwemmt, daß das Angebot ein viel größeres ist als die Nachfrage und hierdurch tausende und aber tausende Arbeiter brotlos werden. Die Preise werden durch Kartelle, Trusts usw. unwillkürlich festgesetzt, so daß man heute den Kapitalismus als gemeingefährlich bezeichnen muß. Die Arbeiterschaft solle aus diesen Krisen die nötigen Lehren ziehen und die einzige, ihr zu Gebot stehende Waffe — die Organisation — wirksam ausbauen, anstatt sich noch in verschiedene Richtungen zu zersplittern. Der Kapitalismus sei kramm organisiert, man lenke dort keine katholischen oder evangelischen Arbeiterverbände, sondern nur geschlossene Einigkeit. Jeder Arbeiter müsse Mitglied seiner Gewerkschaft und der Partei sein, um der kapitalistischen Sturmflut erfolgreichen Widerstand entgegen setzen zu können. Es sei deshalb notwendig, daß jeder agitatorisch wirke unter seinen Berufskollegen, ebenfalls müsse die Jugend dahin aufgeklärt werden. Heißer Beifall lohnte den Redner für seine trefflichen Ausführungen.

Es wurde darauf hingewiesen, daß in den drei Hamburger Wahlkreisen nach dem letzten Jahresbericht, leider nur 38 Droschkenfischer politisch organisiert sind, die Kollegen werden aufgefordert zum Eintritt in die Partei. Die neueste Bekanntmachung der Polizeibehörde betreffs Regelung des Verkehrs wird gelesen und dieses als ein Schlag ins Wasser bezeichnet. Durch Androhen und Verhängen hoher Geldstrafen allein werde die Polizeibehörde die Verkehrsalamitäten auch nicht beseitigen. Das Publikum trage in den meisten Fällen einen großen Teil Schuld, weil dasselbe sich nicht einmal um die einfachsten Regeln der Straßenordnung kümmere. U. gibt den Kartellbericht, die Versammlung stimmt den vom Redner gemachten Vorschlägen zu. Betreffs unserer letzten Annonce im „Hamburger Echo“ macht U. bekannt, daß der Hausdiener von W. Jenz-Neuerkamp, jetzt wieder aus dem Krankenhaus entlassen und somit die unorganisierte Mühseligkeit wieder verschwunden sei. Herr W. Jenz möge sich in Zukunft, wenn er wieder eine Mühseligkeit braucht, an den Arbeitsschmerz wenden. Nachdem der Arbeiter-Sanitätskolonne 30 Mk. bewilligt, erfolgte Schluß der nur mäßig besuchten Versammlung.

Am Tage nach der Versammlung ging folgende Bekanntmachung der Polizeibehörde bei uns ein:

„Die Polizeibehörde Hamburg.“

Auf bezüglichen Antrag ist widerruflich genehmigt worden, daß auf den Halteplätzen

1. Nengerbahn am Spielbudenplatz gegenüber dem Ernst-Drucker-Theater,
2. Nengerbahn am Spielbudenplatz gegenüber dem Operetten-Theater,
3. Nengerbahn bei der Sophienstraße, die Droschken während der Nachtzeit von 12 bis 6 Uhr in der von den Interessenten gewünschten Weise umrangieren.“

Gemäß Verfügung der Polizeibehörde werden die unten bezeichneten Halteplätze für Taxameterdroschken errichtet:

1. Bachstraße, Ecke Hamburgerstraße, für drei Taxameterdroschken von 10 bis 6 Uhr nachts.
2. Steinbamm gegenüber Cafe Boulevard für 3 Taxameterdroschken von 10 bis 6 Uhr abends.
3. Zeughausmarkt für 2 zweifelhige Taxameterdroschken.
4. Glockengießerwall bei der Gepächhalle der S.-A.-V. für 6 Taxameterdroschken.
5. Gimsbüttelestraße 11 und 12 für 3 Taxameterdroschken von 10 bis 6 Uhr nachts.
6. Paulinenplatz 5 für 3 zweifelhige Taxameterdroschken.
7. Westalliancestraße, Ecke Gimsbüttelestraße, für 4 zweifelhige Taxameterdroschken.
8. Eppendorferweg, Ecke Osterstraße, für 5 zweifelhige Taxameterdroschken.

fensterputzer.

Berlin. Zur Lohnbewegung bei der Firma Alex. Neffen. Der mit genannter Firma im vergangenen Jahre abgeschlossene Tarif wurde seitens derselben gekündigt und sollten erhebliche Verschlechterungen eintreten. Jedoch gelang es uns nach langwierigen Verhandlungen nachstehenden Tarif abzuschließen.

Tarifvertrag.

Zwischen der Firma „Internationales Glas- und Gebände-Reinigungs-Institut Alex. Neffen“ Berlin, einerseits und den bei ihr beschäftigten Arbeitern andererseits, sowie dem Deutschen Transportarbeiterverband, Bezirk Groß-Berlin andererseits, wird folgender Tarifvertrag festgelegt.

A. Regelung des Lohnes.

1. Der Anfangslohn für geübte Fensterputzer beträgt 22 50 Mk. pro Woche, steigend von 6 zu 6 Monaten um 50 Pf. pro Woche, bis zum Höchstlohn von 25 Mk. pro Woche.
2. Etagenarbeiter erhalten zu ihrem Lohn eine Extravergütung von 1 Mk. pro Woche.
3. Die in Cafés tätigen Putzer erhalten für die zu leistende Früharbeit eine Extravergütung von 5 Mk. pro Woche.
4. Der Lohn ist ohne Abzug in der angegebenen Höhe auszuzahlen.

B. Regelung der Arbeitszeit.

1. Die Arbeitszeit beginnt morgens 6 Uhr und endet abends 6 Uhr, inkl. einer zweistündigen Gesamtruhepause. Sonnabends wird die Arbeit eine Stunde früher beendet.
2. Ueberstunden dürfen nur in dringenden Fällen gemacht werden und sind dieselben mit 60 Pf. pro Stunde zu vergüten. Als Ueberzeitarbeit gilt die Zeit von 6—9 Uhr abends.
3. Nacharbeit darf ebenfalls nur in dringenden Fällen verrichtet werden und ist dieselbe mit 1 Mk. pro Stunde zu vergüten. Als Nacharbeit gilt die Zeit von 9 Uhr abends bis 6 Uhr morgens.
4. Akkordarbeit darf von den Putzern nicht verlangt werden.

C. Allgemeine Bestimmungen.

1. Die in der Woche fallenden gesetzlichen Feiertage dürfen vom Lohn nicht in Abzug gebracht werden.
2. Kranken- und Invalidenversicherungsbeiträge werden je zur Hälfte (60 Pf. pro Woche) vom Arbeitgeber und Arbeitnehmer gezahlt.
3. Abzüge für Bruchschäden werden in folgender Weise geregelt: Für jeden durch grobe Fahrlässigkeit verursachten Bruchschaden hat der in Frage kommende Putzer zur Hälfte des Schadens zu haften. Die zweite Hälfte des Schadens trägt die Firma. Der Abzug des Bruchs erfolgt in der Form, daß dem betreffenden Putzer pro Woche 50 Pf. vom Lohn in Abzug gebracht werden.
4. Den Putzern, welche zwei Jahre und länger im Betrieb sind, ist alljährlich Sommerurlaub zu gewähren und zwar unter Fortzahlung des Lohnes; derselbe beträgt drei Tage.
5. Abregelungen wegen Durchführung dieses Tarifes dürfen nicht stattfinden.
6. Etwasige Streitigkeiten oder Meinungsverschiedenheiten, welche aus diesem Tarif entstehen, werden durch den Arbeiterausschuß unter Hinzuziehung eines Vertreters der Firma, sowie eines Vertreters des Deutschen Transportarbeiterverbandes geregelt.
7. Dieser Tarif hat Gültigkeit vom 1. Oktober 1908 bis zum 30. September 1909 und gilt auf ein Jahr verlängert, wenn er nicht 6 Wochen vor Ablauf von einer Partei gekündigt wird.

Berlin, 1. Oktober 1908.

Für die Firma:

Smith, Geschäftsführer.

Für den Deutschen Transportarbeiter-Verband,

Bezirk Groß-Berlin:

B. Liebenow. F. Lambrecht.

Für die Arbeiter:

Robert Willwag.

Wenn nun auch eine wesentliche Verbesserung der Lohnverhältnisse nicht zu erzielen war, so gelang es uns doch, die Absicht der Firma zu durchkreuzen, um die geplante erhebliche Verschlechterung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse abzuwehren. Aber auch hier tritt deutlich zu Tage, wie wertvoll eine starke Organisation ist. Würde eine Einigkeit nicht zu verzeichnen gewesen sein, so hätte die Firma Neffen leichtes Spiel gehabt und die Errungenschaften des letzten Jahres wären unwiederbringlich verloren gegangen. Darum müssen sich auch die Kollegen bei der Firma Neffen stets der elementarsten Forderung der Fensterputzer bewußt sein, durch Einigkeit, durch eine zielbewußte Organisation sich dauernd gute Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu verschaffen.

**Siberfeld-Barmen.** Die Kollegen Fensterputzer in den beiden Schwesterstädten sind zum Teil leider der Organisation untreu geworden. Dafür müssen sie aber auch selbst büßen. Denn trotzdem, daß die Unternehmer im April 1907 einen Tarif mit dem Verbandsmitgliedern abgeschlossen haben, wird er von den wenigsten innegehalten. Nur dort, wo unsere Kollegen der Organisation treu bleiben, zahlen die Unternehmer nach dem Tarif, da aber, wo die Kollegen der Organisation untreu wurden, hielten auch die Unternehmer den Tarif nicht ein. Lohnabzüge, Ueberstundenarbeit ohne Bezahlung sind die logischen Folgen der Nachlässigkeit der Kollegen Fensterputzer. Es sollte auch hier die Strafe auf dem Fuß. Daß die Unternehmer einen derartigen Zustand in ihrem Interesse gutheißen, ist wohl zu verstehen. Und Herr

Sonneberg in Barmen, der durch die dortigen tätigen Kollegen zur Einhaltung des Tarifes angehalten wird, kann es gar nicht verstehen, daß jene Putzer sich gar zu streng an den Tarif halten. Er sagt daher sehr oft zu unseren Kollegen: Meine Herren, Ihr seid zu pünktlich. Es müßte doch eigentlich Herr Sonneberg freuen, daß die bei ihm tätigen Arbeiter pünktlich sind. Aber so geht es nun halt im Leben, ist der Arbeiter pünktlich und hat der Unternehmer nichts an seinen Leistungen auszusagen, ist's nicht recht, tut der Arbeiter seine Schuldigkeit nicht, ist's auch nicht recht. Deshalb tun die Arbeiter am besten, wenn sie das tun, was durch die Organisation vereinbart ist. Den Kollegen Fensterputzern legen wir ans Herz, die für sie einberufene Versammlung besser zu besuchen. Leider ließ der Besuch der beiden letzten Versammlungen viel zu wünschen übrig. Wenn die Schlappe, die durch das Verlassen der Organisation herbeigeführt wurde, wieder ausgemerzt werden soll, dann muß jeder einzelne Kollege mitarbeiten. Nur durch gemeinsame Arbeit können wir zum Ziele gelangen.

Handelsarbeiter.

Berlin. In der letzten Nummer des „Geschäftsdieners“, dem Organ der ebenso genannten Vereinigung, unternimmt es ein Schreiber, in einem drei Spalten langen Bericht von den stattgefundenen öffentlichen Versammlungen unter Prositierung der Wahrheit die Tatsachen auf den Kopf zu stellen und den Verlauf derselben für die Gelben im resigierten Lichte zu schildern. Wir sind erstaunt ob solcher Virtuosität, die einem Besessenen alle Ehre machen würde. Bei seinen Jongleurkünsten jedoch konnte der Herr es nicht vermeiden, daß der tatsächliche Verlauf mit dem im „Geschäftsdienst“ Gebrachten im argen Widerspruch steht. Der Schreiber erklährt sich, zu sagen, den in großer Zahl anwesenden Führern des Transportarbeiterverbandes wurden vom Referenten in wohlbedachten (?) Worten bittere Wahrheiten gesagt. Ferner wurde an Hand ihrer Erfolge (!) nachgewiesen, daß sie ebenfalls Existenzberechtigung haben. Zum Schluß wird behauptet, die anwesenden Verbandsmitglieder hätten mit erdrückender Mehrheit für ihre Resolution gestimmt. Nun, wir wollen im Nachstehenden das Gedächtnis dieses Kollegen etwas aufzufrischen suchen. Was der Schreiber als wohlbedachte Worte des Referenten bezeichnet, war weiter nichts als ein im Reichsverbandstil gehaltenes witziges Geschimpfe auf die den Anschlag des W. S. herbeigeführt habenden ehemaligen Vorstandsmitglieder desselben. Selbst Kollegen, die den „Referenten“ Kritik in ihrem Leben noch nie gesehen haben, verkündeten, daß ihnen der Kohl in so unverfälschter Qualität noch niemals serviert worden sei. Ja, Freund Kritikerschreiber, bittere Wahrheiten waren es, die G. u. G. gesagt wurden. Bei jedem Wort, welches unsere Kollegen sprachen, erhob sich ein wahres Indianergeheul. Ein Beweis, daß unsere Redner den Nagel auf den Kopf getroffen.

Warum unterläßt man es, mitzutellen, daß die Leiter bei der ganzen Inszenierung der ersten Versammlung den Eindruck erweckten, als ob ein neugeborenes Kind die ersten Gehversuche anstellt. Worauf war es denn überhaupt zurückzuführen, daß ihre Rehabilitationsresolution angenommen werden konnte?

Man hatte die Vereinskontrollure, ausgerüstet mit dem Zeichen ihrer Würde, beauftragt, für Ruhe und Ordnung zu sorgen. Jeder, der einer öffentlichen Versammlung schon einmal beigewohnt, wird das als eine lästige Maßregel empfunden haben. Denn organisierte Arbeiter wissen, wie sie sich in Versammlungen zu bewegen haben. Anders die Leitung der Packervereinigung. Dieselbe war jedenfalls von ihrer Ohnmächtigkeit, eine öffentliche Versammlung zu leiten, überzeugt, und ließ den Kontrolluren in der Herstellung der Ruhe ziemlich freie Hand. Bei jedem Zwischenruf, der gemacht wurde, erschien einer der Beamten und fixierte mit der Miene eines preußischen Gendarmen den Rufer. Einer von den Dreien scheint für diesen Posten ganz besonders qualifiziert. Von dem vielen Hin- und Herlaufen im Saale anscheinend ermüdet, hatte er sich in der Mitte desselben niedergelassen und machte nun dort einen Hüllenspektakel, so daß einer unserer Kollegen es unternahm, den famosen Ordnungshüter um Ruhe zu gemahnen. Dessen Mut schien aber bereits derart in Wallung, daß er unseren Kollegen tatsächlich insulizierte. Wenn er nun dabei mit dem Erdboden unaufrichtigste Bekanntschaft machte, so ist das nicht unsere Schuld. Nun sollte man annehmen, man hätte diesen Wächter der Ordnung an die frische Luft gesetzt, aber weit gefehlt, man drängte unseren Kollegen hinaus. Die größte Zahl der anwesenden Verbandsmitglieder verließen hierauf, empört über diesen Fall, die ungasstliche Stätte. Selbst ein Vorstandsmitglied der Packervereinigung hat öffentlich zugestanden, daß der eigene Ordnungshüter der Anstifter des Krachens war. Es wurde ja dann allerdings auch seitens der Leitung gerügt. Nach Abzug der Verbandsmitglieder waren die Herren nun unter sich und hätten ebensogut auch eine Resolution zur Annahme bringen können, in welcher der Vorsitzende ihrer Vereinigung nur einzig und allein für würdig erklärt wird, den neuen bulgarischen Zarenthron einzunehmen.

Des weiteren wird behauptet, unser Hauptvorstand würde von ca. 25 Funktionären gewählt. Das würde unzweifelhaft zutreffen, wenn der Verband die Gipfthöhe der Packervereinigung hätte. In unserm Statut § 21, Absatz 2 ist genau der Wahlmodus der Delegierten zur Generalversammlung, in welcher der Vorstand des Verbandes gewählt wird, angegeben. Auf der letzten Verbandsgeneralversammlung waren 103 Delegierte zugegen, die 84 248 Mitglieder ver-

traten. Also ist nicht der Vorstand von 25 Funktionären, — denn diese haben kein Stimmrecht —, sondern von viermal soviel durch die Mitglieder gewählte Abgeordnete gewählt. Das heißt auch jedenfalls der Artikelschreiber. Uns fällt hier ein Sprichwort ein, welches lautet: „Wer die Wahrheit kennt und jaget sie nicht, das ist fürwahr ein erbärmlicher Wicht.“

Das tollste aber, was geleistet werden konnte, ist, daß durch die Ausführungen eines Carl Schmidt bekannt unter einem bestimmten Epitheton, uns die Hölle arg heiß gemacht worden sei. Schmidt, der selbst erklärte, ihm sei der Vorstand stehen geblieben — jedenfalls von den öfteren Meinungen, die er erlebt — er hat uns geschlagen! Zerknirscht ob solcher Niederlage gestehen wir frei und offen, daß eine solche Geisteskapazität in der ganzen großen Masse der modernen Arbeiterschaft nicht vorhanden ist, nur die Geschäftsbereinigungen von 1907 besitzt sie! Die ehemaligen Vereinsmitglieder behaupten jedoch, Schmidt habe in der Versammlung die Unwahrheit gesagt. Es wird nämlich bezweifelt, daß es möglich sei, daß ihm der Vorstand stehen bleiben könnte, weil der Glaube ziemlich verbreitet, daß dieser ihm schon seit Jahren gänzlich abhanden gekommen ist. Von dieser Ansicht scheinen auch selbst seine eigenen Vereinskollegen durchdrungen, indem Sch. von seinem Posten als Vorstandsmittelglied entfernt wurde. Anders der Artikelschreiber. Zum Schluß unternimmt es derselbe, den durch Geschäftsordnungsantrag herbeigeführten Schluß der Versammlung vom 22. September darauf zurückzuführen, daß der Verband nur Angst hatte, ungünstig abzuschneiden. Wenn es der Fall gewesen wäre, was nicht zutrifft, daß die Packervereinigung die Mehrheit hatte, wie war es denn möglich, daß sich die große Majorität der Anwesenden für den Schluß erklärte? Damit ist klar bewiesen, daß die Mehrzahl der Anwesenden Verbandsmittelglieder waren! Wie wenig Verbeirast unsere Freunde auszuüben vermögen, und wie minimal der Eifer derselben, sich öffentlich zu betätigen, ist, beweist der Versuch in der letzten Versammlung. Wir sehen auch hier wiederum, daß der Vorstand der Packervereinigung seit Bestehen derselben arg gesündigt, indem er in der Erziehung der Mitglieder zur gemeinsamen Erörterung der Berufsangelegenheiten rein gar nichts getan hat. Will man ehrlich halten, was man versprochen, dann kann es so nicht weiter gehen. Die Kollegenschaft verlangt, daß mit dem bisher vom Vorstand der Packervereinigung an den Tag gelegten Schandrian gebrochen wird.

Zum Schluß aber empfehlen wir, Versammlungsberichte etwas objektiver zu bringen, damit man nicht nötig hat, sich über die Schreibweise nicht des „Corrier“, sondern des „Geschäftsdieners“ aufzuhalten. Wir haben bessere Aufgaben zu erfüllen!

**Die neue Sonntagsruhe im Handelsgewerbe.** Es ist mehrfach die Mitteilung verbreitet worden, daß ein Gesetzentwurf, betreffend Abänderung der Bestimmungen der Gewerbeordnung über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe, zurückgezogen sei oder zurückgezogen werden solle. Demgegenüber erklärte die offiziöse „Berl. Corr.“: Wie aus den Erklärungen des Staatssekretärs des Innern in der Sitzung des Reichstages vom 28. März d. J. hervorgeht, liegt ein endgültiger Gesetzentwurf überhaupt noch nicht vor. Es sind vielmehr Äußerungen der verbündeten Regierungen über die Möglichkeit einer günstigeren Gestaltung der Sonntagsruhe im Handelsgewerbe eingeleitet, welche noch nicht vollständig eingegangen sind. Erst wenn dies der Fall ist, wird die Frage, in welchem Umfange eine weitere Einschränkung der Sonntagsarbeit möglich ist, näher getreten werden können.

Die Handelsarbeiter werden also gut tun, den Regierungsbehörden gehörig einzuharren, damit der Amtsschimmel etwas schneller in Trab kommt.

Ein ganz moderner Schwindel. Wie die große Arbeitslosigkeit, die an sich schon verheerend in den Reihen des kämpfenden Proletariats wirkt, auch noch von gewissenlosen Schwindlern für ihre faulernen Pläne ausgenutzt wird, davon zeugt ein Vorkommnis der letzten Tage. Jeder Großstädter weiß, wie der Andrang zu freigewordenen Stellen in Zeiten der Krise zu einem geradezu ungeheuren anwächst. Es kommt häufig vor, daß Geschäftsleute, die in einer der großen Annoncen-Plantagen in „Lokal-Anzeiger“ und „Morgenpost“ Leute suchen, sich der vielen Bewerber gar nicht erwehren können. Manches kleines Lokal, wo ein Hausdiener verlangt wird, ist nicht nur bis zur Tür mit Arbeitslosen angefüllt — nein, bis auf die Straße hinaus stehen oft die Opfer „Gottes weiser Weltordnung“. Ist es doch gar nichts Seltenes, daß Ladeninhaber sich nicht anders zu helfen wissen, als daß sie am hellen Tage die Läden herunterlassen, um nur alle die Leute erst los zu werden.

Auf diese traurige Tatsache hatte ein geriebener Gauner gebaut, der sich unter dem Namen Wohl aus Stettin in einem Pensionat in der Jägerstraße eingemietet hatte. Derselbe hatte sich in einem Gesinde-Vermittlungs-Bureau um 2 Hausdiener bemüht, da er aber nur die Vermittlungsgebühr für einen zahlen wollte, hatte man ihn kurzerhand an die frische Luft gesetzt. „Nun“, dachte Herr Wohl aus Stettin, „was du hier nicht haben kannst, wirst du sicher bei August Scherl bekommen“ und ließ folgende Anzeige los:

**Suche**  
ersten Hausdiener, welcher in besserem Geschäfte tätig war. Nur solche, welche prima Zeugnisse besitzen, im Alter von 28 bis 35 Jahren mögen sich melden, Jägerstr. 13, III. rechts, Wohl, von 10—12 Uhr.

Daraufhin meldeten sich selbstverständlich eine Menge von Leuten mit „prima“ Zeugnissen. Der Herr ließ sich von vielen die Papiere geben und bedeutete ihnen, wiederzukommen. Als sich nun die Hoffnungsstrolche wieder einfanden, mußten sie die Entscheidung machen, daß der Schwindler verdunstet war und alle die „prima“ Papiere mitgenommen hatte. Der saubere Patron hatte noch vom Potsdamer Bahnhof aus einen Dienstmann beauftragt, die mitgenommenen Zimmerfchlüssel abzuliefern und sich seinen Gang in der Pension bezahlen zu lassen. Aber auch der arme Teufel mußte erfahren, daß er geprellt war.

So waren also eine ganze Anzahl Arbeitsloser durch die Niedertracht eines verkommenen Subjektes um ein wichtiges Hilfsmittel, Arbeit zu bekommen, gebracht. Wer da weiß, wieviel Gewicht unsere Chefs auf „Geschriebenes“ legen, wie sie in diesem Punkt nach jenem Wort aus „Faust“ handeln: „Denn was man schwarz auf weiß hat, kann man getrost nach Hause tragen“, der weiß auch, wie schwer es den Verlegenen nun ist, ohne Papiere Arbeit zu bekommen. Darüber, wie rüchständig und sinnlos es ist, lediglich nach geschriebenen Zeugnissen zu urteilen — wie aber auch durch diesen alten Pöppel Schwindler geradezu herausgefordert und andererseits derjenige Arbeitslose, dem seine Papiere auf irgend eine Art abhanden gekommen sind, gezwungen wird, sich „falsche Klepper“ zu verschaffen — darüber ein andermal. Für heute interessiert uns mehr eine andere Seite dieser Frage. Wie war es denn möglich, daß so viele Kollegen, die durchaus nicht zu denen gehören brauchen, die nicht alle werden, so hereingelegt werden konnten? Einfach deswegen, weil so vielen unserer Kollegen die Notwendigkeit der Organisation trotz aller Mühe und Geduld nicht klar zu machen ist — weil viele den Organisationsgedanken einfach nicht kapieren wollten. Es ist ihnen zuviel, wöchentlich ein paar Groschen für ihre Gewerkschaft zu erübrigen. Sie begegnen dem Kollegen, der sich bemüht, seine Arbeitsbrüder aufzuklären, vielfach noch fogar mit Mißtrauen. Kann es einem doch passieren, daß man von so kurzschichtigen Kollegen gefragt wird: „Was bekommst Du denn für eine Aufnahme?“ Hier liegt der Hase im Pfeffer. Es ist nur Aufgabe aller tätigen Mitglieder unseres Verbandes, an Hand solcher Vorkommnisse den uns noch fernstehenden Kollegen klar zu machen, daß, wenn alle zu uns gehören, wir eben nicht mehr nötig haben, den Schwindel-Annoncen nachzulaufen. Aber auch unsern Kollegen dürfte dieser Fall zur Warnung dienen. Sie werden in Zukunft mit dem Herausgeben ihrer Papiere etwas vorsichtiger sein.

**Transportarbeiter.**

**Überfeld-Warmen.** Eine äußerst wichtige Entscheidung für unsere Kollegen Fuhrleute und Kutscher fällt das Schöffengericht. Ein Kollege war mit einer Polizeistrafe von 1 Mark belegt worden, weil er eines Abends kurz vor 9 Uhr ohne brennende Laterne seinen Wagen fuhr. Hiergegen legte er Berufung ein, über die das Schöffengericht in Warmen am 13. Oktober verhandelte. Der Kollege führte zu seiner Verteidigung an, daß er zu der fraglichen Zeit überhaupt nicht verpflichtet gewesen sei, die Laterne anzubrennen, da ja nach den gesetzlichen Bestimmungen die Laterne erst eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang anzubrennen wäre. Der Vorsitzende stellt hierauf fest, daß an dem betr. Tage der Sonnenuntergang im Kalender auf 8,04 Uhr angegeben sei. Der Angeklagte erhob nun den Einwand, daß die Angaben im Kalender nicht nach der jetzt allgemein geltenden mitteleuropäischen Zeit gemacht sind. Nach dieser Zeit berechnet sei an dem Tage die Sonne erst um 8,34 Uhr untergegangen, mithin sei er erst um 9,04 verpflichtet gewesen, die Laterne an seinem Wagen anzubrennen. Das Gericht sprach nach kurzer Beratung den Angeklagten frei.

**Regensburg.** Zu den Berufsgruppen, deren wirtschaftliche Verhältnisse am ungünstigsten liegen, zählen in Regensburg seit langem die Speditur-arbeiter und Kutscher. Wochenlöhne mit 16 und 17 Mk. waren die höchsten. Die Arbeitszeit wurde von den Unternehmern ganz willkürlich bestimmt und die unbezahlte Sonntags- und Ueberstundenarbeit war nirgends so häufig als hier. Trotzdem konnte der Organisationsgedanke nur sehr schwer und allmählich Eingang finden. Nach zweijähriger harter Arbeit gelang es endlich, einen gewaltigen Umschwung herbeizuführen, und die Speditur-arbeiter und Kutscher bis auf den letzten Mann in den Verband zu bringen. Damit war aber auch die beste Verbindung für eine ernstliche Lohnbewegung gegeben. Am 23. September wurden dann den Unternehmern die ausgearbeiteten Tarife zugestellt. Die Herren entschlossen sich aber rasch dazu, nicht nur jedes Zugeständnis, sondern auch irgendwelche Unterhandlung glatt abzulehnen. Der Gauleiter ging dann am Montag, den 28. vormittags persönlich zu den Amtslademeistern und zu den anderen Unternehmern, um ihnen die Vorzüge der Tarife überhaupt zu erklären und sie zu Unterhandlungen auf dem Gewerbegericht zu bewegen. Da die Meisterschaft jedoch noch immer nicht hören wollte, erklärte unser Kollege rühmweg, daß bei weiterer Brüstierung der Arbeiterwünsche am Dienstag früh die Arbeit allgemein niedergelegt würde.

Das half. Es wurde zwar nochmals versucht, die Angelegenheit zu verschleppen, allein die Organisationsleiter ließen nicht locker. Rechtsrat Dr. Wild, der dem früheren Vorsitzenden des Gewerbegerichts, Rechtsrat Fauner, glücklichweise seit einiger Zeit abgelöst hat, setzte am Dienstag den Termin fest. Nach vierstündiger Verhandlung gelang es, einen Tarif zu schaffen, der in bezug auf die prozentual erzielten Vor-

teile in der ersten Reihe stehen dürfte. Wir lassen ihn hier folgen:

**Tarifvertrag.**

Zwischen der Amtsladerinnuna Regensburg und den Spediturgeschäfts-Inhabern Buskruener, Michael Busch, Adolf Linke einerseits und dem Deutschen Transportarbeiterverband, Ortsverwaltung Regensburg, andererseits, wird hiermit vor dem Einigungsamt des Gewerbegerichts folgendes Tarifvertrag abgeschlossen.

**§ 1. Arbeitszeit.**

Die regelmäßige Arbeitszeit dauert von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends, unterbrochen wird sie durch eine je viertelstündige Frühstück- und Vesperpause und eine 1/2 stündige Mittagspause, bezüglich der Arbeitszeit der Kutscher bleibt es bei der bisherigen Arbeitsordnung. (Stallzeit wird nicht einbezogen.)

**§ 2. Lohnverhältnisse.**

Kutscher erhalten einen Wochenlohn von 24 Mk., Speditur-arbeiter erhalten einen Wochenlohn von 20 Mk.

Möbelpacker erhalten während der Ziehzeit einen Wochenlohn von 24 Mk. Als Ziehzeit gilt eine Woche vor und eine Woche nach Beginn des Stalendervierteljahres.

Aushilfsarbeiter erhalten für den Tag 3,80 Mk. Werden Arbeiter aushilfsweise zu Umzügen eingestellt, so erhalten sie einen Taglohn von 7 Mk., Reise- und Verpflegungsdiäten auswärts mit Uebernachten werden mit 3 Mk. Zulage pro Tag berechnet.

Bei Kutschern wird bei Landtouren mit Uebernachten eine Zulage von 3 Mk. pro Tag und besondere Entschädigung für Uebernachten gewährt. (Kleine Landtouren werden wie bisher entschädigt.)

**§ 3. Ueberstunden.**

Ueberstunden sind tunlichst zu vermeiden; gegebenenfalls werden sie mit 50 Pf. pro Stunde bezahlt; ihre Bezahlung beginnt erst ab 6 Uhr 30 Min. Bei der Bahnspedition ab 7 Uhr.

**§ 4. Sonntagsarbeit.**

Arbeiten an Sonntagen werden mit 70 Pf. pro Stunde bezahlt. Arbeiten an Wochenseiertagen werden nicht besonders bezahlt.

Das Füttern der Pferde an Sonntagen geschieht von dem beim Fuhrwert tätigen Personal und wird mit 1 Mk. vergütet.

**§ 5. Urlaub.**

Sämtlichen Arbeitern wird nach 2 jähriger Tätigkeit ein Sommerurlaub von drei Tagen unter Fortbezug des Lohnes gewährt.

**§ 6. Kündigung.**

Die Lösung des Arbeitsverhältnisses erfolgt ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist; die Kündigung ist jedoch nur für den Schluß des Arbeitsjahres zulässig. Sonderabmachungen sind unzulässig.

**§ 7. Sonstiges.**

Die Lohnzahlung erfolgt spätestens Samstag früh für die vollendete Arbeitszeit; fällt der Samstag auf einen Feiertag, so erfolgt sie bereits Freitag abends.

Wahregelungen aus Anlaß der gegenwärtigen Lohnbewegung oder wegen Zugehörigkeit zur Organisation finden nicht statt. Ebenjowenig darf eine Verschlechterung der bisherigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse eintreten.

Durch diesen Tarifvertrag wird § 616 d. B.G.B. nicht außer Kraft gesetzt.

Bei Neueinstellungen von Arbeitskräften wird der Arbeitsnachweis des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes möglichst berücksichtigt. Der Verband ist gehalten, nur zuverlässige Arbeiter zu vermitteln.

**§ 8. Tarifdauer.**

Dieser Tarifvertrag tritt am 1. Oktober 1908 in Kraft, gilt bis 1. Oktober 1910 und hat stets ein weiteres Jahr Gültigkeit, wenn er nicht seitens der vertragschließenden Teile spätestens am 1. September 1910 vorher gekündigt wird.

Regensburg, am 1. Oktober 1908.

Der Vorsitzende des Gewerbegerichts als

Einigungsamt:

gez. Dr. Wild.

Die Amtsladerinnung und vereinigte Spediture:

gez. G. Krebs.

Der Transportarbeiter-Verband:

gez. G. Dobler.

**Öffentliche**

**und Mitglieder-Versammlungen.**

Berlin I. Eine öffentliche Versammlung der Hausdiener, Packer, Dreiradfahrer, Fuhrstuhlführer etc. fand am 7. Oktober statt. In derselben wurde die Diskussion über den am 22. September gehörten Vortrag über die Frage: „Welche Organisation ist für die Hausdiener, Packer etc. die zweckmäßigste“, weitergeführt. Auch dieses Mal waren die Berufskollegen wieder in sehr großer Zahl erschienen. Wesentlich neues wurde jedoch nicht vorgebracht. Die Anarchistische Anarcho-Gruppe glänzte durch Abwesenheit. Und das, obwohl sich in der vorigen Versammlung unser alter Freund Schatzschneider bitter darüber beschwerte, daß er durch den Antrag, die Versammlung zu vertagen, gehindert worden sei, daß gegen seine „Organisation“ vorgebracht zu widerlegen. Er stand auf der Rednerliste als fünfundsanzwanzigster! In der Zwischenzeit muß sich der Zentralverbandstrengat wohl überlegt haben, daß sein Plan undurchführbar ist. Es trifft also zu, was in der Versammlung gesagt wurde, daß man die Mitglieder dieser Vereini-



endlich auch einsehen lernen, daß es so für sie nicht weitergehen kann und sich immer mehr der Organisation anschließen. Stollege Straßburg und Nie machen besonders darauf aufmerksam, wie schwer es ist, eine Zahlstelle zu gründen und dieselbe auch lebensfähig zu erhalten, aber bei einigermaßen gutem Willen ließe sich auch in Müllrose was erreichen. Nach einstündiger Debatte wurde dann folgender Beschluß gefaßt und zwar einstimmig. Die Versammlung ist der Ansicht, daß sich nach Gründung der Zahlstelle die Agitation unter den Berufscollegen wirksamer gestalten läßt und verpflichtet sich die Collegen ihr ganzes Können in den Dienst der guten Sache zu stellen, sie beauftragen den Vorstand von Frankfurt die Sache in die Hand zu nehmen. Als Verwaltungsmitglieder wurden einstimmig gewählt Kollege Albert Nie als Bevoll., Fritz Krupper als Kassierer und Hugo Kiefern als Schriftführer. Collegen, haben wir gezeigt, daß wir stark genug sind auf eigene Füße uns zu stellen, so wollen wir uns geloben, mit ganzen Kräften weiter zu arbeiten, damit wir auch hier mal unseren Ausbeutern zurufen können: Halt! bis hierher und nicht weiter.

Stettin. Am Sonntag, den 27. September fand unsere Mitgliederversammlung statt. Die wegen der wichtigen Tagesordnung gut besucht war. Stand doch nach einem Beschluß der Versammlung vom vorigen Monat als erster Punkt: Erhöhung der Beiträge auf die Tagesordnung. Die Antragsteller gingen wahrscheinlich von der guten Absicht aus, durch Erhöhung des Beitrages um 5 Pf. pro Woche in die erste Beitragsklasse zu kommen, um so den Mitgliedern bei den verschiedensten Vorkommnissen den Genuß der höheren Unterstützung zuteil werden zu lassen. Nach einer 1/2 stündigen, recht lebhaften Debatte wurde die Erhöhung gegen eine starke Minorität abgelehnt. Ueber eine ebenfalls in voriger Versammlung angelegte der Ortsverwaltung zur weiteren Austragung übergebene Angelegenheit, referierte kurz der Kollege Buchelt. Es betraf dies eine eventuelle zu gewährende Mitgliedschädigung, welche an 20 Collegen gezahlt werden sollte, welche bei der Bultanauspeicherung in Mitleidenschaft gezogen waren. Redner gab die Gründe bekannt, weshalb die Ortsverwaltung sich hierzu ablehnend verhalten mußte. Einige weitere Redner erklärten sich mit der Handlungsweise der Ortsverwaltung einverstanden, ein Widerspruch hiergegen wurde von keiner Seite erhoben. Sodann wurde der Plan der vom Bildungsausschuß für das Winterhalbjahr 1908—1909 bekannt gegeben und die Collegen, welche an den verschiedenen Kursen teilnehmen wollen, aufgefordert, sich sofort zu melden. Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten trat Schluß der Versammlung ein.

Frier. Unsere Versammlung am Sonntag, den 11. war leider des überaus schönen Wetters wegen nicht zum besten besucht, dennoch war die Stimmung unter den anwesenden Collegen eine recht gute. Der Gauleiter besprach einige wichtige Angelegenheiten der inneren Organisation, unter anderem erklärte er den Collegen die Wichtigkeit der statistischen Karte (die Arbeitslosigkeit betreffend). Auch gab er manchen Fingerzeig über das Abhalten regelmäßiger Versammlungen, z. B. in einer kleinen Verwaltungsstelle empfiehlt es sich die einzelnen Mitglieder per Drucksache zu den Versammlungen einzuladen. Jedem Collegen müssen 3—5 Einladungszettel zugeestellt werden, damit er die ihm zugewiesene Stelle selbst unter den ihm bekannten Berufscollegen verbreite. Die Einfasserei muß von einigen Untertassierern besorgt werden und zwar muß das alle Sonntage morgens geschehen. Jeder Kollege muß sein Verbandsorgan am Sonntag in seiner Wohnung haben, damit er auch einmal hineinschauen kann, denn an den Wochentagen kommt er doch vor überlanger Arbeitszeit nicht zum Lesen. Es wurde beschlossen, alle 14 Tage und zwar Sonntags von 11—1 Uhr die Versammlungen stattfinden zu lassen. Obgleich wir hier einen recht steinigen Boden zu beackern haben, wird es uns durch Ausdauer doch möglich werden zu ernten und zwar hoffen wir auf reichliche Ernte, trotz „Norum“, gerade darum.

Waldburg i. Schl. In der letzten Mitgliederversammlung gab Koll. Kaufmann den Bericht über die Gaufkonferenz und den Kartellbericht. Ferner wurde beschlossen das 2. Stiftungsfest am 31. Oktober im Schützenhausaal zu feiern. Als Schriftführer wurde Koll. Alfred Fischer gewählt. Da die Vorstandscollegen sämtlich am 1. Oktober ihre Wohnungen gewechselt haben, geben wir hiermit die neuen Adressen bekannt: Vorsitzender: Oswald Hesse, Ober-Altwasser, 4. Bezirk Nr. 32; Kassierer: Gustav Schade, Waldburg, Ring 7, Hinterhaus; Schriftführer: Alfred Fischer, Waldburg, Mienstr. 38.

Wehlar. Am 26. September und 3. Oktober fanden hier zwei gut besuchte Versammlungen statt, in denen ein Kollege aus Frankfurt a. M. den Anwesenden eingehend die Entwicklung im Transportgewerbe und die Notwendigkeit der Organisation vor Augen führte. Das auch in Wehlar endlich der Gedanke der Zusammengehörigkeit unter den Collegen Eingang gefunden hat, bewies die dem Referenten geschenkte Aufmerksamkeit und die rege Teilnahme an der Diskussion, in der darauf hingewiesen wurde, daß auch hier an Ort und Stelle der Grundstein zur Organisation gelegt werden müsse.

Der Erfolg der Versammlungen war die Aufnahme von 12 Collegen, die mit ihrem Beitritt die Verpflichtung übernommen haben, künftig mitzuarbeiten an der Ausbreitung des Verbandes.

Hierbei sei bemerkt, daß die Kassierung der Beiträge, sowie alle übrigen Verbandsangelegenheiten bis auf weiteres durch die Verwaltung der Zahl-

stelle Gießen ihre Erledigung finden. Der in der ersten Versammlung gewählte Vertrauensmann hat mit den Gießener Collegen die notwendigen Einrückungen getroffen, damit in Zukunft die Agitation planmäßig vor sich geht.

**Allgemeines.**

Das „Wort“ fühlt sich wieder einmal berufen einen „Hebungsartikel“ zu veröffentlichen. Mit der Wahrheitsliebe nimmt es dabei sein Soldschreiben so genau, daß er behauptet, das Schicksal des Streiks bei der Firma Arnheim sei „besiegelt“. Gewiß Herrn Arnheim hat unter den neuerkämpften Tarifverträgen sein Siegel gedrückt, wie aus dieser Nummer unseres Blattes zu ersehen ist. Daß ein Mensch, der so alle Begriffe verwechselt, mit aller Ungehörigkeit nach einem neueren Buchstaben gegen die deutsche Arbeiterschaft schreibt, nehmen wir ihm schon deswegen nicht übel, weil solche Leute wie er öfters das Bedürfnis fühlen, ihren „Mut“ zu zeigen.

Frankfurt a. M. In der „Südwestdeutschen Arbeitgeber-Zeitung“ für das Handels- und Transportgewerbe ist in der Nummer vom 1. Oktober folgende Notiz enthalten: „In Frankfurt a. M. versuchte der Gauleiter des Deutschen Transportarbeiterverbandes eine große Firma der Lebensmittelbranche einen Tarif aufzuzwingen. Die Firma, welche übrigens durch wohlwollende Behandlung und gute Bezahlung ihrer Angestellten allseitig bekannt ist, weigerte sich, mit dem genannten Verbands zu verhandeln und hat sich mit ihren Angestellten direkt ins Benehmen gesetzt. Wir werden auf diese Lohnbewegung noch einmal in einem besonderen Artikel zurückkommen, um an diesem Beispiel zu zeigen, wie es der Deutsche Transportarbeiter-Verband versteht, im Trüben zu fischen.“

Hierzu haben wir folgendes zu bemerken: Die Arbeitgeber-Zeitung ist wieder einmal sehr schlecht unterrichtet, denn die in derselben enthaltene Notiz trifft in keiner Weise zu. Es handelt sich hierbei um die große Firma Georg Schepeler, deren Angestellte sich an ihre Organisation, den Transportarbeiterverband und den Verband der Käufer, gewandt haben mit dem Auftrag, in Unterhandlungen mit der Firma einzutreten, damit eine Verringerung der bis herigen Lohn- und Arbeitsverhältnisse erzielt wird. Wenn die Arbeitgeberzeitung von wohlwollender Behandlung und guter Bezahlung schreibt, so ist in den der Bewegung vorausgegangenen Versammlungen, an denen alle in Betracht kommenden Angestellten teilnahmen, das Gegenteil festgestellt worden. Wer die Frankfurter Verhältnisse kennt, wird zugeben müssen, daß ein Lohn von 21 und 22 Mk. pro Woche, wie dieser an eine Reihe von Angestellten bezahlt wurde, als ausreichende Bezahlung nicht bezeichnet werden kann. Dies hat bei den stattgefundenen Verhandlungen auch Herr Schepeler selbst zugeben müssen. Viel leicht ist der verantwortliche Redakteur der Arbeitgeberzeitung so freundlich und studiert einmal praktisch die Verhältnisse selbst. Wir wollen ihm durch unsern Arbeitsnachweis gern behilflich sein. Ganz sicher würde er von der Meinung, daß derartige Löhne als gute Bezahlung zu bezeichnen sind, gründlich befreit werden. Wie uns mitgeteilt wird, soll der verantwortliche Redakteur Fachkenntnisse in der Zigarren- und Tabakbranche aus seiner früheren Tätigkeit besitzen. Es würde uns leicht sein, ihn einen passenden Posten zu besorgen. In der Notiz steht weiter: Die Firma weigerte sich, mit dem genannten Verbands zu verhandeln. Auch dies trifft nicht zu. Die Firma Schepeler verhandelte wiederholt mit den Vertretern des Verbandes der Käufer. In einem Schreiben der Firma Schepeler an den Transportarbeiterverband wird um Vertagung der Lohnangelegenheit bis zum 5. Oktober ersucht, da bis dahin der eine Inhaber der Firma verreckt sei. Damit dürfte wohl für die Arbeitgeberzeitung der Beweis erbracht sein, daß die Firma Schepeler sich nicht geweigert hat, mit den Organisationen der Arbeiter zu verhandeln. Ueber noch mehr. Wir wollen der „Südwestdeutschen“ verraten, daß uns bei der dritten Verhandlung Herr Schepeler an den Arbeitgeberverband gewiesen und uns erklärt hat, daß er die Gelegenheit dem Verband unterbreiten wolle, worauf wir dann die Einladung zur weiteren Verhandlung bekommen. In diesem Punkt ist nun uns gegen über nicht aufrichtig gehandelt worden, denn bis her ist eine solche Einladung an uns nicht gelangt. Wir wollen aber nicht untersuchen, ob das Verschulden auf Seiten des Arbeitgeberverbandes oder auf Seiten der Firma Schepeler liegt. Vielleicht wird das Unternehmerorgan in seiner nächsten Nummer uns darüber Aufklärung geben. Schön ist eine solche Handlungsweise nicht zu nennen, darüber dürften selbst unsere ärgsten Feinde mit uns einer Meinung sein. Und zum Schluß muß festgestellt werden, daß durch das Eingreifen der beiden Verbände das alte patriarchalische Verhältnis bei der Firma Schepeler eine Verbesserung erfahren hat, was ohne weiteres von allen Angestellten auch bestätigt wird. Nach dreimaliger Verhandlung legte die Firma ihren Arbeitern einen Tarif vor, der neben einigen anderen Verbesserungen eine Lohnerhöhung von 1 Mk. und 1,50 Mark pro Mann und Woche mit sich brachte. Die Zahlung dieses Lohnes erfolgt jetzt Freitags, was früher Montags geschah. Mit diesen Zugeständnissen erklärten sich die Angestellten einverstanden, und auch wir schlugen den Arbeitern vor, diese Verbesserungen anzunehmen.

**Literarisches.**

Das Protokoll über die Verhandlungen des Nürnberger Parteitages und über die Verhandlungen der fünften Frauenkonferenz ist soeben im Verlage der Buchhandlung Vorwärts, Berlin SW. 68, erschienen.

Die Verhandlungen dieses Parteitages haben das ganz besondere Interesse der Genossen und Genossinnen erweckt. Im Vordergrund dieses Interesses stand die Diskussion über die Budgetbewilligung unserer süddeutschen Landtagsabgeordneten. Aber auch die Befriedigung des Bildungsbedürfnisses in unserer Partei hat allgemeine Aufmerksamkeit erheischt. An den Verhandlungen über: „Matteier“ und „Sozialpolitik“ sind die Gewerkschaften besonders interessiert, während die Ausführungen des Referenten über die drohende „Reichsfinanzreform“ der Beachtung bei der parlamentarischen Launen der Genossen empföhlenswert sei. Daneben weisen wir noch hin auf die gleichfalls erledigte Frage der „Jugend- und Frauenorganisation“. Aus den Verhandlungen der Genossinnen sei auf die Referate über Jugendberziehung in der Familie und durch Organisationen der Genossinnen Duncker und Rehm verwiesen, deren Studium den Frauen besonders empfohlen sei.

Die Verhandlungen sind ausführlich wiedergegeben. Das Protokoll ist 568 Seiten stark, kann durch alle Buchhandlungen und Kolportiere bezogen werden und kostet broschiert 1,25 Mk. und gebunden 1,75 Mk.

**Briefkasten.**

Wer ist noch im Besitz folgender Nummern des „Courier“?

- Nr. 26 vom Jahre 1905.
- Nr. 25 vom Jahre 1904.
- Nr. 2, 8, 12 vom Jahre 1902.

Etwa vorhandene Exemplare bitten wir an die Expedition des Blattes einzusenden zu wollen.

Die Redaktion.

**Mitteilungen des Vorstandes.**

Eine neue Verwaltungsstelle wurde gegründet am 11. Oktober 1908 in Müllrose. Bevollmächtigter: Albert Fick, Kirchhofstraße. Kassierer: Fritz Kappeler, Schulstr. 70.

Dem Kollegen Amand Gerhardt, Hpt.-Nr. 170 757, der Verwaltungsstelle Frankfurt a. M., eingetreten daselbst am 21. April 1906, ist das Mitgliedsbuch gestohlen worden. Nach Angabe des Kollegen Gerhardt soll sich dessen eigener Bruder mit dem gestohlenen Buche auf der Reise befinden. Wir wünschen die Verwaltungsfunktionäre, das Buch anzuhalten und an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Mit kollegialem Gruß  
Der Vorstand.

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

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

**Achtung! Verbandsmitglieder!**

Von dem ehemaligen Verbandsmitgliede Emil Schlimann ist wiederholt in Kollegenkreisen die Behauptung aufgestellt worden, Verbandsfunktionäre hätten sich ehrloser Handlungen bedient bzw. unläutere Manipulationen vorgenommen. Wir fordern den p. Kohnmann hierdurch öffentlich auf, den Beweis für diese Behauptungen anzutreten, andernfalls wir ihn als Verleumder bezeichnen müssen.

Der Vorstandsvorstand.  
J. A.: Oswald Schumann.

**Bekanntmachung.**

**Mitgliedschaft Bremen.**

Zwischen den Ortsverwaltungen der kartellierten Verbände, Verband der Hafnarbeiter und des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes ist nachfolgende Resolution vereinbart:

„Die heutige kombinierte Sitzung erklärt, daß alle im Stauerbetrieb beschäftigten Kollegen dem Verband der Hafnarbeiter angeschlossen. Grund dessen verpflichten sich die Transportarbeiter, keine Stauerarbeiter aufzunehmen und solche Mitglieder, die sechs Monate in Stauerbetrieben arbeiten, dem Verband der Hafnarbeiter als zuständige Organisation zu überweisen. Die Ortsverwaltung der Hafnarbeiter verpflichtet sich, alle im Handels- und Transportgewerbe beschäftigten Personen dem Transportarbeiterverband zu überweisen. Vorstandsmitglieder bleiben hiervon unberührt.“

Beschlossen in der kombinierten Sitzung am 1. Oktober 1908.  
J. Tesch, Gauleiter.

Verantwortl. Redakteur: Emil Niesel, Lichtenberg. Verlag der Buchhdlg. „Courier“, C. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Alsbertstr. 37.