

W o r m e r

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-Platz 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. 35.

Berlin, den 29. August 1909.

13. Jahrg.

Zum Massenstreik in Schweden.

Ein großes Land erzittert im Kampfe zwischen Kapital und Arbeit. Im hohen Norden ringen gewaltige Kräfte um Sein und Nichtsein. Es ist der Kampf ums Dasein, den ein ganzes Volk gegen ein Häuflein Ausbeuter führt. Die schwedischen Kapitalisten, die, genau so wie ihre Vertriebskollegen in anderen Ländern, nur auf die Füllung ihres unergründlichen Geldjacks bedacht sind, möchten gar zu gerne eine ganze Nation in Sklavensesseln schlagen. Dagegen häumt sich das arbeitende Volk mit der ganzen Wucht seiner Massen auf. Und es ist nicht ein flackerndes Strohfeuer, das ausgebrochen ist, es ist der stille, aber trotzige Widerstand, den die Proletarier gegen ihre Ausplünderer in Szene gesetzt haben.

Die wirtschaftliche Krise der letzten Jahre hat, weil ihre Wirkung international, auch Schweden schwer betroffen. Da glaubten die kapitalistischen Industriepiraten, daß sie das Eisen zu ihrem Gunsten schmieden müßten, so lange es noch warm ist. Überall gingen sie mit unerhörten Lohndrückereien vor und drohten den armen Teufeln, die sich den Raubzug auf ihre Arbeitskraft nicht ohne weiteres gefallen lassen wollten, mit Massenausperrungen und Ausshungerungen. Die Industrieherrn pochten auf ihren Geldsack, sie wollten Millionen riskieren, um damit Milliarden aus den Knochen der Arbeiter herauszuschinden zu können. Sie erklärten den Kindern des eigenen Vaterlandes den Krieg, den Krieg bis aufs Messer, bis aufs Verbluten. Und diesen Krieg gegen die eigenen Volksgenossen preisen sie als eine patriotische nationale Tat. Die Raubritter haben noch allemal und überall, nicht zuletzt auch bei uns in Deutschland, ihre Eier nach Volksgütern mit dem patriotisch-nationalen Mantel zu decken versucht.

Im letzten Jahrzehnt ist es den schwedischen Arbeitern, dank ihrer vorzüglichen gewerkschaftlichen Organisation gelungen, sich einige Menschenrechte, eine halbwegs erträgliche wirtschaftliche Lage zu erkämpfen. Alles können nun die Kapitalmagnaten eher ertragen, nur nicht, daß sich die Objekte ihrer Ausbeutungswut ebenfalls ein menschenwürdiges Dasein sichern. Auf Annehmlichkeiten des Lebens glauben sie ganz allein ein Anrecht zu haben. Die Bestie im Menschen kam bei den schwedischen Ausbeutern immer mehr zum Durchbruch und sie behielt schließlich die Oberhand über den kühl abwägenden Verstand. So kam ihr die gegenwärtige Wirtschaftskonjunktur just recht zu pass, um einmal den niedrigsten Instinkten freien Lauf zu lassen. Der Augenblick zum Sprunge auf das Wild schien gut gewählt, wenigstens war er mit allem Raffinement ausgeführt.

Der Generallstreik wurde provoziert in der sicheren Hoffnung, daß er schon nach wenigen Tagen zusammenbrechen und mit einer fürchterlichen Niederlage der Arbeiterklasse endigen müsse. Die bisherigen Erfahrungen bei den Generallstreiks in Frankreich und Spanien gaben die Grundlage für die Hoffnungen der schwedischen Kapitalmagnaten. Sie verglichen ihre Arbeiter mit den syndikalistischen Hühnchen, die im Rausche der Strohfeuerbegeisterung die Welt umstürzen möchten, bei denen aber, kaum daß die Tat begonnen, sich schon ein fürchterlicher Rabenjammer einstellt. Die stets verunglückten syndikalistischen und anarchistischen Generallstreiks haben die Frechheit des schwedischen Unternehmertums bis zur Unüberlegtheit gesteigert. Dieses glaubte, auch die schwedischen Arbeiterführer seien nur große Maulhelden und ihre Worte reiner Theaterdonner. Die schwedischen Kapitalisten haben

sich, das können wir heute schon konstatieren, mit dieser ihrer Voraussetzung gründlich verhasen.

Die schwedischen Arbeiter haben nicht in einer momentanen Aufwallung des Blutes, sondern mit klarem, kühlem Verstande alles erwogen und erst nach reiflicher Ueberlegung gehandelt. Einmal zum äußersten Kampf bereit, besaßen sie auch die Fähigkeit, ihn durchzuführen, ohne daß dem Mittel Gelegenheit gegeben wurde, sein Milchen an den streikenden Massen zu kühlen. Die eiserne Energie der Durchführung eines solchen Kampfes, diese zielbewusste Bestandenswerte Ruhe, das ist, was den schwedischen Kapitalistenklingel erzittern gemacht hat. Solche vorbildliche Kampfesführung ist der Solidarität der internationalen Arbeiterschaft im höchsten Grade wert. Der Arbeitergroßchen, der für diese schwedischen Kämpfer gegeben wird, er ist gut verwandt im Interesse der gesamten Arbeiterklasse. Und deshalb gebe jeder Arbeiter, jeder Kollege so viel als er irgend kann.

Unsere schwedischen Kollegen Fuhrleute, Automobilführer und Straßenbahner halten in dem Kampfe wacker Stand. Sie haben erst kürzlich in einer Versammlung in der Hauptstadt Schwedens, Stockholm, erneut beschlossen, sich durch keine Versprechungen zur Ausnahme der Arbeit fördern zu lassen.

Wie der Kampf schließlich enden, wer der Stärkere sein wird, läßt sich gegenwärtig noch nicht mit Sicherheit voraussagen. Nur eines steht fest, dieser Generallstreik ist allemal ein äußerst fühlbarer Denkmittel für die besitzende Klasse nicht nur Schwedens, sondern auch für die in anderen Ländern. Es ergeht den Provokateuren des Kampfes zumindestens wie weiland König Pyrrhus und sie können bestenfalls mit ihm rufen: „Noch ein solcher Sieg und ich bin verloren.“ Noch geben wir aber die Hoffnung nicht auf, daß es Schwedens kämpfender Arbeiterschaft gelingen wird, dem frechen Unternehmerrübermut die Bedingungen des Friedens in die Feder zu diktieren, dazu ihr Teil beizutragen, muß heiligste Pflicht der organisierten Arbeiterschaft aller Länder und Verufe sein.

Der schwedischen Arbeiterschaft Sieg ist unser Sieg. Unsere Avantgarde ist es, die dort um die Freiheit und das Recht ringt.

Der Streik der Kraftdroschkenchauffeure in München.

Seit dem 15. August stehen die Münchener Kraftdroschkenführer im Streik, wonach die Einigungsverhandlung auf dem Gewerbegericht am 11. August resultatlos verlaufen ist. In zwei außerordentlich gutbesuchten Versammlungen am 29. Juli wurde die Verhandlung beauftragt, an den Kraftdroschkenverein die Forderungen von 2 M. pro Tag und 10 pCt. der Einnahme sowie einen garantierten Tageslohn von 4 M., ebenso alle 14 Tage einen freien Tag, zu stellen. Diese Forderungen waren so gering, daß man annahm, sicher zu einer Einigung zu gelangen. Im übrigen bezahlten von den in Frage kommenden 104 Betrieben 92 Betriebe mit 211 Chauffeuren die 2 M. und 10 pCt. Der Arbeitgeberverband hat aber eine Machfrage daraus gemacht und wies jede Verhandlung zurück.

Am Samstag, den 14. August, fand eine Vollversammlung der Chauffeure statt, in der mit 181 gegen 8 Stimmen die Arbeitsniederlegung beschlossen wurde. Bis Samstag, den 21. August, hatten bereits 38 Firmen mit 44 Kraftdroschken und 76 Chauffeuren den Tarif unterzeichnet. Im Streik befinden sich noch 163 Kollegen. Die Arbeitgeber bieten alles auf, um Streikbrecher zu erhalten, jedoch mit wenig Erfolg. Von den in den Streik getretenen Kollegen

ist bis heute noch nicht einer umgefallen. Bei den Arbeitgebern sieht es allerdings anders aus. Verschiedene Mitglieder des Arbeitgeberverbandes haben den Tarif unterzeichnet. Die meisten stehen da, wie die betäubten Lohgerber, denen die Felle fortgeschwommen sind. Sie sind eben dem Arbeitgeberverbande richtig in das Garn gelaufen, der sie heiligen will, um dem verhassten Transportarbeiter-Verband eines auszuweichen, damit diesem auf Jahre die Luft zum Streiken vergehen soll. Sagte doch auf dem Gewerbegericht der Oberstcharmaner Herr Bronberger, er wolle es dem deutschen Transportarbeiter-Verbande abgewöhnen, ohne den Arbeitgeberverband zu fragen, Forderungen an dessen Mitglieder zu stellen. Eine Niederlage der Chauffeure wäre den Scharmanern also erwünscht, weil sie glauben, damit die Organisation derart zu schwächen, daß sie nicht mehr in stande ist, im Jahre 1910 bei den Fuhrleuten, Mübeltransport- und Expeditionsarbeitern Forderungen zu stellen. Die Herren haben sich aber getäuscht. Alles mögliche hat man den Autodroschkenbesitzern vorgebracht. So sagte man ihnen in der letzten Versammlung, daß der Transportarbeiter-Verband im Jahre 1907 anlässlich des Mübeltransportarbeiterstreiks bei der Firma Weisch Tarifbruch begangen hätte etc. Unter andern wurde ihnen vorgemacht, wenn sie den Tarif unterzeichnen, dürften sie keinen Chauffeur mehr entlassen, denn jede Entlassung würde die Organisation mit Mäßregelung bezeichnen und auf die Wiedereinstellung pochen. Doch all das dürfte aber wenig nützen.

Es muß anerkannt werden, daß im Gegensatz zum vergangenen Jahre die Verkehrspolizei bei den Prüfungen von neuen Chauffeuren etwas gewissenhafter verfährt. Die Herren Arbeitgeber sind nun um eine Erfahrung reicher, vielleicht werden sie bald einsehen, daß es besser ist, mit der Organisation Frieden zu schließen.

Die Elektromobilgesellschaft hielt es für notwendig, in der Nr. 334 der „M. N.“ einen Bericht erscheinen zu lassen, der in allen seinen Teilen sich selbst widerspricht. Der Herr Direktor Graf Wappenheim erklärte den Vertretern der Organisation, daß er weder vom Arbeitgeberverband noch vom Münchener Kraftdroschkenverein abhängig sei und mit der Organisation abzuschließen gedenke. Er habe genau erwogen, welchen Schaden er hätte, wenn der Kampf weitergeführt würde. Er sei auch kein Feind der Organisation, sondern trete lieber mit ihr in ein Vertragsverhältnis, als mit den Angestellten. Allerdings könne er nicht mehr genehmigen als 2 M. und 10 pCt. der Einnahme. Der garantierte Tageslohn von 4 M. wäre unannehmbar. Weiter will er den Beweis führen — und hierzu benützt er die behördlich vorgeschriebenen Lohnlisten —, daß der Durchschnittsverdienst der Chauffeure nach Abzug der Beträge für Wagenwachen, Kranken- und Invalidenkasse etwa 170 M. im Monat beträgt. Wäre das der Fall, so würden erstens die Kollegen nicht streiken und zweitens könnte die Firma leichtem Herzens den garantierten Tageslohn von 4 M. oder garantierten Wochenlohn von 28 M. (7 Tage) genehmigen. Wir sind aber in der Lage, eine andere Aufstellung zu veröffentlichen, die unantastbar ist und aus den Lohnsätzen eines Kollegen hervorgeht. Ein Kollege arbeitete ununterbrochen 134 Tage. Der Lohn betrug (pro Tag 1,50 M.) 201 M., der Gewinnaufschlag (10 pCt. der Einnahme) 274 99 M. = Summe 475 99 M., macht ohne irgend einen Abzug pro Tag 3,55 M. Verdienst. In Abzug kamen aber während dieser Zeit 2,85 M. Invalidenkasse, 12,16 M. Krankenkasse, 26,80 M. für Wagenwachen und 45 M. für Benutzung des Wagens. Die neugestellten Fahrer müssen 60 M. Lehrgeld, das ihnen ratenweise vom Lohn abgezogen wird, entrichten. Nach Abzug dieser Summe bleibt also dem Chauffeur für seine Tätigkeit in 134 Tagen 389,18 M. oder pro Tag 2,90 M. Hieran kann man erkennen, warum man den Chauffeuren keinen garantierten Tageslohn genehmigen will. Wie würde also die Lohnerhöhung von 33 1/2 pCt. für diesen Kollegen aussehen? Er würde dann einen Tagesverdienst von 3,40 M. erhalten haben. Auch die leidige Trinkgeldderfrage wurde wieder angeschnitten; die Trinkgelder wurden auf 2 M. pro Tag gekürzt. Schade, daß der Herr Graf diese nicht auf die behördlich genehmigten Lohnlisten setzen kann.

Wie schwer den Herren Arbeitgebern der Streik bereits im Magen liegt, geht aus einer Bekanntmachung hervor, die die Betriebsleitung der Elektromobil-

triebsgesellschaft kürzlich an die Chauffeure verteilen ließ. Es heißt da:

„Die Münchener Elektromobil-Betriebsgesellschaft, welche mit ihren bisherigen Fahrern stets in gutem Einvernehmen gelebt hat, möchte denselben, bevor sie endgültig Neueinstellungen vornimmt, nochmals anheimgen, den Fahrdienst bei ihr aufzunehmen und zwar ist sie bereit, den Fahrern einen festen Tagelohn von 2 Mk., sowie 10 pSt. der Einnahme zu bewilligen, im übrigen alles beim alten zu belassen.

Die ersten vier Eintretenden erhalten eine Prämie von 50 Mk., zahlbar unter der Bedingung, daß dieselben mindestens 3 Monate im Dienste der Gesellschaft verbleiben. Die Direktion.“

Man spekuliert hier auf die niedrigsten Instanzen eines Menschen. Die Betriebsleitung irrt sich, wenn sie glaubt, daß solche Elemente unter den Streikenden sind, die um einen Judaslohn zum Verräter werden.

Auch den übrigen Herren geht es nicht besser. Ein Herr Joseph Neumeier, Gastwirt in der Fallme-reherstraße, hatte sich ebenfalls als Chauffeur prüfen lassen und den Fahrschein erhalten. Er hatte aber schon am ersten Tage ein Mißgeschick, indem er am Marktplatz mit seiner Autodrosche auf das Trottoir kam und ein Hausstor einrannte. Zum Glück sind die Arbeiterwagen sehr gut gebaut, so daß das Schnauzerl wenig Schaden davonkam.

Ein anderer Herr schief vor ein paar Tagen auf seinem Wagen nicht länger als drei Stunden. Die Arbeitswilligen haben schon keine Zeit mehr, sich richtig auszuruhen. Daß es für das fahrende Publikum gefährlich werden kann, sich solchen Leuten anzuvertrauen, liegt klar auf der Hand.

Die Stimmung unter den Streikenden ist eine vorzügliche und es ist zu erwarten, nachdem noch die Friedensmissionen zirka 6 Wochen anhält, daß die Mitglieder des Kraftfahrervereins dem Frieden das Wort reden, wenn sie nicht um Tausende von Mark, die für sie uneinbringlich sind, geschädigt sein wollen.

Der Streik der Holzplaharbeiter in Ulst.

Ist nach fast fünfwöchentlicher Dauer mit Erfolg beendet. Die Unternehmer, welche zu Beginn der Bewegung sich auf keine Verhandlungen einlassen wollten, die es so-gar ablehnten, mit einer Kommission ihrer eigenen Arbeiter zu verhandeln, sind durch das einmütige Zusammenhalten dahin gebracht, daß sie die Organisation anerkennen und auch den ihnen so verhassten Gauleiter bei den Verhandlungen zulassen mußten. Vor dem Einigungsamte des Ulster Gewerbegerichts ist am 10. August der nachfolgende Tarifvertrag abgeschlossen:

1.

Die Arbeitszeit auf den Holzplätzen ist eine zehnründige, die morgens 6 Uhr beginnt und abends 6 Uhr endet; sie wird durch Frühstück- und Vesper-pausen von je einer halben Stunde sowie durch eine Mittagspause von einer Stunde unterbrochen. Auf den Mühlen fällt die Frühstück- und Vesperpause aus, unbeschadet des dem Arbeiter dann zustehenden An-spruchs auf Vergütung für die tatsächlich geleistete Arbeit.

Im Winter richtet sich die Arbeitszeit nach den Verhältnissen, so daß der Arbeitstag kürzer als 10 Stunden sein kann.

Auch in solchen Mühlenbetrieben, die von 6 Uhr morgens bis 8 Uhr abends — unter Berücksichtigung der Pausen also 12 Stunden täglich — arbeiten, ist nur die bis 6 Uhr abends geleistete Arbeit als ge-wöhnliche Tagesarbeit zu bewerten, während für jede Arbeit nach 6 Uhr abends der für Ueberstunden ver-ehnbare Lohnsatz zu gewähren ist. Jedoch gelten die regelmäßigen Nachschichten nicht als Ueberstunden.

2.

Der Lohn für Plah- und Mühlenarbeiter beträgt in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober eines jeden Jahres 30 Pf., in den übrigen 4 Monaten des Jahres 25 Pf. für die Stunde, unbeschadet der weitergehen-den, unter Nr. 7 dieses Vertrages getroffenen Ver-einbarung.

3.

Ueberstunden müssen auf Erfordern des Arbeit-gebers geleistet werden und sind an Werktagen bis 8 Uhr abends mit einem Lohnzuschlag von je 5 Pf. zu vergüten; nach 8 Uhr abends sowie an Sonn- und Festtagen beträgt die Mehrvergütung 10 Pf. für jede Ueberstunde.

4.

Der Wochenlohn der Kutscher beträgt in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober eines jeden Jahres 18 — achtzehn — Mark; in den übrigen Monaten jedes Jahres 16 — sechzehn — Mark. Sofern die Kutscher vor 6 Uhr morgens oder nach 6 Uhr abends mit Holzrücken, bei Wasserverladungen, oder mit an-deren schweren persönlichen Arbeiten beschäftigt werden, erhalten sie dafür einen besonderen Stundenlohn von 35 Pfennig.

5.

Die Vereinbarung von Stüchtlöhnen anstatt des festgesetzten Stundenlohnes bleibt mit der Maßgabe vorbehalten, daß sie nur auf Grund von Spezial-tarifen erfolgen darf, die für jeden Betrieb durch die zur Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten bei der Auslegung dieses Vertrages und von Streitigkeiten aus diesem Vertrage einzusetzende ständige Kommi-sion (siehe Nr. 6) festgestellt werden und während der Dauer dieses Vertrages nur durch diese Kommission geändert werden können. Solange eine Festsetzung der Tarife durch die ständige Kommission nicht erfolgt ist, sollen lediglich die in diesem Vertrage vereinbarten Stunden- und Wochenlöhne gezahlt werden.

6.

Zur Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten bei der Auslegung dieses Vertrages und von Streitig-keiten aus diesem Vertrage wird eine ständige Kom-mission eingesetzt, die unter der Leitung des Vorstren-den des Gewerbegerichts zu Ulst aus je drei betei-ligten Arbeitgebern und Arbeitern besteht. Die Arbeiter-mitglieder der Kommission werden von einer Versamm-lung der Arbeiter sämtlicher beteiligten Firmen, die Arbeitgebermitglieder von den beteiligten Firmen ge-wählt. Sämtliche Mitglieder der Kommission müssen volljährig und im Besitze der bürgerlichen Ehrenrechte sein. Auf die Beschlußfassung der Kommission findet § 43 Absatz 2 des Urst. für das Gewerbegericht zu Ulst vom 1. Juli 1902 Anwendung.

7.

Dieser Vertrag wird auf die Dauer von drei Jahren mit der Maßgabe abgeschlossen, daß im dritten Vertragsjahre den Plah- und Mühlenarbeitern in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober ein Stundenlohn von 31 Pf., in den übrigen Monaten aber von 26 Pf. gezahlt wird, der unter Nr. 2 vereinbarte Lohn sich im dritten Vertragsjahre also um einen Pfennig erhöht. Der Wochenlohn der Kutscher erhöht sich entsprechend auf 18,50 Mk. bzw. 16,50 Mk.

8.

Der Vertrag ist beiderseits zum Ablauf der Ver-tragsdauer kündbar. Die Kündigung muß spätestens 2 Monate vor dem Ablaufe der Vertragszeit erklärt werden, widrigenfalls der Vertrag als auf ein wei-teres Jahr verlängert gilt. Zur Abgabe und Empfang-nahme der Kündigung auf Seiten der Arbeitnehmer ist von diesen der Deutsche Transportarbeiter-Verband er-mächtigt.

9.

Dieser Vertrag wird seitens sämtlicher beteiligten Firmen und Arbeiter einheitlich abgeschlossen derart, daß er insbesondere allen beteiligten Firmen gegenüber und von diesen nur einheitlich gekündigt werden kann.

10.

Der Vertrag tritt mit dem Tage der Wiederauf-nahme der Arbeit in Kraft, jedoch gilt für die Berech-nung der Vertragsdauer und der Kündigungsfrist als Anfangstermin der 1. September 1909.

Durch diesen Vertrag haben die Kollegen gegen das Vorjahr eine durchschnittliche Lohnerhöhung von 3 Pf. pro Stunde, ferner Bezahlung der Ueber-stunden mit 35 Pf. und Nacht- und Sonntagsarbeit mit 40 Pf. erreicht. Bei Festsetzung von Ueberarbei-ten können die Unternehmer nicht willkürlich wirt-schaften, sondern müssen diese erst durch eine Kom-mission unter Vorbehalt des Gewerbegerichts vorkom-mend vereinbart werden.

Ein besonderer Erfolg liegt aber darin, daß in der pflichtigen Verwaltungsstelle unseres Verbandes sich die Kollegen die Anerkennung ihrer Organisation errungen haben.

Den Ulster Kollegen rufen wir jedoch zum Schluß zu: Nicht auf dem Ertrungenen aus, sondern sorgt dafür, daß auch die Kollegen in den Betrieben über Memel und in den anderen Bezirken den Weg zur Organisation finden, damit auch dort mit den elenden Verhältnissen aufgeräumt werden kann.

Eine Fahrstuhl-Polizeiverordnung für Preußen.

(Schluß.)

Titel IV.

A. Personenaufzüge einschließlich der- jenigen Lastenaufzüge, auf denen Führer mitfahren dürfen.

§ 18.

Zulässige Beanspruchung der Tragorgane.

1. Aufzüge, die nicht durch Stempel, Spindeln oder dergl. unterstützt werden, müssen mindestens an zwei Seiten, Gurten oder Ketten aufgehängt werden, die derartig mit einer Fangvorrichtung zu verbinden sind, daß letztere bereits bei gefahrdrohender Dehnung eines der Tragorgane in Tätigkeit tritt. Die Führungsschienen solcher Aufzüge müssen einen Neigewinkel von Partholz erhalten.

2. Ketten dürfen nicht über 1/8, Gurte nicht über 1/8 ihrer Bruchfestigkeit in Anspruch genommen werden. Seile sind so zu berechnen, daß die auf jedes Seil entfallende Zug- und Biegespannung zusammen nicht mehr als 1/8 seiner Bruchfestigkeit beträgt. Die Biegespannung ist am Berührungspunkte von Seil und Rolle zu be-rechnen.

Ausführungsanweisung.

Die Vorschrift des ersten Absatzes bedingt bei hängenden Fahrstühlen die Anwendung von Fangvorrichtungen, die auf die Dehnung der Seile Rücksicht nimmt, derart, daß alle Seile zum gleichmäßigen Tragen eingestellt werden müssen und daß z. B. bei zweiseitigen Fahrstühlen durch den Bruch eines Seiles die Fangteile durch das andere Seil unabhängig von Gewicht und Feder unmittelbar gegen die Führungen gepreßt werden. Bei den nach diesem Grunde gebauten Fangvorrichtungen hat jedoch der gleichzeitige Bruch der Seile oder der Bruch von Betriebs-werkstellen (z. B. der Kuppelung, der Ableit- oder Trag-rollen, Abscheren der Trommelteile) nicht ohne weiteres den Eingriff der Fangvorrichtung zur Folge, es bedarf vielmehr einer Hilfsvorrichtung, als welche meist ein Re-gulator benutzt wird, der bei Ueberföhrung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Klemmung eines Steuerseils die Auslösung der Fangteile bewirkt. Die Anwendung des Regulators wird indessen nicht vorgeschrieben sein, wenn in anderer Weise erreicht wird, daß beim Bruche der vorerwähnten Teile der Eingriff der Fangteile erfolgt. Bei Prüfung der Fangvorrichtung ist zu beachten, daß beim Bruche oder gefahrdrohender Dehnung eines Seiles

das andere bei dem Versuch, den Fangkorb mit einem Seile hochzuziehen, der Gefahr gewalttätiger Zerreißung ausgesetzt ist, weil außer der Last die starke Biegung der Fangteile zu überwinden ist, die beim Anziehen, obwohl die Seile nur für die Abwärtsbewegung eingerechnet her-gestellt werden, zunächst noch wächst. Fangvorrichtungen, die es zulassen, den Fahrkorb nach dem Fangen ohne Ueberanstrengung des Seiles hochzuziehen, sind daher be-sonders empfehlenswert, auch mit Rücksicht darauf, daß die Passagiere andernfalls nur mit besonderen Schwierig-keiten aus dem Fahrkorbe herausgeholt werden können.

Die Berechnung der Biegespannung von Draht-seilen ist der Elastizitätsmodul zu 20 000 kg p. mm an-zunehmen. Flußstahlseile über 50 kg p. mm sowie Tiegel-stahl über 120 kg p. mm Bruchfestigkeit dürfen ohne Nachweis der Festigkeit nicht zugelassen werden. Tiegel-stahl über 180 kg p. mm Bruchfestigkeit darf nicht ver-wendet werden. Diese Bestimmungen gelten auch für Seile an Lastfahrstühlen.

§ 14.

Fürverriegelung.

1. Alle Zugöffnungen zum Fahrkorb müssen durch Türen (Fahrkorbtüren) verschließbar sein, die bündig mit der inneren Schachtebene anzubringen sind.

2. Die Fahrkorbtüren müssen durch die Steuerung unter selbsttätigem Verschluss gehalten werden, solange der Fahrkorb in Bewegung ist, und dürfen sich nur öffnen lassen, wenn der Fahrkorb in gleicher Höhe mit ihnen steht und zur Ruhe gebracht ist. Die Einleitung der Be-wegung des Fahrkorbes muß so lange verhindert sein, als nicht alle Fahrkorbtüren fest geschlossen sind.

§ 15.

Anordnung der Steuerung.

1. Die Steuerungsvorrichtung muß innerhalb des Fahrkorbes so angeordnet werden, daß sie nicht von außen her betätigt werden kann.

2. Bei Aufzügen, die ohne Führerbegleitung benutzt werden dürfen, (§ 32 III, Satz 1), ist eine Betätigung der Steuerung von außen und innen zulässig, wenn die Außen- und Innensteuerung derart in Abhängigkeit von einander gebracht werden, daß jeweilig entweder nur mit Innen- oder nur mit Außensteuerung gefahren werden kann, je nachdem die Bewegung von der einen oder der anderen Seite aus eingeleitet worden ist. Die Umschaltung darf nur in der Ruhestellung des Fahrkorbes bei geschlossenen Türen und entlastetem Fahrkorbe möglich sein. Bei Auf-zügen dieser Art muß jede Schachttür mit zwei zuverlässigen Türverriegelungen versehen werden, von denen die eine selbsttätig sein muß. Das Türschloß darf sich nur mittels besonders geformten Sicherheitschlüssels öffnen lassen.

Ausführungsanweisung.

Bei der Prüfung der Druckknopfsteuerung ist insbe-sondere darauf zu achten, daß die Kontaktwirkung nicht schon bei losem Anlehnen der Tür erfolgt, und daß die Anwendung untauglicher Hilfsmittel zur Herstellung des Kontakts bei offenen Türen wie Federn, Hilfsbrücken u. dergl., erschwert wird. Als „zuverlässige“ Türverriegel-ungen gelten daher bei elektrischen Kontakten nur solche, bei welchen der Kontakt erst bei voller Verschlussstellung des Riegels oder der Falle wirksam wird. Die Steuerung des Fahrkorbes darf unter keinen Umständen früher mög-lich sein, als bis alle Schachttüren fest geschlossen und ihre Verschlussriegel sicher zum Eingriff gebracht sind.

§ 16.

Ausrückvorrichtungen.

Die Aufzüge sind zum selbsttätigen Anhalten in ihren Endstellungen mit zwei Einrichtungen zu versehen, die un-abhängig von einander in Wirksamkeit treten und gleich-zeitig die Uebertragung der Betriebskraft aufheben. Eine dieser beiden Vorrichtungen muß unabhängig von der Steuerungsvorrichtung in Tätigkeit treten.

§ 17.

Windvorrichtung.

Aufzüge mit Forbortrommeln müssen an der Aufzug-maschine eine Vorrichtung haben, die das Sinken des Fahrkorbes nach dem Ausrücken der Steuerung verhindert, und mit einer Schutzvorrichtung gegen Hängeseil versehen sein. Die Forbortrommeln sind mit schraubenförmigen Nuten zur Aufnahme der Seile zu versehen.

Ausführungsanweisung.

Zur Verhinderung des Sinkens des Fahrkorbes nach dem Ausrücken der Steuerung ist in der Regel eine Bremse erforderlich, es sei denn, daß der Förderer durch andere geeignete Mittel, z. B. selbsthemmende Schneckengetriebe, entprochen wird.

§ 17.

Fahrkorb.

1. Die Fahrkorbedecke muß so beschaffen sein, daß sie den in Fahrkorbe befindlichen Personen Schutz gegen etwa herabfallende Teile des Triebwerkes oder andere Gegen-stände gewährt. Wo dies nicht der Fall ist, muß dicht unterhalb der Triebwerksteile ein festes Fangnetz aus Drahtgeflecht angebracht werden.

2. Der Fahrkorb muß an denjenigen Seiten, welche keine Zugöffnungen enthalten, von dichten Wänden oder mit Drahtgitter von höchstens 2 cm Maschenweite umgeben sein.

3. Verschlussklappen am Fahrkorbe sind nicht erforderlich, wenn die Schachtwände an den Zugöffnungen des Fahr-korbes in voller Geschökhöhe durchgeföhrt, völlig glatt und nicht mehr als 4 cm vom Fahrkorbe entfernt sind. Draht-wände von nicht mehr als 2 cm Maschenweite gelten als glatte Wände.

Ausführungsanweisung.

Sofern die Fangvorrichtung es nicht gestattet (vgl. Er-läuterungen zu § 13), den Fahrkorb nach dem Fangen ohne gefahrdrohende Beanspruchung der verbleibenden Tragseile hochzuziehen, muß der Fahrkorb mit Einrichtungen ver-sehen werden, die es ermöglichen, die Passagiere aus ihrer Lage zu befreien. Dabei ist bei elektrisch angetriebenen Fahrstühlen zu beachten, daß auch das Durchbrechen von Sicherungen, ohne daß die Fangvorrichtung in Tätigkeit

zu treten braucht, zum unfreiwilligen Anhalten des Fahrforbes führt. Das Aufsichtspersonal des Fahrstuhls ist daher besonders darauf hinzuweisen, daß die Steuerung vor Benutzung der Einrichtungen zur Befreiung eingeschlossener Personen unter allen Umständen in Haltstellung zu bringen ist.

§ 19.

Alarmvorrichtung.

In jedem Fahrforbe muß eine außerhalb des Schachtes hörbare Signalvorrichtung vorhanden sein, die so angebracht ist, daß sie von den Mitfahrenden betätigt werden kann. Im Innern des Fahrforbes ist ein deutlicher Hinweis auf die Einrichtung anzufertigen.

§ 20.

Bezeichnung des Fahrstuhls.

An der Außenseite der Fahrstachttür und im Innern des Fahrforbes muß sich ein Schild befinden, das in deutlich lesbarer Schrift das Wort „Personenaufzug“ sowie die zulässige Belastung einschließlich des Führers in Kilogramm, die Zahl der Personen, die gleichzeitig befördert werden dürfen, und die Vorschrift, daß der Fahrstuhl nur in Begleitung eines Führers benutzt werden darf, enthält (vgl. Ausnahme in § 32, 3). Als Gewicht einer Person sind 75 kg anzunehmen.

§ 21.

Ausnahmen.

Bremsfahrstühle in kleinen Getreidemöhlen können auch dann, wenn auf ihnen ein Führer mitfahren darf, wie Lastenfahrstühle eingerichtet werden mit der Maßgabe, daß mindestens die Verschlüsse der beiden Entladestellen von der Fahrforbbewegung abhängig sein müssen. In Zwischengeschossen sind Ladeöffnungen wenigstens mit Schranken und mit Warnungstafeln zu versehen, die das Öffnen der Schranken verbieten, wenn nicht der Fahrforb vor der Ladeöffnung hält.

Ausführungsanweisung.

Als „kleine Getreidemöhlen“ sind in der Regel neben Windmühlen insbesondere nur solche durch Wasserkraft betriebene Mühlen anzusehen, bei welchen die tägliche Verarbeitung an Getreide 5000 kg nicht übersteigt. Werden Bremsfahrstühle in Getreidemöhlen mit größerer Leistungsfähigkeit oder in anderen Betrieben benutzt, so müssen darauf die Vorschriften für Lasten- oder Personenaufzüge, je nach dem Zwecke des Fahrstuhls, voll angewendet werden. Der misbräuchlichen Benutzung von Lastenbremsfahrstühlen zur Personenbeförderung ist in solchen Fällen durch Verlegung des Steuerseils in genügender Entfernung außerhalb des Fahrstachts vorzubeugen.

In kleinen Mühlen wird die Fahrbahn im Erdgeschoß häufig durch ein Moseil, das etwa bis Schulterhöhe reicht, begrenzt, so daß das Abtragen von Säcken dadurch erleichtert wird. In solchen Fällen kann überall von dem Endverschluß sowie von Schranken, die den Zugang zum Fahrstuhl abschließen, abgesehen werden, oder der Schachtverschluß ist so einzurichten, daß er bei einer Haltestellung, die etwa Schulterhöhe entspricht, geöffnet werden kann.

B. Lastenaufzüge.

§ 22.

Zulässige Beanspruchung der Tragorgane.

Für die Berechnung der Seile, Gurte oder Ketten gelten die Vorschriften in § 13, 2 mit der Maßgabe, daß bei Verwendung nur eines Seiles die aus Zug- und Biegespannung zusammengesetzte Beanspruchung nicht mehr als ein Viertel der Bruchfestigkeit betragen darf.

§ 23.

Türverriegelung.

I. Alle Ladeöffnungen des Fahrstachts sind mit Türen oder Schranken zu versehen, die so beschaffen sein müssen, daß Menschen nicht zu Schaden kommen können.

II. Die Türverschlüsse müssen so beschaffen sein, daß die Fahrstachttüren oder -schranken nur dann geöffnet werden können, wenn der Förderkorb an der Ladeöffnung angelangt ist, und daß sämtliche Türen geschlossen sein müssen, bevor der Förderkorb in Bewegung gesetzt werden kann.

III. Von der Verriegelung der Türen oder Schranken kann abgesehen werden:

1. bei Bau- und solchen Aufzügen, bei welchen der Förderkorb beim Be- und Entladen infolge seiner Bauart oder der Art des Betriebes und des Beladens ordnungsmäßig nicht betreten werden kann, sofern die jeweilige Stellung des Förderkorbes außerhalb der Fahrbahn sichtbar ist und die Ladeöffnung derart umwehrt oder fest abgesperrt wird, daß Menschen nicht zu Schaden kommen können und an der Ladeöffnung feste Handhaben zum Festhalten angebracht sind;

2. bei Aufzügen mit Hubziffern, sofern die Geschwindigkeit des Förderkorbes 0,25 m in der Sekunde nicht übersteigt und mindestens die Verschlüsse der beiden Entladestellen von der Fahrforbbewegung abhängig sind;

3. bei kleinen Aufzügen § 4, 3).

Ausführungsanweisung.

Die Ausnahme in Abs. III, Ziffer 1 ist von denselben Voraussetzungen abhängig, welche in den Erläuterungen zu § 10, Abs. 1, Ziffer 2 erörtert sind.

Bei Verwendung von Hubziffern sind die Erläuterungen zu § 6 zu berücksichtigen. Ferner ist der Sicherheit der Aufhängungen (Seile, Ketten) von Hubziffern besondere Beachtung zu schenken, da diese durch Stöße stark beansprucht werden. Das Gewicht und die Bauart der Gitter sollen endlich nicht derart sein, daß dadurch Menschen beim Bruche der Tragorgane verletzt werden können.

§ 24.

Anordnung der Steuerung.

Steuerungsvorrichtungen der Aufzüge müssen außerhalb des Fahrstachts derart angebracht werden, daß sie nicht vom Förderkorb aus betätigt werden können. Von dieser Vorschrift sind Bremsfahrstühle in kleinen Getreidemöhlen (§ 21) ausgenommen, sofern auf ihnen ein Führer mitfahren darf.

§ 25.

Ausrückvorrichtungen.

Jeder Aufzug ist mit mindestens einer Vorrichtung zu versehen, die ihn in seinen Endstellungen selbsttätig zum Stillstande bringt. Für Aufzüge, die durch Menschenkraft bewegt werden, genügt hierfür eine Subbewegung in der Führung des Förderkorbes.

Bei Bremsfahrstühlen in kleinen Getreidemöhlen kann von der selbsttätigen Ausrückung in der unteren Stellung des Fahrforbes abgesehen werden, wenn beim Eintritt in das unterste Stockwerk vom Fahrforb ein Signal in Tätigkeit gesetzt wird.

§ 26.

Windvorrichtung.

Handwinden sind mit Luftdruckbremsen und stillstehenden Kurbeln zu versehen.

§ 27.

Zeigervorrichtung.

Jeder Aufzug, dessen jeweilige Stellung nicht außerhalb der Fahrbahn sichtbar ist, muß in allen Fördergeschossen mit einer Zeigervorrichtung versehen werden. Ausgenommen sind kleine Aufzüge (§ 4, 3).

§ 28.

Förderkorb.

Der Förderkorb muß derart umwehrt sein, daß das Ladegut nicht über den vom Förderkorbe bestrichenen Raum hinausragen oder aus dem Korbe hinausfallen kann. Bei der Beladung mit Förderwagen muß eine Feststellvorrichtung für diese angebracht werden.

§ 29.

Bezeichnung des Fahrstuhls.

An jeder Ladeöffnung muß sich ein Schild befinden, das in deutlich lesbarer Schrift die Worte: Vorsicht! Aufzug! sowie das Verbot des Mitfahrens von Personen und die zulässige Belastung in Kilogramm enthält.

Titel V.

Betrieb der Aufzüge.

§ 30.

Verantwortlichkeit für den Betrieb.

1. Die Betriebsunternehmer von Aufzügen oder die an ihrer Stelle mit der Leitung des Betriebes beauftragten Stellvertreter, sowie die mit der Bedienung der Aufzüge betrauten Personen haben dafür Sorge zu tragen, daß Aufzüge, die sich nicht im gefahrlosen Zustande befinden, nicht in Betrieb erhalten werden.

2. Die mit der Bedienung der Aufzüge betrauten Personen sind verpflichtet, während des Betriebs die Sicherheitsvorrichtungen bestimmungsgemäß zu benutzen und von hervorgetretenen Mängeln des Aufzuges dem Unternehmer oder dessen Stellvertreter ungefälscht Anzeige zu erstatten.

3. Das Schmierien der Führungen und der Führungsstellen muß bei bestehenden Anlagen vom Innern des Fahrforbes aus erfolgen, wenn die im § 5, 4 vorgeschriebene freie Höhe nicht vorhanden ist. Fehlt diese freie Höhe, so darf auch das Schmierien der Ertriebwerksteile nicht von der Decke des Fahrforbes aus erfolgen.

§ 31.

Benutzung der Fahrstühle.

Personenaufzüge und Lastenaufzüge mit Türverriegelung dürfen erst in Bewegung gesetzt werden, wenn die sämtlichen Fahrstachttüren und etwa vorhandene Fahrforbtüren fest geschlossen sind. Letztere dürfen erst dann geöffnet werden, wenn der Fahrforb an einer Förderstelle zur Ruhe gelangt ist.

§ 32.

Führer.

1. Personenaufzüge mit mechanischem Steuerungsantrieb dürfen nur in Begleitung besonderer Führer benutzt werden. Diese müssen mit den Einrichtungen und dem Betriebe des Aufzuges und den dafür erlassenen Vorschriften vertraut sein. Der hierüber durch einen von einem zuständigen Sachverständigen (§ 37) schriftlich ausgestellte Befähigungsnachweis ist in das Revisionsbuch (§ 35) aufzunehmen. Die Führer dürfen nicht unter 18 Jahre alt sein und müssen in das Revisionsbuch die schriftliche Erklärung eintragen, daß sie die Bedienung des Aufzuges verantwortlich übernommen haben.

2. Personenaufzüge mit elektrischer Innensteuerung können mit Genehmigung der Ortspolizeibehörde in Begleitung von Führern, die das 15. Lebensjahr erreicht haben und mit der Bedienung und den Betriebsvorschriften vertraut sind, benutzt werden, wenn für die Beaufsichtigung der maschinellen Einrichtungen des Fahrstuhls ein verantwortlicher, geprüfter Aufzugswärter vorhanden ist, der während des Betriebes des Aufzuges stets anwesend oder leicht erreichbar sein muß.

3. Bei Personenaufzügen mit Innen- und Außensteuerung (§ 15, 2) kann mit Genehmigung der Ortspolizeibehörde von der Begleitung durch den Führer abgesehen und diese durch die bloße Aufsicht eines verantwortlichen, geprüften Aufzugswärters, der während des Betriebes des Aufzuges stets anwesend oder leicht erreichbar sein muß, ersetzt werden, wenn die Benutzung eines Personenaufzuges ausschließlich von bestimmten, der Polizei genannten Personen erfolgt oder nur zwei Geschosse miteinander verbunden werden. Bei Paternosterwerken genügt in gleicher Weise die Aufsicht eines verantwortlichen, geprüften Aufzugswärters.

4. Führern, die sich wiederholt der Übertretung von Bestimmungen dieser Polizeiverordnung schuldig gemacht haben oder als unzuverlässig erweisen, ist von der Ortspolizeibehörde der Befähigungsnachweis zu entziehen.

Ausführungsanweisung.

Als „mechanische“ Steuerungsantriebe gelten alle Seil-, Gestänge- und Kurbelsteuerungen im Gegensatz zu den elektrischen Knopfsteuerungen.

Die Prüfung der Führer hat mit der größten Strenge zu erfolgen. Führer, die mit der Einrichtung der Türverschlüsse und der Fangvorrichtung, insbesondere auch deren Einstellung und Lösung, nicht völlig vertraut sind,

dürfen unter keinen Umständen das Befähigungszugnis erhalten. Führer, denen der Befähigungsnachweis entzogen ist, dürfen nur mit Genehmigung der Ortspolizeibehörde, die das Zeugnis aberkannt hat, erneut zur Prüfung zugelassen werden. In den Fällen der Absätze 2 und 3 hat der verantwortliche Aufzugswärter die Erklärung in dem Revisionsbuch abzugeben.

Der nach dem dritten Absatz des Paragraphen mit Genehmigung der Ortspolizeibehörde zulässige Nachlaß der Führerbegleitung ist für Hotels, Warenhäuser, Fabriken und öffentlichen Gebäuden nicht zu gewähren, für Mietshäuser nur erwachsenen Personen, die zum Hausstande der Mieter gehören.

Anträge der nach Abs. 2 und 3 gedachten Art sind vor ihrer Genehmigung dem zuständigen Sachverständigen zur gutachtlichen Äußerung zu übersenden, oder durch dessen Vermittelung zu stellen.

Titel VI.

Inbetriebsetzung und Ueberwachung der Aufzüge.

§ 33.

Bauliche Genehmigung und Anmeldung.

1. Für die bauliche Anlage der Aufzüge (Herstellung des Schachtes, Durchbrechung von Decken, bauliche Einrichtungen in Treppenhäusern, Lichtböden und an Außenfronten) bedarf es der Genehmigung der Baupolizeibehörde.

2. Von der beabsichtigten Einrichtung des maschinellen Teiles der Aufzüge ist dem zuständigen Sachverständigen (§ 37) von dem Unternehmer der Fahrstuhlanlage Anzeige zu erstatten.

Mit der Anzeige sind zwei Beschreibungen nach dem dieser Polizeiverordnung beigefügtem Muster und zwei maßstäbliche Zeichnungen des Aufzuges vorzulegen. Aus diesen muß die Bauart des Fahrstuhls und der Aufzugsvorrichtung, das Schema der Steuerung und der Fahrstachtschlüsse — bei elektrisch betriebenen Aufzügen auch das Schaltungsdiagramm — sowie die Aufstellung und alle zur rechnerischen Prüfung des Aufzuges erforderlichen Angaben zu ersehen sein. Blankettpausen sind unzulässig. Bei Aufzügen in Staats- und Reichsbetrieben bedarf es nur einer Beschreibung und Zeichnung. Der Sachverständige hat die Vorlagen gemäß den Bestimmungen dieser Polizeiverordnung zu prüfen und mit Prüfungsvermerk zu versehen.

Ausführungsanweisung.

Der Begriff „des Unternehmers“ der Fahrstuhlanlage ist hier der gleiche wie in Artikel 105 des Einführungs-gesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch, d. h., es ist derjenige als Unternehmer anzusehen, für dessen Rechnung und Gefahr der Aufzug betrieben wird. In den meisten Fällen wird der Eigentümer gleichzeitig der Betriebsunternehmer sein. Im übrigen sind die Umstände für die Entscheidung der Frage, wer als Unternehmer zu gelten hat, maßgebend.

Der rechnerische Nachweis genügender Sicherheit des Aufzuges kann in der Regel auf die Berechnung der Tragseile, Ketten u. dergl. für den Fahrforb und die Gegengewichte, des Rollengerüstes und der beim Bruch der Tragorgane durch die Fangvorrichtung auf Zerbrechen in Anspruch genommenen Seile beschränkt werden. Bei freistehenden Gerüsten ist darüber hinaus die Beanspruchung der wesentlichen Gerüstteile nachzuweisen.

Soweit die zulässigen Beanspruchungen der Materialteile nicht auf Grund der Baupolizeiverordnungen behördlich festgelegt sind, darf Flußeisen mit 8,75 kg p. mm beansprucht werden. Bei großen Fördergeschwindigkeiten, und zwar über 0,8 m/Sek., ist bei der Berechnung der Rollengerüste auf die Erschütterungen durch Massenbeschleunigung und Verzögerung Rücksicht zu nehmen, indem für die Nutzlast ein Zuschlag von 50 pCt. einzusetzen ist. Ergibt die Rechnung ein Trägerprofil, dessen Höhe kleiner als 1/20 der Spannweite ist, so muß die elastische Durchbiegung berechnet werden, die nicht größer als 1/1000 der Spannweite sein darf. — Bei der Rechnung auf Knickfestigkeit muß mindestens 5fache Sicherheit vorhanden sein. Des Zuschlages zur Nutzlast bedarf es dabei jedoch nicht.

Bei kleinen Aufzügen genügen in der Regel statt besonderer Zeichnungen Maßpläne in den Beschreibungen.

§ 34.

Prüfungen.

Die Besitzer der Aufzüge sind verpflichtet, eine erstmalige Prüfung (Abnahme) neu angelegter Fahrstühle vor ihrer Inbetriebnahme, sowie regelmäßige amtliche Prüfungen der Anlage nach Maßgabe dieser Polizeiverordnung durch Sachverständige zu veranlassen, die hierzu nötigen Arbeitskräfte und Vorrichtungen bereitzustellen und die Kosten der Prüfungen nach Maßgabe der anliegenden vom Minister für Handel und Gewerbe auf Grund des Gesetzes vom 8. Juli 1905 (Gesetzsamml. S. 317) genehmigten Gebührenordnung zu tragen. Die Kosten können im Verwaltungszwangsvorfahren beigetrieben werden.

Ausführungsanweisung.

Die Kosten der Aufzugsprüfungen sind in der Regel durch Vermittelung des Regierungspräsidenten von den Zahlungspflichtigen einzuziehen. Hieron kann insoweit abgesehen werden, als die Zahlungspflichtigen Mitglieder von Dampfesselüberwachungsvereinen sind, denen gleichzeitig die Ueberwachung der Fahrstuhlanlagen im staatlichen Auftrage übertragen ist.

Die Gebühren sind bei den Regierungshauptkassen als Reserve zu verrechnen.

§ 35.

Abnahme.

1. Bei der Abnahme sind durch Fahrproben mit der höchsten zulässigen Belastung alle vorgeschriebenen Sicherheitsvorrichtungen und insbesondere die Verschlüsse in jedem Geschosse zu prüfen. Die Zuverlässigkeit der Fang- oder Bremsvorrichtungen ist außerdem bei leerem Fahrforbe zu erproben. Bei dieser Probe müssen entweder die Tragorgane vom Fahrforbe losgelöst oder es muß mindestens eins derselben bei der Abwärtsfahrt mit normaler Geschwindigkeit so weit gelockert werden, wie es erforderlich ist, um die Fangvorrichtung in Tätigkeit zu

sehen. Ueber den Befund der Prüfung ist von dem Sachverständigen nach dem dieser Polizeiverordnung beigefügten Muster eine schriftliche Bescheinigung auszustellen. Diese ist von dem Sachverständigen mit einem Exemplare der Zeichnung und Beschreibung zu verbinden und bei den der regelmäßigen Prüfung unterliegenden Aufzügen (§ 36) einem von dem Besitzer auf seine Kosten zu beschaffender Revisionsbuches anzuhängen. Das letztere muß dem diesen Polizeiverordnung beigefügten Muster entsprechen und einen Abdruck dieser Polizeiverordnung enthalten.

2. Der Sachverständige hat diese Papiere der Ortspolizeibehörde zur Einsichtnahme zu übersenden, welche, wenn auch die baupolizeiliche Abnahme der Anlage zu keinem Bedenken Anlaß gegeben hat, dem Unternehmer der Fahrstuhlanlage unter Befügung der Fahrstuhlpapiere die Betriebslaubnis erteilt. Aufzüge in Staats- und Reichsbetrieben unterliegen den Bestimmungen dieses Absatzes nicht.

3. Die Fahrstuhlpapiere sind von dem Unternehmer des Aufzuges zur Einsichtnahme für die Aufsichtsbeamten und Sachverständigen am Betriebsorte bereitzuhalten.

Ausführungsanweisung.

Soweit von den Unternehmern der Aufzüge Zeichnungen und Beschreibung in zweifacher Ausfertigung vorzulegen sind, haben die Sachverständigen die Duplikate mit der Urchrift der Abnahmebescheinigung, den Duplikaten aller Bescheinigungen über die regelmäßigen Untersuchungen und dem Schriftwechsel über den Aufzug zu einem Aktenstück zu vereinigen und sorgfältig aufzubewahren. Außerdem haben die Sachverständigen eine Liste der ihrer Ueberwachung unterstehenden Fahrstühle zu führen, aus der der Zeitpunkt der Abnahme und der ausgeführten sonstigen Untersuchungen zu ersehen ist.

Von der Abnahme solcher Fahrstühle, die in den der Gewerbeaufsicht unterstehenden Betrieben angelegt sind, ist dem zuständigen Gewerbeinspektor von den Sachverständigen Anzeige zu erstatten.

Bei Bauaufzügen, die nach jeder Neuaufstellung der Abnahme unterliegen, bedarf es der wiederholten Vorlegung neuer Fahrstuhlpapiere (§ 32) nicht, wenn die Aufstellung in dem Bezirke desjenigen Sachverständigen erfolgt, der die erste Abnahme besorgt hat. Bei der Benutzung in anderen Bezirken genügt gleichfalls die Vorlegung der älteren Papiere. Die Sachverständigen sind in solchen Fällen verpflichtet, die Akten gegenseitig abzugeben, solange der Aufzug im Bezirke verbleibt.

Die Ausfertigung der Abnahmebescheinigungen und Ueberfendung der Fahrstuhlpapiere an die Ortspolizeibehörde zwecks Erteilung der Betriebslaubnis hat durch die Sachverständigen spätestens innerhalb einer Woche nach der Abnahme zu erfolgen.

Durch die maschinentechnische Abnahme des Aufzuges wird die von der Baupolizeibehörde vorzunehmende (baupolizeiliche Prüfung der baulichen Teile der Anlage Schacht-Abdeckung usw.) nicht entbehrlich.

§ 36.

Regelmäßige Prüfungen.

1. Personenaufzüge sind in längstens zweijährigen Fristen, Lastenaufzüge, mit Ausnahme von kleinen Aufzügen (§ 4, 8), von Bremsfahrstühlen in kleinen Getreidemöhlen (§ 21), von Bauaufzügen und ähnlichen, vorübergehenden Zwecken dienenden Aufzügen, in vierjährigen Fristen durch den zuständigen Sachverständigen einer wiederkehrenden Untersuchung zu unterwerfen. Bei diesen ist die Anlage in derselben Weise wie bei der Abnahme zu prüfen. Abgabevorrichtungen, die durch das Gewicht der Last nach unten bewegt werden (§ 10, 1 4), sind alle sechs Jahre erneut zu prüfen. Den Befund der Untersuchung hat der Sachverständige in das Revisionsbuch einzutragen. — Durch die regelmäßigen Prüfungen wird das Recht der Polizeibehörde, im Bedarfsfalle außerordentliche Untersuchungen mangelhafter Fahrstuhl Anlagen anzuordnen, nicht berührt.

2. Vorgefundene Mängel sind von dem Unternehmer innerhalb einer von dem Sachverständigen zu stellenden Frist zu beseitigen, nach deren fruchtlosem Verlaufe der Sachverständige der Ortspolizeibehörde — bei Fahrstühlen in Staats- und Reichsbetrieben der vorgesetzten Dienstbehörde — Anzeige zu erstatten hat.

3. Findet der Sachverständige oder ein anderer zur Aufsicht über den Betrieb zuständiger Beamter den Aufzug in einem Zustande, der eine unmittelbare Gefahr einschließt, so hat er — gegebenenfalls durch Vermittelung der Ortspolizeibehörde — oder bei Aufzügen in Reichs- und Staatsbetrieben der vorgesetzten Dienstbehörde die sofortige Einstellung des Betriebs zu veranlassen, sowie, daß dies geschehen, in das Revisionsbuch einzutragen.

Ausführungsanweisung.

Außerordentliche Untersuchungen sind von den Sachverständigen bei der Ortspolizeibehörde stets dann zu beantragen, wenn bei einer regelmäßigen Untersuchung erhebliche Unregelmäßigkeiten im Betriebe des Aufzuges ermittelt worden sind, oder wenn der Besitzer die festgestellten Mängel in der vorgeschriebenen Frist nicht abstellt.

§ 37.

Sachverständige.

1. Die auf Grund dieser Polizeiverordnung auszuführenden Prüfungen erfolgen:

1. in Anlagen des Staates und Reiches durch die von den vorgesetzten Dienstbehörden hierzu bestimmten Sachverständigen;

2. sofern Berufsgenossenschaften die Ueberwachung auf ihren Antrag übertragen wird, durch die hierfür anzuerkennenden Sachverständigen;

3. im übrigen durch staatlicherseits hierzu ermächtigte Ingenieure der Dampfesselüberwachungsvereine in den durch den Minister für Handel und Gewerbe festgesetzten Verordnungsgebieten im staatlichen Auftrage.

11. Die Anerkennung und Ermächtigung der nach Abs. 1, Ziffer 2 und 3 mit der Wobnahme der vorgeschriebenen Prüfungen beauftragten Sachverständigen erfolgt durch den Regierungspräsidenten auf Vordruck. Er nimmt ihnen gegenüber die Rechte der Aufsichtsbehörde wahr.

Titel VII.

Schluß und Uebergangsbestimmungen.

§ 38.

Beschränkungen der Baupolizei-Verordnungen.

Die dieser Verordnung etwa entgegenstehenden Bestimmungen von Baupolizei-Verordnungen treten außer Kraft.

§ 39.

Uebergangsbestimmungen.

1. Bei Aufzügen, die bisher schon der Prüfung durch Sachverständige auf Grund bestehender Polizeiverordnungen unterlagen und letzteren nicht entsprechen, können, solange nicht eine wesentliche Aenderung der Fahrstuhl-anlage oder der Bauten, in denen sie aufgestellt ist, eintritt, nur Anforderungen gestellt werden, welche zur Beseitigung erheblicher, das Leben und die Gesundheit der mit der Fahrstuhlanlage in Verbindung kommenden Personen erforderlich oder unverhältnismäßige Aufwendungen ausföhrbar erscheinen.

2. Bei Aufzügen, die bisher noch keiner Prüfung unterzogen sind, müssen die Bestimmungen dieser Verordnung, bis auf die in den §§ 3 und 4 enthaltenen, innerhalb Jahresfrist nach Erlass dieser Polizeiverordnung durchgeführt werden.

Ausführungsanweisung.

Die Vorschriften dieser Polizeiverordnung sind gegenüber den Bestimmungen der §§ 120 a ff. der Gewerbeordnung als Grenze der in der Regel zu stellenden Anforderungen zu betrachten. Sollten ausnahmeweise Fälle vorliegen, in denen weitergehende Maßnahmen erforderlich erscheinen, so sind die mit Zustimmung des Regierungspräsidenten durchzuführen.

§ 40.

Ausnahmen.

1. Die höheren Verwaltungsbehörden oder die etwa von ihnen ermächtigten Polizeibehörden sind befugt, Ausnahmen von den Bestimmungen dieser Polizeiverordnung, insbesondere auch den bei Erlass dieser Polizeiverordnung in der Ausführung begriffenen Aufzügen, zu gewähren. Genehmigungen dieser Art sind den Fahrstuhlpapieren beizufügen. Diese Befugnis erstreckt sich nicht auf zwingende Vorschriften von Baupolizei-Verordnungen, so weit deren Aufhebung nicht durch diese Verordnung bereits erfolgt ist.

2. Bei Aufzügen für Bauten und ähnliche vorübergehend benutzte Anlagen ist die Ortspolizeibehörde nach Anhörung des zuständigen Sachverständigen (§ 37) befugt, von einzelnen Bestimmungen abzugehen.

§ 41.

Strafbestimmungen.

Uebertretungen dieser Polizeiverordnung werden, soweit nicht nach den Strafgesetzen eine höhere Strafe eintritt, mit Geldbuße bis zum Betrage von 60 Mk. oder im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

§ 42.

Inkrafttreten der Polizeiverordnung.

Die Polizeiverordnung tritt am in Kraft. *) Gleichzeitig wird die frühere, den gleichen Gegenstand betreffende Verordnung aufgehoben.

*) Berlin am 11. Septbr. 1908	Danzig am 28. April 1908
Potsdam " 8. Mai "	Magdeburg " 25. "
Cassel " 9. " "	Stuttgart " 3. Juni "
Stettin " 15. " "	Wien " 18. " "
Hannover " 16. " "	Coblenz " 4. Juli "
Schleswig " 18. " "	Münster " 30. " "
Breslau " 22. Juli "	

Wir erwarten, daß die Kollegen Fahrstuhlföhrer sich im eigenen Interesse diese Bestimmungen gut einprägen und darauf sehen, daß die Prinzipale sich nicht darüber hinwegsetzen. Eine kritische Würdigung der einzelnen Paragraphen dieser Polizeiverordnung werden wir später folgen lassen.

Aus unserem Beruf.

Arbeiterinnen.

Düsseldorf. Am Donnerstag tagte eine von 30 Kolleginnen besuchte Sektionsversammlung. Da die Sektionsleiterin aus dem Verlag der „Wollzeitung“ ausgeschieden ist, machte sich eine Neuwahl der gesamten Sektionsleitung notwendig. Zur ersten Vorsitzenden wurde Frau Kamme gewählt und die Leitung auf fünf Kolleginnen ergänzt, damit die Agitation besser und energischer auch in den bürgerlichen Betrieben entfalteter werden kann. Der Sektionsleiter der „Wollzeitung“, Genosse L. Gropp, hatte einige Momente in bezug auf die Zustellung der Zeitung, Verwendung der Kinder, sowie Einziehung der Abonnementsbeiträge vorzubringen. Durch Aussprache wurde die Angelegenheit zur beiderseitigen Befriedigung erledigt. Fünf neue Mitglieder ließen sich aufnehmen.

Immerhin sind noch einige Trägerinnen an der Parteileitung beschäftigt, die es noch nicht fertig gebracht, sich der Organisation anzuschließen. Eine Trägerin, die selbst nicht organisiert ist, kann unmöglich als Agitatorin für die Parteileitung in Betracht kommen. Als Trägerinnen werden vorzugsweise Frauen von politisch und gewerkschaftlich organisierten Männern eingestellt und wirkt es ein eigenartiges Licht auf die Männer, daß diese nicht vermögen, ihre Frauen von der Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Organisation zu überzeugen. Hoffentlich geben die noch abwärts stehenden Frauen ihren Widerstand auf und erfüllen nimmermehr ihre Pflicht nach jeder Richtung hin. Dort, wo die Frau rüchständig ist, helfe der Mann und wo es entgegengesetzt liegt, dort helfe die Frau mit der Aufklärung etwas energischer nach. Die nächste Versammlung findet am 2. September statt.

Automobilföhrer.

Berlin. Eine der letzten großen Volkzeitungen in der Reaktion des Automobilverkehrs leisteten sich die Gendarmen von Zehlendorf gegen den Chauffeur Achilles, welcher sich auf den erhobenen Widerspruch gegen eine Strafverfügung, am 17. August, vor dem Amtsgericht in Großlichterfelde zu verteidigen hatte. A. hatte nach der Meinung des Amtsvorstehers von Zehlendorf dadurch großen Unfug verübt, daß er seine Kollegen und andere Automobilisten in Zehlendorf vor einer sogenannten Autofalle warnte. Vor dem Hgl. Schöffengericht stellte sich heraus, daß drei der von dem Amtsvorsteher bei dem Strafbefehl benannten Zeugen an dem Vorfall selbst gar nicht beteiligt waren. Es blieben also nur zwei Gendarmenwachmeister als achtunggebietende Macht übrig, mit welchen Achilles um sein gutes Recht zu kämpfen hatte. Allein dieser Kampf wurde ihm nicht allzu schwer gemacht und endete, wie vorauszusehen war, mit einem glänzenden Freispruch des Angeklagten, obgleich seine Gegner alles aufboten, ihn zur Strecke zu bringen. Gendarmenwachmeister Hermann mußte indes nach längerem Hin und Her schließlich kleinlaut zugeben, daß eine Störung des Verkehrs durch das Verhalten des Chauffeurs absolut nicht eingetreten sei, und daß sich dieser auch nicht auf seinem Automobil befunden habe, als man ihn etwas stürmisch seinen Führerschein abverlangte. Nichts anderes konnte Wachmeister Ehrenbrecht zur Belastung beibringen; man versuchte aber durch Zeitungartikel, von denen Hermann eine kleine Sammlung mitgebracht hatte, die rechtliche Seite der Sache zu klären. Der Vorsitzende wies indes alle diese Beweismittel als unsachgemäß zurück. Nachdem die Behauptungen des Gendarmenwachmeisters Hermann, der zur Zeit des Vorfalls gar nicht einmal im Dienst gewesen war, sondern, wie er sich ausdrückte, „unter den Bäumen eine dienstliche Unterhaltung mit seinen Kollegen gepflogen“, trotzdem aber die Anzeige gegen Achilles erstattet hatte, gründlich widerlegt waren, zog sich der Gerichtshof zur längeren Beratung zurück.

Das Urteil sagte kurz und bündig: Achilles hat großen Unfug nicht verübt! Wenn er als Privatmann oder Passant herannahende Automobilisten vor einer Autofalle warnen, so kann ihm das nicht verwehrt oder verboten werden, es sei denn, daß er sich zu Handlungen hinreißt, die eine Verkehrsstörung im Gefolge haben. Das letztere trifft hier nicht zu, also hat Achilles wegen der ersten Beschuldigung eine Strafe nicht zu erwarten. Hinsichtlich des Führerscheins ist das Gericht zu der Ansicht gekommen, daß Achilles, weil er, als dessen Vorzeige verlangt wurde, nicht auf seinem Automobil saß, nicht für verpflichtet erachtet werden konnte, diesen Schein vorzulegen oder abzugeben. Die Beamten wären nur berechtigt gewesen, irgend eine Legitimation zu verlangen, wenn er sich einer Uebertretung schuldig gemacht hätte.

Bezeichnend hierbei ist noch der Antrag des Herrn Anwalts, der nach dem Schema, welches in der letzten Zeit über Automobilisten angelegt erscheint, kein geringeres Strafmaß fand und 100 Mk. Geldstrafe oder 20 Tage Haft beantragte. Warum nicht gleich Vernichtung der Existenz? Inzwischen sind nun die „Autofallen“ zum Leiden vieler Gemeindefälle seitens des Ministers verboten. An unseren Kollegen wird es liegen, uns alle Uebergriffe der Polizei- und Gendarmenmannschaften, welche lieber strafen als warnen, zu melden, damit wir diese Leute auf ihre Pflichten aufmerksam machen lassen.

Berlin. Eine Verfügung betreffend das Anfahren der Kraftdroschken auf den Droschkenhalteplätzen gibt der Polizeipräsident im folgenden bekannt.

Nachdem eine hinreichende Anzahl von Halteplätzen für Kraftdroschken eingerichtet worden ist und sich herausgestellt hat, daß aus dem gemeinsamen Anfahren von Kraftdroschken und Pferdroschken auf den Halteplätzen häufig Unzuträglichkeiten entstehen, bestimme ich unter Aufhebung der Verfügung vom 29. August 1906 — B. 356 IIb. E. 06 (Ordner IV Band I Gr.-B. 1) hierdurch, daß künftig Kraftdroschken nur die ihnen vorbehaltenen Halteplätze befahren dürfen.

Bierfahrer.

Die Stellung der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands zu den Kongreßbeschlüssen der Brauer. Der Zentralverband der Brauer hat im Korrespondenzblatt der Generalkommission durch seinen Berliner Angestellten Schuldt zu begründen versucht, warum man dem Startell der übrigen Organisationen für die Arbeiter des Brauereigewerbes nicht beitreten wollte. Die Brauer geben hiernach offen zu, daß sie nur deswegen den Anschluß nicht vollzogen haben, weil dieser Vertrag den unläuteren Mitgliedererwerb unterbunden hätte und sie deshalb nach Unterzeichnung dieses bezügl. nicht mehr so ungeniert hätten nach Staub ausgehen können. Die Berliner ließen sich eben von den Brauern nicht einfeilen wie die Stettiner. Das schönste ist, daß dabei den Brauern auch noch der Hamburger Gewerkschaftskongreßbeschl. der sich gegen ihre Latit richtet, helfen muß. Doch lassen wir die Brauer selber reden, um zu zeigen, wie gut sie es verstehen, die Dinge auf den Kopf zu stellen. Also schreibt Schuldt: „Auch stehen dem Brauereiarbeiter-Verbande ohne weiteres die Beschlüsse des Hamburger Gewerkschaftskongresses zur Seite, wonach er berechtigt ist, jeden in der Brauerei Beschäftigten aufzunehmen.“

Im Protokoll S. 46, 4, wird dies ausdrücklich festgestellt. Ebenso spricht die Deklaration, die der Berichterstatter, Genosse Simon-Münzberg, zu der Resolution auf die Aufforderung der Delegierten des Metallarbeiterverbandes gab (S. 247), nur für uns, denn was dem Metallarbeiterverband recht ist, muß dem Brauereiarbeiterverband billig sein, zumal derselbe schon seit 1893 alle in der Brauereindustrie gegen Lohn beschäftigten Arbeiter auf Grund seines Statuts aufnimmt.

Die Annahme des § 9 des Kartellvertrages würde eine schwerwiegende Änderung der Statuten unseres Verbandes bedeuten, welche durch eine einzelne Zahlstelle natürlich nicht erfolgen kann. Andererseits liegt eine solche Aufteilung unseres Verbandes wahrlich weder im Interesse der Brauereiarbeiter, noch lag sie im Willen des Hamburger Gewerkschaftskongresses, wie sich aus dem ersten Satz der Resolution über Vermeidung von Grenzstreitigkeiten ganz unzweideutig ergibt.

Dazu bemerkt die Generalkommission respektive in ihrem Auftrage die Redaktion des „Vorw.“:

Wir bringen diese Ausführungen des Vertreters der Brauereiarbeiter selbstverständlich zur Kenntnis unserer Leser. Dagegen müssen wir die unrichtige Auffassung zurückweisen, daß die Hamburger Resolution betreffs Vermeidung von Grenzstreitigkeiten dem Brauereiarbeiterverband einen Anspruch auf die Organisierung aller in Brauereien Beschäftigten gäbe. In der Ziffer 4 der Resolution heißt es vielmehr: „Wenn in einem Betriebe Angehörige verschiedener Berufe beschäftigt sind, dann dürfen die einzelnen Arbeiter nur in diejenige Organisation aufgenommen werden, welche für ihren Beruf besteht. Abweichungen von dieser Regel sind nur statthaft, auf Grund vorheriger bestimmt begrenzter Vereinbarungen zwischen den beteiligten Zentralinstanzen.“

Dieser Satz verneint also den Anspruch der Organisierung auf Grund der Beschäftigung in gewissen Betrieben und hält demgegenüber ausdrücklich das Prinzip der Organisierung nach Berufen aufrecht. Der Hütcher bleibt Hütcher, der Werkzeugmacher bleibt Schmied oder Metallarbeiter, auch wenn er in einer Brauerei beschäftigt ist. Sie werden dadurch nicht Brauereiarbeiter im Sinne eines neuen Berufs. Sie für den Brauereiarbeiterverband in Anspruch zu nehmen, ist eine unzulässige Auslegung der Hamburger Resolution. Auch erklärt die letztere nur solche abweichenden Kartellvereinbarungen für statthaft, die zwischen den Zentralinstanzen der beteiligten Verbände getroffen sind, — mit gutem Grunde, da nur solche für alle Verbandsinstanzen bindend sind. Ob der Stettiner Kartellvertrag dieser Voraussetzung entspricht, entzieht sich unserer Kenntnis.

Ebenso unzulässig ist die Auslegung, die der Einfender der mündlichen Deklaration des Genossen Simon (Prot. S. 247) gibt. Was Simon ausdrücklich feststellt, ist die Gleichberechtigung der Industrie- und Gewerkschaften, die verwandte Berufe umfassen, mit dem Berufsarbeiterverband, nicht aber die Anerkennung eines Betriebsarbeiter-Verbandes. Der Metallarbeiterverband erhebt nicht den Anspruch, alle in Maschinenfabriken, Hüttenwerken u. dergleichen Holzarbeiter, Transportarbeiter, Maurer und dergleichen zu organisieren; er nimmt nur Metallarbeiter als Berufsarbeiter im weitesten Sinne auf. Würde er diese Berufs-fremden Arbeiter anderen Verbänden entziehen, dann würde gegen ein solches Vorgehen ebenso entschieden Einspruch erhoben werden, wie gegen die gleichartige Anprüche der Brauereiarbeiter.

Das ist deutlich, wovon aber auch die Brauer lesen können?

Wessensfeld. In Nr. 32 des „Courier“ brachten wir unseren Mitgliedern einen Fall aus der dortigen Brauerei Lohrenz zur Kenntnis, wo seitens des Angestellten des Brauereiverbandes A m b o r n von der zuständigen Direktion verlangt wurde, anstatt überflüssig gewordener Kräfte in der inneren Brauerei Bierfahrer zu entlassen und an deren Stelle von den Brauereiern das Bier abfahren zu lassen. Wir nannten diese Art der Interessenvertretung der Kollegen Bierfahrer durch die Brauer beim richtigen Namen, und das ist unseren „Freund“ Amborn nun fürchterlich auf die Nerven geschlagen. Er bringt in der „Brauereiarbeiterzeitung“ eine Antwort auf unseren Artikel, in der er in feiner Art und nicht so, wie sie sich zugetragen haben, die Tatsachen „berichtigt“ und zum Schluß sagt:

„Es gehört wirklich eine geradezu unglaubliche Gewissenlosigkeit dazu, die Berufscollegen in den einzelnen Betrieben und in der Öffentlichkeit derartig zu verhetzen. Wenn die Funktionäre des Transportarbeiterverbandes überall in diesem Sinne die Interessen der Kollegen vertreten und in solchem Maße mit Unwahrheiten ausgerüstet sind, ist wirklich eine Warnung für solche Elemente doppelt am Platze.“

Wir wollen unserem Freunde Amborn den kapitalen Schnitzer in seinem letzten Satz gern entschuldigen, denn kein Mensch kann mehr geben, wie er hat, — er wollte nämlich das Gegenteil ausdrücken von dem, was er ausgedrückt hat — wogegen wir uns aber mit aller Entschiedenheit verwahren müssen, ist, daß A. versucht, uns die Eigenschaften anzuhängen, von denen bereits seit langem schon die Späßen von den Dächern pfeifen, daß sie unüberäußerlicher Kleinheit psychologischer Veranlagung sind nicht danach, daß wir, wie manche anderen Leute, die jedenfalls von sich auf andere schließen, jeden Menschen, wenn er sich wirklich mal verfahren haben sollte, sofort einen Lügner heißen und dies, unbekümmert, ob es wahr ist oder nicht, in ihrer Art in alle Welt hinausspreizen; wenn aber die Wahrheit, wie hier in der „Nichtigstellung“ Amborns, in so grausamer Weise mißhandelt wird, könnte einem so ein Mann beinahe leid

tu, wenn man nicht wüßte, daß hier die Worte Sieglis vom „Bayrischen Vaterland“ zutreffen, die unlängst schon Genosse Weiserfeld einem der „Wahrheitsliebe“ der Brauereiarbeiter gewidmeten Artikel in „Machinist und Heizer“ als Motto voransetzte und die da lauten: „Sie lügen wie die Teufel und schwindeln aus Prinzip.“

Und nun, was berichtigt Amborn? Er sagt, daß Arbeitsmangel in der Brauerei Lohrenz nicht herrsche. Er kann sich heute ja davon überzeugen, daß die Brauer aussetzen müssen. Wir können nicht annehmen, — und auch Amborn wird das nicht tun — daß das vom Uebermut oder vom Herrenstandpunkt der Betriebsleitung diktiert ist, nein Freund Amborn, es ist bloßer Arbeitsmangel, nichts weiter. Wenn A. weiter behauptet, daß überhaupt über die Entlassung von Bierfahrern zwischen ihm und der Betriebsleitung nicht gesprochen wurde, möchten wir ihn einladen, gemeinsam mit uns wegen der Sache in der Brauerei Lohrenz vorstellig zu werden, wir würden dann sicher die Wahrheit erfahren, glauben aber, daß er dieser Einladung nicht Folge geben wird.

Nun wundert sich Amborn, daß wir ihm sagen, er habe sich nichts in unser Tarifverhältnis hineinzu-mischen. Er sagt weiter, der Brauereiverband stehe, auch für die Kuttcher, mit der Brauerei Lohrenz im Tarifverhältnis. Ja, wie kommt denn der Brauereiverband zu der Raubrittertaktik, einen Tarif abzuschließen für eine Kategorie von Arbeitern, für die bereits seit vier Jahren ein Tarif von ihrer Organisierung abgeschlossen ist, der noch zu Recht besteht, wie für die Bierfahrer der Brauerei Lohrenz? Auch in diesem Tarif befindet sich ein Passus, nach dem die Brauerei ihren Bedarf an Bierfahrern vom Nachweis unseres Verbandes zu entnehmen hat. Wir glauben, daß jetzt erst die Sache für jeden im richtigen Lichte erscheint und nicht schon damals, als Amborn sie abstritt. Und da will Amborn noch reden von menschlichen Rücksichten, die die Brauer unseren Kollegen gegenüber hätten walten lassen, indem sie zuließen, daß er überhaupt bei Lohrenz als Bierfahrer eingestellt werden dürfte. Wir verlangen vom Brauereiverband weder menschliche, noch sonst irgend welche Rücksichten, denn die kann man nur von anständigen Leuten erwarten. Was wir uns aber von den Brauereiern nicht gefallen lassen, ist, daß sie versuchen, Leute, die in Brauereien beschäftigt, aber nicht Mitglieder gerade des Brauereiverbandes sind, deswegen brotlos zu machen. Und den Versuch dazu hat Amborn in Wessensfelds unternommen, und wenn er es heute noch ein duzend-mal abstreiten wollte.

Droschkenführer.

Berlin IV. Am Donnerstag, den 21. d. Mts., fand eine außerordentliche Generalversammlung statt. Der Vorsitzende gedachte der im letzten Quartal verstorbenen Mitglieder: Asmus, Jastula, Wisch, Radke, Zeichert, Galle, Baumert, Hermann und Kallies. Hierauf gab derselbe den Geschäftsbericht.

Denselben war folgendes zu entnehmen: Die Weiterentwicklung der Verwaltung ist im 2. Quartal eine fortschreitende gewesen. Wir hatten im 1. Quartal eine Mitgliederzunahme von 326, hingegen im 2. Quartal nur eine solche von 201. Die Schwankung mit Bezug auf Erhaltung der Mitglieder ist leider immer noch eine ziemlich große zu nennen. Es ist dies hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß ein großer Teil der Kollegen, wenn dieselben verziehen, es nicht für notwendig hält, ihre neue Wohnung zu melden. Durch diese Unterlassung ist es natürlich nicht möglich, die Verbandsbeiträge von den Mitgliedern einzuziehen; um dem entgegenzutreten, müssen die Vertrauensmänner in den Betrieben mehr wie bisher die Kontrollkarte kontrollieren. Trotz der großen Fluktuation unter den Mitgliedern schließen wir für das 2. Quartal 1909 mit einem Mehr von 103 Mitgliedern ab. Das erste Quartal schloß mit einem Mitgliederbestand von 2947 ab. Im Laufe des 2. Quartals wurden aufgenommen 196, aus anderen Verbänden traten über 5, insgesamt 201. Ausgeschlossen sind wegen rückstehender Beiträge einschließ-lich der 9 verstorbenen Kollegen 95. Nach anderen Verbänden übergetreten 3; zusammen 98. Diese in Abzug gebracht ergibt einen Mitgliederbestand von 3050. Von den 196 neu Aufgenommenen sind 192 Kraftwagenführer und 4 Pferdewagenführer. Von den 3050 Mitgliedern sind 1730 Kraftwagenführer und 1320 Pferdewagenführer. Mit Bezug auf Agitation und Verwaltung ist folgendes auszuführen:

Es wurde abgehalten: 1 öffentliche sowie 2 Mitgliederversammlungen, 26 Besprechungen und Sitzungen. Die Themas in den Versammlungen behandelten das Automobilhaftpflichtgesetz und das Genossenschafts-wesen. In den Besprechungen kamen verschiedenartige Differenzen zur Sprache, sowie auf die Agitation bezügliche Fragen, während in den Sitzungen Geschäftliches behandelt wurde.

An Postfachen gingen ein: Briefe und Karten 263, Drucksachen 23. An Ausgängen ist zu verzeichnen: Briefe und Karten 379, Drucksachen 358. Für Mitglieder wurden 213 Schriftstücke angefertigt; außerdem wurden 2 Eingaben an Behörden gesandt. Es betrafen die Gleichschub und Halteplatzfrage. Auskünfte wurden in 212 Fällen erteilt. Der freie Nachschub wurde in 32 Fällen bewilligt; in 30 Straf- und 2 Zivilprozessen. Derselbe erforderte eine Ausgabe von 681,75 Mk. Die vom Hauptvorstand bewilligten Fälle sind noch nicht erledigt und können folgedessen nicht mit angeführt werden.

Zu dem bereits im „Courier“ veröffentlichten Kas-senbericht ist noch folgendes zu bemerken: Beer-digungsbeihilfe aus Mitteln der Ortsverwaltung wurde für verstorbene Ehefrauen und Kinder der Kollegen in 14 Fällen gezahlt; laut Kas-senbericht 872 Mk. Diese verteilen sich wie folgt: Für Frauen 9 Fälle je 80 Mk., 1 mit 70 Mk.; für Kinder: 1 mit 80, 25,

15 und 12 Mk. Extraaufstützung zahlte die Ver-waltung in 8 Fällen in Höhe von 85 Mk.

In Krankenunterstützung wurde insgesamt gezahlt 3009,45 Mk. In Pferde fahrende Kollegen 2455,20 Mk. In Automobilfahrer 554,25 Mk.

Sterbefälle von Kollegen waren 9 zu verzeich-nen. In die Hinterbliebenen derselben wurde ge-zahlt an Beerdigungsbeihilfe 860 Mk., 5 mit je 120 Mk., 2 mit 80 Mk., 1 mit 60 Mk. und 1 mit 40 Mk. Extraaufstützung zahlte die Hauptkasse 45 Mk., welche sich auf 4 Fälle verteilen. Gemafregelten-unterstützung 22,50 Mk., sonstige Ausgaben 201 Mk.

Die Hauptkasse hatte zu erhalten 10 995,15 Mk., von dieser Summe zahlte die Hauptkasse die Kranken- und Beerdigungs- und Extraaufstützung, Nachschub, so-wie die sonstigen Ausgaben, zusammen mit 4719,70 Mk., so daß sie noch in bar 6275,45 Mk. erhebt. Zum Bericht der Delegierten vom Verbandstag nahm Kollege Knüttler das Wort. Derselbe berichtete über die wesentlichsten Punkte der Verhandlung des Ver-bandstages. Anschließend hieran wurde die mangel-hafte Berichterstattung des „Vorwärts“ über den Ver-bandstag gerügt. Im weiteren sprachen einzelne Mit-glieder ihren Unwillen darüber aus, daß der Verbandstag ein unbefolgetes Vorstandsmitglied nachkommen ließ, trotzdem bereits 2 unbefolgete Vorstandsmitglie-der anwesend waren.

Zum Vizepräsident zum Hauptvorstand wurde der Kollege B e h s i n g gewählt. Aussprache über Zu-sammenlegung der Verwaltungen wurde der vorge-rickten Zeit wegen vertagt und mit Bezug hierauf beschlossen, anfangs September eine außerordentliche Generalversammlung einzuberufen.

Berlin IV. Das öffentliche Verkehrs-wesen zeigt für das 2. Vierteljahr 1909 wiederum einen normalen Rückgang der Pferde- und ein Steigen der Kraftdroschken. Die Pferdewagen haben sich um 144 Wagen verringert, dagegen die Kraftdrosch-ken um 77 Stück oder 10 pSt. vermehrt, und dieses trotz der sogenannten Nummerperre für Benzindrosch-ken, von der sich die Pferdewagenbesitzer so viel versprochen. Am 30. Juni betrug die Gesamtzahl der Fahrpreisanzeigerdroschken 6341, gegen 6765 am 31. März 1909. Davon sind 873 Kraftdroschken gegen 796 im vorigen Vierteljahr. Auffallend höher steigen auch die dauernd aus dem Betrieb gezogenen Kraftdroschken; 49 an der Zahl, im letzten Viertel-jahr. Dies liegt anscheinend an der Konkurrenz der neuen mit allem Komfort in Betrieb gestellten Wagen, demgegenüber sich auch schon die alten abgenutzten Kraftdroschken im Verkehr unzulässig machen. Auch die Droschken II. Kl. haben sich von 153 auf 134 Stück vermindert. Alles in allem hat sich die Ge-samtzahl der Droschken in einem Vierteljahr um ca. 450 vermindert. Eine Verminderung der Fahrge-legenheit ist aber damit nicht eingetreten, daß dies nicht geschieht, dafür gibt es heute schon Autodrosch-ken in überschwenglicher Weise.

Fahrtstuhlführer.

Berlin. In der am 5. August einberufenen Ver-sammlung der Portiers- und Fahrtstuhlführer Berlins referierte ein Kollege über die schwarzen Listen vom Bund der Berliner Grundbesitzervereine. Referent schilderte die Entstehung der Gewerkschaften sowie die der Unternehmerverbände. Schon zur Zeit des Rinf-fertums gingen die Bestrebungen der Arbeiterklasse da-hin, sich zusammenzuschließen, zu organisieren. Die eigentlichen Anfänge der Arbeiterorganisation bildeten sich unter Lassalle. Als 1861 das Koalitionsverbot in Sachsen gefallen war, folgte auch Preußen. 1869 — auf dem Kongress der deutschen allgemeinen Ar-beitervereine — konnte man bereits ein großes Inter-esse der Arbeiterklasse konstatieren. Auf dem Kongress zu Gotha entwarf man den Organisationsplan für die Zukunft. Doch bald darauf folgte das Sozialisten-gesetz, unter welchem die Agitationsarbeit fast un-möglich gemacht wurde. Die Arbeiterklasse hat trotz-dem zusammengehalten, denn 1890, nach Fallens des Sozialistengesetzes, bildeten sich 53 Fachverbände.

Der Deutsche Transportarbeiter-Verband hat einen Mitgliederbestand von gegenwärtig 92 000 Mann. — Im verfloffenen Jahre waren 394 Lohnbewegungen zu verzeichnen, die sich auf 101 Orte, 1636 Betriebe mit 18 419 Personen erstreckten. Die durch die Lohn-bewegungen erzielten Lohnerhöhungen betragen für 10 828 Personen durchschnittlich 62 Mk. pro Woche. Eine Verkürzung der Arbeitszeit wurde für 3208 Per-sonen durchgesetzt.

Durch das Anschwellen der Arbeiterorganisationen sahen sich auch die Unternehmer veranlaßt, Verbände zur Unterdrückung der Arbeiterklasse zu bilden. Die Mittel derselben sind die Streiklisten sowie die Ar-beitsschwarzlisten. Schwarze Listen werden herausgegeben, um dem mißliebigen Arbeiter dem Hungertode preis-zugeben, sowie auch Aussperrungen vorzunehmen zu können. Der Bund der Berliner Grundbesitzervereine begnügte sich nicht nur mit Listen von mißliebigen Mietlern, sondern hat bereits eine Liste mißliebiger Portiers, Fahrtstuhlführer, Heizer usw. fertiggestellt.

Um diese Maßnahmen der Unternehmerverbände wirksam bekämpfen zu können, muß das Bestreben der Arbeiterklasse dahingehend sein, große kompakte Arbeit-nehmerorganisationen zu schaffen, sowie alle kleinen Klimbimvereine zu beseitigen.

Eine Diskussion über das Referat fand nicht statt. An der Stelle des aus der Sektionsleitung ausgeschie-denen Kollegen Ball wurde Kollege Hermann Kohl gewählt.

Unter Verschiedenes wurde der Bericht von der Preßkommission betreffs Sperrung der Annoncen der Fahrtstuhlführerschulen im „Vorwärts“ bekanntgegeben. Die Kollegen werden ersucht, der Sektionsleitung die Adressen derjenigen Kollegen zu übermitteln, welche die Fahrtstuhlführerschule besucht haben und sich ge-schädigt fühlen. Des weiteren wurde der schwache Ver-

sammlungsbefuch bebauert, welcher der großen Interessehaftigkeit der Kollegen zuzuschreiben sei.
 Der Anregung, den „Courier“ an Organisierte gratis zu verteilen, wurde zugestimmt. Des weiteren wurde bekannt gegeben, daß eine Versammlung mit Frauen an einem Sonntag im Oktober abgehalten werden soll.

Die Kollegen wurden noch ersucht, jede ihnen bekannt gewordene Stellung dem Arbeitsnachweise zu melden, sowie für den kommenden Versammlungsbefuch lebhaft Propaganda zu machen. Hierauf Schluß der Versammlung.

Fensterputzer.

Dresden. Wie es gemacht wird! Ein interessantes Beispiel dafür, wie die Preise im Fensterreinigungsgewerbe herabgedrückt werden, liefert uns die bekannte Firma „Höhne u. Ziesche“, Fensterreinigungsgesellschaft in Dresden und Leipzig. In einer Eingabe an den Rat zu Dresden ersucht die Firma, der Rat möge in Zukunft die Fensterreinigungsarbeiten in allen städtischen Schulen und Verwaltungsgewänden an die privaten Fensterreinigungsinstitute vergeben. Dagegen ließe sich nichts einwenden, denn es würde dadurch vermehrte Arbeitsgelegenheit für unsere Kollegen geschaffen. Anders aber ist es, wenn die betreffende Firma in dieser Eingabe gleichzeitig sich anbietet, die Fensterreinigungsarbeiten im neuen Rathaus herzustellen für sage und schreibe 5000 Mk. im Jahre. Während Leipzig für dieselben Arbeiten im Rathaus 17 000 Mk. ausgibt, wie die Geschäftsführerin in ihrem Schreiben begründend hervorhebt. Mit dieser äußerst niedrigen Forderung glaubte die Firma jede Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen. Bei solcher Schmutzkonkurrenz ist es allerdings anderen Instituten, die noch halbwegs anständige Löhne bezahlen, unmöglich, dagegen aufzukommen. Tatsächlich mußte auch die Firma, trotz ihrer niedrigen Löhne bei diesem Preise noch Geld drauflegen, wenn sie auf ihre Kosten kommen will, das wird jeder Fachmann, der etwas davon versteht, sagen müssen. Dabei ist es ihr jedenfalls gänzlich unbekannt, daß in Dresden das sogenannte Mittelpreisverfahren existiert, das niedrigste Angebot also die zu vergebenden Arbeiten niemals erhalten kann. Uns als Arbeiter könnte es schließlich ja ganz gleichgültig sein, was für Preise die Firma macht, ja wenn — wenn eben die Arbeiter nicht in erster Linie diejenigen wären, die die Kosten dafür tragen müssen in Gestalt niedriger Löhne und intensiver Ausbeutung der Arbeitskraft. Daß es gerade in dieser Beziehung bei dieser Firma am traurigsten aussieht, das wird jeder Kollege, der schon in diesem Institut gearbeitet hat, am eigenen Leibe erfahren haben. Den Kollegen ist es ganz unmöglich, auf reelle Weise das verlangte tägliche Arbeitspensum zu leisten; wenn man nicht seine Entlassung riskieren will, muß man eben auf Kosten der Grundlichkeit und Sauberkeit der Arbeit so viel wie möglich chemisch putzen, d. h. nur mit dem trockenen Polierluch arbeiten, oder aber man nimmt die Frühstücks- und Mittagszeit dazu, sonst wird man mit den Touren nicht fertig. Den Schaden davon haben neben der Kundschafft nur die Arbeiter, welche bei diesem Segen und Jagen Leben und Gesundheit aufs Spiel setzen. Deshalb ist es auch leicht erklärlich, daß bei dieser Firma kein Putzer lange aushält und das Institut einem Laubenschuß gleich, zumal auch die Behandlung seitens des Herrn „Inspektors“ vieles zu wünschen übrig läßt.

In einer der letzten Stadtoberordnetenitzungen kam nun das eingangs erwähnte Schreiben der Firma Höhne und Ziesche zur Verlesung. Der Finanzausschuß, dem diese Eingabe zur Beratung und Begutachtung vorlag, hatte dem Kollegium empfohlen, das Gesuch kurzerhand abzulehnen. Nach einer kurzen sachlichen Begründung des Berichterstatters wurde denn auch das Gesuch einstimmig abgelehnt. Was der Berichterstatter Stadtoberordneter Rechtsanwält Schlechte in seiner Begründung zu diesem Punkt ausführte, war für die Firma so wenig schmeichelhaft, so blamabel, daß sie sich das ganz gewiß nicht hinter den Spiegel stecken dürfte. Er sagte der Firma direkt auf den Kopf zu, daß sie diese Arbeiten nur dann so billig herstellen kann, wenn sie durch Lohnrücker zu dem Schaden der Arbeiter und durch außerordentliche Ausnutzung der Arbeitskraft auf Kosten der Grundlichkeit und Sauberkeit geschieht. Wie richtig und zutreffend diese Schlussfolgerungen sind, das wird jeder bestätigen können, der die Lohn- und Arbeitsverhältnisse bei der Firma kennt. Wie einzig das Unternehmertum ist, wenn es gilt, gegen die moderne Arbeiterbewegung etwas zu unternehmen, so sehr bekämpfen sie sich untereinander im wilden Konkurrenzkampf und unterbreiten sich gegenseitig die Preise, so daß es eben immer wieder die Arbeiter sind, die es wieder herausfinden müssen, was dadurch der Unternehmer weniger verdient. Diese Art von Schmutzkonkurrenz, wie die geschilderte, verdient es, öffentlich festsagen zu werden, um zu zeigen, wie es gemacht wird, damit man als erstes und größtes Fensterreinigungsinstitut am Platze glänzen kann.

Handelsarbeiter.

Mugsburg. Eine der ältesten Handelsstädte Deutschlands ist zweifellos die heutige Fabrikstadt Mugsburg. Schon im 16. und 18. Jahrhundert rangiert die Hauptstadt des biedereren Schwabenkreises im Außenhandel an erster Stelle, wovon allerdings der Löwenanteil auf die Erzeugnisse der Textilprodukte entfiel. Der Lauf der Zeit hat Mugsburg allerdings von der ersten Stelle ein bedeutendes Stück nach rückwärts geschoben, was wohl in erster Linie auf die mangelhaften Wasserstraßen zurückzuführen sein dürfte. Aber auch heute noch ist der Reichthum der Mugsburger Kaufleute, sowie die mächtige Maschinen- und Baumwollindustrie weltbekannt. Während

die Handelsherren ihre Betriebe und Verkaufsräume immer komfortabler einrichten, um durch die gesteigerte Kaufkraft den Reingewinn zu erhöhen, sind unsere Kollegen Handelsarbeiter seit Jahrzehnten auf der gleichen Stufe geblieben. Das Kost- und Logiswesen ist zwar so ziemlich beseitigt, aber die Vergütung für diese Naturalleistung ist so minimal, daß man eher von einem Rückschritt in finanzieller Beziehung, als von einem Fortschritt sprechen kann. Dazu kommt noch, daß der Kollege im Handelsgewerbe nicht sechs, sondern sieben Arbeitstage hat, weil sich die Stadtverwaltung zur Schaffung einer wirklichen Sonntagsruhe nicht aufschwingen kann. In den kleinsten Industrieorten waren die Unternehmer gezwungen, auf Verlangen der Arbeiterorganisationen die Arbeitszeit nach und nach zu verkürzen, im hiesigen Handelsgewerbe dagegen sucht man dieselbe noch zu verlängern. Müßten die Mugsburger Handelsherren ihre Ausgeber, Bacter, Hausdiener für Sonntags- sowie Ueberstundenarbeit extra bezahlen, wie es an all den Orten der Fall ist, wo die Kollegen organisiert sind, dann bekämen sie auch Feierabend und einen Sonntag wie andere Arbeiter. Ja das Wort „Arbeiter“ klingt den unaufgeklärten Kollegen vom Handelsgewerbe fürchtbar durch in die Ohren, glauben doch die Kollegen, weil sie einen besseren Noth bei ihrer Arbeit tragen, nicht mit einem Transportarbeiter an einem Tische sitzen zu dürfen. Und in Wirklichkeit sind die Kollegen Handelsarbeiter noch schlechter daran, wie ihre Kollegen Transportarbeiter und das will in Mugsburg etwas heißen. Es ist ja schon erwähnt worden, daß die Firmeneinhaber mit der Zeit nach vorwärts gegangen sind bezw. ihre Geschäfte vergrößert und verschönert haben. Dagegen sind die Löhne unserer Kollegen die gleichen geblieben. Die Kollegen sind trotz der teuren Zeit heute noch zum großen Theile auf Trinkgelder angewiesen, wie es vor einem Vierteljahrhundert der Fall war. Am aller schlimmsten sind wohl die Lohn- und Arbeitsverhältnisse unserer Kollegen Bacter und Ausgeber in den Fabriken. So zahlte z. B. die Firma Kahn & Arnold für einen Bacter 17 Mk. Wochenlohn, dazu kommt noch, daß für Besorgen der Post an Sonn- oder Feiertagen keinerlei Entschädigung bezahlt wird. Werden Kollegen, welche 10 und mehr Jahre den gleichen Lohn beziehen, um eine Zulage vorstellig, so gibt man ihnen zu verstehen, daß es junge und noch billigere Leute gibt, welche froh seien, Arbeit zu erhalten. Daß die Unternehmer den Ständebüchel der Handelsarbeiter nicht groß respektieren, mußte erst kürzlich einer dieser Eingebildeten bitter erfahren. Der Kollege A. arbeitete fünf Jahre als Musterstecher in der Kattunfabrik und verpöchte nun ebenfalls Lust, Bacter zu werden und wurde auch von der bezeichneten Firma als solcher eingestellt. Nach einigen Tagen mußte der Neueingestellte zur ärztlichen Untersuchung, um feststellen zu lassen, wie viel Profit aus seinen Knochen noch zu holen sei. Der Arzt konstatierte Gelenkrheumatismus, worauf der arme Teufel wieder entlassen wurde. Alle Bitten und Einwendungen waren vergebens. Der Kapitalist kann nur kerngesunde Leute brauchen, aus den Leidenen ist nicht mehr viel zu holen. Der Betroffene, welcher dem gelben nationalen Arbeiterverein angehört, hat nun Zeit, darüber nachzudenken, wie herrlich doch die heutige Gesellschaftsordnung ist, welche er als Selber mit verteidigte und die ihn nun als ausgemergelten Arbeitsklaven so schmächtig im Stiche läßt. Die Kollegen Handelsarbeiter aber mögen aus dem Angeführten die richtige Lehre ziehen und ihren Ständebüchel beseitigen, denn auch sie sind in den Augen der Unternehmer nichts anderes als Ausbeutungsobjekte, genau so, wie der Transportarbeiter. Wollen die Kollegen bessere Verhältnisse, dann heißt es zusammenschließen im Deutschen Transportarbeiter-Verband.

Berlin. Die Ratten verlassen das stinkende Schiff. Vor nicht allzulanger Zeit berichteten wir von der verfruchteten Gründung eines gelben Apothekendener-Vereins, protegiert durch den Deutschen Apothekerverein, dessen Vorsitzender Dr. Selzmann, sowie der von diesem vorgehobene Strohmännchen S. Tilgner, einen kolossalen Reinfall auf der ganzen Linie erlebten.

Wir sagten damals schon, daß man es bei dem ersten Versuch nicht bewenden lassen würde, eine derartige gelbe Schutztruppe zu bilden. Während es dem Lebuzjünger seinerzeit nicht gelang, auch nur einen einzigen von den anwesenden Kollegen für seine Ideen zu gewinnen, konnten wir mit dem Erfolge zufrieden sein. Durch Schieberstücken mancherlei Art gelang es S., hinter den Kulissen unter dem Schutze der Polizei soviel Kollegen für den neuen Verein zu gewinnen, daß mit Mühe und Not die Vorstandsamter untergebracht werden konnten.

Es gelang ihnen denn wohl auch unter Vorpiegelung irgend welcher Phrasen ein Bäckerbüchse für sich einzufangen, die sich jedenfalls bei der Aufnahme der Tragweite ihrer Handlungsweise nicht bewußt waren. Daß der Verein, getreu seinem Programm, mit allen Kräften daran ging, für Verbesserung der Lebenslage seiner Mitglieder zu wirken, versteht sich am Rande. Als erste Etappe auf diesem Wege wurde ein „Familien-Abend“ abgehalten, bei welchem ein ganz gehöriges Defizit entstanden ist.

Da der Boden für Tilgnerische Sumpfpflanzen in Berlin ein äußerst steiniger war, kam S. auf den genialen Gedanken, das Feld seiner Tätigkeit nach Breslau auszuwehnen. Glaubte er doch, daß die Breslauer ebenso wie er, die Zipselmüge über die Ohren gezogen hätten.

Auch dort holte er sich einen kläglichen Reinfall, von dem uns ja die Breslauer Kollegen im „Courier“ berichteten. Seitdem scheint die Leuchte Tilgner offenbar vom Beck verfloht zu sein.

Bei all dem großen Organisations-talente Tilgners hatten nicht nur die Mitglieder, sondern sogar seine Kollegen vom „Vorstand“ sehr unter dem demagogischen Märkten deselben zu leiden. Tilgner machte alles, die anderen Vorstandsmitglieder hatten wohl der Namen, hatten aber „nichts zu sagen“. Immer mehr sahen sie ein, daß es dieser Buriche nur darauf abgesehen hatte, sein eigenes Ich in den Vordergrund zu stellen. Wie in der verunglückten Gründungsver-

sammlung, so kamen auch diese Kollegen zu der Ueberzeugung, daß auch sie sich dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande anschließen müßten, wenn sie ihre Interessen gewahrt wissen wollen. Dem Tilgner scheint nur Angst und Bange zu werden, daß der schöne Traum so schnell zerrinnen will. Mit einer beispiellosen Findigkeit hat er entdeckt, daß die Mitgliederbeiträge einlagbar sind. In dementsprechender Weise erkühnte sich der famose Vorsitzende seinen Vettel den Mitgliedern auf offenen Postkarten zu präsentieren. Und noch nicht genug damit; sogar nach der Arbeitsstelle schickte er diese Pamphlete, unbekümmert darum, ob der Kollege seinen Broterwerb dadurch verliert oder sonstige andere Unannehmlichkeiten hat. Folgende Postkarte schrieb er an einen Kollegen nach der Arbeitsstelle:

Herrn Apothekendener (folgt Name)
 Berlin.
 Straße.

Apothekendener-Bereit Berlin und Umgegend.
 Wir werden uns erlauben, das Eintrittsgeld (1 Mk.), Monatsbeiträge Mai, Juni, per Postnahme einzuziehen zu lassen. Machen Sie darauf aufmerksam, daß, falls Sie nicht zahlen wollen, wir klagbar vorgehen, da Vereinsgelder klagbar sind, es sind 3,20 Mk. einzusenden an den ersten Vorsitzenden S. Tilgner, Berlin O. 112, Frankfurter-Allee 169.

S. A.:
 Der Vorstand.

Schuffhauer. Stoc. Nöbel. Tilgner.

Daß diese Aufforderung gesetzlich unzulässig ist, braucht nicht erst gesagt zu werden; für Tilgner und Genossen scheinen Gesetzesparagrafen nicht da zu sein oder aber sie sind nicht fähig, dieselben ihrem Verstandesfassen einzuprägen. Zur Sache selbst möchten wir sagen: wenn man erst zu solchen Mitteln gezwungen ist zu greifen, dann wird es nicht mehr lange dauern und die Musik ist aus und Tilgner verschwindet von der Bildfläche, seine Rolle ist ausgespielt. Verschmäht von seinen eigenen Kollegen, das ist der Lohn für einen willenslosen Unternehmersöhnling, der sich nicht scheute, die Interessen seiner Berufs-kollegen zu verraten. „Behüt dich Gott, es wär' so schön gewesen, behüt dich Gott, es hat nicht sollen sein.“ Den Mitgliedern aber möchten wir zurufen: macht die Augen auf, lernt hieraus; eine Interessensvertretung könnt ihr nur in einer großen geschlossenen Phalanx haben und diese findet ihr in der Sektion der Apothekendener innerhalb des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Achtuhr-Ladenschluß in Breslau. Eine Extrabeilage zu der Nr 32 des „Amtsblattes“ der Königl. Regierung zu Breslau für 1909 veröffentlicht folgende Bekanntmachung:

„Auf Grund des § 139f der Reichsgewerbeordnung ordne ich nach Anhörung der beteiligten Gemeinbehörden und nach Abschluß des in Gemäßheit der Bekanntmachung des Reichs-Lanzlers vom 25. Januar 1902 (R.-G.-Bl. S. 38) durchgeführten Abstimmungsverfahrens an, daß vom Montag, den 16. August 1909 ab im Stadtkreise Breslau sämtliche offenen Verkaufsstellen an den Werttagen mit Ausnahme des Sonnabends von 8 Uhr abends an für den geschäftlichen Verkehr geschlossen sein müssen. Die beim Ladenschluß im Laden schon anwesenden Kunden dürfen noch bedient werden.

Die Vorschriften der §§ 139c und 139d und die Ausnahmefeststellungen des § 139e Abs. 2 Ziff. 1 und 2 der Reichsgewerbeordnung, sowie die Vorschriften über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe bleiben unberührt.

Breslau, den 4. August 1909.

Der Regierungs-Präsident.
 v. Waumbach.“

Das Bestreben einiger Kaufleute der Nahrungsmittelbranche, die gern eine Erwarung gehabt hätten, und auch die Versuche der stets reaktionären Handelskammer, den Achtuhr-Ladenschluß hinauszuziehen oder möglichst ganz zu verzetteln, sind somit ohne Erfolg geblieben. Die Handlungsgehilfen, namentlich die im Zentralverband organisierten und die Kollegen im Transportarbeiterverbande können jetzt mit froher Gemüthung auf die hinter ihnen liegenden immensen Anstrengungen zurückblicken; ist es doch ihrer Mühseligkeit, namentlich beim mühseligen Einsammeln der Unterschriften, in erster Linie zu danken, daß nun auch Breslau endlich zu den ca. 200 Städten gehört, die ihre Läden im Interesse ihrer Angestellten um 8 Uhr abends zu schließen haben. Die Geschäftsleute werden gar bald finden, daß sie unter dem neuen Zustande weit besser fahren werden, wie unter dem alten und daß sie sich an den zeitigeren Geschäftschluß ebenso leicht gewöhnen werden, wie an die (freilich noch arg durchlöcherter) Sonntagsruhe.

Der Erfolg lohnt jetzt die jahrelange zähe Arbeit unserer Kollegenschaft und ihrer Organisation.

Wiesbaden. Unter den hiesigen Handelshilfsarbeitern fängt es an sich zu regen, was beweist, daß in letzter Zeit sich immer mehr Kollegen unserer Organisation anschließen. Am 11. August fand für diese Branche eine öffentliche Versammlung statt, welche auch gut besucht war. Ein Kollege aus Frankfurt a. M. hatte das Referat übernommen und führte den Anwesenden ihre Lebenslage vor Augen. Unter anderem führte Redner aus, wie traurig es sei, daß die Handelshilfsarbeiter im 20. Jahrhundert noch um die Sonntagsruhe kämpfen müssen. Trotzdem schon die Bibel in ihren schönen Sprüchen vorschreibt: 6 Tage sollst Du arbeiten, aber am 7. Tage sollst Du ruhen, verstehen es die Kaufleute und Handelsherren, die Arbeitskraft der Handelshilfsarbeiter auch am Sonntag mit der frömmsten Gebärde auszunutzen. Daß die Einführung der vollständigen Sonntagsruhe unbedingt notwendig ist, sind sich wohl alle Kollegen klar. Sind es doch gerade die Handels-

hilfsarbeiter, welche schon an Wochentagen fast unbegrenzt ausgenutzt werden, und dafür meistens unter den traurigsten Lohnverhältnissen. Wollten auch die Handelshilfsarbeiter Wilsbadens, daß hier andere Verhältnisse in ihrem Beruf einzugreifen, so müßten sie sich vor allen Dingen dem Deutschen Transportarbeiter-Verband anschließen, um so mit einer organisierten Macht zu bilden. In der hierauf folgenden Diskussion ergriff auch der mit einigen Getreidem anwesende christliche Arbeitersekretär das Wort, um seine Erfahrungen über den Handelsarbeiterberuf, die er natürlich nicht hatte, zum Besten zu geben. Dieser fromme Herr stellte Behauptungen auf, bezüglich Lohn- und Arbeitsverhältnisse in Partei- und Konsumvereinsbetrieben, die er zweifellos der Schwindeldirektion des Reichsverbandes zur Bekämpfung der Sozialdemokratie entnommen hat.

Von den Kollegen Kopf und Faust wurden diese unwahren Behauptungen auch gebührend zurückgewiesen. Es scheint, als ob die Christen überhaupt nicht mehr anders, als mit Unwahrheiten operieren können.

Hierauf wurden noch die beiden am Orte bestehenden Geschäftsdienervereine einer derben Kritik unterzogen. Diese beiden Klubbvereine wurden von den Anwesenden als Hindernisse in der Befreiung der Handelshilfsarbeiter betrachtet. Folgende Resolution wurde angenommen: „Die heute im Saale zu den drei Königen versammelten Handelshilfsarbeiter erklären sich mit dem Sekretär des Kollegen Kopf einverstanden, und versprechen mit allen gesetzlichen Mitteln dahin zu wirken, daß auch in Wilsbadens die vollständige Sonntagsruhe zur Einführung gelangt.“

Mit einem Appell an die nichtorganisierten Kollegen, sich dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande anzuschließen, schloß der Vorsitzende die Versammlung.

Transportarbeiter.

Berlin Die Kohlenarbeiter von „Glückauf“, Brennmateriale-Betriebsgesellschaft m. b. H., haben der Firma im Juli ihre Forderungen unterbreitet, ist es ihnen mit Hilfe des Verbandes gelungen, auf friedlichem Wege einen Tarif abzuschließen, welcher einen Teil von ihnen nennenswerte Vorteile in bezug auf Lohnerhöhung brachte. Die hier in Frage kommenden Kollegen sind zum kleineren Teil 6 Mann als Plagarbeiter und zum größeren Teil 18 Mann als Tourenarbeiter tätig. Was die Plagarbeiter betrifft, so haben diese mit die günstigsten Lohnverhältnisse, wie solche auf den Berliner Kohlenplätzen existieren. Der Lohn für letztere beträgt 45 Pf. pro Stunde. Für Ueberstunden werden 50 und Sonntagsarbeit 60 Pf. pro Stunde bezahlt. Es wurde infolgedessen für diese Gruppe eine Lohnerhöhung nicht gefordert. Dagegen ist für die Tourenarbeiter in Rücksicht darauf, daß sie den ganzen Tag außerhalb des Vertriebes, mit der Zufuhr von Brennmateriale direkt von den Bahnhöfen zur Kundschaft, beschäftigt werden und die betreffenden neben größere Anstrengung auch noch ihre Mahlzeiten in Gastwirtschaften einnehmen müssen, wodurch sie verpflichtet sind, höhere Ausgaben zu machen, eine Lohnforderung gestellt worden. — Unsere hier in Frage kommenden Kollegen bekamen bisher, in Rücksicht auf die vorerwähnten Verhältnisse gegenüber den Plagarbeitern, bereits 5 Pf. pro Stunde, resp. 50 Pf. pro Tag, an Lohn mehr. Dieser Mehrlohn war jedoch kein Äquivalent für die anstrengende Tourenarbeit, bei welcher die Arbeiter oftmals viele Zentner in hochgelegene Wohnungen und nach den Böden der Kundschaft schleppen müssen. — Diese Forderung wurde von der Firma anerkannt und kam somit nach vorausgegangener Verhandlung der nachstehende Tarifvertrag zum Abschluß:

Tarifvertrag.

für die bei der Firma „Glückauf“, Brennmateriale-Betriebsgesellschaft m. b. H., Friedenau, Hauptstr. 65, beschäftigten Arbeiter.

A. Arbeitszeit.

1. Die Arbeit beginnt um 6 Uhr morgens und endet um 6 Uhr abends, sofern nicht im Interesse des Geschäftes Ueberstunden nötig sind.

2. Für Plagarbeiter wird je eine halbstündige Frühstückspause und Vesperzeit und eine einständige Mittagspause gewährt. Am Tage vor den hohen Festtagen fällt die Vesperpause; die Mittagspause wird auf eine halbe Stunde beschränkt.

3. Für Tourenarbeiter richtet sich der Schluß der Arbeitszeit nach der Erledigung ihres Tagespensums, das in der Regel aus der Zufuhr und dem Abtrag einer Wagonladung Briketts zu 200 Ztr. nebst zugehörigem Nebenmateriale besteht.

4. An den Tagen vor den hohen Festtagen wird das Tagespensum so bemessen, daß die Arbeitszeit möglichst nachmittags 3 Uhr beendet ist.

B. Löhne.

I. Sämtliche Arbeiter erhalten einen Stundenlohn von 45 Pf., die Vorarbeiter einen Zuschlag von 5 Pf. die Stunde. Ueberstunden werden mit 50 Pf., Sonntagsarbeit 60 Pf. die Stunde vergütet.

2. Tourenarbeiter haben grundsätzlich keinen Anspruch auf Vergütung von Ueberstunden. Dafür werden ihnen folgende Lohnzuschläge gezahlt:

- I. Bei der Abfuhr von den Außenbahnhöfen (siehe Ziffer 3).
 - a) 50 Pf. pro Tag und Kopf bzw. 5 Pf. pro Arbeitsstunde.
 - b) Bei einer Tagesleistung von mehr als 260 bis 275 Ztr. 50 Pf. pro Tag und Mann.
 - c) Bei einer Tagesleistung von mehr als 275 bis 300 Ztr. 1 Mk. pro Tag und Mann
- II. Bei der Abfuhr vom Platz und von den Innenbahnhöfen (siehe Ziffer 3).
 - a) Bei einer Tagesleistung von mehr als 275 bis 300 Ztr. pro Tag und Kopf 50 Pf.
 - b) Von mehr als 300 Ztr. eine Mark pro Tag und Mann.
- III. Bei der Abfuhr vom Platz und von den Innenbahnhöfen nach einer Außenstation die Hälfte

der bei I festgesetzten Zuschläge, zu II und c unter Voraussetzung entsprechender Tagesleistungen.

Die Zuschläge zu II und c und zu II und III werden nur denjenigen Arbeitern gezahlt, die die Tour von Anfang bis zu Ende durchgearbeitet haben, und auch nur dann, wenn der Kolonne neben dem Deutschen nur drei Arbeiter angehören. Als Tagesleistung gilt die an die Kundschaft wirklich bestellte Menge. Für Abfuhr von Schüttmaterial und in die Reservebedarfs Wilmersdorf und Steglitz werden obige Zuschläge nicht bezahlt.

3. Als Außenbahnhöfe gelten die Güterbahnhöfe: Pantow, Weissensee, Frankfurter Allee, Nunnelsburg, Niederschönweide, Schlachtensee, Tegel, Blankenburg, Schönholz und Reinickendorf-Rosenthal. Als Außenstationen im Sinne der Festsetzungen zu III gelten außer obigen Vororten auch Pantow und Reinickendorf-Rosenthal bei Bedienung vom Nordbahnhof aus. Baumschulenweg bei der Bedienung von Nixdorf oder vom Görlitzer Bahnhof aus, ferner Karlshorst.

4. Die Tourenarbeiter sind verpflichtet, täglich bis zu 30 Ztr. nach 2 Treppen bis zum Boden abzutragen. Für größere Mengen wird der Kolonne das Abtragsgeld bezahlt, welches nach den Gepflogenheiten des Berliner Kohlenhandels der Kundschaft in Rechnung gestellt werden darf. Die Abrechnung hinsichtlich des Abtragsgeldes erfolgt erst an dem auf den Wochenschluß folgenden Sonnabend.

5. Falls Waggons mit Briketts erst nach 11 Uhr vormittags einreisen und die Tour dennoch ganz erledigt wird, so wird ein Lohnzuschlag von 1 Mk. pro Mann gewährt.

6. Die Tourenarbeiter sind verpflichtet, die an einem Tage angefangene Arbeit auch zu beenden. Durch Arbeitsniederlegung im Laufe des Tages verliert der Arbeitnehmer jeglichen Lohnanspruch für den betreffenden Tag.

Stempel.

„Glückauf“,
Brennmateriale-Betriebsgesellschaft m. b. H.,
Friedenau, Hauptstr. 65.
M. Wirschwsky, Geschäftsführer.
Deutscher Transportarbeiter-Verband,
Bezirk Groß-Berlin.
A. Werner. Adolph Wied.
Für die Arbeiter:
Willy Renger. H. Krause.

Durch diese Abmachungen erhielten die Tourenarbeiter zunächst für eine Tagesleistung von 260—275 Zentner eine Entlohnung von 50 Pf. und bei 275—300 Zentner eine solche von 1 Mk. pro Mann und Tag. Vor Abschluß des Tarifs wurde bei solchen Leistungen nichts gewährt. Ebenso ist die Bezahlung von Abtragsgeld unter B 4 eine Neuerung, wodurch der Verdienst unserer Kollegen sich erhöht. Im übrigen ist durch diesen Vertrag eine Neuregelung der Arbeitsverhältnisse geschaffen, durch welchen den Arbeitern eine ganz bestimmte Grundlohn für die Berechnung ihrer Leistung gegeben ist, welche bisher gefehlt hat. In den Kollegen wird es liegen, diese Errungenschaften durch einmütiges Zusammenhalten und dauernde Zugehörigkeit zu ihrer Organisation, dem deutschen Transportarbeiter-Verbande, festzuhalten.

Dresden. Durch das sonderbare Verhalten des Direktors Lehmann hat sich der Konflikt mit den „Deutschen St-St-Verken“ noch mehr zugespitzt. In einem vier Druckseiten langen Schreiben an die Arbeitgeber stellt dieser Herr den Konflikt als von der sozialdemokratischen Parteileitung provoziert dar! Da soll ein rentierter Arbeiter die sozialdemokratische Partei zum Eingreifen veranlaßt haben. Den Kutschern wirft er Betrug, Unterschlagung und andere schöne Sachen vor. Nur die Rücksicht auf die Familien hätten ihn von der Anzeige abgehalten usw. Der Zweck dieses Schreibens ist aber offenbar der, die Arbeitgeber sollen einen Druck auf ihre Arbeiter ausüben, namentlich in den Kantinen, damit sich der Absatz der St-St-Werke wieder hebt.

Der Erfolg scheint aber ausgeblieben zu sein, denn jetzt wendet sich die Firma an die Vereinsvorstände, verspricht Kostenfrei „St-St“ für die Gabentotterien zu spenden, wenn sich die Vorstände um den Absatz des Getränks in ihren Kreisen bemühen wollen.“ Zum Schlußfest im Plauenischen Grund prangte sogar ein „St-St-Wagen“ festlich geschmückt im Festzug.

Derartige Manöver werden aber die organisierte Arbeiterschaft nicht darüber täuschen, daß in diesem Betriebe der freie Wille des Arbeiters unterdrückt und die Organisation nicht als Vertreter der Arbeiter anerkannt wird. Jeder wird seine Schlüsse daraus ziehen, bis eine andere Anschauung bei der Firma plangreift.

Aufs Klüglichs ist die Aktion mit der Einbehaltung des Lohnes gescheitert. Nachdem der Direktor in 2 Terminen vom Zurückbehaltungsrecht Gebrauch gemacht hatte und mit Schadenersatzlage drohte, ließ er im 3. Termin erklären, die Firma hätte ihren Schaden wieder beigebracht und wolle deshalb den einbehaltenen Lohn auszahlen. Die übrigen Kollegen erhielten ihren Lohn trotzdem nicht sofort, sondern mußten erst mehrmals darum nachfragen. Ein Urteil wartete schlauneweise Herr Lehmann nicht ab. So ist auch diese Maßnahme, die auf die Not der Arbeiter spekulierte, zu Schanden geworden, aber vergessen wird sie nicht werden. Kein Kollege, der etwas auf sich hält, wird die Firma belästigen und seine Arbeitskraft anbieten. Unser der Sieg trotz alledem!

Frankfurt a. M. Sonderbare Ansichten über das Recht der Arbeiter, sich zu vereinigen, scheint der Kohlenhändler Max Dietl in Stadtheil Oberrad, Wasserhoffstr. 3, zu haben. In seinem Geschäft ist seit zwei Jahren unser Vertrauensmann, der Kollege J. Sch. als Arbeiter tätig gewesen; er hatte während dieser Zeit von früh 1/6 Uhr bis abends 8 und 9 Uhr seine Arbeitskraft voll und ganz in den Dienst des Unternehmers gestellt. Herr Dietl, der sonst, wenn es in seinem Geschäftsinteresse liegt, ein arbeiter-

freundliches Gesicht zeigt, gefiel es nicht, daß unser Kollege für die Organisation an den freien Sonntagen im Ort tätig war, indem er die Beiträge kaschierte etc. Demgegenüber zeigte er feindseliges Gesicht allzu deutlich. Unserem Kollegen sagte er, wie er in Wirklichkeit über die Organisation denkt. Alle, die organisiert sind, müßten „Hungers verrecken“, war eine der schönen Redensarten von Dietl, gegen die unser Vertrauensmann natürlich energisch protestierte. Aber damit machte er sich so unbeliebt, daß seines Bleibens im Geschäft nicht mehr von langer Dauer sein konnte. Er mußte den Staub von seinen Füßen schütteln. Unseres Erachtens ist es sehr unvorsichtig von einem Arbeitgeber, der hauptsächlich auf Arbeiterkundschaft angewiesen ist, das Recht der Arbeiter verächtlich mit Füßen zu treten. Wir empfehlen Herrn Dietl als Ehrenmitglied dem Südwestdeutschen Arbeitgeberverband.

Karlruhe i. B. Wieder eine Maßregelung bei E. v. Steffelin. Vor einiger Zeit brachten wir die Mitteilung, daß bei der Firma E. v. Steffelin einem Fuhrmann Hölzerne Bferde angetragen wurden, für den Fall, daß er Mitglied des Transportarbeiter-Verbandes bleibe. Der betreffende Kollege hatte kurz vorher infolge eines Unfalls bei Steffelin vom Verbands seine volle Krankentattribution bezogen, und er betrachtete es als eine Gemeinheit, wenn er unter solchen Umständen seine Organisation verraten hätte. Daraufhin wurde ihm die Offerte mit den hölzernen Säulen gemacht. Kurze Zeit darnach erhielt Betreffender eine Ladung Waren zu fahren, welche für eine Kundschaft der Firma Gerhold u. Silber war. Dem Fuhrmann war dies bekannt, weshalb er an einen der Teilnehmer die Frage stellte, ob sie denn diese Kundschaft nicht mehr hätten. Diese gelegentliche Frage genigte, daß der Mann ins Bureau zitiert wurde und dort wurde ihm vorgehalten, daß es ihm gar nichts anginge, wenn er auch Güter auf dem Wagen hätte, die eigentlich für Gerhold u. Silber gehören. Solche Leute könnte man nicht gebrauchen und tatsächlich wurde dem Betreffenden gekündigt, trotzdem er sich seit 2 1/2 Jahren tadellos im Geschäft geföhrt hatte.

Die Herren von der Firma Steffelin gebärden sich ganz nervös, sobald sie erfahren, daß einer ihrer Arbeiter mit den früheren Kollegen und Vertrauensleuten, die durch die Maßregelung seitens des Herrn v. Steffelin jetzt allerdings Konkurrenten sind, spricht. Herr v. Steffelin, der zweite Vorsitzende des Südwestdeutschen Arbeitgeber-Verbandes, hat es auch bereits schon so weit gebracht, daß ein Teil seiner Leute dem Verbands mitreingeworben ist. Im Frühjahr nächsten Jahres läuft ein mit dem Transportarbeiter-Verband vereinbarter Tarifvertrag ab, welcher der Firma schon lange ein Dorn im Auge ist. Um nach Ablauf dieses Tarifes freie Hand zu haben, werden jetzt schon die nötigen Vorbereitungen getroffen, indem die älteren Arbeiter so nach und nach entlassen und an deren Stelle junge, vor allem billige Arbeitskräfte gesetzt werden. Wurde uns doch von den betreffenden Leuten erklärt, daß sie gerne Mitglied im Verbands wären, jedoch sei der Lohn von 21 bis 22 Mk. nicht darnach, um noch für eine Organisation Beiträge leisten zu können. Diese Leute übersehen natürlich ganz, daß noch vor drei Jahren auch die älteren Arbeiter dieser Firma keinen höheren Lohn hatten und nur durch den Verband erreicht. Die Zeit der Erntegelder ist vorüber und daß die Ehrlichkeit der Arbeiter unter den schlechten Löhnen Not leidet, das konnte Herr v. Steffelin vor etwa 14 Tagen gelegentlich der Ausfuhr eines Möbeltransportes selbst erfahren. Es wird also auch den jüngeren Arbeitern bei der Firma v. Steffelin gar nichts anderes übrig bleiben, als sich dem Transportarbeiter-Verband als Mitglied anzuschließen, denn so gut wie Herr v. Steffelin Mitglied seines Verbandes ist, so gut haben auch die Arbeiter das Recht dazu. Ueberhaupt müßte dies ein ganz trauriger Arbeiter sein, der in der heutigen Zeit erst lange darnach fragt, ob es auch dem Prinzipal genehm ist, wenn er sich seiner Organisation anschließt. Aber etwas anderes greift noch bei der Firma v. Steffelin Platz, was gerade von keiner edelmännischen Gesinnung zeugt. Schon oben ist bemerkt, daß diese Firma auch die Zufuhr der Güter für die Firma Gerhold u. Silber übernimmt, trotzdem G. u. S. für jeden Kunden eine notariell beglaubigte Vollmacht bei der Güterinspektion hinterlegen mußten, deren jede auf 2 Mk. zu stehen kam. Es scheint, als ob die Güterinspektion nicht besonders gern sehe, daß dem Herrn v. St. Konkurrenz erwächst. Trotzdem auf vielen Frachtbriefen der Wermut ist: *Zuzuführen durch Gerhold u. Silber*, werden diese Briefe der Firma Steffelin zur Erledigung überreicht und neuerdings hat die Güterinspektion der Firma G. u. S. wissen lassen, daß auch in den Fällen Vollmacht des Empfängers vorliegen müsse, wo, wie gesagt, betreffender Wermut auf den Frachtbrief ist. Man denke sich, daß die Güterinspektion hier nichts anderes verlangt, als daß der Firma St. das Monopol erteilt wird. Dem Absender soll es demnach bei der Badischen Staatseisenbahn nicht mehr ermöglicht sein, seine Waren zu stellen zu lassen durch wen er will. Es ist wegen diesem Vorgehen Beschwerde bei der Generaldirektion eingelegt und wir werden darüber berichten, wie diese Instanz urteilt.

Bierfen (Meinland). Das sonst so ruhige Landstädtchen Bierfen ist gegenwärtig der Schauplatz langandauernder harter gewerkschaftlicher Kämpfe. Die Bauhandwerker, Maurer und Bauhilfsarbeiter stehen in der dreizehnten Woche im Streit wegen geringer Lohnforderungen. Unsere Kollegen Fuhrleute und Arbeiter sind ausgesperrt, weil sie ihrer Organisation nicht den Rücken kehren, wie es die annähernden Fuhrherrenproben verlangen. Der Konflikt im Transportgewerbe dürfte so schnell nicht beigelegt sein, denn diese Bewegung hat einen politischen Hintergrund und

religiöse Unbuddsamkeit nur ein weiteres, den modernen Gedanken einer freien Anschauung nicht auskommen zu lassen.

Wir haben eine Spur entdeckt, die mit wünschenswerter Deutlichkeit zeigt, daß Vertreter des Christentums, daß Diener der Kirche ihre Hand im Spiele haben und den ausschließlichen Unternehmern den Rücken stärken, diese veranlassen, diejenigen unbemittelten Arbeiter in ihrer Gemeinde unmöglich zu machen, die sich der freien Organisation angeschlossen haben und von der Nichtigkeit ihres Vorgehens auch überzeugt sind.

Wären unsere Kollegen der christlichen Organisation beigetreten, hätten sie sich der Fleisch- und Brotwucherpartei verschrieben, hätten sie sich verrotten lassen auf ein Jenseits, hätten sie in Hundebenedict täglich 14-16 Stunden für ein Trinkgeld den Unternehmern die Geldschürzen füllen lassen und hätten weiter mit Weib und Kind gehungert und gedarrt, ja, dann hätten die profitgierigen christlichen Ausbeuter eine solche Organisation gebildet. Wären die Arbeiter dennoch aufständig geworden, dann hätte man ein probates Mittel zur Hand, dieses unchristliche Begehren hintanzuhalten.

Die Bewegung steht heute so günstig wie am Tage der Aussperrung. Wohl sind im ganzen drei Mann abgefallen, jedoch können die Unternehmer auf diesen Erfolg nicht besonders stolz sein. Und welche Mittel haben die Herren angewendet, um die Reihen der Aussperrten zu lichten? War der bisherige Höchstlohn 21 Mk., so boten sie den Kollegen jetzt 24 Mk. Vergebliche Mühe! Unsere Kollegen wollen und werden nicht zu Verrätern der eigenen Sache, zu Verrätern ihrer Arbeits- und Leidenskollegen werden. Mit den Leuten, die jetzt als Hausmeister fungieren, können die Herren ihren Betrieb nicht aufrechterhalten. Leute, die sie sonst ängstlich gemieden haben, die sonst wegen ihres "Rufes" keine Arbeit bekommen konnten, die mit dem Strafgesetz des öfteren schon Bekanntheit gemacht hatten, zieren jetzt das Geschäft. Faulenzer, Truntenbolde, Spitzhüben sind den Herren lieber, als ehrliche organisierte Arbeiter. Es belüden Leute Vertrauensposten bei der Firma P. u. W. Steffes, die eine starke Kohlen in ihrem eigenen Keller verschwinden lassen, anstatt diese an ihren Bestimmungsort zu bringen. Das alles ist den Herren bekannt. Wir werden es als unsere Aufgabe betrachten, diese Zustände der breitesten Öffentlichkeit bekannt zu geben. Die Organisationsleitung hat alles getan, um den Konflikt zu beseitigen. Die Herren bestehen auf ihrem Schein. Also sollen sie die Folgen ihres Verhaltens am eigenen Geldbeutel verspüren.

Würzburg. Zu den Arbeitern, die wohl die längste Arbeitszeit aber zugleich auch die schlechtesten Lohnverhältnisse haben, gehören zweifellos die Würzburger Speditionsarbeiter. Hier ist es besonders die Firma Biernickel, die für sich die Ehre beanspruchen kann, ihre Arbeiter in ausgiebiger Weise auszunutzen. Trotz der seit Jahren steigenden Kosten der Lebenshaltung hat es diese Firma verstanden, ihre Arbeiter mit Löhnen abzufertigen, die direkt mittelalterlich anmuten. So erhielten die Mitglieder durchweg 16 Mk.; die Knutscher 17 Mk. Wochenlohn, bei einer Arbeitszeit von 12 bis 16 Stunden täglich. Von Bezahlung der Ueberstunden, sowie von einer richtigen Vergütung der Sonntagarbeit ist überhaupt keine Rede. Die Knutscher 50 n e n bei 2-4stündiger Arbeitszeit am Sonntag 25 Pf. b e a n s p r u c h e n. Wie gnädig! Bei Wagonladungen 1 Mk. Die Mitglieder müssen im Schichtwechsel (alle 14 Tage) 2-3 Stunden Sonntagarbeit ohne irgend eine Entschädigung verrichten. Diese wahrhaft "glänzenden" Lohn- und Arbeitsverhältnisse waren nun wirklich dazu angetan, der Firma weiteste Aufmerksamkeit zuzuwenden und ließ es unser Verband an reger Agitation unter diesen Kollegen nicht fehlen. Dadurch sah sich nun die Firma veranlaßt, ab 1. August ihren Arbeitern 1 Mk. "freiwillig" zuzulassen, quasi um unserem Verband den Wind aus den Segeln zu nehmen. Es ist nun charakteristisch für die Beurteilung der Speditionsfirma, daß sie krampfhaft bemüht ist, überall darzulegen, daß nicht die Furcht vor dem Verband, sondern nur das "Wohlwollen" für ihre Arbeiter, sowie die neuen Steuern sie veranlaßt habe, diese "Zulage" einzutreten zu lassen.

Nur weiß ja jeder vernünftige Mensch, daß die neuen Konsumsteuern die Haushaltungskosten der Arbeiterfamilie um 1,50 bis 2 Mk. belasten. Infolgedessen hat sich die Lage der Speditionsarbeiter trotz

der "gnädigen Zulage" von 1 Mk. verschlechtert. Seit Jahren schon versteht es die Firma die Uneinigkeit und das Schmarotzertum im Betriebe für ihre Zwecke auszunutzen und auch jetzt versucht sie wieder ihre Leute mit Versprechungen zu trösten, um die Aufklärungsarbeit unter diesen Berufscollegen zu verhindern. Aber auch die Firma Biernickel wird das Maß der Zeit nicht aufhalten können. Bemerkenswert zu werden verdient, daß der Geschäftsführer erklärte: "Die Verhältnisse im hiesigen Speditionsgewerbe seien noch um 50 Jahre zurück." Für uns ist es dann aber unbegreiflich, wie die Bahnverwaltung mit einer derart zurückgebliebenen Firma in Geschäftsverbindung treten kann. Oder hat vielleicht die Bahnverwaltung kein Interesse an einem modern geführten Speditionsbetrieb? Weiter erklärte dieser frühere "Nachkollege" noch, daß der größte Teil der im Betriebe beschäftigten Arbeiter nahezu 3 Tage in der Woche betrunken seien. Daß nun manchmal ein Kollege ein Glas über den Durst trinkt, ist mit ihrer Beschäftigung leicht zu erklären. Dies kommt auch oft genug in besseren Kreisen vor. Weiter spielt hier der Mangel einer genügend kräftigen Nahrung bei dem Arbeiter eine erhebliche Rolle. Auch der Herr Geschäftsführer scheint in dieser Hinsicht kein Kostverächter zu sein.

Für heute nur noch eine Frage an unsere Würzburger Speditionsarbeiter. Sind wirklich eure Verhältnisse durch diese Vetelegroschen verbessert worden? Hat wirklich die Firma, nachdem sie jahrelang die Gleichgültigkeit unserer Kollegen ausgenutzt hat, eure Forderung eines auskömmlichen Lohnes Rechnung getragen? Nein, und abermals nein! Löhne von 17 u. 18 Mk. sind für die Speditionsarbeiter geradezu entwürdigend. Auch weiterhin müssen unsere Kollegen den Hungerriemen enger schnallen. Auch weiterhin müssen die Familien, besonders die Frauen, unter dieser der Menschlichkeit hohnsprechenden Lohn- und Arbeitsbedingungen leiden. Um so notwendiger ist es deshalb, daß die Kollegen ihre Gleichgültigkeit abschütteln, sich organisieren. Die Transportarbeiter dürfen nicht länger die rückständigsten Elemente der Würzburger Arbeiterbewegung bleiben. Das ganze wirtschaftliche Leben erfordert den Zusammenschluß. Drum auf zur Arbeit! "Die Zeiten sind bitter ernst."

Öffentliche

und Mitglieder-Versammlungen.

Table with 2 columns: Description of financial items and their amounts in Marks. Includes 'Berlin II. Kassenbericht für das 2. Quartal 1909' and 'Einnahme' section.

Table with 2 columns: Description of financial items and their amounts in Marks. Includes 'Ausgabe' section and 'Bilanz' section.

Berlin, den 5. August 1909. Die Revisoren: D. Riese, Foerster, Traill. Breslau. In der am 4. August abgehaltenen Quartalsversammlung gab der Vorsitzende den Geschäftsbericht für das verlossene Quartal. Redner er-

wähnte, daß die Agitation in einzelnen Branchen nicht die Erfolge gezeitigt und daß ferner in bezug auf die Beitragsleistung kein besseres Verhältnis eingetreten ist.

Bei zwei Firmen gelang es, einmal eine Lohnreduzierung abzuwehren, im andern Falle einen für die dort beschäftigten Arbeiter günstigen Tarif durchzubringen. Auch dürfte für die Kollegen Vierteltischer, Kellereiarbeiter und Arbeiterinnen bei dem Abschluß des neuen Tarifs einigermaßen günstige Lohn- und Arbeitsbedingungen geschaffen werden. Die schwebenden Differenzen bei der Firma Zellmann betr. Lohnzulagen hofft die Verwaltung in Güte zu regeln.

Die Sektion der Sandhiffer, welche infolge fortwährenden Hochwassers besonders zu leiden hat, dürfte bald einer besseren Zeit entgegengehen. Einen wenn auch langsamen Erfolg hat die Sektion der Eisenbahner zu verzeichnen und wird es Aufgabe der Ortsverwaltung sein, fördernd zu wirken.

Der geschäftliche Verkehr war folgender: An Briefen und Postkarten gingen ein 89, Drucksachen 27, Pakete 234. Ausgänge waren: Briefe und Postkarten 246, Drucksachen 217, Pakete 891. Schriftstücke für Mitglieder wurden 37 angefertigt. Ferner ist zu erwähnen, daß die Verhandlungen zwecks Verschmelzung mit dem Lokalverein leider im Sande verlaufen sind.

Aus dem Kassenbericht ist folgendes zu entnehmen: Die Hauptkasse hatte eine Einnahme von 6936 05 Mk., eine Ausgabe von 3323 25 Mk. Die Ortskasse hatte eine Einnahme von 4326 48 Mk., eine Ausgabe von 4389 87 Mk. An Arbeitslosenunterstützung wurde 1028 50 Mark, Krankenunterstützung 1275 20 Mk., Beerdigungsbeihilfe 954,- Mk., Notfallunterstützung 115,- Mk. gezahlt. Der Bericht des Stellenvermittlers weist am Schluß des Quartals 27 Kollegen als arbeitslos nach, und wird es Aufgabe jedes einzelnen Kollegen sein, freie Stellen bald im Bureau zu melden. Den Bericht der Kartelldelegierten gibt Kollege Junf. Aus diesem ist zu entnehmen, daß sich das Kartell in zwei Sitzungen mit der Unterstufungsfrage des Gewerkschaftshauses beschäftigt hat und eine dauernde Zahlung von laufenden Beiträgen wünscht.

In der Diskussion waren die Redner mit der Tätigkeit der Ortsverwaltung einverstanden und wurde derselben auf Antrag der Revisoren Entlastung erteilt. Ein Antrag, den geschäftlichen Teil des Berichts, sowie den des Stellenvermittlers auf der Rückseite des Kassenberichts den Kollegen schriftlich zu unterbreiten, wurde einstimmig angenommen. Ueber die Frage, ob in Zukunft pro Vierteljahr und Mitglied 10 Pf. an das Kartell für das Gewerkschaftshaus abgeliefert werden soll, entspann sich eine längere Debatte; die Abstimmung ergab die Ablehnung des Antrages gegen 13 Stimmen; auch ein Vermittlungsvorschlag des Kollegen J., Marken zu entnehmen von der Lokalkommission zur Unterstufung des Gewerkschaftshauses, wurde mit großer Majorität abgelehnt.

Die Wahl eines Kartelldelegierten wurde der vorgerückten Zeit wegen verjagt.

Allgemeines.

Der am 1. Juni d. J. gegründete Verband der Land-, Wald- und Weinberg-Arbeiter, mit dem Sitze in Berlin, S.O. 16, Michaelkirchplatz 1, 2 Tr., ist bei seiner Agitation in der Hauptsache auf die Mitarbeit der organisierten Arbeiter in den kleineren ländlichen Orten und auf den Gutshöfen angewiesen. Die Organisationsarbeit des neuen Verbandes kommt der gesamten Arbeiterbewegung zu gute; deshalb ersuchen wir die Kollegen, welche in Zahlstellen oder als Einzeimitglieder in solchen ländlichen Gebieten arbeiten, die für den Verband der Land-, Wald- und Weinberg-Arbeiter in Frage kommen, sich an der Agitation lebhaft zu beteiligen. Man wende sich brieflich an den Verbandsvorstand Georg Schmidt, Berlin S.O. 16, Michaelkirchplatz 1, 2 Treppen.

An die Ortsverwaltungen im Gau 8.

Auf Antrag des Gauvorstandes berufen wir hiermit eine Konferenz von Vertretern der Verwaltungen im Gau 8 zu Sonntag, den 19. September 1909, vormittags 10 Uhr, nach Gotha, Volkshaus zum Mohren. Als Tages-Ordnung schlagen wir vor: 1. Bericht des Gauvorstandes. 2. Diskussion. 3. Anträge. Wir ersuchen, die Wahlen der Delegierten rechtzeitig vorzunehmen. Verwaltungenstellen bis zu 200 Mitglieder wählen je 1 Delegierten über 200 " 500 " " " 2 " " " " " " " " Die Delegierten haben Anspruch auf die vom 8. Verbandsstake festgesetzten Diäten und Fahrgebel. Die Ausgaben hierfür sind aus Mitteln der Ortskassen zu bestreiten. Die Namen und Adressen der gewählten Delegierten, sowie etwaige Anträge zu dieser Konferenz sind spätestens bis zum 14. September an die Adresse des Kollegen Karl Knöner, Erfurt, Magdeburgerstr. 51, einzusenden. Mit kollegialem Gruß Der Vorstand, J. A. Oswald Schumann.

Verantwortl. Redakteur: Emil Nibel, Lichtenberg. Verlag der Buchhdlg. "Courier", O. Schumann-Berlin. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalberstr. 37.