

SOZIAL

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

Erscheint jede Woche Sonntags.
Einzel-Abonnement pro Quart. franko geg. franko 1,50 M.
Der Courier ist in die Postzeitungsliste 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 zurückgesandt.
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 32.

Berlin, den 8. August 1909.

13. Jahrg.

Bum Geschäftsbericht der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft pro 1908.

Die für unsere Kollegen mit in Betracht kommende Berufsgenossenschaft hat ihren Mitgliedern im Jahresbericht immer mehr zu sagen, als die Lagerei-Berufsgenossenschaft. Betont wird einleitend, daß sich der Vorstand auch mit den aus Hannover, Frankfurt a. M. und Nürnberg eingegangenen Kollektivbeschwerden „gegen die Verpflichtung zur Anbringung fester Kutscherstühle“ zu befassen hatte. Das Reichsversicherungsamt hatte sogar einen Vertreter delegiert, welcher laut Bericht „in eingehender Weise die Ansichten des Reichsversicherungsamtes in der heiß umstrittenen Frage der Anbringung fester Kutscherstühle darlegte.“ Also über dieses bißchen Arbeiterschutz solche längwierigen Verhandlungen! Die technischen Aufsichtsbekanntnisse der Genossenschaft fanden denn auch bei Ihren Betriebsrevisionen, daß sich viele Unternehmer direkt weigern, diese Stühle anzubringen und allerlei faule Ausreden fanden, zumal sie ja nicht selbst der Betriebsgefahr ausgesetzt sind. Die Beamten schreiben darüber:

„In bezug auf die von den Außenbeamten bei den Betriebsrevisionen festgestellten Mängel — auf den in den meisten Fällen unterlassenen Auszug der neuen Unfallverhütungsvorschriften soll hier nicht weiter eingegangen werden (1), weil diesem Uebelstande in der Regel durch Ausbändigung von Blättern seitens der technischen Aufsichtsbekanntnisse sofort abgeholfen werden konnte (11), möchte bemerkt werden, daß am häufigsten Verstöße gegen die §§ 5, 8 und 9 der Vorschriften (Beschaffung ordnungsmäßiger Leitern, sowie Anbringung von festen Geländern an den Aufgängen zu den Futterböden pp., Anbringung von festen Tritten und Kutscherstühlen an den Wagen und Befestigung der Ladung auf dem Wagen und der Seitenbretter an Arbeitswagen) festgestellt wurden. Die größten Schwierigkeiten bot natürlich die Durchführung des § 8 betreffend die Anbringung von festen Kutscherstühlen pp. Obwohl gelegentlich des seitens der Beamten bei den Revisionen mit den Unternehmern gepflogenen eingehenden Meinungsaustausches sich ein Teil der Mitglieder von der Notwendigkeit der genauen Durchführung dieser Bestimmungen überzeugen ließ und den Anordnungen der Beamten Vertrauen entgegenbrachte, war der andere Teil überhaupt nicht, oder nur sehr schwer zu überzeugen und hielt diese neuen Schutzmaßregeln für überflüssig, ja sogar für gefährlich und wenig geeignet. (11) Da indes von einer Aufhebung dieser Bestimmungen nach den Erklärungen der Aufsichtsbehörde keine Rede sein wird, zumal dieselbe nach einer bekannt gegebenen Verfügung allgemein darauf hinzuwirken beabsichtigt, daß in den Unfallverhütungsvorschriften anderer Berufsgenossenschaften entweder gleiche oder ähnliche Bestimmungen zur Verhütung von Unfällen im Fuhrwesen Aufnahme finden, wird es sich künftig nur darum handeln können, daß von Fall zu Fall festgestellt wird, inwieweit die im § 8 der Unfallverhütungsvorschriften vorgesehenen Voraussetzungen für den Genossenschaftsvorstand die Handhabe zu einer Befreiung der Mitglieder von der Verpflichtung zur Anbringung fester Kutscherstühle bieten. Im übrigen werden jedenfalls die Erhebungen, welche aus Anlaß der im Kapitel „Vorstandsitzungen“ erwähnten Beschwerden auf Weisung des Reichsversicherungsamtes veranlaßt, jedoch zur Zeit noch nicht abgeschlossen sind, wesentlich zur Klärung und Entscheidung der überaus wichtigen Frage der Anbringung fester Kutscherstühle beitragen.“

Leider werden uns die vorgefundenen Mängel nicht näher erklärt, sondern es wird nur darauf hingewiesen, daß insgesamt 3946 Betriebe — ist 10 pCt. aller Betriebe — revidiert wurden. An mehreren Stellen des Berichts wird denn auch auf die im amtlichen Organ der Genossenschaft „Der Fuhrhalter“ erlassenen Veröffentlichungen hingewiesen und dem Unternehmerblatt auch für die „Beröffentlichung gemeinverständlicher Abhandlungen“ der Dank ausgesprochen. Wenn aber Aufklärung über die Gesetzgebung, Unfallschutz usw. noch nötig ist, so doch in den Kreisen der Versicherten, dem „Courier“ diese Mitteilungen zukommen zu lassen.

Versichert waren am 1. Januar 1908 insgesamt 32 235 Betriebe und am Schlusse des Berichtsjahres 33 110 Betriebe, so daß also eine Vermehrung der Betriebe um 875 stattgefunden hat. Von den 33 110 versicherten Betrieben gehören laut Bericht 10 971 zur Gruppe: „leichtes Fuhrwerk“ und 22 139 zur Gruppe: „schweres Fuhrwerk“. Außerdem waren 10 211 Nebenbetriebe in die Kataster eingetragen, davon 6110 landwirtschaftliche Betriebe.

Versichert sind insgesamt 105 427 Arbeiter gegen 106 830 im Jahre 1908. Daraus ergibt sich, daß durch die Krise, welche der Bericht wiederholt erwähnt und über langsame Zahlungen der Umlagen klagt, doch schon mehr als 1000 Versicherte brotlos machte, ferner, daß unsere Organisation noch unter den Fuhrleuten ein großes und weites Feld der Agitation hat. Sehr interessant ist auch folgende Stelle im Bericht, welche unsere Erfolge bestätigt:

„Der Durchschnittslohn eines solchen Vollarbeiters, von denen 3,18 durchschnittlich auf einen Betrieb entfallen, beträgt demnach 831 M. (!) Ungeachtet der außerordentlich ungünstigen wirtschaftlichen Konjunktur des Berichtsjahres haben dennoch in vielen Fällen seitens der Betriebsunternehmer Lohnerhöhungen zugestanden werden müssen, während es ihnen andererseits nicht immer möglich war, die Betriebe in erheblichem oder geringerem Maße einzuschränken. Lediglich diesem Umstande in Verbindung mit der Zunahme der Zahl der versicherten Betriebe war es zuzuschreiben, daß für das abgelaufene Jahr überhaupt noch eine, wenn auch nur verhältnismäßig geringe Erhöhung der insgesamt für die Umlage in Anrechnung gebrachten Löhne verzeichnet werden konnte.“

Es ist doch ärgerlich, daß sich die Arbeiter Lohnreduktionen nicht mehr so gefallen lassen, wie dies früher bei eintretender Krise der Fall war.

Unter den angeführten Entscheidungen wird auch erwähnt, daß sich das Reichsversicherungsamt auch mit der Trinkgeldefrage der in Automobilbetrieben beschäftigten Chauffeurs beschäftigt hatte und leider wieder den Standpunkt vertrat, daß die diesbezüglichen Einnahmen der Kraftwagenfahrer zu schwach und im Verhältnis zu ihrem eigentlichen Lohn zu geringfügig seien, als daß sie bei dem Vertragsabschluss mit den Fuhrherren einen maßgebenden Einfluß auf die Lohnhöhe bilden könnten. Zudem stehe auch fest, daß die Fuhrherren bei der Anstellung von den Betriebsinhabern auf die Trinkgelder nicht hingewiesen würden.“ Das mag wohl stimmen, Tatsache ist aber, daß fast alle Kollegen mit dieser Nebeneinnahme rechnen müssen und leider auch rechnen, ohne daß der Unternehmer extra darauf hinweist.

Auch bei Titel „Unfälle“ kommt der Bericht auf die Lohnsätze wieder zurück und erklärt, daß die Unternehmer infolge des Rückgangs ihrer Betriebe zwar nicht mehr mit einer ausgedehnten Beschäftigung von unausgebildeten Gelegenheitsarbeitern rechnen brauchten, dessenungeachtet sich aber in vielen Fällen dazu verhalten mußten, dem verbliebenen Arbeiterstamm Lohnerhöhungen zuzugestehen.“

Gemeldet wurden im Berichtsjahre insgesamt 7352 Unfälle, gegen 8263 im Jahre 1908. Der Bericht führt dies auf die außerordentlich ungünstige Konjunktur zurück, welche weniger Beschäftigung, folglich auch weniger Unfallgefahren bot. Entschädigt wurden jedoch nur 2199 Unfälle, darunter 244 Todesfälle. Nebenbei erwähnt der Bericht, daß „in bezug auf die im vorjährigen Bericht erwähnte außerordentlich hohe Zunahme der Zahl der Todesfälle zu bemerken sei, daß die inzwischen abgeschlossenen Erhebungen das Vorhandensein besonderer Ursachen für diese auffällige Erscheinung nicht ergeben haben.“ Die „Erscheinung“ bleibt also bloß „auffällig“, die Ursachen wollen die Unternehmer nicht angeben.

Der Frage der Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs hat die Berufsgenossenschaft auch im Berichtsjahre sich ablehnend gegenüber verhalten: „Weil er sich von allen diesbezüglichen empfohlenen, vorbeugenden Maßnahmen bei den Angestellten des Fuhrgewerbes einen irgendwie gearteten Erfolg nicht versprechen konnte.“ Die Fuhrunternehmer wären auch oft nicht gute Beispiele und sollten besser diese Frage eben den Organisationen der Arbeiter überlassen, die für die nötige Aufklärung, Lohnerhöhung und Verfürgung der überlangen Arbeitszeit, Trinkzwang usw. schon Sorge tragen werden.

Der Bericht erwähnt denn auch, daß nur 25 entschädigungspflichtige Unfälle dem Alkoholmißbrauch im verfloßenen Jahre zuzuschreiben waren.

An Fürsorge für Verletzte innerhalb der ersten 13 Wochen des Unfalls hat die Genossenschaft nur ganze 1839 M. ausgegeben. Sparsamer kann man also nicht sein.

Bezugsberechtigt sind gegenwärtig 9942 Verletzte, 1855 Witwen und 2225 Kinder.

Von den Verletzten erhielten an Renten: 2156 bis zu 10 pCt., 3510 bis zu 25 pCt., 2198 bis zu 50 pCt., 728 bis zu 75 pCt. und 496 bis zu 100 pCt.

Die Jagd auf Rentenempfänger hat die Berufsgenossenschaft wieder mit „Erfolg“ geübt, wie sie sich selbst rühmt. Es heißt darüber im Bericht:

„Die Prüfung der Akten von Dauerrentenempfängern ist im verfloßenen Jahre in außerordentlich großem Umfange vorgenommen und ganz besonders beschleunigt worden, um noch vor dem Inkrafttreten der Neuorganisation möglichst viele Fälle erledigen oder wenigstens durch Einforderung von Berichten und Zeichnung ärztlicher Gutachten für die weitere Bearbeitung vorbereiten zu können. Nicht weniger als 1853 Akten von Dauerrentenempfängern sind einer genauen Durchsicht unterzogen. In 1362 Fällen ist ein neues ärztliches Gutachten eingeholt, und nur in 364 Fällen entweder auf Grund des seinerzeit erhobenen ärztlichen Befundes, der eine Rentenänderung von vornherein ausgeschlossen erscheinen ließ, oder nach Anstellung von Ermittlungen über die Arbeits- und Lohnverhältnisse die Rente weiterhin dauernd belassen oder eine Nachuntersuchung erst nach Ablauf einer längeren Zeit in Aussicht genommen worden.“

In 690 Fällen ist im Berichtsjahre bei den zuständigen Schiedsgerichten die Herabsetzung oder Aufhebung der bisher gezahlten Rente beantragt worden. Hier von waren am 31. Dezember 1908 343 Fälle zugunsten und nur 43 Fälle zu Ungunsten der Berufsgenossenschaft entschieden, während die verbleibenden 304 Fälle noch unerledigt waren.“

Die Berufsgenossenschaft ist auch mit der Rechtsprechung zufrieden und kann auch sehr zufrieden sein, da ja „zur Begutachtung der Rentenempfänger nur solche Ärzte herangezogen werden, die sich eine langjährige Erfahrung auf dem Gebiete der Unfallversicherung erworben haben“ — andererseits, daß die Rechtsprechung des Reichsversicherungsamtes, nach welcher sich selbstverständlich die Schiedsgerichte richten, „in den letzten Jahren sich mehr den Erfahrungen des täglichen Lebens angepaßt hat.“ Sehr richtig . . . ! Die Aufstellung des Berichtes über die Erfolge der Berufsgenossenschaft sprechen auch ganze Bände hierfür. Zugunsten der Berufsgenossenschaft wurden 2081 Berufungen entschieden und nur 726 zugunsten der armen Verletzten. Das Reichsversicherungsamt entschied in 428 Fällen günstig und nur in 191 Fällen ungünstig für die Berufsgenossenschaft. Mehr kann man doch wahrlich nicht verlangen.

Daß die Berufsgenossenschaft erfolglose Lohnerhöhungen trotz der Krise zugestehen muß, ist ein guter für das Wirken unseres Verbandes, und die Fuhrleute sollten sich dieses Zeugnis besonders merken.

Das Verhältniswahlverfahren in der Reichsversicherungsordnung.

Während der vorjährigen sozialpolitischen Debatte im Reichstage wurde von der „Wirtschaftlichen Vereinigung“ eine Resolution eingebracht, die verlangte, daß für alle Wahlen von Vertretern der Unternehmer und Arbeiter auf Grund der Arbeiterversicherungs- und der Arbeiterrechts-Gesetze die Verhältniswahl eingeführt werde. Der Abgeordnete Schack, der die Resolution begründete, führte als besonderen Vorzug der beantragten Einrichtung an, daß sie auf alle Wahlberechtigten „ungemein versöhnend“ wirke. Bei diesem Verfahren siegten alle Parteien. „Dann ist's aber auch“ fuhr Schack zur Begründung der Proportionalwahl fort, „ein Gebot der Gerechtigkeit, daß wir, namentlich bei den Gewerbeergänzungs- und Krankenkassenwahlen, wo heute die Sozialdemokraten noch in der Mehrheit sind und deshalb die ganzen Wahlen beherrschen, die Sozialdemokraten wenigstens zum Teil

hinauswerfen und sie durch Vertreter der christlich-nationalen Arbeiterschaft ersetzen."

Obgleich es hiernach als "Parakiri" hätte erscheinen können, für die Resolution zu stimmen, taten es die Sozialdemokraten doch. Die Sozialdemokratie hat das Proportionalwahlverfahren unter die Forderungen ihres Parteiprogramms aufgenommen. Sie hält dieses System für ein gerechtes Wahlverfahren, weil ein Vertretungskörper die "Ansichten und Forderungen" der Wählererschaft mit größtmöglicher Treue wieder spiegeln soll, so daß auch die Minderheit, entsprechend ihrer Stärke, bei der Tätigkeit dieser Körperschaften mitwirken können.

Die Sozialdemokratie hat indes seither mit der Forderung wenig Glück gehabt. Für eine Reihe von Institutionen ist das Proportionalwahlverfahren nur als eine fakultative Einrichtung vorgesehen worden. Das hat bewirkt, daß dieses System nur dort zur Einführung kam, wo es galt, die Sozialdemokratie zu verdrängen, wie z. B. in der "kommunalen Praxis" 1908, S. 738 eingehend nachgewiesen wurde. Dieser Umstand führt uns von neuem zum Bewußtsein, daß die bestehende Klasse freiwillig nicht bereit ist, auch nur das geringste ihrer Macht abzutreten. Das beweist auch die Regelung, welche die Verhältniswahl in dem Entwurf der Reichsversicherungsordnung gefunden hat. Die einschlägigen Vorschriften sind so ausgeklügelt, daß sie — ganz wie Schach — wollte — tatsächlich nur die Wirkung haben, "die Sozialdemokraten hinauszuerwerfen".

Zunächst ist die Verhältniswahl nur vorgesehen für die Wahlen der Vertreter in die Krankenkassenorgane, sonst nicht. Für die Wahl der Vertreter aus dem Kreise der Arbeitgeber und Versicherer für die neu zu schaffenden Versicherungsämter soll die Landeszentralbehörde eine Wahlordnung erlassen. Nähere Bedingungen sind für dieselbe nicht aufgestellt worden. Für die Unfallversicherung sind nach wie vor Vertreter der Versicherten nur zur Beratung und Beschlußfassung über die Unfallverhütungsvorschriften zugelassen. Diese sollen auch weiterhin von den Ausschüssen der Versicherungsanstalten nach einem vom Reichsversicherungsamt zu erlassenden Wahlordnung gewählt werden. In der Invalidenversicherung ist das wichtigste Organ der Aufsicht der Versicherungsanstalt, der "mindestens aus je fünf Vertretern der Arbeitgeber und der Versicherten bestehen" soll. Diese Vertreter werden von den Vertretern bei den Versicherungsämtern des Bezirks der Versicherungsanstalt je getrennt von den Arbeitgebern und den Versicherten gewählt. Auch für diese Wahl sind keine Bestimmungen vorgesehen, das soll wiederum die Landeszentralbehörde in einer Wahlordnung tun.

Sehen wir uns nun das Verhältniswahlverfahren in der Krankenversicherung näher an. § 402 bestimmt darüber, daß bei der Ortskrankenkasse die Vertreter nach den Grundätzen der Verhältniswahl derart gewählt werden, daß neben den Mehrheitsgruppen auch die Minderheitsgruppen entsprechend ihrer Stärke vertreten sind. Dabei kann die Stimmabgabe auf Vorschlagslisten beschränkt werden, die bis zu einem durch die Satzung bestimmten Zeitpunkt vor der Wahl einzureichen sind. Die Wahl ist geheim. Sie wird getrennt von Arbeitgebern und Versicherten unter Leitung des Vorstandes vorgenommen.

Hiernach könnte man meinen, daß die Verhältniswahl auch bei der Wahl der Arbeitgeber-Vertreter Anwendung findet. Zum großen Entsaunen bestimmt nun aber § 399: "Das Stimmrecht der Arbeitgeber ist nach der Zahl ihrer versicherungspflichtigen Beschäftigten zu bemessen". Das wäre also ein Pluralwahlsystem mit einer Stimmenhäufung, wie es schlimmer nicht gut denkbar ist. Und dieses Pluralwahlsystem verbunden mit dem Proportionalwahlsystem. Vielleicht gehört es zu den Grundätzen der neuen Mittelstandspolitik, daß durch dieses Verfahren die kleinen Handwerker und Gewerbetreibenden vollständig von einer Vertretung ausgeschlossen werden. Für die Arbeiterschaft ist diese Bestimmung unannehmbar, sie muß die Einführung der Verhältniswahl in die Krankenversicherung überhaupt ablehnen, sofern diese Einrichtung aufrecht erhalten werden soll. Eine solche zwiespältige Behandlung derselben Wahlen bewirkt — und das ist auch nur der Zweck — daß die freien Gewerkschaften zwar Mandate an die sog. "nationale" Arbeiterschaft abtreten muß, aber andererseits nicht die geringste Möglichkeit besteht, bei den Wahlen der Arbeitgebervertreter dafür Ersatz zu schaffen.

In diesem Beispiel sieht man wieder, mit welcher Vorsicht von bürgerlicher Seite kommende Forderungen selbst dann behandelt werden müssen, wenn sie sich scheinbar mit den unsrigen decken.

Aber die neue W. V. D. sieht noch weitere Mittel zum "Hinauswerfen" der Sozialdemokraten vor. § 15 sagt nämlich: "Die Satzung kann bestimmen, daß Versicherte den Arbeitgebern nur dann anzurechnen sind, wenn sie regelmäßig wenigstens zwei Versicherungs-pflichtige beschäftigen". Auch diese, als "letztes Mittel" vorgesehene Rechtslosmachung der Kleingewerbetreibenden hat nur den Zweck, den großen ordnungs-parteilichen Unternehmern die uneingeschränkte Herrschaft zu sichern, dagegen die Gruppe der Versicherten mit diesen sozialpolitisch rückständigsten Elementen zu beladen. Auch diese Vorschrift ist ohne weiteres abzulehnen.

Wenn nun das im § 402 vorgesehene Wahlverfahren auch für die Zimmungs- und Betriebskrankenkassen gelten soll, mag das recht radikal ausfallen, aber die Anwendung der Proportionalwahl hat doch bei den kleinen Zimmungs- und Betriebskrankenkassen manche Bedenken. Bei der kleinen Wählerzahl wird es bei diesen Krankenkassen oft vorkommen, daß nur eine einzige Vorschlagsliste aufgestellt wird. Das schließt von vornherein eine eigentliche Wahl aus

und macht die Wahltagitation überflüssig. Dadurch verlieren die Versicherten an Interesse für das Institut und werden zum Teil rechtlos gemacht. Denn da nur die eine rechtzeitig eingereichte Liste abgegeben werden kann, können diejenigen Wähler, die einer anderen Partei angehören, nicht an der Wahl teilnehmen. Die Freiheit und Geheimheit der Wahl wird fast aufgehoben. Hier muß unseres Erachtens noch eine Bestimmung aufgenommen werden, daß wenn bis zu einem festgesetzten Termine nur eine Vorschlagsliste eingeht, von der Verhältniswahl abgesehen und die Wahl in der sonst üblichen Weise nach dem Mehrheitsprinzip vorgenommen wird.

Man sieht, daß selbst jene Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung, die als ein Fortschritt erscheinen, bei näherem Zusehen sich als ein Rückschritt darstellen und abgelehnt werden müssen.

Zentralisationsbestrebungen in der britischen Gewerkschaftsbewegung.

Der unlängst vom britischen Arbeitsamt herausgegebene Bericht über die Trade Unions, umfassend die Periode 1905—1907, beweist sinnenfällig, wie weit die Gewerkschaftsbewegung in Großbritannien an zentralistischer Geschlossenheit hinter der deutschen zurückgeblieben ist. Die ungemaine Dezentralisation der britischen Gewerkschaften macht ihre statistische Erfassung sehr schwer. Deshalb auch wohl kann das sonst sehr prompt berichtende arbeitsstatistische Amt für Großbritannien erst jetzt den Report über 1907 herausgeben, und nur über 100 "principal Unions" werden detaillierte Mitteilungen aus ihrem Rassengebühren gemacht. Inbessenden sind diese 100 "principal Unions" nicht etwa durchweg die wichtigsten aus der Gesamtzahl, sondern auch recht unbedeutende sind darunter.

Während 1907 in Deutschland allein in den 61 freigewerkschaftlichen Zentralverbänden 1 865 506 Mitglieder vereinigt waren, verteilten sich im selben Jahre in Großbritannien die insgesamt 2 406 746 Trade Unionisten auf 1178 selbständige Vereinigungen! Mit 268 Trade Unions stand das Textilgewerbe an der Spitze der organisatorischen Zersplitterung, die Metall-, Maschinen- und Schiffbauindustrie folgte mit 222; in der Holzindustrie und Möbel-fabrikation existierten 100, in Baugewerbe 77, in der Bergwerk- und Steinbruchindustrie 75, im Transportgewerbe 62. Die Arbeiter in den Staats- und Gemeindebetrieben waren in 78 Trade Unions zersplittert. Die 1178 Trade Unions setzten sich aus 18 292 Ortsgruppen oder Ortsvereinen zusammen.

Die gewerkschaftlichen Ortsgruppen besitzen in Großbritannien ein erhebliches größeres Selbstverwaltungsrecht als die lokalen Zellstellen der deutschen Zentralgewerkschaften. Diese weitergehende Autonomie hat aber nicht etwa "von unten herauf" frisches Leben in die alte britische Gewerkschaftsbürokratie gebringt, sondern umgekehrt den exklusiven Kastengeist und die auseinanderzerrende Kirch-tumsmentalität bestärkt gegen den Willen der modernen denkenden Generalsekretäre. Z. B. wird den Bemühungen des sozialistischen Generalsekretärs der Vereinigten Maschinenbauer, Geo Barnes, der seit langem für die allgemeine Aufnahme der "ungelehrten" Arbeiter in die Trade Unions der "gelernten" Arbeiter eintritt, gerade seitens der am Alten hängenden lokalistischen Kirchturnspolitiker Widerstand geleistet. Einen guten Begriff von der Kräfte-zersplitterung in der britischen Gewerkschaftsbewegung gibt schon die Mitteilung, daß für Sheffield allein 20 selbständige Gewerkschaften der Messerarbeiter und Werkzeugmacher registriert sind, wovon die meisten nicht einmal 100 Mitglieder besaßen. In diesen Vereinen, die zum Teil seit über 50 bis 100 Jahren bestehen, hat das Zünftertum einen prächtigen Nährboden.

Immerhin ist doch das Vordringen des Zentralisationsgedankens auch in der britischen Gewerkschaftsbewegung unverkennbar. Die fortschreitende Organisation der Unternehmer nötigt endlich auch den eingeschicktesten Lokalisten, aus seiner strengsten Abgeschlossenheit herauszutreten. Allerdings muß in Großbritannien das Ziel auf anderem Wege als auf dem in Deutschland beschrittenen erreicht werden. Während hier seit Fall des Sozialistengesetzes die lokalen Fachvereine und die Branchenorganisationen in über das ganze Reichsgebiet ausgebreitete straffgeschlossene Zentralverbände vereinigt wurden, behalten die Lokalvereine und die Branchenorganisationen in Großbritannien ihre administrative Autonomie in der Hauptsache bei, schließen sich lediglich branchen- oder industrieweise zu zeitweiligen Kartellen zusammen, die entweder vorwiegend lokalen Charakter tragen (Trade Councils, ungelehrte Gewerbe wie unsere Gewerkschaftskartelle), oder die Vereinigung der Trade Councils eines größeren Bezirks darstellen, oder endlich Föderationen von Branchenorganisationen sind.

Zu der Gründung von Trade Councils ist es teilweise schon in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts gekommen. Das Trade Council für Liverpool und Umgegend besteht sogar schon seit 1848. Aber die weitaus meisten Trade Councils entstanden erst in den letzten 20 Jahren. Es bestanden 1907 insgesamt 250 gegen 150 im Jahre 1894. Die Zahl der in sämtlichen Trade Councils vereinigten Gewerkschaftsmitglieder hat betragen:

1894	1900	1905	1907
698 650	761 493	900 549	990 299

Föderationen von Trade Councils bestanden 1900 noch 7, im Jahre 1907 nur noch 5 mit einer Mitgliedschaft von 278 879. Die älteste (für Yorkshire) besteht erst seit 1898.

Die Vereinigungen von Trade Councils haben an Bedeutung verloren durch die den deutschen Zentralgewerkschaften am nächsten kommenden Föderationen von Trade Unions derselben Branche bezw. derselben Industriezweig. Die beiden weitaus bedeutendsten Kartelle, von Trade Unions, die der Metallarbeiter und der Bergleute, sind im gleichen Jahre, nämlich 1889 zustande gekommen. Ihre Entwicklung zeigt am besten, daß auch in Großbritannien der zentralistische Gedanke über die lokalistischen Eigenbrödelei den Sieg davon tragen wird. Es zählten Mitglieder, die föderierten Verbände der

	Maschinenbauer und Schiffbauer	Bergarbeiter
1894:	151 084	185 126
1900:	222 927	369 365
1907:	318 499	458 800

Die Föderationsbewegung hatte aber nicht nur einen enormen äußeren Erfolg, der sich in dem starken Mitgliederzuwachs der kartellierten Verbände manifestiert, sondern hat auch nach innen erfreulich gewirkt, insofern sie eine Verschmelzung der vorher konkurrierenden Branchenverbände bewirkte. 1897 setzte sich die Föderation der Maschinenbauer und Schiffbauer aus 88 Unions zusammen; 1907 waren es nur noch 24. Die Föderation der Bergarbeiter bestand 1897 aus 85 Einzelverbänden, 1907 waren es nur noch 14. Mit einer kolossalen Zunahme der Föderationsmitglieder ging also eine völlige Verschmelzung oder doch sonst eine innigere Zusammenfassung der einzelnen Mitgliedschaften Hand in Hand.

In der Textilindustrie hat die Föderationsbewegung zwar frühzeitig eingesetzt, sie ist aber nicht von dem nachhaltigen Erfolg wie in der Bergbau-, Metall- und Maschinenindustrie gekrönt worden. Die Föderation der Baumwollfabrikarbeiter entstand schon 1888, löste sich 1896 auf und datiert erst wieder seit Oktober 1899. Neben ihr besteht die große Föderation der nordenglischen Weber (gegründet 1884) und die Föderation der nordenglischen Textilarbeiterunions, die erst 1905 ins Leben trat. Diese drei bedeutendsten Kartelle der Textilarbeiter-Unions zählten Mitglieder:

	Vereinigte Unions der Textilarbeiter	Nordenglische Textilarbeiter Föderation	Nordenglische Baumwollweber
1894:	188 700	—	84 160
1900:	129 678	—	81 215
1905:	108 658	92 000	89 280
1907:	126 278	126 700	115 814

Die britischen Textilarbeiter genießen insbesondere den Ruf konservativer Gesinnung in Gewerkschaftskreisen. Daß es im Textilgewerbe noch nicht zu einer einzigen umfassenden Föderation gekommen ist, vielmehr noch in ein und demselben Industriebezirk mehrere zum Teil lebhaft konkurrierende Branchenföderationen bestehen, spricht allerdings nicht zugunsten der Beteiligten. Aber das Vordringen des Zentralisationsgedankens ist doch auch in dem Getümmel der 268 Textilarbeiterunions unverkennbar. Zwischen den drei großen Föderationen sind die Fäden zur Verständigung zwecks gemeinsamen Handelns in allgemeinen Berufskreisen gezogen; man kann insofern von einem Zweckerband der Textilarbeiterföderation reden.

Sehr schlechten Boden hat bisher der Zentralisationsgedanke unter den Arbeitern im Baugewerbe gefunden. Ueberhaupt haben die Organisationen der Bauarbeiter seit 1900 fortgesetzt Rückschritte gemacht. In dem Jahre 1900 betrug die Zahl der organisierten Bauarbeiter 258 412, 1907 nur noch 198 190. Die Bauarbeiterunions haben es noch zu keiner ansehnlichen Föderation gebracht, obgleich hierzu Versuche schon gemacht wurden (Nottingham 1872, Leicester 1874). Die Londoner Bauarbeiterunions gründeten 1892 eine Föderation, die 1904 bis auf 86 000 Mitglieder anwuchs, 1905 aufgelöst, 1907 neugebildet wurde und in diesem Jahre 19 680 Mitglieder zählte, verteilt auf 8 Trade Unions und 805 Gruppen (Branches). 1897 wurde eine Union der Bauarbeiterföderationen für Großbritannien gebildet, die aber 1903 erst 19 200, 1907 gar nur noch 10 371 Mitglieder zählte. Das sind die beiden "bedeutendsten" Organisationen britischer Bauarbeitergewerkschaften. Was sonst noch existiert, ist kaum nennenswert.

Verhältnismäßig größeren Anklang fand die Zentralisation der Kräfte unter den Arbeitern in der Holzbearbeitungsindustrie. Hier hat sich 1907 eine Föderation von 7 Unions mit 82 178 Mitgliedern gebildet. Ebenfalls 1907 schlossen 8 Unions der Sandelänger, Kleinen und Gehilfen eine Föderation, die 41 500 Mitglieder umfaßt. Auffallend ist, daß die Buchdrucker, in der Regel die Pioniere von Gewerkschaftsreformen, öfter erst seit 1891 bestehende Föderation von 18 Branchenvereinen (1907) mit zusammen 57 757 Mitgliedern besitzen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß, wenn auch in Großbritannien aus historischen Gründen die immense Zersplitterung der gewerkschaftlichen Organisation nicht so daß, vielleicht überhaupt nicht einer so straff zentralistischen Organisationsform, wie wir sie in Deutschland haben, weichen wird, so vollzieht sich doch unauffällig auch im Mutterlande der Trade Unions die Entwicklung zur zeitgemäßen Konzentration der gewerkschaftlichen Kräfte. Die zentralisierende Tendenz muß sich durchsetzen, weil gegenüber der mächtigen Organisation des Unternehmertums die lokale Vereinsmeierei mit ihrem zünftlerischen Bewerks-total Schiffbruch erleidet.

Nahrungsmittelaufwand und Konsumhaltung.

Die Preissteigerung auf dem Getreidemarkt fängt nun allmählich an, sich auch im Detailverkehr empfindlicher bemerkbar zu machen. Die Notierungen der Nahrungsmittel im Mai zeigten im Kleinverkehr ein merkliches Anziehen der Preise für Mehl und Brot, sodaß die Haushaltung oft nicht unwesentlich davon beeinflusst wurden. Berechnen wir nämlich für 55 deutsche Städte mit einer Gesamtbevölkerung von 10,6 Millionen Menschen nach den amtlichen Preisermittlungen für den Detailverkehr und auf der Basis der Nahrungsmittelration des deutschen Marineoffiziers den wöchentlichen Kostenbetrag für die Ernährung einer vierköpfigen Familie, so erhalten wir für die einzelnen Monate des laufenden Jahres nachstehende Generalstandardsiffer in Mark:

Januar	Februar	März	April	Mai
22,48	22,87	22,47	22,59	22,87

Nach einer Ermäßigung im Februar setzte der Aufschlag im April ein und machte im Mai einen nennenswerten Fortschritt. Von April auf Mai beträgt der Aufschlag 0,28 Mk., von Januar auf Mai aber schon 0,41. Das sind 1,25% Steigerung gegen April und beinahe 2

gegen Januar. Im Mai ist es aber ganz deutlich die Erhöhung der Brot- und Mehlpreise, die die Steigerung des Aufwandes herbeigeführt hat. Nur teilweise hat auch die Steigerung des Preises für Rindfleisch verteuert auf die Kosten der Ernährung eingewirkt. Nimmt man an, daß die Generalstandardziffer die Bewegung des Nahrungsmittelaufwandes in den städtischen Gemeinden zutreffend widerspiegelt, so kann man sich leicht eine ziffermäßige Vorstellung über die Verteuerung der Ernährung gegen Januar dieses Jahres machen. Nach der Zählung vom Jahre 1905 lebten 34,82 Millionen Menschen in städtischen Gemeinden. Bei schätzungsweise 8,7 Millionen vierköpfigen Durchschnittsfamilien beträgt der Mehraufwand für die Ernährung im Mai gegen Januar 14,27 Millionen Mark, wobei der Monat zu vier Wochen gerechnet ist. In Wirklichkeit dürfte der Mehraufwand noch höher sein, doch spielt das für die Gegenwärtigkeit der Wirkungen dieses Mehraufwandes auf die Konsumgestaltung keine ausschlaggebende Rolle. Wenn im Mai für die Ernährung die Summe von 14—15 Millionen Mark mehr aufgewendet werden muß, so kann dies nur ohne Gefährdung des Konsums erfolgen, wenn die Einkommensverhältnisse sich gebessert haben. Zweifellos ist dies der Fall, da seit Januar die Arbeitslosigkeit wieder sehr kräftig zugenommen hat. Aber die wirtschaftliche Erholung erfordert nicht nur eine Erhaltung des Konsums auf dem Niveau des Januars, sondern ein Wachsen des Konsums, eine Zunahme des Maßes von gewerblichen Erzeugnissen. Und diese gerade gegenwärtig so wichtige Belohnung der Nachfrage nach gewerblichen Erzeugnissen wird gehemmt und bedroht, wenn der Nahrungsmittelaufwand durch eine Mehrbelastung beschwert wird, die auf dem Markte für gewerbliche Erzeugnisse die Kaufkraft herabmindern muß. Zur weiteren Erholung des gewerblichen Beschäftigungsgrades ist aber gerade ein Ansteigen dieser Kaufkraft Voraussetzung. Glücklicherweise ist die augenblickliche Situation noch nicht direkt bedrohlich, aber eine Hemmung im Anwachsen des Verbrauches von gewerblichen Erzeugnissen dürfte für die Monate April und Mai als sicher anzunehmen sein. Die durchschnittliche Mehrbelastung macht sich freilich in den einzelnen Gegenden und Blöcken Deutschlands verschieden geltend, und es fällt auf, daß unter den 55 Blöcken eine ganze Anzahl ist, in denen gegen Januar die Standardziffer im Mai überhaupt keine Erhöhung, sondern sogar eine Ermäßigung zeigt. Es sind nicht weniger als 18 Blöcke mit einer Preisentwertung, die zwischen 0,03 und 1,74 Mark pro Woche und Durchschnittsfamilie beträgt. Diese 18 Städte, hinter deren Namen die Verteilung pro Woche und Familie in Mark eingeklammert steht, sind folgende: Grefeld (1,74), Chemnitz (1,00), Wiesbaden (0,99), Altenstein (0,98), Raffel (0,88), Leipzig (0,59), Halle a. d. S. (0,54), Münster i. W. (0,45), Stuttgart (0,24), Tüft (0,18), Dresden (0,13), Hannover (0,06) und Breslau (0,03). In weiteren zwölf Städten bleibt die Mehrbelastung hinter dem Durchschnitt zurück; sie beträgt pro Woche und Familie 0,09—0,36 Mark. Diese Städte, hinter deren Namen die Mehrbelastung gegen Januar in Mark angegeben ist, sind folgende: Baderborn (0,36), Graudenz (0,27), Straßburg (0,24), Frankfurt a. O. (0,21), Erfurt, Viefelfeld, Hanau (0,18), Götting (0,15), Bromberg, Harburg a. S., Trier (0,12) und Gildesheim (0,09). Dem Reichsdurchschnitt entspricht die Mehrbelastung genau in Düsseldorf, wo sie 0,42 Mark beträgt. Über den Reichsdurchschnitt hinaus geht die Mehrbelastung für den Nahrungsmittelaufwand in 26 Städten. Unter diesen 26 sind 11, in denen die Mehrbelastung zwischen 0,45 und 0,78 Mark beträgt, nämlich: Königsbrunn i. D. (0,78), Emden, Köln (0,72), Neuz (0,69), Altona (0,57), München (0,55), Königsberg i. B., Diemel (0,54), Magdeburg (0,48) und Dortmund (0,45). Zwischen 0,37 und 1,00 stellt sich die Mehrbelastung in nachstehenden 10 Städten: Sigmaringen (1,00), Potsdam (1,02), Kottbus (0,99), Köslin, Gletwitz (0,96), Frankfurt a. M. (0,93), Berlin (0,90), Posen, Osnabrück und Essen (0,87). In 5 Städten endlich steigt die Mehrbelastung gegen Januar pro Woche und Familie auf 1,44 bis 2,85 Mark und zwar in Stade (2,85), Koblenz (2,79), Kiel (1,77), Biegnitz (1,53) und Stettin (1,44). Für die drei Blöcke Danzig, Flensburg und Aachen fehlen genau vergleichbare Ziffern. Man sieht aus dieser summarischen Zusammenstellung, wie stark die Bewegung der Nahrungsmittelpreise im Detailverkehr in den bei der Gesamtdurchschnittsberechnung berücksichtigten Blöcke von Januar bis Mai kontrastiert.

Die christlichen Gewerkschaften im Jahre 1908.

In der letzten Nummer des Zentralblattes der christlichen Gewerkschaften ist die Jahresstatistik über die christlichen Gewerkschaften enthalten, die uns zeigt, daß die christlichen Gewerkschaften das vergangene Krisenjahr weit schwerer überdauert haben, als die freien Gewerkschaften. Für den Mitgliederrückgang im allgemeinen werden ganz plausible Gründe angeführt. Auch trifft die bei uns beobachtete Tatsache, daß von der Krise des Baugewerbes und des Textilgewerbes und dementsprechend auch die für diese Gewerbe bestehenden Organisationen am schwersten getroffen wurden, auch für die christlichen Gewerkschaften zu. Bei dem Vergleiche in der Mitgliederabnahme der christl. Gewerkschaften und unserer Gewerkschaften aber geht dem Berichterstatter schon alle Vernunft und Logik zum Teufel. Erst wird ein langes und breites geredet über die „vieler einmal veränderte Kampfstrategie der sozialdemokratischen Bewegung“, auch etwas über die tapfere Vorhut der „Dritchen-Dunklerchen“, die ihre Mitgliederzahl verschwiegen und ihre Abrechnung verschleierte, bei rund 125 000 Mt. Mindereinnahmen aber einen empfindlichen Mitgliederverlust zu beklagen haben müssen u. a. m. Nach dieser langen Prühe kommen dann endlich die Fische. Am Jahresschluß zählten die Christlichen 23 882 Mitglieder weniger als im Jahre 1907.

Diese denn doch verteuert unangenehme Tatsache wird nun durch allerhand drinn und dran zu verbrämen gesucht: Im Jahresdurchschnitt des Mitgliederbestandes betrage die Mitgliederabnahme nur 9804; wenn sie auch prozentual etwas größeren Mitgliederverlust hätten, so sei er doch bei unseren Gewerkschaften in der Zahl größer u. s. f. Wir wollen einfach bei den Tatsachen bleiben. Die durchschnittliche Jahresmitgliederzahl liegt für unsere Gewerkschaften noch nicht vor. Wir haben am Jahreschluß 72 284 Mitglieder verloren, die Christlichen 23 882. Im Verhältnis zum Mitgliederstand bedeutete das, daß die freien Gewerkschaften 4 pCt., die Christlichen Gewerkschaften aber 9 pCt. ihrer Mitglieder eingebüßt haben! Nur so haben doch Zahlengegenüberstellungen einen Wert und nur so ist Ehrlichkeit bei der Sache zu finden. Ob bei der Jahresdurchschnittszahl unserer Gewerkschaften dasselbe Zahlenverhältnis bestehen bleibt, muß vorläufig ganz außer Betracht bleiben.

Interessant und für uns belustigend ist, wie sich die bürgerlichen Schmoeks nun mit dieser Tatsache abfinden. Ihr Frohlocken über den Mitgliederchwund in den sozialdemokratischen Gewerkschaften ist ja verstummt, und kleinlaut sprechen sie sich gegenseitig den Trost zu, daß die wirtschaftlichen Schwierigkeiten dieses Jahres von den christlichen Gewerkschaften „verhältnismäßig“ gut überstanden wurden. Ja, man soll den Tag nie vor dem Abend loben!

Zu bemerken wäre noch, daß einen Mitgliederzuwachs die bayerischen Eisenbahner mit 2074, die Steinarbeiter Mayen mit 1167, die Heimarbeiterinnen mit 849 u. s. f. aufweisen. Einen Mitgliederrückgang hatten die Bauhandwerker mit 4833, Revamarbeiter mit 3469, Textilarbeiter mit 3208, Metallarbeiter mit 1663 u. s. f. zu verzeichnen. Bei der Ueberlicht der Kassenverhältnisse fällt es auf, daß in dieser schweren Zeit wirtschaftlicher Depression und sozialen Glends die humanitären Unterstühtungen nur eine sehr geringe Zunahme in den Ausgaben aufweisen. Außerdem aber ist die Streikunterstützung von 743 000 Mt. auf 424 000 Mt. herabgegangen. Der Vermögenbestand mit rund 4 500 000 Mt. erhöhte sich auch infolge gesteigerter Einnahmen um rund 1 025 000 Mt.

Nach alledem können wir es den Arbeitern selbst überlassen, sich die Frage zu beantworten welche Gewerkschaften in der Zeit der Krise sich verhältnismäßig am besten gehalten haben und in welchen Gewerkschaften die Interessen der Mitglieder am wirksamsten vertreten werden.

Eine Fahrstuhl-Polizeiverordnung für Preußen.

Einer der für das Leben und die Gesundheit des Arbeiters gefährlichsten Verufe ist der des Fahrstuhlführers. Die Fahrstuhlführer sind Transportarbeiter im vollsten Sinne des Wortes, und es ist deshalb nur natürlich, daß sie sich in unserem Verbanne organisieren und ihrer Interessen nach jeder Richtung wahrnehmen. Zu diesem Zwecke veröffentlichten wir nachstehend die polizeilichen Schutzbestimmungen, die für ganz Preußen Geltung haben:

Titel I.

Geltungsbereich der Polizeiverordnung.

§ 1.

1. Den Bestimmungen dieser Polizeiverordnung sind alle Aufzugsrichtungen unterworfen, deren Fahrtröbe oder Plattformen zwischen festen Führungen bewegt werden, sofern ihre Subhöhe zwei Meter übersteigt.

2. Ausgenommen sind Aufzüge in den der Aufsicht der Verwaltungsbehörden unterstehenden Betrieben, Verkehrsbahnen in Theatern, Paternosterwerke für Lasten und Schiffshebewerke.

Ausführungsbestimmungen zum Titel I.

§ 1.

Als feste Führungen gelten u. a. auch gespannte Drähte.

Schrägaufzüge, die nicht zwischen festen Führungen, sondern auf Führungen laufen, fallen nicht unter die Bestimmungen der Verordnung. Die für sie etwa nötigen Anordnungen sind im Wege der polizeilichen Verfügung durchzuführen. Paternosterwerke für Personenbeförderung können wegen der Notwendigkeit ihrer zu Lasten der Unternehmer auszuführenden Abnahme und regelmäßigen Untersuchung von dem Geltungsbereich der Polizeiverordnung nicht ausgenommen werden. Bei ihrer Zulassung sind Ausnahmen auf Grund des § 40 zu gestatten, wobei in der Regel folgende Bedingungen zu stellen sind:

1. Die Fahrtröbe der Paternosterwerke für Personenaufzüge dürfen höchstens zur Aufnahme von je zwei Personen eingerichtet werden; sie dürfen nur an der Zugangsseite offen sein; sie sind an den drei Seiten mit dichten Wandungen zu umgeben. Die Decke der Fahrtröbe ist entweder nach der Zugangsseite hin soweit als möglich auszuschneiden, um das Betreten der Decke an Stelle der Plattform (des Fußbodens) zu verhindern, oder es sind Schutzwände für die Räume zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zellen anzubringen. In letzterem Falle muß die Decke so eingerichtet werden, daß das Schmieren der Führungen vom Fahrtröbe aus möglich ist.

2. Die lichte Höhe eines Korbes darf nicht unter 2 Meter, die Grundfläche für jede zuzulassende Person nicht unter 0,75 x 0,75 Meter betragen. Die Breite der Zugänge muß der der Fahrtröbe entsprechen.

3. Die Geschwindigkeit der Fahrtröbe darf 0,25 Meter in der Sekunde nicht überschreiten. Am Triebwerke muß eine Vorrichtung vorhanden sein, die eine Steigerung der Geschwindigkeit über dieses Maß verhindert.

4. Im vorderen Teil des Fußbodens jedes Fahrtröbes und im Fußboden der einzelnen Zugangsöffnungen an der Aufzugsseite sind in ganzer Breite des Fahrtröbes Schutzklappen (nach oben bewegliche Klappen) von etwa 20 Zentimeter Tiefe anzubringen, deren Abstand voneinander höchstens 4 Zentimeter betragen darf. Zwischen der Vorderkante des Fahrtröbes und der Schachtwand darf ein Abstand von höchstens 25 Zentimeter eingehalten werden. Die Schachtwände müssen an den Zugangsseiten glatt und ohne vorspringende Teile ausgeführt werden. Drahtwände von nicht mehr als 2 Zentimeter Maschenweite gelten als glatte Wände.

5. Im höchsten und tiefsten Punkte, wo der Wechsel der Bewegungsrichtung stattfindet, ist der Schachtraum an der offenen Seite der Fahrtröbe durch Schutzverbände nach Möglichkeit abzuschließen. Diese sind derart mit einer Sicherheitsvorrichtung zu verbinden, daß das Paternosterwerk bei einem Drucke gegen die Schutzwände selbsttätig stillgesetzt wird.

6. In jedem Geschos muß sich eine Einrichtung zum Anhalten des Fahrstuhls befinden (Druckknopf, Auslöser) auf deren Anwendung durch ein Schild hinzuweisen ist. Die Einrichtung zur Wiederinbetriebsetzung darf den Benutzern nicht zugänglich sein.

7. Die Ketten müssen in Führungen laufen, die verhindern, daß zerrissene Ketenteile auf den Fahrtröbe fallen. Die Abmessungen der Ketten müssen den Bestimmungen des § 13 Abs. 2 mit der Maßgabe entsprechen, daß beim Reifen einer Kette die andere nicht höher als mit ein Fünftel ihrer Tragfähigkeit beansprucht wird.

8. Der Fahrtröbe muß so tief hinabgeführt werden, daß zwischen dem Schachtboden und den Führungsstellen eines in tiefer Stellung befindlichen Fahrtröbes ein Zwischenraum von mindestens 50 Zentimetern verbleibt.

9. An den Zugangsöffnungen jedes Geschosses und in jedem Fahrtröbe sind beiderseits lange Handgriffe anzubringen. Der Fußboden der Fahrtröbe und der Zugangsöffnungen darf nicht glatt sein.

10. Der offenen Seite der Fahrtröbe gegenüber sind an geeigneten Stellen deutlich sichtbare Geschosbezeichnungen anzubringen.

11. Die Fahrtröbe, die Zugangsöffnungen zum Fahrtröbe und die Umschaltstellen der Fahrtröbe sind durch Tageslicht oder künstlich während des Betriebes des Fahrtröbes hell zu beleuchten. Solange der Fahrtröbe außer Betrieb ist, sind die einzelnen Zugangsöffnungen abzusperrern.

12. An den Zugangsöffnungen und in jedem Fahrtröbe sind deutlich lesbare Aufschriften anzubringen, welche enthalten müssen:

- a) die Höchstzahl der Personen, die einen Fahrtröbe gleichzeitig benutzen dürfen;
- b) einen Hinweis, daß die Fahrt über den höchsten und tiefsten Punkt der Fahrtröbebewegung mit Gefahren nicht verbunden ist;
- c) die Art der Einrichtungen zum Anhalten des Fahrstuhls;
- d) eine Warnung zur Benutzung durch gebrechliche Personen und Kinder.

Andere Schilder und Aufschriften, insbesondere zur Reklame sind daneben nicht statthaft.

13. Der Aufzug ist der Aufsicht eines verantwortlichen, geprüften Aufzugswärter zu unterstellen, der während des Betriebes des Aufzugs stets anwesend oder leicht erreichbar sein muß.

Titel II.

Einteilung der Aufzüge.

§ 2.

I. Die Aufzüge werden eingeteilt in:

1. Personenaufzüge;

2. Lastenaufzüge.

II. Zu ersteren gehören auch diejenigen Lastenaufzüge, auf denen Führer mitfahren dürfen.

Titel III.

Allgemeine Bestimmungen für Aufzüge.

§ 3.

Aufstellung der Fahrtröbe.

Aufzüge sollen, soweit der Betrieb der Anlage es zuläßt, im Freien oder an der Außenseite des Gebäudes oder in Treppenhäusern, die von feuerfesten Wänden umgeben sind, oder in Lichtböfen angelegt werden; im letzteren Falle darf durch sie die vorgeschriebene Mindestgrundfläche der Lichtböfen nicht beschränkt werden.

§ 4.

Fahrtröbe.

I. Die Fahrtröbe der Aufzüge ist in ihrer ganzen Ausdehnung nach Maßgabe der für den Aufstellungs-ort geltenden Baupolizeiverordnung oder, falls in dieser besondere Bestimmungen über Fahrtröbe nicht enthalten sind, nach dem Ermessen der Baupolizeibehörde mit feuerfesten oder mindestens dichten feuerfesten Wänden zu umschließen.

II. Von der Vorschrift feuerfester und feuersicherer Schachtwände sind ausgenommen:

- 1. Aufzüge, die dem § 3 entsprechend in Treppenhäusern, freistehend oder an der Außenseite von Gebäuden oder in Lichtböfen angelegt werden;
- 2. Aufzüge, die im Innern von Gebäuden übereinandergelegene Galerien verbinden;
- 3. Aufzüge, die nur zwei unmittelbar aufeinanderfolgende Geschosse oder nur Kellergeschoss mit dem Erdgeschoss verbinden, wenn in den durch den Fahrtröbe verbundenen Geschossen keine feuergefährlichen Gegenstände lagern;
- 4. Lichtaufzüge in allen Arten von Betrieben;
- 5. Aufzüge in Gebäuden mit umgeschalteten und unverputzten Zwischendecken, die an und für sich der Uebertragung eines Feuers keinem Widerstand leisten.

III. Kleine Aufzüge, d. h. Lastenaufzüge, die nicht betretbar sind (für Speisen, Utensilien, kleine Zeugnisse der Industrie und dergleichen), von höchstens 100 Kilo Tragfähigkeit und nicht mehr als 0,7 Quadratmeter Schachtwandquerschnitt bedürfen, soweit sie nicht nach vorstehenden Bestimmungen von der Vorschrift feuerfester oder feuersicherer Wände ganz ausgenommen sind, nur feuersicherer Schachtwände.

Abdeckung der Fahrstraße.

1. Von feuerfesten oder feuersichereren Wänden umschlossene Fahrströme, in denen die Förderung bis zum Dachgeschoße geht, sind an ihrem oberen Ende mit einer festen, feuersichereren Abdeckung zu versehen. Von der feuersichereren Beschaffenheit kann nur abgesehen werden, wenn in den durch den Fahrstuhl verbundenen Geschosse keine feuergefährlichen Gegenstände lagern und die Schachtwände sowie ein in der Abdeckung anzubringendes Entlüftungsvorkehrung mindestens 0,2 Meter über Dach geführt werden. Glasabdeckungen sind mittelst Drahtgitter zu unterfangen.

2. Von feuerfesten oder feuersichereren Wänden umschlossene Fahrströme, in denen die Förderung nicht bis zum Dachgeschoße geht, sind an ihrem oberen Ende stets feuerfester abzuschließen.

3. Fahrströme, deren obere Mündung im Freien oder an Orten liegt, die von Menschen betreten werden, sind mit Deckel- oder Klappenverschlüssen, die vom Fahrkorb gehoben werden, zu versehen, sofern nicht nach Abs. 1 oder 2 feuersichere Verschlüsse erforderlich sind oder § 4, Abs. II und 1 u. 2 zutreffen.

4. Ueber der Decke des Fahrkorbes in seinem höchsten normalen Stande muß eine freie Höhe von mindestens 1 m vorhanden sein. Bremsfahrstühle in kleinen Getriebemühten sind von dieser Vorschrift ausgenommen. Muß der Fahrstuhl der vorgeschriebenen freien Höhe halber über die Dachfläche hinausgeführt werden, so wird dieses Maß auf die zulässige Gebäudehöhe nicht angerechnet.

§ 6.

Umwehungen der Fahrbahn.

1. Aufzüge der Fahrbahn, die nicht durch feuerfeste oder dichte feuersichere Wände abzuschließen sind, müssen allseitig derart umwehrt sein, daß Menschen durch den Betrieb des Aufzuges nicht zu Schaden kommen können. Der Fahrström darf nur durch Türen oder Schranken zugänglich sein. Aufzüge an der Außenseite von Gebäuden oder im Freien bedürfen der Umwehungen nur dort, wo Menschen an die Fahrbahn herangelangen können.

2. Die Umwehungen müssen dauerhaft hergestellt, mindestens 1,8 m hoch sein und aus einem nicht brennbaren Material hergestellt werden; von der Erfüllung letzterer Vorschrift kann abgesehen werden in Gebäuden, deren Zwischendecken an und für sich der Uebertragung eines Feuers einen Widerstand leisten (§ 4 II, 5). Die Umwehungen müssen so beschaffen sein, daß ein Hindurchgreifen in den vom Fahrkorbe bestrichenen Raum verhindert wird. Bestehen sie aus Drahtgeflecht, so darf die Maschenweite höchstens 2 cm betragen.

3. Fahrströme mit Deckel- oder Klappenverschlüssen an ihrer oberen Mündung (§ 5, 3) sind unfallfester zu umwehren, so daß die Abdeckung nicht betreten werden kann.

§ 7.

Fahrström Türen.

1. Zugangstüren (Fahrströmtüren) zu Fahrströmen mit feuerfesten oder feuersichereren Wänden müssen feuersicher sein. Fahrströmtüren und Gubgitter, die zu Fahrströmen führen, die nicht mit feuerfester oder dichten feuersichereren Wänden zu umgeben sind, müssen mindestens den Anforderungen entsprechen, die an die Umwehrung zu stellen sind (§ 6, 2).

2. Fahrströmtüren oder Schranken dürfen nicht in die Fahrbahn hineinschlagen. Türen in Fahrströmen dürfen nicht aus der Fahrbahn herausgeschlagen.

§ 8.

Lichtöffnungen in Fahrströmen.

1. Lichtöffnungen sind, soweit nicht Brandmauern in Frage, in den Wandungen auch solcher Fahrströme zulässig, welche feuerfest und feuersicher umschlossen sein müssen.

2. Lichtöffnungen in Außenmauern müssen durch Fenster verschlossen werden. Sind letztere zum Öffnen eingerichtet, so dürfen sie nicht nach innen schlagen und von Unbefugten nicht geöffnet werden können. Lichtöffnungen in Wänden oder Zugangstüren, die den Fahrström gegen Innenräume begrenzen, müssen durch Drahtglas von mindestens 10 mm Stärke oder ein gleich widerstandsfähiges Glas dicht abgeschlossen werden; sie dürfen die Gesamtfläche von $\frac{1}{10}$ der Wandfläche der Zugangsseite zum Fahrström in keinem Geschos übersteigen.

§ 9.

Gegengewichte.

1. Gegengewichte der Fahrströme müssen geführt und so angeordnet werden, daß sie ihre Führungen am oberen und unteren Ende nicht verlassen können. Endigt die Gegengewichtsbahn nicht auf gemachtem Boden, so ist dafür zu sorgen, daß sich das Gegengewicht beim Bruche des Tragsseils auf festem Mauerwerk aufsetzt.

2. Die Bewegungsbahnen von Gegengewichten, Lastseilen und Lastketten müssen, wenn sie außerhalb des Fahrströmes liegen und zu Durchbrechungen der Decken in größerer Ausdehnung als 100 cm nötigen, wie die zugehörigen Aufzugsströme umschlossen, bei geringerer Ausdehnung aber mindestens unfallfester eingetriedigt und feuersicher durch die Decken geführt werden.

3. Die Tragorgane dürfen nicht höher beansprucht werden, als die des Fahrstuhls (§§ 13 und 22).

§ 10.

Fang- und Bremsvorrichtungen.

1. Die Fahrströme der Aufzüge sind mit einer zuverlässigen Fang- oder Geschwindigkeitsbremsvorrichtung (selbsttätige Entbremse) zu versehen. Von dieser Vorschrift sind ausgenommen:

1. Fahrstühle mit unmittelbar tragenden hydraulischen Stempel, sofern nicht am Treibzylinder eine Vorrichtung

angebracht wird, die verhindert, daß der Fahrkorb im Falle eines Bruches der Zuleitung mit größerer Geschwindigkeit als 1,5 m in der Sekunde niedergeht; das Gleiche gilt für Spindelauflüge oder Zahnstangenantriebe in Verbindung mit Seckengetrieben, wenn der Antrieb der Spindeln oder Schnecken entsprechende Sicherheit schafft.

2. Lastenfahrstühle, sofern der Fahrkorb beim Be- und Entladen infolge seiner Bauart oder der Art des Betriebs und des Beladens ordnungsmäßig nicht betreten werden kann.

3. Lastenfahrstühle, die nur zwei Förderstellen miteinander verbinden, sofern an den Laststellen zuverlässige Auffang- oder ähnliche Stützvorrichtungen angebracht werden, die so beschaffen sind, daß sie zur Wirkung kommen, bevor der Fahrkorb betreten werden kann.

4. Bremsfahrstühle in kleinen Getriebemühten, sowie Ablabvorrichtungen, die durch das Gewicht der Last nach unten bewegt werden, sofern an der Windevorrichtung eine Bremse vorhanden ist, welche die Last in jeder Höhenlage festzuhalten imstande ist; bei Ablabvorrichtungen sind außerdem Auffang- und ähnliche Stützvorrichtungen anzubringen, die den Anforderungen unter 3 entsprechen.

II. Die Fang- und Bremsvorrichtungen müssen so geschäftigt sein, daß sie keinesfalls durch Ladegut und möglichst auch durch unbefugte Eingriffe in ihrer Wirkung behindert werden können.

§ 11.

Zulässige Geschwindigkeit.

1. Das Triebwerk der Aufzüge muß so beschaffen oder mit solchen Einrichtungen versehen sein, daß eine im voraus für die Anlage bestimmte größte Fördergeschwindigkeit nicht überschritten werden kann. Geschwindigkeiten von mehr als 1,5 m in der Sekunde sind nur mit besonderer Genehmigung des Regierungspräsidenten zulässig.

2. Fahrstühle mit Geschwindigkeitsbremse dürfen nach Loslösung oder Bruch der Tragorgane höchstens mit einer Geschwindigkeit von 1,5 m in der Sekunde niedergehen; solche mit Fangvorrichtung müssen sich festklemmen, nachdem sie höchstens 0,25 m tief gefallen sind.

§ 12.

Beleuchtung und anderes.

1. Die Vorräume der Aufzüge und die Fahrströme von Personenaufzügen müssen, solange die Aufzüge benutzt werden können, dauernd durch Tageslicht oder künstlich ausreichende beleuchtet werden. Von der dauernden Beleuchtung der Fahrströme kann nur dann abgesehen werden, wenn die Beleuchtungseinrichtung so beschaffen ist, daß sie mit dem Öffnen der Fahrströmtür in Tätigkeit gesetzt wird. Für Beleuchtungseinrichtungen im Innern der Fahrströme ist die Verwendung von Mineralölen, Spiritus oder ähnlichen, leicht entzündlichen Flüssigkeiten unzulässig.

2. Der Fahrström darf nicht zur Lagerung von Gegenständen benutzt werden.

3. Der Raum für die Antriebsmaschine muß hinreichend geräumig, im Mittel mindestens 1,5 m hoch und gut umwehrt sein.

Ausführungsbestimmungen zum Titel III.

Zu § 8.

„Soweit der Betrieb der Anlage es zuläßt“, sollen Aufzüge wegen der Gefahr der Uebertragung von Bränden durch die Fahrströme nicht innerhalb der Gebäude, mit Ausnahme der Aufstellung in feuerfesten Treppenhäusern, angeordnet werden. Dabei ist die Ausdehnung der Anlage, die Art der baulichen Ausführung des Gebäudes, des Betriebes und der Zweck des Aufzuges zu berücksichtigen. Bei räumlich sehr ausgedehnten Anlagen würde namentlich dann, wenn der Aufzug nur für einzelne von der Außenseite des Gebäudes entfernte Betriebsabteilungen benutzt wird, die strenge Durchführung des angegebenen Gesichtspunktes unnötige Schwierigkeiten bereiten. Ebenso hat die Aufstellung an der Außenseite der Gebäude keine Bedeutung, wenn die Bauart des Gebäudes an und für sich nicht feuerfester ist, oder wenn die Zwischengeschosse galerieartig um eine offene Halle angeordnet sind, oder wenn der Betrieb so beschaffen ist, daß die Entstehung eines Brandes nicht wahrscheinlich ist. Endlich wird der Zweck des Aufzuges, z. B. Transport empfindlicher, durch Feuchtigkeit leicht zu beschädigender Güter, Verbindung bestimmter innerhalb des Gebäudes liegender Räume, die Beförderung von Personen in Privatgebäuden und dergl. in vielen Fällen dazu nötigen, den Aufzug im Gebäude selbst aufzustellen. Diesen Bedürfnissen soll durch die gewählte Fassung „soweit der Betrieb der Anlage es zuläßt“, Rechnung getragen werden.

Die Aufstellung in feuerfesten Treppenhäusern bedingt nicht, daß der Aufzug frei in der Mitte stehend angeordnet wird. Das Treppenhaus kann auch durch einen feuersicheren ausgeführten Fahrström erweitert werden. In solchen Fällen empfiehlt es sich, die nach dem Treppenhaus zu liegende Schachtwand in Glas oder Drahtgewebe auszuführen, damit der Schacht möglichst viel Tageslicht erhält und die Stellung des Fahrkorbes von außen erkennbar ist.

Zu § 4.

Als feuerfeste Wände gelten zur Zeit neben massiven Wänden: aus Beton oder Kalkmörtel ohne Eiseneinlage hergestellte fugelose Wände, Monierwände, Streckmetallwände und dergleichen. Wände, deren Eisenteile nicht glutsicher umhüllt sind, sind nicht als feuerfest anzusehen.

Als „feuersichere Wände“ gelten zur Zeit außer den vorangegebenen feuerfesten Konstruktionen, beiderseits verputzte Brett- oder ausgemauerte Fachwerkwände, Kahlwände, Drahtblechwände, Wände aus Alufestblech, aus Gips- oder Kunststeinplatten, Gips- oder Kunststeinblöcken u. dergl. Bei Anwendung von Kahl-, Gips- oder Kunststeinwänden ist darauf zu achten, daß die Lücken durch dauerhafte Verbände so gesichert werden, daß sie sich im Betriebe nicht lockern und damit die Zuverlässigkeit der Verriegelungen und Kontakte in Frage gestellt wird.

Die Vorschrift, daß die Fahrbahn „in ihrer ganzen Ausdehnung“ von Wänden umschlossen sein muß, bedingt, daß die letzte Förderstelle noch von Schachtwänden umschlossen werden muß, sofern nicht die Mündung des feuerfesten oder feuersichereren Schachtes im Freien liegt (z. B.

Direktoraufzüge, Gepäckaufzüge auf Bahnhöfen, Nichtaufzüge).

Als „Nichtaufzüge“ sind nicht nur solche in Hochfenanlagen, sondern allgemein solche für Ofenanlagen zu verstehen, deren Beschickung von einer oberen Nicht aus erfolgt (z. B. Kalk- und Zementbrennöfen, Kupolöfen u. dergl.).

Bei den kleinen Aufzügen, die nicht betretbar sein dürfen (§ 4, 3), muß diese Forderung durch die Bauart des Fahrkorbes oder die Höhe der Ladestelle über dem Fußboden sicher erfüllt werden.

Zu § 5.

Als feuersichere Abdeckungen gelten zur Zeit außer feuerfesten Konstruktionen (massive Decken oder solche aus unverbrennlichen Stoffen, wozu auch Kohnsche Bouteplatten, Kohnsche Decken oder ähnliche zu rechnen sind), ausgefachte mit unverbrennlichen Baustoffen ausgefüllte und unterhalb durchweg mit Kalk- oder Zementmörtel verputzte oder mit einer in gleichem Maße feuersichereren Bekleidung versehene Holzblechdecken, sowie solche Decken, welche zwar aus unverbrennlichen Stoffen bestehen, aber nicht umhüllte Eisenteile aufweisen.

Die Vorschrift, daß die Unterante des Tragrollengerüstes für den Fahrkorb oder die unter diesen etwa angeordnete Schutzdecke so hoch über der Fahrkorbedecke angeordnet werden müsse, daß zwischen beiden in der höchsten Stellung des Fahrkorbes, d. h. an der obersten Förderstelle, noch eine Entfernung von mindestens 1 m bleibt (Nebenhöhe), hat den Zweck, beim Schneiden der Führungsschienen des Fahrstuhls von der Fahrkorbedecke aus die Gefährdung der damit betrauten Personen möglichst auszuschließen. Es hat sich herausgestellt, daß das bisher bestehende Verbot der Ausführung dieser Arbeiten von der Decke aus von den Führern nicht beachtet wurde, weil die Arbeiten vom Innern des Fahrkorbes aus tatsächlich nur unvollkommen ausgeführt werden konnten.

Zu § 6.

Bei der Forderung, daß der Fahrström derart umwehrt sein muß, „daß Menschen nicht zu Schaden kommen können“, wird zu berücksichtigen sein, daß die Schranken usw. so hoch sind, daß sich Personen nicht in die vom Fahrkorbe bestrichene Bahn hineinbeugen können, und daß der Fahrström nicht Personen beschädigt, die beim Tragen langer Stangen, Bretter oder dergl. unachtsamerweise mit diesen in die Fahrbahn gelangen.

Zu § 7.

Als „feuersichere“ Türen gelten zurzeit hölzerne (aus Hart- oder Kiefernholz) beiderseits mit mindestens 1 mm starkem Eisenblech beschlagene Türen (wobei es der Bekleidung der Kopfflächen nicht bedarf); ferner Füllung und Millentüren (gepreßte doppelschalige Eisenblechtüren mit Asbest- oder Korkeinfüllung) u. dergl., während einfache oder verstellte Eisentüren den Anforderungen an einen feuersicheren Abschluß nicht entsprechen. Die feuersicheren Türen müssen in einem feuersicheren Falz dicht schließen. Schranken und Türen dürfen, namentlich bei freistehenden Aufzügen, nicht so beschaffen oder eingehängt sein, daß sie von überragenden Teilen der Ladung ausgehoben werden können.

Zu § 8.

Drahtglas, das „dicht“ schließend eingesetzt werden soll, darf nicht mit Kitt allein gedichtet werden. Sofern es nicht fest eingemauert wird, sind Metallfalze zu verwenden.

Zu § 9.

Das Abfangen abstürzender Gegengewichte wird nach vorliegenden Erfahrungen in solchen Fällen, in welchen der Fahrstuhl nicht vom Keller, sondern von Zwischengeschosen ausgeht, durch Zwischendecken nicht immer mit Sicherheit erreicht. Es ist daher bei derartigen Fahrstühlen dafür zu sorgen, daß das Gewicht nicht durch die Deckenkonstruktion, sondern durch massive ausgeführtes Mauerwerk abgefangen wird. Ebenso ist am unteren Ende der Gegengewichtsführung stets ein kräftiges Schutzeländer um die Bahn des Gewichtes anzubringen. Da die Gewichte beim Absturz häufig ihre Führung derartig verbiegen, daß sie die Führungen beim Aufschlagen verlassen.

Die Umwehungen von Steuerseilen oder Gestängen, die außerhalb des Fahrströmes liegen, ist bei der geringen Bewegung dieser Teile in der Regel nicht zu fordern, dagegen müssen sie feuersicher durch die Decken geführt werden, d. h., sie sind unterhalb der Decke mit einem Eisenrohr von etwa 0,5 bis 1 m Länge zu umschließen.

Zu § 10.

Die Voraussetzung des Abs. 1, Ziffer 2, wird nur dann als vorliegend zu erachten sein, wenn die zu befördernden Güter in besonderen Transportwagen, wie es z. B. in Mälzereien, Ziegeleien u. s. w. üblich ist, auf den Fahrkorb gebracht werden, und wenn diese Wagen den Fahrkorb namentlich in seinen Breitenabmessungen derart ausfüllen, daß Personen behindert werden, gleichzeitig die Plattform zu betreten, oder wenn die Abmessungen des Fahrkorbes, wie z. B. bei den kleinen Aufzügen, derart beschränkt werden, daß dadurch das Betreten verhindert wird, oder wenn endlich die Ladestelle wesentlich höher als der Fußboden liegt.

Die Anbringung von Aufstüßvorrichtungen nach Ziffer 3 des ersten Absatzes schließt die gleichzeitige Verwendung von Fangvorrichtungen aus, da letztere bei der Entlastung des Förderkorbes durch die Stützen regelmäßig in Tätigkeit treten würden. Die Forderung, daß die Stützen vor dem Betreten des Fahrkorbes in Tätigkeit treten müssen, bedingt nicht die Anbringung „selbsttätig“ bewegter Aufstüßvorrichtungen. Es genügt z. B., wenn die Aufstüßvorrichtung so angeordnet wird, daß die Zugangstür zum Fahrström durch die Hebel der Aufstüßvorrichtung gesperrt wird. Stützvorrichtungen in Zwischengeschosen anzubringen ist bedenklich, weil die Vorrichtungen infolge Verschleißes leicht in die Fahrbahn ragen, und zum Festklemmen des Stuhles bei der Aufwärtsbewegung führen. Ist sich dann der Fahrkorb, so reißt gewöhnlich das schlack gewordene Seil.

Als „Ablabvorrichtungen“ gelten nur solche einfach gebaute, doppelschaligen Fahrstühle, bei welchen die be-

ladene Schale unter dem Einfluß der Last nach unten geht, während die leere als Gegengewicht nach oben gezogen wird.

Wegen wesentliche Teile der Gangvorrichtung unterhalb des Fußbodens des Fahrkorbes, so muß dafür gesorgt werden, daß deren Zugänglichkeit zwecks Revision und Nachstellung gesichert ist.

Zu § 11.

Die im ersten Satze dieses Paragraphen enthaltene Forderung bedingt nicht ausnahmslos die Anwendung sogenannter Regulatorvorrichtungen. Letztere sind vielmehr bei Gastenaufzügen entbehrlich, wenn der Antrieb der Aufzüge die Ueberführung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit verhindert, und bei Personenaufzügen dann nicht zu fordern, wenn der Zweck des Regulators durch andere Mittel erreicht wird (vergl. Erläuterungen zu § 13 Abs. 1).

Zu § 12.

Sofern die Beleuchtungseinrichtung des Fahrkorbes von Personenaufzügen erst mit dem Öffnen der Fahrstachttür betätigt wird, muß das Abhängigkeitsverhältnis so beschaffen sein, daß schon der geringste Türspalt genügt, um die Beleuchtung im Gang zu setzen. (Schluß folgt.)

Aus unserem Beruf.

Automobilfahrer.

Chaufeur oder „Knecht“? Schon öfter haben wir in unserem Fachblatt Gelegenheit genommen, Entwürdigungen und Schmähungen im Chauffeurberuf an den Pranger zu stellen. Leute, die im Kampfe um ihre Existenz auf die niedrigsten Instinkte der Menschen pochen, giebt es leider noch sehr viele unter den Arbeitern. Besonders unter den Chauffeuren haben wir in letzter Zeit diesbezüglich die traurigsten Erfahrungen gemacht, wobei der Dunkel eine sehr große Rolle spielt. Manche Kollegen gehen nur darum, daß ihnen das Prädikat Chauffeur erhalten bleibt, welches sie sich allerdings durch große Unkosten in Form des Fahrerlaubnisscheins erworben haben, auf die traurigsten Lohn- und Arbeitsbedingungen ein, die ihnen geboten werden. Eine tägliche Anzahl Annonzen in bürgerlichen Zeitungen, in denen sich vornehmlich Chauffeure den Herrschaften mit dem Überdienen empfehlen, sämtlichen dienstbaren Geistes in Herrschaftshäusern die Arbeit abzunehmen und dann nebenbei noch sämtliche Automobilsysteme zu fahren und Reparaturen selbst zu übernehmen, bestätigten unsere Behauptung. Durch die Zersplitterung in unzähligen Organisationen und Vereinen, geht es im Chauffeurberuf immer tiefer bergab.

Immer strenger organisieren sich die Automobilbesitzer und immer dreister werden die Arbeitgeber der Chauffeure. Und alle ihre Sünden verstehen die Herren Vögel auf die Berufschaffteure abzuwälzen.

Wie tief die Automobilbesitzer ihre Chauffeure einschätzen, davon soll in Folgendem wieder einmal eine Probe gemacht werden. Vor kurzer Zeit befand sich in der Automobil-Welt folgende Annonce:

„Chaufeur“

gesucht, Gehalt 85 Mk. p. Monat, Station und Wohnung frei. Klein-Auto-Reparaturen selbständig. A. Herbst & Co., Frankfurt a. Oder.“

Ein Kollege war durch dieses „Riesengehalt“ auf das Engagementsverhältnis dieser Firma neugierig geworden und bewarb sich um diese Stelle, worauf ihm folgendes Schriftstück zuging:

„Frankfurt, Oder, 18. Juli 1909.

Herrn

Auf Ihr Angebot vom 14. cr. wollen wir sie anstellen unter folgenden Bedingungen: Wir zahlen Ihnen Mk. 85 p. Monat ohne Station, freie Wohnung von Stube und Küche, ein Stück Garten, damit Ihre Frau Gemüse für Ihren Haushalt selbst ziehen kann.

Sie müßten dagegen die Pferde (2) mit übernehmen, denn für den Motorwagen hätten Sie nicht immer Arbeit. Außerdem jede andere vorkommende Arbeit in der Kaserne und Garten. Arbeitszeit von 6—7 Uhr, 1/2 Stunde Mittag, 1/2 Stunde Frühstück und Kasse.

Sind Sie mit den Pferden auf Tour, so erhalten Sie für sich und Fuhrwerk pro Tag 2,25 Mk., per Auto pro Tag 1 Mk., da mit dem Kraftwagen nicht über Nacht geblieben wird.

Wir haben zwei Wagen, einen Kex Stimpel 7/8 P. S. 1 Zylinder, einen Eisenacher Fahrzeug-Fabrik-Wagen 8 P. S. 2 Zylinder. Dieser letztere Wagen ist reparaturbedürftig und soll für die Fahrten in Betrieb gesetzt werden. Der Kex Stimpel soll verkauft werden.

Weiter haben wir mit dem Auto schlimme Erfahrungen gemacht. Die Ausgaben standen in keinem Verhältnis zu dem kleinen Wagen. Wir wollen nur noch einmal einen Versuch machen, um zu sehen, ob bei umsichtiger und vorsichtiger Leitung die Kosten des Betriebes sich nicht geringer gestalten lassen.

In diesem Falle wäre die Stellung für Sie eine dauernde und es ist dann für später die Anschaffung eines stärkeren Wagens nicht ausgeschlossen. Geht der Wagen gut, so ist auch dann Ihrerseits nur ein Pferd zu besorgen, da das andere dann verkauft wird. Teilen Sie uns Ihren Entschluß bitte sofort mit. Antritt event. sofort.

Achtungsvoll

A. Herbst & Co.“

Dieses Anerbieten konnte unser Kollege in seinem Zusammenhang nicht erfassen. Täglich 18 Stunden Arbeitszeit mit 2 1/2 stündigen Pausen, bei dem er 2 Pferde, die Kaserne, den Garten, alle vorkommenden Arbeiten verrichten und täglich mit dem Pferdefuhrwerk auf die Tour und dann noch 2 Motorwagen im Stande erhalten und event. Reparaturen ausführen soll.

Das ist der Arbeit wirklich „bescheidenstes“ Maß. Und diese Ausnutzung der Arbeitskraft sage und schreibe für

85 Mark mit Station oder 65 Mark ohne Station, für einen ganzen Monat.

A Herbst & Co. scheinen sich in der Arbeitskraft eines normalen Menschen ein wenig getrennt zu haben, zu diesen Lohn- und Arbeitsbedingungen müssen sie sich mindestens einen Universalmenschen suchen. Unser Kollege gab dann auch den Herren Herbst & Co. per Postkarte folgende Antwort:

„Das ist wohl ein Irrtum, Sie suchen wohl einen „Knecht!“

Ja, ein von der Kultur noch nicht belehrt ostpreussischer Gutsknecht würde sich diesen Herren Herbst & Co. in Frankfurt zu solchen Bedingungen zur Verfügung stellen. Dann braucht sich die Firma aber nicht zu wundern, wenn sie mit ihren Auto schlimme Erfahrungen macht! Vielleicht versucht Herr Herbst mit seiner Familie einmal selbst, unter seinen Arbeitsbedingungen und für den gebotenen Lohn einen Monat auszukommen, er würde dann schließlich den Wert der Arbeitskraft eines intelligenten Chauffeurs schätzen lernen.

Zuwiefern ist der Chauffeur gegen Unfälle versichert, welche durch die „Gefahren des täglichen Lebens“ verursacht werden? Ueber diese Frage hat kürzlich das Reichsversicherungsamt Entscheidung getroffen. Der Chauffeur einer Motoromnibusgesellschaft wurde eines Tages, als er an der Endstation der betreffenden Motoromnibuslinie auf der Straße in der Nähe seines Wagens wartete, von einer verirrten Kugel, die in einer anderen Straße abgeschossen war, in den linken Unterschenkel getroffen. Die in Anspruch genommene Berufsgenossenschaft lehnte den Entschädigungsanspruch des Chauffeurs ab, da nach § 1 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes nur Unfälle, welche sich „im engsten Zusammenhange mit dem Betriebe“ ereignen, zu entschädigen seien; ein solcher Zusammenhang sei aber im vorliegenden Falle nicht gegeben, der Unfall habe sich vielmehr außerhalb des Rahmens des versicherten Straßenbahnbetriebes infolge der Unvorsichtigkeit einer dritten Person ereignet. Die vom Chauffeur gegen diesen Bescheid eingelegte Berufung wurde durch das Schiedsgericht zurückgewiesen, wenn auch zuzugeben sei, daß der Kläger sich im Augenblicke des Unfalls noch innerhalb des versicherten Betriebes befunden habe, doch ein Zusammenhang des Unfalls mit dem Betriebe der Straßenbahn nicht bestünde, der Kläger vielmehr der Gefahr des täglichen Lebens erlegen sei, die ebenso wie ihn, auch jeden dritten treffen könnten.

Das Reichsversicherungsamt ist dieser Auffassung entgegengetreten mit folgender Begründung:

In früheren Entscheidungen des Reichsversicherungsamts ist allerdings ausgesprochen worden, daß die Voraussetzung für die Anerkennung eines ursächlichen Zusammenhanges des Unfalls mit dem Betriebe das Vorliegen einer mit dem Betriebe verbundenen Gefahr sei, daß also der ursächliche Zusammenhang regelmäßig dann nicht gegeben sei, wenn der Verletzte einer „Gefahr des täglichen Lebens“ im Betriebe zum Opfer gefallen sei. Das Reichsversicherungsamt hat diesen Standpunkt jedoch in weiteren Entscheidungen verlassen und ist in seiner Rechtsprechung allmählich zu der Rechtsauffassung gelangt, daß für die Bejahung des ursächlichen Zusammenhanges zwischen dem Betriebe und dem Unfälle die Annahme der Einwirkung einer besonderen, dem Betriebe eigentümlichen Gefahr nicht erforderlich ist. Der Schutz der Unfallversicherungsgesetze erstreckt sich auf alle Gefahren, welche im Betriebe sich bieten. Hierzu gehören aber auch die „Gefahren des täglichen Lebens“, die dadurch zu Gefahren des Betriebes werden, daß der im Betriebe beschäftigte Arbeiter eben infolge der Tatsache seiner Beschäftigung im Betriebe ihnen ausgesetzt ist. Im vorliegenden Falle ist der Chauffeur der Gefahr, von der verirrten Kugel getroffen zu werden, lediglich infolge der Tatsache seiner Beschäftigung im Betriebe ausgesetzt gewesen, da nur die Ausübung der Betriebsstätigkeit es mit sich gebracht hat, daß er sich im Augenblicke des Unfalls an der gefährdeten Stelle der Straße befunden hat. Der Unfall, der ihn hierbei betroffen, steht also nicht nur im zeitlichen und örtlichen, sondern auch im ursächlichen Zusammenhange mit dem versicherten Betriebe.

Nürnberg-Fürth.

In der am 15. Juli 1909 stattgefundenen, sehr gut besuchten Versammlung sprach Genosse Dr. Süßheim über einige Fälle der Praxis in unserem Berufe.

Nedner betonte, daß es als eine Selbstverständlichkeit gilt, daß jeder Chauffeur heute organisiert sein muß. Der Gerichtssaal gilt für die Chauffeure als eine Reparaturwerkstätte, aus dem einfachen Grunde, weil alle Gesetzesparagraphen, die der Schutzmann benützt, um einige Anzeigen zu bringen, bei den Verhandlungen durch die Sachverständigen und der Verteidigung anders ausgelegt und in Anwendung gebracht werden.

Den Hauptwert bei all diesen Rechtsprechungen bietet den Chauffeuren der Deutsche Transportarbeiterverband durch seinen sehr gut ausgebauten Rechtsschutz.

Weiter führte Nedner noch Fälle an, die den Chauffeuren von großer Wichtigkeit sind.

Nachdem mit den Anzeigen wegen Verlöschens des hinteren Lichtes keine Lorbeeren mehr zu holen sind, verurteilt man jetzt Kollegen wegen Nichtbrennens der Scheinwerfer und in der Berufungsinstanz mußte das Gericht durch die Aussage des Sachverständigen Ritter von Waller, daß überhaupt kein Paragraph des Gesetzes bestünde, der Scheinwerfer verlangt, sondern nur zwei hellbrennende Lichter und das sind die beiden oberen Lichter, die Ansicht der erstinstanzlichen Instanz verwerfen und den Kollegen freisprechen. Sämtliche Kosten, auch die der Verteidigung, trägt die Staatskasse.

Daß in der letzten Zeit sehr viele solche unbilligen und unbegründeten Anzeigen erstattet wurden, beweisen die vielen Freisprechungen.

Nachdem man aber bei Herrschaftsautos bei Bringen und Kommerzrenten die größte Nachsicht bezüglich der

Anzeigen übt, wenn diese bei Rennen und dergleichen mit richtiger Geschwindigkeit durch Dörfer und Landstraßen fahren und die ganze Bevölkerung in Angst und Schrecken versetzen, sollte man den armen Berufsfahrern das Leben auch nicht so sauer machen.

Wird aber bei einer Gerichts-Verhandlung vom Verteidiger die Frage an den Schutzmann gerichtet, warum er den unschuldigen Chauffeur zur Anzeige brachte, so erhebt man zuerst gar keine Antwort, dann ein dummes Gesicht und zuletzt die Antwort — so lautet meine Instruktion —!

Es wäre richtiger, wenn von den Polizeidirektionen solche Instruktionen unterlassen würden.

Aus all diesen vorgetragenen Tatsachen ist es Pflicht eines jeden Chauffeurs, sich dem Deutschen Transportarbeiterverband anzuschließen.

Stuttgart. Neue Vorschriften für den Automobilverkehr. Die letzten vom Gemeinderat beschlossenen ortspolizeilichen Vorschriften für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Gemeindebezirk sind im wesentlichen von der Stadtdirektion für vollziehbar erklärt worden. Ausgeschaltet wurden die Bestimmungen über den Verkehr der Kraftautomobile. Die Vorschriften haben nun folgende Fassung erhalten:

§ 1. Der Verkehr von Kraftfahrzeugen — Kraftwagen und Krafträder — ist auf nachbenannten Straßen — ausgenommen Fahrten zu und von Anwohnern derselben — verboten: 1. Kräherwaldstraße mit Fortsetzung vom Weißenhof bis zur Botmangersteige; 2. Parallelstraße zur Kräherwaldstraße entlang dem Wisnackturn (Neuerbacherheide); 3. das Sträßchen vorbei an der Geißelche von der Botmangersteige bis zur Rotenwaldstraße Fortsetzung; 4. Wildparkstraße und Rotenwaldstraße vom Westbahnhof auswärts mit Fortsetzung bis zur Einmündung in die Leonbergerstraße; 5. Straße nach Rohraden, abzweigend von der Stelle; 6. Gänseheidestraße (ganz) bis zur Geroldsruhe, mit Fortsetzung bis zur „Stelle“ und zum Hohen Popfer; 7. Hasenbergsteige; 8. Herdweg vom Eisenbahnviadukt auswärts; 9. auf allen Feldwegen der Markung, die nicht besondere Steige für Fußgänger haben. Auf Ansuchen kann das Stadtpolizeiamt Ausnahmen zulassen.

§ 2. Kraftfahrzeuge dürfen auf den nach § 1 nicht verbotenen Straßen außerhalb des geschlossenen Stadtbezirks die Fahrgeschwindigkeit von 350 Meter in der Minute nicht überschreiten: 1. Ludwigsburgerstraße bis zum Pragwirthshaus; 2. Straße von Karlsvorstadt Geslach zur Solitude (Leonbergsstraße); 3. Straße von Karlsvorstadt Geslach nach Kallental (Kallentalerstaatsstraße); 4. Neue Weinsteige; 5. Geroldsstraße; 6. Waldstraße vom Hohen Popfer ab bis zur Kirchheimerstraße in Degerloch; 7. Ulmerstaatsstraße von Berg bis zur Markung Hedelfingen; 8. Cannstatterstraße hier vom Neckartor abwärts und in Unterlärheim bis zur Markung Cannstatt; 9. Waidlingerstraße in Cannstatt bis zum Wasserreservoir; 10. Stuttgarterstraße in Cannstatt von der König-Karlsbrücke bis zur Wilhelmsbrücke; 11. Neckarstraße in Cannstatt bis zur Markung Münster; 12. Pragstraße in Cannstatt von der Wilhelmsbrücke bis zum Löwentor.

§ 3. Zuwiderhandlungen werden in Gemäßheit des § 366 Ziffer 10 des Reichsstrafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen bestraft.

Der Gemeinderat stimmte den Vorschriften in der neuen Fassung zu. Den Termin des Inkrafttretens dieser Vorschriften mitzuteilen, wurde vom Referenten Gemeinderat Dr. Rettich vergessen.

Bierfahrer.

Wie die Interessenvertretung der Bierfahrer durch den Brauerverband aussieht. Die Brauer und ihr Verbandsorgan erklären bei jeder Gelegenheit, und auch wenn diese nicht vorhanden ist, daß nur sie allein — die Brauer — berechtigt und imstande seien, nicht nur die Interessen der Brauereiarbeiter, sondern speziell auch die der Bierfahrer zu vertreten. Es widerstrebt auch, wenn man diese alte abgedroschene Mähr, die nur im Gehirn der Brauer spukt, Tag für Tag hören und Woche für Woche lesen muß, zumal bekannt ist, daß bei den Lohnbewegungen in Brauereien, die von den Brauern allein geleitet werden, die Bierfahrer behandelt werden wie das bekannte Achenbrot, das stets nur mit dem fürlieb nehmen mußte, was für dasselbe übrig blieb.

Vor fast vier Jahren schon glaubte die „Brauerey.“ in einem Artikel „Front gegen die Feinde der Brauereiarbeiter“ in dem nur ihr allein eignen Ton, dessen sich jedes sonstige Arbeiterblatt schämen würde, die Funktionäre unseres Verbandes herunterzuziehen zu müssen, und zwar nach Ansicht der „Brauerey.“ deshalb, weil unser Verbandsorgan nicht den Sufien gros predigt, die Bierfahrer eigentlos, arbeitlos machen wollten. Nebenbei eine hinderbrannte Idee, die man seinen Lesern nur aufstücken darf, wenn man weiß, daß sie alles, was sie bekommen, unbedenken hinnehmen. Wie nun aber die Vertretung der Interessen der Bierfahrer durch die angestellten Funktionäre des Brauerverbandes aussieht, und in welcher Weise die letzteren dafür sorgen, daß die Bierfahrer nicht arbeitslos werden, mag folgender Fall für viele illustrieren.

In der Franz Lohrenz'schen Brauerei in Weizenfeld sind sechs Brauer und durchschnittlich vier Bierfahrer beschäftigt. Seit fünf Jahren arbeiten die Bierfahrer unter zwischen uns und der Brauerei abgeschlossenen Tarif, der erst im vorigen Jahre erneuert ist, also noch zu recht besteht und auch von der Brauerei anstandslos innegehalten wird. Infolge der ungünstigen Witterung in diesem Sommer nun wurden im innern Betriebe der Brauerei Arbeitskräfte überflüssig, so daß die Betriebsleitung sich einig wurde, einige von diesen zu entlassen. Um nun mit dem Brauerverband nicht in Differenzen zu kommen, teilte die Direktion der örtlichen Verwaltung des Brauerverbandes ihren Entschluß mit, mit dem Bemerken, daß sie der Brauerei mitteilen möge, wer dann entlassen werden solle. Anstatt seitens des Brauerverbandes nur dem nachzukommen, erschien der in Leipzig angestellte Funktionär des Brauerverbandes Amorn und erklärte dem

Brauerdirektor, daß er, der Direktor überhaupt nicht berechtigt sei, irgend einen zu entlassen, denn es seien noch dienstjüngere Bierfahrer im Betriebe, wenn Entlassungen vorgenommen werden müßten, seien die Bierfahrer zu entlassen, an deren Stelle dann die überflüssigen Brauer Bierfahren sollten. Wenn man berücksichtigt, daß der Bierfahrer, der nach Ansicht Umborns zuerst entlassen werden müßte, nach dem Ausspruch des Direktors ein brauchbarer Mann ist, der zudem sieben un-erzogene Kinder zu versorgen hat, und letzten Winter erst während langer dreizehn Wochen arbeitslos war, wohin-gegen der zuerst zu entlassene Brauer gar kein Kind zu er-nähren hat, erst dann erscheint das Ansinnen der Brauer an die Direktion in richtigem Lichte. Auf solche Art werden von den Funktionären des Brauerverbandes die wirtschaftlichen Interessen der Bierfahrer vertreten. Dies-mal freilich hat der Brauerverband die Rechnung ohne die Brauereileitung gemacht, die doch in solchen Dingen immerhin auch ein Wort mitzureden hat; es wird hier der Wunsch der Vater des Gedankens bleiben: Der Bierfahrer bleibt eben im Betriebe, unbekümmert darum, daß viel-leicht wegen Arbeitsmangels aus dem innern Betriebe je-mand entlassen werden müßte.

Es entsteht die Frage: Wie kommen die Funktionäre des Brauerverbandes dazu, sich einzumischen in das Tarif-verhältnis anderer Organisationen? Es ist das denn doch eine Annäherung, die alles nach dieser Richtung bisher da-gewesene in Schatten stellt. Wir hätten schon wollen, wie die Vertreter des Brauerverbandes Peter und Morbio ge-schrien hätten, wenn wir in einer Brauerei verlangt hätten, anstatt eines zu entlassenden Bierfahrers einen Brauerei-arbeiter zu entlassen und den Bierfahrer an dessen Stelle im innern Betriebe zu beschäftigen. Und wenn unter anderen Verhältnissen die Leitung einer Brauerei einem Brauer zugemutet hätte, Bier zu fahren, sicher wäre derselbe Umborn, der hier die Entlassung eines Bierfahrers für die eines Brauers forderte, gekommen und hätte sich beschwert, daß Brauer eben Brauer und keine Bierfahrer seien, denen man folgebessert nicht zumuten dürfe, sich gleich gewöhn-lichen Bierfahrern auf den Kutschbock zu setzen; in diesem Falle aber: Ja Bierfahrer, das ist was anderes!

So, ihr Kollegen Bierfahrer, allüberall in Deutschland, merkt euch diesen Fall, merkt ihn euch für alle Zeiten! Denn trotzdem hier der Beweis erbracht ist, in wie frivoler Weise man seitens der Brauer mit eurer Existenz spielt, wird man bei nächster Gelegenheit und immer wieder ver-suchen, eure Organisation, den Transportarbeiterverband, zu verunglimpfen, um euch zu Mitgliedern des Brauer-verbandes zu machen. Dann aber geht den Herren die treffende Antwort, indem ihr ihnen unter Bezugnahme auf den Fall in Weissenfels erklärt: Einem Verbands, dessen be-soldete Funktionäre schon in so frivoler Weise mit unseiner Existenz spielen, tritt ein Bierfahrer nicht bei. Wir ver-langen von der Organisation, der wir angehören, eine wirkliche Vertretung unserer wirtschaftlichen Interessen.

Mainz. In einer öffentlichen Brauereiarbeiterver-sammlung am 6. Mai machte der Gauleiter der Brauer, Frank, den Vorschlag, am 7. Mai die Arbeit auf der Mainzer Aktien-Brauerei ruhen zu lassen. Diesem Vor-schlage wurde allgemein zugestimmt. In der Mainzer Aktien-Brauerei sind über 150 Personen beschäftigt, allein 58 Fuhrleute. Die Abstimmung ergab folgendes Resultat: 44 dafür, 10 dagegen, 2 waren unglücklich. Von 58 Fuhr-leuten waren 17 in der Versammlung vertreten, 41 fehlten. Am anderen Morgen wurden nun die nicht erschienenen Kollegen darauf aufmerksam gemacht, daß in der statt-gefundenen Versammlung der Beschluß gefaßt worden sei, die Arbeit in der Aktien-Brauerei ruhen zu lassen. Aber was mußten wir sehen, gerade die Kollegen Bierfahrer, welche bei den Brauereiarbeitern organi-siert waren, sind im Betriebe stehen geblieben. Von 58 Fuhrleuten verließen 17 den Betrieb und zwar 10 von den bei uns organisierten und 7 vom Brauerverband. Am 2. Streiktag ging von den 7 Bierfahrern des Brauerverbandes wieder ein Kollege, namens Kraß, als Streikbrecher und 4 Wochen später sogar ihr Ver-trauensmann Schloffer in den Betrieb zurück. Unsere Kollegen blieben stehen bis auf einen Mann. Ferner können wir feststellen, daß am 2. und 3. Streiktag 2 Schauffure, 1 Brauer und 2 Schloffer wieder in den Betrieb zurückgingen, die alle bei den Brauern organisiert waren. Die Nr. 27 der Brauerzeitung stellt die Wahrheit auf den Kopf, da kann man auch das alte Sprichwort in Anwendung bringen: „Sie lügen wie die Teufel und schwindeln aus Prinzip.“ Dort wird gesagt, daß der Transportarbeiterverband das ganze Jahr behauptet habe, er habe auf der Aktien-Brauerei 30 Mit-glieder und 7 legten nur die Arbeit nieder. Wahr ist es, daß wir 30 Mitglieder auf der Aktien-Brauerei hatten, von diesen waren seit kurzem 3 Mann entlassen, 3 Mann krank, die übrigen waren schon lange auf der Aktien-Brauerei beschäftigt und erklärten, daß sie auf der Brauerei alt geworden wären und den Streik nicht mit-machen würden. Die Flaschenbierfahrer, welche von jedem leeren Kasten 4 Pfg. Prozente außer ihrem Lohn erhalten, erklärten ebenfalls, nicht mit in den Streik einzutreten. Nun wie sieht es aber bei den Brauern aus? Sie hatten angeblich 20 Mitglieder in der Aktien-Brauerei und 7 gingen nur raus, von diesen fielen noch 2 um, sodasß nur noch 5 in Betracht kamen, hierüber schweigt man, warum? — Der Brauerverband ist es, der das ganze Jahr hinter unseren Mitgliedern herjagt, sogar bei den Frauen in den Wohnungen erscheinen dessen Leute, diese sollen versuchen, auf ihre Männer einzuwirken, daß sie zu den Brauereiarbeitern übertreten.

Die Brauerzeitung schreibt weiter: Der Beamte des Deutschen Transportarbeiterverbandes, welcher sich, das sei anerkannt, alle Mühe gegeben hatte, seine Mitglieder zur Durchführung des gemeinsam gefaßten Beschlusses der Arbeitsniederlegung zu bewegen, mußte in der Streikver-sammlung die Mitteilung machen, daß der frühere Ver-trauensmann Britarsky sofort nach dem Streik von Haus zu Haus gegangen ist, um Streikbrecher zu werden, auch habe er eine Notunterstützung erhalten. Hierzu teilen wir mit, daß der betreffende Kollege schon bereits 1/4 Jahr

nicht mehr Mitglied unseres Verbandes war, auch hat er nicht kurz vorher beim Hauptvorstand um eine außer-ordentliche Unterstüzung nachgesucht, sondern im 1. Quartal 1905 hat er von der Ortskassa Mainz ein Darlehen von 30 Mk. erhalten. Die Streikbrecher waren zum größten Teil unmorganierte Elemente.

Nun schreibt das Blatt der Brauer weiter: „Kein Mensch hat sich um die Führung des Kampfes gekümmert.“ Nun, fast jeden Tag war ein Funktionär unseres Verbandes im Streiklokal, auch unsere Kollegen standen jeden Tag zur Verfügung zur Streikarbeit. Auch hat der Gauleiter Leh-mann sowohl wie Grieb nach den Kosten gefragt und ge-sagt, daß wir unser Teil dazu tragen wollten, ebenso hat Grieb stets den Parteisekretär Gräger nach den Kosten ge-fragt, dieser sagte, die Brauer wollten die Kosten allein tragen, worüber wieder eine Verständigung herbeigeführt werden mußte. Es ist uns noch niemals eingefallen, die Streiktaktik des Brauereiarbeiterverbandes zu kriti-sieren, aber auf diese hohle Lüge muß doch einmal die Wahrheit gesagt werden. Auch wir Transportarbeiter haben die Lehre aus der Handlungsweise des Brauer-Ver-bandes gezogen und werden in Zukunft wissen, mit wem wir zu tun haben. Aber auch die Bierfahrer werden wissen, wohin sie gehören und wer ihre Interessen am besten vertreten tut.

Aus dem Abstimmungsergebnis der den Streik be-schließenden Versammlung geht deutlich hervor, daß die Brauer, wie schon so oft, ein sogenanntes Gewaltstündig gedreht hatten, um im Trüben fischen zu können, und im Vertrauen darauf, daß die Arbeiter durch solches Geknurren sie herausziehen würde. Wenn in einem Be-triebe mehr als 150 Personen beschäftigt sind, dann ist es geradezu eine Frivolität, 56 Personen, also den dritten Teil der Beschäftigten, einen Streik beschließen zu lassen. Die Mainzer Arbeiterschaft sollte solchen Streikarrangeuren mal ganz gehörig auf die täppisch schmutzigen Finger klopfen. Jetzt freilich möchte man gar zu gern die ganze Blamage den Transportarbeitern in die Schuhe schieben und des-wegen das Geschrei in der Brauerzeitung. Die Brauer mögen sich eines sagen lassen, ein Angestellter unseres Verbandes, der solche Kapitalummheiten beginge, der könnte bei uns schleimigst die Türe von draußen zumachen.

Droschkenführer.

Berlin. Kassenbericht der Verwaltung Berlin IV (Verein der Droschkenführer Berlins und Umgegend) per 2. Quartal 1909.

Einnahme:	
An Bestand vom 1. Quartal 1909	27 006,49 Mk.
„ 196 Aufnahmen à 1,— Mk.	196,— „
„ 19 788 Beiträge à 0,50 „	9 894,— „
„ 13 682 „ à 0,40 „	5 472,80 „
„ 1511 „ à 0,20 „	302,20 „
„ 2 386 Streikmarken à 0,30 Mk.	715,50 „
„ Zinsen verf. Effekten	45,— „
„ Zellerfassung	40,85 „
„ Diverse	30,20 „
„ Dep. Fahrgeld	12,55 „
Summa	43 715,59 Mk.

Ausgabe:

Per örtliche Unterstüzung in Sterbefällen	872,— Mk.
„ Extraunterstüzung	85,— „
„ Gehalts- und Versicherungsbeiträge	1 665,16 „
„ Agitation und Sitzungen	281,20 „
„ Miete	65,— „
„ Telefon	99,20 „
„ Reinigung	18,90 „
„ Beleuchtung	8,72 „
„ Utensilien	46,20 „
„ Porto	93,47 „
„ Drucksachen	51,— „
„ Abonnements	7,25 „
„ Referate	6,— „
„ dep. Fahrgeld	10,— „
„ Verordnungs-Unkosten	37,60 „
„ Diverse	28,30 „
„ Feuerung	21,68 „
„ Annonzen	44,— „
„ Zuschuß Bezirk Groß-Berlin	2 998,28 „
„ Bibliothek und Arbeitsnachweis	1 498,47 „
„ Ablieferung an die Hauptkasse	10 995,15 „
„ Kassenbestand	24 908,06 „
Summa	43 715,59 Mk.

W i l a n z :

Einnahme inkl. Kassenbestand	43 715,59 Mk.
Ausgabe pro 2. Quartal 1909	18 807,53 „
Kassenbestand am 30. Juni 1909	24 908,06 Mk.

Berlin, den 23. Juli 1909.

Die Revisoren:

Richard Noelte, Wilhelm Schimke, Ernst Wolf.

Transportarbeiter.

Birnbaum a. d. Warte. In diesem kleinen Städtchen scheint es langsam aber sicher vorwärts zu gehen, da wir bei der Quartalsabrechnung ein Plus von 4 Mitgliedern konstatieren konnten.

Wir wollen hoffen, daß durch die Mitarbeit der Kollegen die Mitgliedschaft sich bald vergrößert.

Besonders ist die Ausfüllung der Adressen-Sammel-zettel energisch zu betreiben, da die Kollegen durch Haus-agitation am besten zu bekommen sind.

Einen großen Stützpunkt haben wir auch dort in dem Genossen Kozy, Zigarrenarbeiter, der es verstanden hat, uns unter den dort so schwierigen Verhältnissen Mitglieder zu werben.

Alle Anfragen u. sind an Abraham Kozy, Kaiserplatz 14, zu richten.

Vom gefunden Geist unserer dortigen Kollegen zeugt es auch, daß einige in der politischen Organisation „tätig“ sind. —

Vor allem aber, Kollegen: Agitiert tüchtig! und: Hinweg mit dem Schnaps!

Dann entzieht ihr den spißbüßischen Junkern Millionen Liebesgaben!

Bromberg. Von Rosen aus war für den 10. und 11. Juli eine Agitationstour und Hausagitation in dieser für unsere Organisation so rückständigen Stadt unter-nommen worden.

Die Interesslosigkeit der Transportarbeiter ist geradezu unverständlich, wenn man sich die Löhne und Arbeitszeit dieser Lohnsklaven vor Augen nimmt.

Es zahlen Löhne, in Wirklichkeit aber nur Trinkgelder, folgende Firmen:

Speditour Bodke 13—15 Mr. p. Wch. Arbeitsz. 5 früh b. 10 abds.	Bocjacki 15 „ „ „ 5 „ „ 9 „
Sp. Lindenstrauch 15,50-16 „ „ „ 5 „ „ 9 „	Speditour Schulz & 18 „ „ „ 6 „ „ 10 „
Wimmerner für 1 18 jährig. kräftigen Mitfahrer	10 Mk. pro Woche

„ Franke 60—70 Mr. monatlich für Kutscher
23 Pfg. pro Stde. für Speditionsarbeiter
Rosenthal 24

Nun sollte man glauben, daß bei diesen Hungerlöhnen die Kollegen mal versuchen würden, ihre Lage zu bessern, aber weit gefehlt, sie schimpfen auf ihre Chef, lassen die Frauen und Kinder mitarbeiten, trinken ihren Sorgenbrecher „Fusel“ und es bleibt beim Alten.

Geradezu ein Schand ist es, daß nach 3 tägiger Agitation zur Besprechung am Montag den 12. Juli ein Möbel-packer erschien, der sich auch aufnehmen ließ.

Nun, die Steuergeschenke der Konservativen, Centrum und der polnischen Schlachtzigen werden ja auch den Bromberger Kollegen mal die Augen öffnen und sie zwingen, sich zu organisieren.

Von unseren Mitgliedern aber hoffen wir, daß sie alles daran setzen werden, daß unsere Organisation auch in Bromberg fortschreitet.

Vergeht nicht, die Adressen-Sammel-Zettel auszufüllen, sie sind ein wichtiges Agitationsmittel.

Ein Mahnwort noch an die Bromberger Kollegen. Meidet den Schnaps.

Ihr entzieht dadurch den spißbüßischen Junkern Millionen, die den selben aus dem Ertrage des Fusels von der Regierung geschenkt werden.

Pronau. In nicht geringe Aufregung wurden die Geschäftsleute und Einwohner unseres sonst so ruhigen Städtchens versetzt, als die Fuhrleute und Speditons-arbeiter für Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse eintraten. Die Fuhrwerksbesitzer lachten anfangs darüber, daß ihre vermeintlichen Knechte und Dienstkoten mehr Lohn, Verkürzung der Arbeitszeit, Aufhebung des Kost- und Logiszwanges, Erholungsurlaub und dergleichen in Form eines Tarif-Vertrages forderten.

So etwas sei noch nie dagewesen, meinten ein paar richtige Spießer, unsere Knechte sind von den verfluchten Koten ganz verbergt worden und gehen nun darauf aus, das ganze Handwerk zu ruinieren. Was ein Tarif-Vertrag sein soll, ist vielen von der Junst der Fuhrwerksbesitzer unseres Frankenswades noch unbekannt und unter so ein Ding noch den eigenen Namen drunterschreiben, das geht erst recht nicht, denn schließlich kostet es gar den Kopf. Ja, in der Kirche hört man nichts von diesem dummen Zeug und weiter wie von der Kirche zur Arbeit kommen eben die meisten unserer biederen Landsleute und „Herren“ nicht. Stumpf sinn ist Trumpf. Doch die bösen Koten werden im Verein mit ihrer Gewerkschaft Leben in die Hube bringen. Die Arbeiterorganisation wird dafür sorgen, daß nicht einige „Herren“ lebighlich den Profit einheimen und sich dabei wohl sein lassen, während sich die Masse der Arbeiter und vornehmlich die Fuhrleute mit Schund-löhnen abpeisen lassen müssen, die zum Leben zu wenig und zum Sterben zu viel sind.

84 bis 100 Stunden pro Woche müssen die Fuhrleute für ihre christlichen „Herren“ schuften, dann magt man, den Leuten für die angestrengte Arbeit Löhne zwischen 12 und 17 Mk., respektive 4 bis 9 Mk. mit Kost und Logis, zu bieten. Wie damit auskommen ist bei den üblichen Teuerungspreisen, das ist den „Herren“ ganz egal. Mehr trägt das Handwerk nicht, ist immer ihr Stoffsäufer. Da-bei unterbietet einer den anderen, daß es eine Schande ist; einer schnappt dem anderen die Kundschaft weg, weil er billiger fährt, und das alles auf Kosten seiner Knechte. Bis jetzt ist es allerdings leichter gegangen, abwärts zu drücken, statt an die Geschäftshäuser, Fabrikanten und Aktiengesellschaften heranzutreten und eine Erhöhung der Kollgelder einzuführen. Wozu die Fuhrwerksbesitzer unfähig sind, das werden zukünftig schon die Knechte“ be-sorgen. Es ist deshalb kein gutes Zeichen von Tüchtigkeit im Geschäft, wenn die Fuhrwerksbesitzer bei Gelegenheit des Vorstoßes ihrer Kutscher um Gebung ihrer wirtschaft-lichen Lage davon sprechen, daß durch die unverschämten Forderungen der Fuhrleute das ganze Handwerk ruiniert werde.

Gäßen die Fuhrwerksbesitzer mit den Vertretern ihrer Arbeiter anständiger und gewissenhafter unterhandelt, statt sich von einzelnen Großindustriellen und sonstigen Leuten einen falschen Rat zu holen, so wäre sicher dem ganzen Fuhrgewerbe mehr genützt gewesen. Die Fuhrwerksbesitzer sind auf ihre Kutscher angewiesen, wenn sie das Handwerk nicht verkrachen lassen wollen. So wenig, wie die Fuhr-herren diesmal freiwillig eine Lohnerbhöhung eintreten ließen, so wenig werden sich die Kunden der Fuhrwerks-besitzer freiwillig herbeilassen, höhere Koll- und Frachtsätze zu bezahlen. Eyer werden die Fabrikanten und Geschäfts-häuser geneigt sein, weitere Abzüge für die Fuhrren zu machen und fast möchte man sagen, das ungeschickte Be-nehmen der Fuhrherren gelegentlich der letzten Lohn-bewegung der Kutscher ist ja hierzu herausfordernd.

Wie schon erwähnt, war die Durchführung der Lohn-bewegung zur Erzielung eines annehmbaren Tarif-Ver-trages unter verschiedenen Umständen nicht gut möglich. Die christlichen Herren Arbeitgeber der christlichen Hochburg Kronach hätten sich beinahe noch geweigert, auch nur 1 Mk. zuzulegen. Bis jetzt bekamen 17 Kollegen diese Zulage und eine Firma hob für zwei ver-beiratete Leute den Kostzwang auf. Diese Ab-

Schlagszahlung an die Fuhrleute ist bei den gegenwärtigen Zeiten ein Tropfen auf den heißen Stein. Sollten sich die Arbeitgeber in Zukunft nicht entgegenkommender zeigen, dann dürften sich allerdings in Kronach Umstände bemerkbar machen, die die Herren kaum wünschen werden.

Drei ledige Fuhrleute, denen das unschöne Verhalten ihrer „Herren“ garnicht gefallen hat, zogen es vor, Kronach für immer zu verlassen; daß aber mit sogenannten Arbeitswilligen nicht gut zu arbeiten ist, diese Tatsache mußte Herr Kestel sen. erfahren.

Die Arbeiter der ganzen Welt haben eben gelernt, solidarisches zu handeln und an deren Einigkeit wird sich noch mancher Unternehmer stoßen.

Die Lohnbewegung der Kutscher in den Mannheimer Fuhrbetrieben. Wir berichteten bereits vor 4 Wochen, daß alle Unternehmer Mannheims uns die Tarife kündigten. Wir brachten damals in der hiesigen Parteipresse eine Notiz, welche im Wortlaut genau so wie im „Courier“ die Kündigung brachte. Da auch die übrigen Tagesblätter Mannheims davon Notiz nahmen, so hatte der Arbeitgeber-Verband nichts eiligeres zu tun, als zu berichten, daß wohl die Unternehmer die Tarife gekündigt haben, sie aber keine Lohnreduzierungen beabsichtigten, sondern nur einige ihnen unbillige Bestimmungen beseitigt wissen möchten. Ferner, daß sie auch bereits eine Kommission gewählt hätten, die mit den Arbeitnehmern in Verhandlungen treten würde. Wir erhielten einige Tage darauf den Tarifentwurf der Unternehmer und waren wirklich erstaunt, daß die Unternehmer die Sitze hatten, der Geschäftswelt mitzuteilen, daß keine Lohnkürzungen beabsichtigt wären.

In dem neugegebenen Entwurf mußten wir wahrnehmen, daß man die Arbeitszeit der Speditionskutscher morgens eine halbe Stunde verlängert hat, ebenso sollten die baugewerblichen Kutscher abends eine halbe Stunde zugeben. Ueberstunden will man nur des Abends bezahlen, wenn der Kutscher mit einem neuen Auftrage um 8 Uhr weggeschickt wird. Pausen nach 10 Uhr morgens und nach 5 Uhr abends sind nur mit Genehmigung des Unternehmers gestattet. Der Minimallohn der baugewerblichen Kutscher wurde nach dem neuen Tarif um eine Mark gekürzt. Bisher hatten alle Kutscher, die mindestens 2 Jahre in Mannheim im Verufe tätig waren, den Maximallohn, jetzt soll jeder Kutscher, wenn er seine Stelle wechselt, mit dem Minimallohn beginnen. Die Tagelöhner sollen ihre 4,70 Mk. Tagelohn von jetzt ab in 10 1/2 Stunden in 11 Stunden verdienen. Die Regelung des Arbeitsnachweises war ganz verschwinden und den Ablauftermin will man auf den 31. Dez. 1911 verlegt wissen.

Mehr kann man doch nicht verlangen. Dies alles mutet man einem Mannheimer Kutscher zu, und das trotzdem, daß wieder 500 Millionen neue Steuern im Anzuge sind, die hauptsächlich auch den Fuhrmann belasten. Das kümmert aber den Arbeitgeberverband nicht, in allen Tagesblättern der Geschäftswelt zu verkünden, daß absolut nichts zu befürchten sei, da wir Lohnkürzungen nicht vornehmen und auch bereit sind, zu verhandeln. Das heißt soviel: „Seht nur, wir sind ja die besten Menschen von der Welt“. Man erinnert sich unwillkürlich an den Fuchs, der dem Hasen einflötete, daß er hübsch stillhalten solle, bis er an ihm heran ist.

Da aber unsere Kutscher keine Hasen sind, so wissen sie auch genau, wohin die Reise geht und sie halten deshalb nicht still.

Man haben aber bis jetzt die Unternehmer wieder ihre Forderungen um einige Wochen zurückgezogen. Sie wollen die Arbeitszeit und die Löhne lassen wie bisher. Auch den Ablauftermin wollen sie eine kurze Gasenfrist verlängert haben und zwar vom 31. 12. auf 15. 2. Von einer Lohnreduzierung wollen sie jedoch nichts wissen. Wir haben auf Grund dessen, daß man uns entgegen gekommen ist, unsere Forderungen reduziert, sodas sie nur noch einen Ausgleich bedürfen. Der Maximallohn beträgt bei Speditionskutschern 28,50 Mk. für Einspanner und 29,50 Mk. für Zweifspanner; bei der Mannheimer Packetsahrt beträgt derselbe 30 Mk. und 31 Mk., bei den baugewerblichen Fuhrbetrieben beträgt derselbe 30 Mk. Nun steht fest, daß die Speditionskutscher ziemlich angeknüpft tätig sind, so daß denselben unbedingt derselbe Lohn gebührt, wie den andern. Wir machen deshalb den Vorschlag, daß der Maximallohn einheitlich auf 30 und 31 Mk. festgelegt werden und daß auch dementsprechend bei den Speditionskutschern der Minimallohn statt wie bisher 25,50 Mk. 27 Mk. betragen solle. Da ist bis jetzt auch nicht ein Funken von einem Zugeständnis gemacht worden. Da nun aber die Kutscher absolut keinen Tarif abschließen wollen, bevor nicht eine Gleichstellung der Löhne erfolgt ist, so droht man mit den einzelnen Kutschern die Verträge abzuschließen. Da wir aber unsere Kollegen höher einschätzen, wie dies die Unternehmer behaupten, so glauben wir nicht, daß es noch viele gibt, die sich vom Unternehmer über das Ohr hauen lassen, sondern sie werden als organisierte Arbeiter treu dem Grundsatze einer für Alle und Alle für Einen darnach streben, daß ein einheitlicher Tarifvertrag zustande kommt und werden dem Unternehmer kurz und bündig erklären, daß man sich Dummere suchen soll.

Kollegen, seit auf der Hut!

Öffentliche

und Mitglieder-Versammlungen.

Fort 1. 2. In unserer letzten Mitglieder-Versammlung gab der Kassierer den Kassenbericht vom 2. Quartal, welcher eine Einnahme von 807,95 Mk., eine Ausgabe von 188,06 Mk. und einen Kassenbestand von 119,90 Mk. ergab. Dem Kassierer wurde einstimmig Decharge erteilt.

Die Verwaltungsstelle ist jetzt auf die Höhe von 65 Mitgliedern gestiegen. Trotzdem ist dies für unsere Verwaltungsstelle den Verhältnissen entsprechend noch keine Zahl, mit der wir zufrieden sein können. Es liegt in unserem Orte noch viel im Argen. Die bestehenden geringen Löhne und lange Arbeitszeit veranlassen einen ununterbrochenen Wechsel der Berufs Kollegen. Arbeiter aus verschiedenen Berufen und junge Leute unter 16 Jahren,

welche vom Hantieren mit Pferden und von den Straßenpolizei-Verordnungen keine Ahnung haben, werden als Kutscher beschäftigt. Dies alles nur aus dem Grunde, weil diese Leute zumeist für die Fuhrunternehmer als anspruchlos gelten als ein erfahrener Kutscher, der im Verkehrsleben Bescheid weiß. Unter diesen Umständen hält es auch schwer, diese Arbeiter, Kutscher und Fuhrleute, den Gedanken zur Organisation beizubringen, es scheint, als gingen diese Kollegen in ihrem Geiste immer mehr rückwärts, anstatt vorwärts.

Wie traurig sieht es zum Beispiel hier mit den Schlafstellen bei den Unternehmern aus. Verten kennen viele Kollegen garnicht. Heuboden, Häckelkammern, Pferdeboxen usw., das sind ihre Schlafstätten. Betrachten wir alle diese traurigen Zustände, so sieht es hier geradezu trostlos aus. Wir aber wollen nicht verzweifeln und werden diesen Kollegen immer und immer wieder den Organisationsgedanken vor Augen führen. Die Organisation mit ihrer großen Macht hat schon viele Arbeiter von einem tierischen Leben zum menschlichen Dasein verholfen. Darum Kollegen aufgewacht, schließt euch dem deutschen Transportarbeiter-Verband an, damit auch hier am Orte bessere Zustände geschaffen werden können. Dies war der Sinn der regen Diskussion in der Versammlung.

Halle a. S. Am 10. Juli fand die Vierteljahresgeneralversammlung statt. Zum Geschäfts- und Kassenbericht vom zweiten Quartal gab der Kassierer bekannt, daß sich die Gesamteinnahme inkl. Kassenbestand vom ersten Quartal auf 6512,42 Mk. belaufe und demgegenüber eine Ausgabe von 4681,52 Mk. stehe, so daß ein Restkassenbestand am 1. Juli 1909 von 1830,90 Mk. vorhanden sei. Die Mitgliederzahl hat sich im verfloffenen Quartal um 30 vermehrt und beträgt 976. Das Pfingstvergnügen zeitigte eine Einnahme von 1145,67 Mk. und eine Ausgabe von 768,40 Mk., mithin einen Ueberschuß von 377,27 Mk. Eine Lohnbewegung, die Ende des Quartals geföhrt wurde, endete mit einem Erfolg der daran Beteiligten. Arbeitslos meldeten sich im zweiten Quartal 86 Mitglieder, meist jedoch nur auf kurze Zeit, was auf die Verbesserung des Arbeitsmarktes gedeutet werden kann. Der Arbeitsnachweis wurde seitens der Arbeitgeber elfmal in Anspruch genommen; die gemeldeten Stellen konnten bis auf eine durch Mitglieder besetzt werden. In der Diskussion wurde bemängelt, daß der Kassenbericht nicht gedruckt vorliege und daß die Entnahme der Streikfondsmarken zu wünschen übrig lasse; letzteres, so wurde ausgeführt, würde wahrscheinlich dazu beitragen, daß über kurz oder lang eine Einheitsmarke zur Einführung gelangen müsse. Hierauf beschloß die Versammlung, daß der gedruckte Kassenbericht noch nachträglich jedem Mitglied zugestellt werden soll. Der Kassierer wurde einstimmig entlastet. — Sodann erstatteten die Delegierten Bericht vom Verbandstag in München. Sie erläuterten die dort gefassten Beschlüsse in klar verständlicher Weise. In der Diskussion hierüber wurde hervorgehoben, daß der Verbandstag gute Arbeit geleistet habe und es sei zu hoffen, daß all seine Beschlüsse der Organisation zum Segen gereichen möchten. Weiter wurde das Verhalten des hiesigen Volksblatts bemängelt, weil es über die achtägigen Verhandlungen des Verbandstags nur im ganzen mit vier Zeilen berichtet habe. Folgende Resolution wurde zu diesem Punkt einstimmig angenommen: „Die Versammlung erklärt sich mit den in München gefassten Beschlüssen voll und ganz einverstanden. Des Weiteren bedauert aber die Versammlung das Verhalten des Volksblatts betreffs Berichterstattung über die Verhandlungen unseres Verbandstags. Da das Volksblatt über die Verbandstage anderer Verbände ganze Spalten öffnete und auch über andere Dinge, wie z. B. den Streik betr. der Soz. Monatshefte, mehr als zwiefel berichtete, so ist die Versammlung der Meinung, daß auch unserm Verbandstage mehr Interesse entgegengebracht hätte werden müssen, zumal alle größeren Parteizeitungen tagtäglich darüber berichtet hätten. Die Versammlung erklärt in dem Verhalten des Volksblatts eine Geringschätzung der organisierten Transportarbeiter am Orte und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß sich Ähnliches nicht wiederholen werde.“ — Dann gab der Vorsitzende bekannt, daß sich unsere Wasserfahrt vom 24. Juli auf den 31. Juli verschoben hat. Falls die ausgebenen Fahrkarten vergriffen sind und noch starke Nachfrage sein sollte, soll einige Wochen später ev. noch eine weitere Fahrt stattfinden. Weiter wurde die Abhaltung der General-Versammlung in der Vorhurg, gutgeheißen und das Verhalten unseres Verkehrsvereins, Genossen Streicher, getadelt, der soviel Gewerkschaften in sein Lokal gezogen hat, daß er unsern Versammlungstag nicht freihalten konnte. — Mit der Aufforderung, in der Agitation nicht zu erlahmen, und die in nächster Zeit stattfindenden Besprechungen, Versammlungen und dergleichen mehr, zahlreich zu besuchen, wurde die stark besuchte und vom besten Besitze besetzte Versammlung geschlossen.

Hamburg I. Generalversammlung am 15. Juli. Saal gibt eingangs das Ableben der im zweiten Quartal verstorbenen Mitglieder, Friedrich Hollasch, Joachim Grotherr, Jonny Dreher, Wilhelm Görs, Wilh. Doffe, Jacob Meyer, Franz Kasper, Karl Erzleiw und Franz König bekannt, deren Andenten in der üblichen Weise geehrt wurde. Zum ersten Verhandlungspunkt: Bericht der Kommission in Sachen „Klub der gemüthlichen Fruchtarbeiter“, wird vom Kollegen Wagener als Berichterstatter, der Beschluß der Kommission bekannt gegeben, derselbe lautet: Die Kommission befaßt sich in drei Sitzungen mit dieser Sache und beschloß: Die Mitglieder des ehemaligen Klubs „Gemüthlicher Fruchtarbeiter“ sind moralisch verpflichtet, den Festüberchuß von Mk. 204 an die Ortskasse Hamburg I des Verbandes abzuliefern.“ Die noch in letzter Stunde eingereichten Aufstellungen über Auslagen für den Klub seitens der Mitglieder, sind ohne Bilanzanstellung unkontrollierbar und konnten daher keine Beachtung finden. Begründend führte Wagener hierzu aus, wenn auch die Kommission der Auffassung war, die veranstalteten Vergnügungen seien als Privatvergnügen anzusehen, so muß die Kommission doch zu dem Beschluß kommen, da die Veranstalter Verbandsfunktionäre, und der Zweck der Veranstaltung sowie auch verschiedene Erklärungen des

Kollegen W. keine andere Deutung zuließen, als daß etwaige Ueberschüsse der Verbandskasse zugeführt würden. Es entspannen sich recht unliebame Debatten, da den meisten Fruchtarbeitern, der Beschluß nicht weitgehend genug war. Wagener gibt noch eine Erklärung zu dem Beschluß und hierauf wurde derselbe von der Generalversammlung angenommen. Den Quartalsbericht erstattet Saal, der etwa folgendes ausführte: Wenn auch am Schlusse des ersten Quartals Zeichen vorhanden waren, daß die Konjunktur eine bessere werde, so sind durch die Ausperrungsliste der Bauunternehmer auch eine ganze Anzahl unserer Kollegen, Kutscher usw. in Mitleidenhaft gezogen. Wenn trotzdem die Zahl der vermittelten Stellen zugenommen hat, so wird dadurch bewiesen, daß wir den Arbeitsnachweisen unsere ganze Aufmerksamkeit widmen müssen, um unsere Kollegen von der Straße zu bringen. Arbeitslos meldeten sich 649 Kollegen, Stellen wurden gemeldet für fast 129 und zur Aushilfe 1619. Sämtliche Lohnbewegungen wurden mit Erfolg für unsere Kollegen abgeschlossen. Differenzen waren 14, wovon 5 mit Erfolg erledigt wurden. An Versammlungen fanden 3 öffentliche, 24 Mitgliederversammlungen statt, desgleichen 223 Betriebsbesprechungen usw. An Posteingängen waren 1321, an Ausgang 2140 Stück zu verzeichnen. Den Kassenbericht gibt Thormann. Die Einnahme betrug 46 233,95 Mk., die Ausgabe 47 529,37 Mk., so daß dieses Quartal mit einem Minus von 1295,42 Mk. abschließt, welches sich ausschließlich aus verschiedenen Neuanschaffungen, welche infolge des Unzuges fürs Bureau notwendig wurden, ergibt. Der Kassenbestand beträgt am Schluß des Quartals 36 720,64 Mk. Bücher und Belege sind in Ordnung befunden und dem Kassierer wurde auf Antrag der Revisoren Decharge erteilt. Zum Punkt: Berichterstattung von der 6. Generalversammlung in München, gibt Saal in kurzen Zügen den Geschäftsbericht, aus welchem besonders hervorzuheben ist, daß sich der Mitgliederbestand trotz der Krise um 5963 erhöhte, ebenso die Zahl der Vertretungsstellen sich auf 302, also um 45 vermehrte. Wenn auch nicht alle auf der vorigen Generalversammlung gehegten Erwartungen in Erfüllung gegangen, so können doch wir mit dem Resultat zufrieden sein. Die Delegiertenwahlen zum Gewerkschafts- sowie zum Internationalen Transportarbeiterkongress fanden ebenfalls in München statt. Die sozialpolitische Betätigung unserer Organisation zeitigte seitens verschiedener Verwaltungen die Verantragung zur Errichtung von Fahr-Nachschulen bei den Behörden, auch wurden die gewerkschaftlichen Unterrichtskurse von uns beschickt. Die von der Generalversammlung gewählte Beschwerdekommision hatte sich u. a. auch mit einer solchen des Kollegen J. gegen eine in Kiel gefasste Resolution, welche sich mit der Person des Kollegen J. befaßte, zu beschäftigen. Hierzu wurden die von der Kommission vorgelegten Erklärungen angenommen. Ueber den Genossenschaftsstarif berichtet Dorendorf. Wenn auch der Tarif das nicht gebracht, was man von demselben erwartete, so könnte man daraus dem Zentralvorstand keinen Vorwurf machen; derselbe habe seine Schuldigkeit getan. Der Tarif wurde angenommen, da er immerhin einer tariflosen Zeit vorzuziehen sei. Mit Berichtete über Einigungsverhandlungen, betreffend Einheitsorganisation. Die Verhandlungen hätten sich zerfallen und der Vorstand sei beauftragt, neue Verhandlungen anzubahnen. Als letzte Instanz wurde dann die Generalkommission bestimmt. Eine Resolution, die das bisherige Verhalten des Zentralvorstandes billigte, wurde angenommen. Ueber Presse referierte Feil in ausführlicher Weise. Verschiedene Anträge zu diesem Punkt seien angenommen, bezw. dem Vorstand zur Berücksichtigung überwiesen. Unser Antrag, den „Courier“ nicht mehr bei Maurer u. Dimmick drucken zu lassen, wurde abgelehnt. Ein Antrag auf Vertagung der Generalversammlung wurde angenommen.

Miel. In der am Montag, den 13. Juli, stattgefundenen Generalversammlung wurde der Geschäfts- und Kassenbericht vom 2. Quartal 1909, sowie der Bericht der Delegierten über die Verbands-Generalversammlung gegeben. Aus dem Geschäftsbericht geht folgendes hervor. Zunächst geschäftlicher Verkehr.

Eingänge		Ausgänge	
Briefe und Karten	62	Briefe und Karten	808
Drucksachen	22	Drucksachen	590
Pakete	172	Pakete	3
Geldsendungen	4	Geldsendungen	—

Schriftstücke für Mitglieder wurden 16 angefertigt, Eingaben an Behörden 2.

Es fanden im 2. Quartal 1909 8 Öffentliche und 80 Mitgliederversammlungen, sowie 86 Betriebsbesprechungen statt. An Lohnbewegungen hatte der Verband 3 mit 88 Beteiligten. Außerdem waren wir beim Streik der Hafnarbeiter mit 110 und beim Gemeindearbeiterstreik mit 30 Mitgliedern beteiligt. Maßregelungen kamen in 6 Fällen mit 14 Beteiligten vor. Der Kassenbericht besagt, daß der Bestand der Ortskasse von 5107,80 Mk. auf 9027,29 Mk. gestiegen ist. Dem Gewerkschaftshaus wurden 1200 Mk. überwiesen. Unter den Ausgaben haben wir hervor für Streikunterstützung 8828,43 Mk. aus der Ortskasse und 609 Mk. aus der Ortskasse.

Die Anzahl der verkauften Wochenbeiträge stieg von 19 781 Stück auf 20 341 Stück.

Die Mitgliederzahl beträgt am Schlusse des 2. Quartals 2115. Die Fortsetzung der Berichterstattung soll in 3-4 Wochen in einer gemeinschaftlichen Mitgliederversammlung erfolgen. Ein Antrag auf Einführung einer Einheitsmarke von 55 Pf., unter Wegfall der Extrabeiträge, wurde den Distriktsversammlungen zwecks Beratung überwiesen. Dasselbe geschah mit einem Antrag Freitag, der den Kartelldelegierten wegen ihrer Zustimmung zur Gehaltserhöhung der Arbeiterssekretäre einen Tadel ausgesprochen haben sollte.

Landsherg a. W. Am 11. Juli d. Js. wurde unsere Generalversammlung für das 2. Quartal abgehalten, in

welcher der Kassierer den Kassenbericht gab, worauf ihm einstimmig Decharge erteilt wurde. Das 2. Quartal stand im Zeichen des Streiks der Bauarbeiter, wovon auch von uns 11 Kollegen beteiligt sind. Die Mitgliederzahl erhöhte sich von 51 auf 60 Kollegen. Im weiteren gab ein Kollege aus Berlin eine Uebersicht über die Arbeiten des letzten Verbandstages in München, wobei er die dort gefassten Resolutionen und Beschlüsse mit der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage der Berufskollegen verglich. Alle bestehenden Verhältnisse drängen uns zur Organisation. Die Unternehmer sind in mächtigen Verbänden organisiert. Wollen sich die Arbeiter von diesen das Fell nicht ganz und gar über die Ohren ziehen lassen, so müssen sie sich eben massenhaft in ihren wirtschaftlichen, wie politischen Organisationen zusammenschließen, um so sich ihre Menschenrechte erkämpfen zu können. Hierauf fand eine Diskussion über die Erhöhung der Beiträge statt. Nachdem sich die Versammelten klar geworden, daß ihnen die erste Beitragsklasse im Kampfe und bei Unterstützungsansprüchen bedeutend mehr bietet, wurde einstimmig beschlossen, an den Vorstand den Antrag zu stellen, die hiesige Verwaltungsstelle in die erste Beitragsklasse à 40 Pf. aufzunehmen. Nachdem noch einige Unterstützungsanträge an den Vorstand zum Beschluß gestellt, wurde nach einer weiteren aufklärenden Aussprache die gut besuchte Versammlung geschlossen.

Mülheim a. d. Ruhr. Am Sonntag, den 4. und Sonntag, den 11. Juli fanden hier 2 Versammlungen für die Transportarbeiter statt. Die Versammlungen, in denen der Gauleiter referierte, erfreuten sich beide eines guten Besuchs. In der ersten Versammlung traten 14 Kollegen dem Verbands bei, in der zweiten folgten weitere 10 Kollegen dem guten Beispiel. Im Anschluß an die zweite Versammlung wurde eine Mitgliederversammlung abgehalten, in der die Gründung der Verwaltungsstelle vorgenommen und die Ortsverwaltung gewählt wurde. Es wird nun Aufgabe der gewählten Ortsverwaltung und der Mitglieder sein, alle Kräfte anzuspornen, damit die uns heute noch in Mülheim fernstehenden Kollegen für die Organisation gewonnen werden. Wie allgemein im Ruhrlohngebiet die Arbeitsbedingungen unserer Kollegen äußerst traurige sind, so trifft das aber insbesondere für Mülheim zu. Lange Arbeitszeit, langer Lohn und brutale Behandlung bilden dort die Regel. Und nur eine starke Organisation kann diese unerhörten Mißstände beseitigen. Deshalb Ihr Mülheimer Kollegen werbet immer neue Mitglieder für den Verband, dann werdet Ihr die Macht erlangen, bessere Arbeitsverhältnisse zu schaffen.

Rosen. Am 1. Juli fand in den Rosener Vereinsthällen eine außerordentliche Transportarbeiter-Versammlung statt, in welcher unser Delegierter den Bericht über den 6. Verbandstag gab.

Redner gab ein ausführliches Bild über die Entwicklung unseres Verbandes, die Kassenverhältnisse, sowie die verschiedenen Änderungen im Statut, speziell die Erwerbslosenunterstützung, welche eine bemerkenswerte Verbesserung der Unterstützungsfrage enthalten.

Hieran schloß sich eine lebhafteste Diskussion. Im Laufe derselben wurde dann besonders über die geradezu strafliche Gleichgültigkeit und den Fanatismus der Posener Transportarbeiter geklagt, welche sich, trotzdem sie von allen Seiten gedrückt werden, nicht entschließen können, unserem Verbands beizutreten.

Dann folgte Schluß der anregend verlaufenen Versammlung. Kollegen! Wo bleiben die ausgegebenen Adressen-Sammelzettel zur Hausagitation? Zum Vergnügen sind sie doch nicht ausgegeben! Tue jeder seine Pflicht und bringe er einige Adressen, Bearbeitung derselben übernehmen wir selbst. — Also auf zur Mitarbeit in Eurem eigenen Interesse.

Meidet den Schnaps, die Quelle des Reichthums der spißbüßischen Junker.

Waldheim. In der Generalversammlung, welche am 18. Juli d. J., abgehalten wurde, gab der Kassierer, nach Verlesung des Protokolls, die Abrechnung des 2. Quartals. An die Hauptkasse wurden abgedandt 474,75 Mk. Bleibt am Orte ein Bestand von 999,70 Mk. Die Abrechnung wurde von den Revisoren für richtig befunden und dem Kassierer Decharge erteilt. Die Abrechnung von der Dampferpartie ergab ein Defizit von 65 Mk. Beschlossen wurde, am Sonntag, den 12. September d. J., das Stiftungsfest zu feiern. Zum Schluß regte der Kollege Schuster an, daß die Kollegen die Listen zur Stadtverordnetenwahl nachsehen und Mann für Mann sich an der Wahl zu beteiligen. Auch möchte jeder Kollege in der Agitation für den Verband seine Pflicht erfüllen, damit sich der Mitgliederbestand erhöht. Nur durch stete Gewinnung von neuen Mitgliedern und Festhalten der Alten an der Organisation steigt unsere Macht.

Nathenow. Am 11. Juni fand die Mitgliederversammlung für das 2. Quartal statt, in welcher ein Kollege aus Spandau den Bericht vom Verbandstag in München gab. Derselbe wurde mit Aufmerksamkeit angehört. In der Diskussion sprachen einige Kollegen ihre Meinung über die Verbesserungsbeschlüsse zum Unterstützungsweisen aus. Hierauf wurde der Kassenbericht entgegengenommen, und der Kollege Schulz einstimmig als Ortskassierer gewählt. Den Kartellbericht gab der Kollege Schäfer, wobei derselbe auf die Wahlen der Schiedsgerichtsbeisitzer und auf die Dampferpartie der Gewerkschaften aufmerksam machte. Zum Schluß entspann sich eine Diskussion über innere Verbandsangelegenheiten am Orte, in welcher sich die Kollegen über manches aufklärten.

Sonneberg. Am 11. Juli er. fand unsere Monatsversammlung statt. Unser Gauleiter erstattete zunächst Bericht von der Generalversammlung in München. In seinen fast zweistündigen Ausführungen ging Redner ausführlich auf die Tätigkeit des Verbandstages ein und schloß in leicht verständlicher Weise die dort gefassten Beschlüsse. Die Versammlung folgte den Ausführungen mit großem Interesse und spendete dem Redner zum Schluß lebhaften Beifall. Einstimmig wurden sodann die Arbeiten des Verbandstages gutgeheißen. In der darauf folgenden

Diskussion wurde seitens verschiedener Kollegen aufgefordert, auch in Sonneberg dafür zu sorgen, daß die vereinbarten Tarifbestimmungen besser inne gehalten werden. Zum Teil wurde darauf hingewiesen, daß die Kollegen vielfach selbst Schuld haben, wenn die Arbeitszeit noch eine so lange ist. Die Kollegen sollten nicht immer in schmaroghafter Weise den Unternehmern von den stattgehabten Verhandlungen in den Versammlungen Mitteilung machen, sondern besser die Kollegialität pflegen. Der anwesende Landtagsabgeordnete Genosse Knauer, welcher gleichfalls das Wort nahm, sprach seine Freude über die Beschlüsse unseres Verbandstages aus und erklärte, daß die Sonneberger Transportarbeiter in gewerkschaftlicher Beziehung erstrecklicher Weise jetzt mit an der Spitze der Sonneberger Bewegung marschieren. In politischer Beziehung wünsche er jedoch noch eine etwas regere Beteiligung. Auch unser Gauleiter forderte zum Schluß in beredter Weise auf, die Reihen der politischen Organisation zu stärken. Der Erfolg der Mahnung blieb denn auch nicht aus; 22 Kollegen ließen sich in den sozialdemokratischen Wahlverein aufnehmen. Nach Erledigung einiger örtlichen Internas erfolgte dann Schluß der gut besuchten Versammlung! Mögen unsere Versammlungen stets einen so guten Besuch aufweisen, dann werden auch hier die Verhältnisse noch bedeutend besser werden.

Welten. Unsere General-Versammlung für das 2. Quartal fand am 18. 7. statt, 4 Kollegen wurden als Mitglieder neu aufgenommen. Nach Verlesung des Protokolls gab der Gauleiter den Bericht vom 6. Verbandstag in München in ausführlicher Weise. Der Antrag Welten, betreffs Umzugsunterstützung sei abgelehnt. In Bezug auf den Lohnsatz gab der Kollege Gebert bekannt, daß eine Vertrauensmännerziehung, an der er teilgenommen, von einer Kündigung des Tarifs Abstand genommen habe. Dem wurde zugestimmt. Hierauf wurden einige Mängel in Betrieben angeführt, wo der Tarif nicht eingehalten wird. Um diesen Mißständen abzuwehren sei es notwendig, daß die Kollegen in jedem Betriebe einen Vertrauensmann wählen, welcher über die Rechte der Kollegen zu wachen hat. Als Kartelldelegierter wurde der Kollege Kichan, als dessen Stellvertreter Kollege Aug. Neumann gewählt. Nach Erledigung einiger kleineren Sachen wurde die Versammlung geschlossen.

Weiskensels. Am Sonntag, den 11. Juli, fand hier unsere ordentliche Mitgliederversammlung statt, sie war diesmal etwas besser besucht als die Juni-Versammlung, doch kann von gut, gegenüber unserer Mitgliederzahl, allerdings noch nicht die Rede sein. Kollegen! Ihr müßt, was nämlich das allerwichtigste Eurer Organisationszugehörigkeit ist, die an jedem zweiten Sonntag im Monat im „Volkshaus“ hier stattfindende Mitgliederversammlung recht zahlreich besuchen, und was auch noch von großer Wichtigkeit ist, diejenigen Kollegen, mit welchen Ihr wie man steht zusammen schafft und sonst noch verkehrt, von unserem Verbands aber noch nicht das allergeringste Tüpfelchen begriffen haben, zu diesen Versammlungen mitbringen. Wir meinen also die uns noch fernstehenden Kollegen! Vereinzelt sind wir ein Garnicht! Vereinigt sind wir Alles! Also seid unermüdetlich im Werben neuer Mitglieder und besucht Eure Versammlungen fleißiger.

Weißwasser. In einer Mitglieder-Versammlung, welche am 24. 7. stattfand, erstattete der Bevollmächtigte Bericht über die Tätigkeit der Ortsverwaltung vom 2. Quartal. Darauf gab der Kassierer den Kassenbericht, welcher eine Einnahme von 87,36 Mk., eine Ausgabe von 56,10 Mk. und einen Kassenbestand von 31,26 Mk. ergab. Der Bericht wurde von den Revisoren für richtig befunden und dem Kassierer Decharge erteilt. Nachdem wurde noch die wirtschaftliche Lage der Kollegen am Orte besprochen, in welcher die Gleichgültigkeit der Kollegen scharf kritisiert wurde. Vor allem den jetzigen politischen Ereignissen, wie die indirekten Steuern zuzuhelfen kommen und dadurch die Lebensmittel ganz enorm verteuert werden. Wie das Kapital und Junkertum besteht ist, alle Reichlasten auf die Schultern der Arbeiter abzuwälzen. Von alledem wissen die Kollegen wenig oder garnichts, weil sie zu wenig in unseren Versammlungen erscheinen, wo sie sich über ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse, welche am Orte noch tieftraurige sind, aussprechen können. Dauert die Arbeitszeit unserer Kollegen auch von der frühesten Morgenstunde bis in die späteste Abendstunde, so müßten sie sich im Monat wenigstens einmal ein paar Stunden gönnen, in denen sie sich auch einmal über ihre eigenen Verhältnisse aussprechen. Dadurch werden die Kollegen gegenseitig aufgeklärt, und nur aufgeklärte Arbeiter verstehen ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu verbessern.

Würzburg. Am 26. Juni fand eine gutbesuchte Mitgliederversammlung statt. Kollege Jona erstattete Bericht vom 6. Verbandstag in München. Der Gauleiter erläuterte hierauf die wesentlichsten Punkte. Am Schluß seiner Ausführungen nahm die Versammlung folgende Resolution einstimmig an:

„Die am 26. Juni 1909 versammelten Mitglieder der Verwaltung Würzburg nehmen Kenntnis von der Berichterstattung und vertreten den Standpunkt daß es ein Unding sein muß, die Statutenberatung in einigen Stunden ohne richtige Diskussion zu erledigen.“

Die Versammlung wünscht daher, daß bei zukünftigen Verbandstagen hierin eine Aenderung resp. Besserung eintritt.“

Allgemeines.

Die Zeiten der Teuerung. Die durch die Steuererhöhungen so wirkungsvoll vorbereitet wurden, müssen manchen besorgten Familienvater zum Nachdenken über die Frage veranlassen, was nun zu tun sei, um Einkommen und Kosten für den Lebensunterhalt in Einklang zu bringen. Die Sache wäre ziemlich einfach, wenn man die Ursachen der Teuerung: das protektionistische Wirtschaftssystem, die Kartelle und Syndikate, die Steuererhöhungen u. dgl. leicht aus der Welt schaffen könnte. Jederman weiß aber, daß

das nicht so einfach zu bewerkstelligen ist. Blicke noch der andere Weg, das Einkommen so zu erhöhen, daß es ausreicht, die gestiegenen Kosten der Lebensführung zu decken. Die Berufsorganisationen der Arbeiter, die Gewerkschaften, wirken in diesem Sinne. Aber, wie jedermann weiß, leicht ist es für die Gewerkschaften in der heutigen Zeit nicht, Lohnerhöhungen durchzuführen. Unter diesen Umständen gewinnt die dritte Methode, Einkommen und Kosten für den Lebensunterhalt miteinander in Einklang zu bringen, an Bedeutung für den Arbeiterhaushalt. Diese dritte Methode besteht darin, dem vorhandenen Einkommen eine größere Kaufkraft zu verleihen. Ueberall ist der Handel mit Lebensmitteln und notwendigen Gebrauchsgütern gesplittert. Zahlreiche Zwischenhändler verteuern die Waren ganz ungebührlich. Nach der Berufs- und Gewerbezahlung kommt auf etwa 85 Einwohner Deutschlands eine Handelskraft. Diese Händler belasten natürlich die Konsumenten, denn sie leben von den Aufschlägen, die sie auf die Ware machen. Für das gleiche Geld könnten die Konsumenten mehr Waren beziehen wie heute, wenn es gelänge, eine Organisation der Warenverteilung herbeizuführen, die das Heer der Zwischenhändler verringert und die Konsumenten von den Tributen befreit, die sie heute an die Zwischenhändler zu leisten haben. Eine solche Organisation ist durchaus möglich, die ersten Ansätze dazu sehen wir in den Konsumvereinen. Der Konsumverein schaltet überflüssige Zwischenhändler aus; er läßt den Gewinn, den die Zwischenhändler bisher erzielten, den Konsumenten zugute kommen und erhöht auf diese Weise die Kaufkraft des Einkommens. Familienväter und Familienmütter seien daher gerade jetzt nachdrücklich auf die Konsumvereine hingewiesen, als auf ein Mittel, mit dem man den Folgen der Teuerung wenigstens teilweise entgegenwirken kann.

Die Wirkung der Sozialgesetze in der Berufszählung. Die Berufszählung im Jahre 1907 hat bekanntlich auch eine ganz gewaltige Zunahme der Berufslosen Selbständigen ergeben, deren Zahl in Preußen von 1221598 = 3,88 Prozent im Jahre 1895 auf 2067644 = 5,44 Prozent im Jahre 1907 gestiegen ist. Diese Zunahme erklärt sich sehr einfach, wenn man diese Gruppe in ihre Bestandteile zerlegt. Der Zuwachs (+) bzw. der Rückgang (-) gegen 1895 beträgt nach der Zeitschrift des Kgl. Preussischen Statistischen Landesamts in Prozenten für

Rentner, Pensionäre	+ 92,08
Von Unterstützung lebende	- 29,24
Nicht in ihrer Familie lebende Schüler, Studierende usw.	+ 62,20
Inassen von Wohltätigkeitsanstalten	+ 46,46
Armenhaus-Inassen	- 30,30
Inassen von Siedlungs- und Irrenanstalten	+ 56,66
Inassen von Straf- und Besserungsanstalten	+ 19,01
Ohne Beruf und Berufsangabe	+ 13,09

Der Zuwachs beruht also in der Hauptsache auf einer äußerst starken Vermehrung der Rentner und Pensionäre — weil die von den Renten der Unfall-, Invaliden und Altersversicherungs-gesetzgebung lebenden Personen vielfach als Rentenermpfänger oder Alters-Rentner bezeichnet und deshalb als Rentner oder Pensionäre in die Statistik aufgenommen werden. Daraus erklärt sich ferner auch der wesentliche Rückgang der von Unterstützung Lebenden und der Armenhaus-Inassen, diese sind jetzt zum größten Teil — „Rentner“ geworden. Diese Tatsache zeigt auch, wie sehr die sozialen Versicherungsgesetze die Armenklassen entlastet haben. Der „lange Müller“, der ehemalige preussische Handelsminister, hat ja auch einmal in einer Reichstagskommission, als er noch nationalliberaler Abgeordneter war, gesagt: Die Versicherungsgesetze seien nur eine andere Form des Armenwesens.

Mitteilungen des Vorstandes.

Auf einstimmigen Vorschlag der am 18. Juli d. J. in Frankfurt a. M. stattgefundenen Gaukonferenz haben wir dem Kollegen Gustav Lehmann, Frankfurt a. M., Altherkeiligenstr 51, 2 Treppen, den Posten des Gauleiters für den Gau 15 übertragen und sind von jetzt ab alle Zuschriften an diese Adresse zu senden.

Neue Verwaltungsstellen wurden gegründet am 25. Juli 1909 in Emmrich; Bevollmächtigter: Wilhelm Bartels, Hintern Schinten 12, Kassierer: Wilhelm Kersten, Königstraße 10. Am 31. Juli 1909 in Roswein i. S. Bevollmächtigter und Kassierer: Otto Müller, Unterstr. 37, 1 Treppe.

Abhanden gekommen sind die Mitgliedsbücher der Kollegen Otto Gröndle, Hpt.-Nr. 17 146, eingetreten am 1. August 1905 in Berlin II; G. Stindt, eingetreten am 12. August 1906 in Gleseth.

Die Bücher sind, falls sie gefunden oder vorgezeigt werden, anzuhalten und dem Unterzeichneten zuzufenden.

Mit kollegialem Gruß
Der Vorstand.
S. 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.

Verantwortl. Redakteur: Emil Niesel, Bichtenberg. Verlag der Buchhdlg. „Courier“, D. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dimmid, Berlin, Adalberstr. 37.