

Courier

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

Erscheint jede Woche Sonntags.
Einzel-Abonnement pro Quart. franco gen. franco 1,50 M.

Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin 50 16, Engelstrasse 21.
Telephon: Amt Moritzplatz, 950 und 11 864
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

Redaktionsschluss
am Montag Morgen vor Erscheinen des Blattes.
Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgeliefert.
Bücher und Reissammlungen an die Schriftleitung.

Nr. 38.

Berlin, den 25. Oktober 1914.

18. Jahrg.

Verbandsmitglieder! Die knochigen Finger bitterer Not pochen hart an die Türen der ausgesteuerten Arbeitslosen und der Familien der im Felde stehenden Kollegen. Unsere heiligste Pflicht ist es, nach besten Kräften zu helfen. Das können wir alle, indem wir regelmäßig unsere Extrabeiträge an den Verband bezahlen, deren Erträgnis nur für die Aermsten unter der Kollegenschaft Verwendung findet. Wer wagt es, sich länger zu weigern, an den Hungernden und Darbenden Solidarität zu üben?

Die Arbeiterbewegung als Vorschule für die Landesverteidigung.

Dieser Krieg, so furchtbar seine Wirkungen, so ungünstig sein Resultat ist, hat in den zwei Monaten, die er bereits andauert, schon so manche Wahrheit entstellt, die Toren und Philister nicht erkannten und über die gewissenlose Demagogogen und Unehrliche den tückischen Schleier der Verleumdung und Lüge deckten. Eine dieser Wahrheiten, die dieser Krieg vor aller Welt bloßlegte, ist, daß die modern organisierten Arbeiter nicht die Vaterlandstreuen sind, als die sie von Toren und Unehrlichen verachtet wurden. Die Mobilisierung, die so glänzend vor sich ging, das bewundernswerte Durchhalten und Vordringen unserer Heere, das heroische Verhalten gegen eine Welt von Feinden, die ringsum auf unsere Nation herantrifft, wäre dies alles denkbar, wenn die deutschen Sozialdemokraten, die modern organisierten Arbeiter, die doch einen riesigen Teil unserer Siegreichen Heere darstellen, diese armelijigen Corpse und vaterlandstoten Gesellen wären, als sie von seichten und gewissenlosen Zeitungsschreibern und von verbissenen Wahrschreiberdrehern jahraus, jahrein hingestellt wurden! Nein! Dieser Krieg zeigt, für jeden, der für Wahrheit empfänglich ist, daß das Gegenteil richtig ist. Der Geist der straffen Organisation, der Geist der Selbstschutz, der ein Werkstätt der modern organisierten Arbeiterschaft ist, ist einer jener mächtigen Faktoren, die den glänzenden Aufmarsch unserer Riesenheere und deren Unermüdlichkeit vor den gewaltigen Feinden erst möglich machen. Was wäre die Riesenorganisation der so notwendigen Kriegsfürsorge auf allen Gebieten in der Heimat, wenn sie nicht in den Gewerkschaften und den anderen Faktoren der modernen Arbeiterschaft eine mächtige Stütze hätten? Zahllos sind die Aneigungen von Gegnern und ehemaligen Verbündeten der Sozialdemokratie und der freien Gewerkschaften, die das ehrlich zugeben. Eine recht bezeichnende Darlegung über diese Tatsache, die die weiteste Verbreitung verdient, findet sich im 2. Septemberheft des "Kunstwart". Paul Bröder, ein scharfer Gegner und Kämpfer der Sozialdemokratie, führt dort in einem Artikel, den er mit: "Die Arbeiterbewegung als Vorschule für den Krieg" überschrieb, unter anderem das folgende aus: "Die deutsche Arbeiterbewegung hat eine Stütze, in ihrem Aufbau, in ihrer Wirkung, und ihrer Haltung eine deutsche Organisation, die sonst nirgends mit unserer militärischen Organisation vergleichbar ist. Sie macht, gleich fast allen deutschen organisatorischen Leistungen, ihre Rundkreise um die Welt und wird von den Arbeiterklassen aller Völker angenommen. Auch sie gehört zu dem deutschen Gedanken, der die Welt erobert! Und diese starke Organisation ist nicht möglich ohne gleichzeitige Persönlichkeitserziehung des einzelnen Mitgliedes. Denn eine wirkliche Organisation ist niemals eine von obenher durch medianische Kontaktschaltung geleitete, willenslose Masse, sondern sie ist ein Körper mit Haupt und Gliedern, in dem jeder Teil seine besondere Aufgabe mit dem Rahmen des Gesamten hineingesetzten eigenen Willen zu erfüllen hat. Die Arbeiterbewegung verlangt — ebenso wie der Militarismus — von ihren Gliedern zugleich Einordnung und Selbstbehauptung, verständiges Handeln des Einzelnen innerhalb des Bewegungsbetriebs des ganzen. Ich denke an die Gewerkschaftsbewegung. Es ist mit ihrem Wesen verknüpft, daß sie die Massen umschult zu einem Heere von Persönlichkeitssbewußten Gliedern, das sie aus willenslosen, keine Erfahrung sammelnden, nur nach

Resisten handelnden Massen eine willensstarre, Erfahrung sammelnde und erlebnisreiche, folgerichtig handelnde Gesellschaft formt. Außerdem wächst sie die Gewerkschaftsbewegung unversehens zu einem Körper aus, der nicht nur selber einen großen Wert darstellt, sondern auch in seinem Dasein an dem Bestehen und Gedeihen der wirtschaftlichen Umwelt interessiert ist." Über die sozialdemokratische Partei, die er als "mächtigsten und ideengebundenen Teil der Arbeiterbewegung" bezeichnet, schreibt der Gegner dieser Partei: "Aber die Sozialdemokratie hat doch dem Kriege gegenüber den Boden der grauen Theorie verlassen und sich auf den grünen Plan des Lebens gestellt. Das ist äußerlich freilich erklärlich, denn auch das Dasein der Sozialdemokratie steht und fällt mit dem Dasein des deutschen Volkes, in dem Augenblick, da dieses in Lebensgefahr gerät, erlischt im Sozialdemokraten die Außenfeindserinnerung, und das große Einsgefühl in dem Volksganzen ergreift ihn mit ehrtem Gewalt." An anderer Stelle heißt es: "Vor allen Dingen ist fest zu halten, daß die Arbeiterbewegung den Mann organisatorisch geschult hat, ihn gleichzeitig zum selbständigen Handeln und zur Einsicht in das Ganze erzog. Im Angesicht des Krieges überträgt er einfach seine Begeisterung aufs Vaterland." Die Mannesucht und Disziplin unserer Revolutionen, das Pflichtgefühl der sozialdemokratischen Vorgesetzten und den Eifer derselben erklärt Bröder aus der Kürze der Zeit, die sie vom Militär entlassen sind, er fährt dann fort: "aber unsere Landwehrleute und Landsturmleute? Und die Gefreiten und Unteroffiziere, die aus ihren Reihen hervorgegangen sind? Sie sind zum größten Teil Leute, die in der Arbeiterbewegung stehen und es mit ihren Brüdern als organisierte Arbeiter sehr genau kennen. Man muß ihr lebhaftes Verhalten aus nächster Nähe beobachtet haben, um erkennen zu können, wie sehr bei diesen gereift und in sicherer Arbeit erzeugten Männern die eigene, höhere Einsicht die Triebfeder des militärischen Gehorsames ist, den sie nun an den Tag legen. Man muß sehen, wie sich die Mannschaft hier sich mit ihrem Führer beschreibt, wie alle mit vor trefflicher Sicherheit die Grenzen des persönlichen Verfalls zur militärischen Form einzuhalten wissen, und wie sie im nächsten Augenblick mit Selbstverständlichkeit die militärische formale Einzelheiten erfüllen, durch die sich der Einzelne unterordnet und einfügt." Sehr interessant sieht es sich, wenn dieser Gegner der Sozialdemokratie weiter schreibt: "Wenn wir bedenken, wie sehr in heutiger Zeit der Sieg der kämpfenden Truppen abhängt von der Tüchtigkeit des einzelnen Mannes, wenn wir bedenken, was von ihnen gefordert wird und wie er sich als selbständige Menschen und Handelnde bezeigen soll, so müssen wir zu gestehen, daß die militärische Erziehung im siegenden Heer Jahrzehnt lang einen geheimen Miterzieher in unserem Volle gehabt hat. Die Schülervitten schwärmen aus, lorgsam schmiegt sich der Soldat an den Boden, nimmt Handgriff um Handgriff an seinem Magazinwehr vor, schlekt Zug um Zug, jedesmal sein Ziel nehmend. Feuerdisziplin — die höchste Leistung des Soldaten — wird diesen Krieg gewinnen. Wenn wir siegen, so siegen wir durch die Selbstdisziplin, die in unseren Soldaten herrscht, die ihm nicht nur der Militarismus, sondern ihre allgemeine selbständige Lebensausübung anzeigt. Alles ist berechnet, daß der Soldat Persönlichkeit sei, sich aus eigener Kraft regiere und das Kommando des Vorgelegten als von sich ausgegebene nachempfinde. Es ist unser Glück, daß in diesem Kriege das Recht auf unserer Seite ist und daß dies jeder Arbeiter erkennt. Müssen wir mit dem schlechten Gewissen Krieg führen, mit dem zum Beispiel

England seine Söldner gegen uns schicken läßt, wir würden mit Angst auf jeden einzelnen Mann und insbesondere auf jeden intelligenten Arbeit er sehen müssen, der in der Arbeiterbewegung voranmarschiert und im Heere als Besitzer oder „besonders anstelliger Mann“ die Gruppe in der vorliegenden Schlusslinie führt. Soll er sie mit jener Klarheit und Ruhe und Pflichttreue führen, so muß sein Gewissen rein sein, er muß den Zweck des Krieges billigen. Heil uns, daß es so ist! Unsere Sozialdemokraten wollen aus ehrlichen Herzen siegen! Und wir werden siegen, weil das Volk mit uns ist!"

Um Schlüsse schreibt Bröder: "Es zielt sich gerade für einen scharfen Gegner der Sozialdemokratischen Arbeiterbewegung, wie ich es bin, das entwicklungsmäßige Gut in ihr anzuerkennen. Die Pflicht gebietet zu sagen, was ist. Nach dem Kriege wird der Kampf der Parteien wieder eingesen. Aber möchten wir nie wieder vergessen, was wir gemeinsam besiegen und 1914 zusammen geleistet haben!" Was dieser Gegner der Sozialdemokratie im "Kunstwart" schreibt, ist für uns Sozialdemokraten natürlich nichts Neues, jedoch es verdient registriert zu werden.

Werden die Kriege gefährlicher?

Die bange Frage, die jetzt alle diejenigen beschäftigt, die liebe Menschen draußen im Feld stehen, ist die: sind die Kriege gefährlicher oder humaner geworden, in die Aussicht, geführt heimzufahren, heute größer als in früheren Kriegen oder geringer. Hans Günther untersucht diese Frage in der "Umschau" und kommt dabei zu Resultaten, die, wenn wir sie auch nicht in vollem Umfang anerlernen können, doch manches Trostliche enthalten.

Unbedingt ist der Behauptung Günthers zu zustimmen, daß die Zahl der an Staubkämpfen und Seuchen zugrundegehenden sich immer mehr verminder, je weiter die Kultur der Krieg führende Völker fortschreitet. In früheren Kriegen war die Zahl der durch Krankheiten Fortgerafften größer als die der einem feindlichen Geschöpf zum Opfer Fallenden. So starben im Kreuzzug (1854–56) vom französischen Heere durch Waffenwirkung 20 240 Mann, durch Krankheiten, Insfälle usw. dagegen 65 153; das Verhältnis war also wie 1 : 3,2. Im amerikanischen Bürgerkrieg (1860–1865) verlor das Nordheer 110 038 Mann durch seindliche Angeln, 224 586 aber durch Krankheiten; Verhältnis wie 1 : 2,0. Der Deutsch-Österreichische Krieg brachte den Preußen 4450 Verluste durch Angeln und 6127 durch Krankheiten, während bei den Österreichern durch beide Ursachen 8873 und 10 079 Mann zu Grunde gingen. Das Verhältnis war also hier für die Preußen wie 1 : 1,4, für die Österreicher wie 1 : 1,1 im Durchschnitt wie 1 : 1,2. Im Russisch-Französischen Krieg überwog zum ersten Male wenigstens auf deutscher Seite die Zahl der durch Waffenwirkung Gefallenen, die der durch Krankheiten Gestorben: es starben 28 278 Mann durch französische Angeln und nur 14 904 durch Krankheiten; Verhältnis 1 : 0,5. Einen Rückblick wies allerdings der Russisch-Türkische Krieg (1877/78) mit 34 742 durch Waffenwirkung und 82 679 durch Krankheiten Ungekommenen auf; doch ist hierbei der niedrige Kulturstand der beiden Gegner zu berücksichtigen und daher dieses Beispiel auszuholzen. Wir erhalten dann also folgende Reihe: 1 : 3,2, 1 : 2,0, 1 : 1,2 und 1 : 0,5. Die Fortschritte der medizinischen Technik, des Verpflegungswesens, der stärkste Ausbau der zum Transport der Truppen dienenden Eisenbahnen und die da-

durch bedingte Schonung haben diese erfreulichen Resultate bewirkt.

Wie steht es nun aber mit der gröfer oder geringer werdenden Gefährdung der ins Feld ziehenden durch feindliche Geschosse? Günther behauptet, daß hier der Rückgang noch augenfälliger sei und beruft sich dabei auf die Tatsache, daß Friedrich der Große in seinen Schlachten 23 bis 40 Prozent seiner Truppen verloren habe, während in den Napoleonischen Schlachten meist weniger als 20 Prozent der beteiligten Franzosen, in den 18 großen Schlachten des Krieges 1870/71 aber im Mittel nur 7 Prozent der engagierten Truppen fielen. Er begründet dieses „Harmlosverden“ der Schlachten folgendermaßen:

Erstens ist die Kriegssituation eine andere geworden. Der Krieg von heute ist der Hauptheile nach ein Kampf der Intelligenzen geworden, bei dem die Macht der Waffen erst im letzten Moment in Wirklichkeit tritt, während sie früher die ganze Entwicklung des Dramas beherrschte. Weite Umgebungsmautze, die den Feind zum Rückzug zwingen, ehe noch eine Kugel geworfen ist, Abstrengung größerer oder kleinerer Truppenteile, die oft schon nach kurzem Kampfe die Waffen strecken, um nicht aufgerichtet zu werden, charakterisieren den modernen Krieg. Die Entwicklung der Waffentechnik, insbesondere die größere Tragweite der Gewehre hat die Entfernung zwischen den kämpfenden Heeren wachsen lassen und damit die Möglichkeiten vergrößert, die Heere durch künstliche oder natürliche Deckungen zu schützen. Der wichtigste Faktor aber ist, nach Günther, die wachsende Harmlosigkeit der durch die kleinfühligen Geschosse verursachten Verwundungen und die sowohl hierdurch als auch durch die verbesserte Art der Wundbehandlung bedingte größere Zahl von Heilungen.

Eine, auch in diesem Kriege bereits wieder bestätigte Tatsache ist es, daß die modernen Spitzgeschosse, besonders wenn sie nur auf Weichziele treffen, verhältnismäßig schnell heilende Wunden erzeugen. Sie schlagen in den meisten Fällen glatt durch den Körper durch und verursachen nur einen ganz engen Schußkanal. Man hat sogar beobachtet, daß Bauch-, ja Kopf- und Herzschüsse günstig verlaufen, während sie früher unbedingt tödlich waren. Ungünstig verlaufen solche Schüsse, die das Herz, den Magen oder die Blase in gesäumtem Zustande treffen. Die außerordentliche Stärke der modernen Geschosse erzeugt, falls die Kugel ein mit einer Flüssigkeit gefülltes Organ trifft, eine lokale Dampfungswirkung, die explosiv wirkt und das betreffende Organ zerstört. Auch bei Schädelschlägen kommt unter Umständen eine solche Wirkung vor. Immerhin konnte ein Militärarzt aus dem Russisch-Japanischen Krieg berichten, daß zwei Drittel der von ihm wegen Schädelbrüchen behanderten Soldaten geheilt wurden, während im Chinesisch-Japanischen Kriege, in dem ein größeres Kaliber benutzt wurde, fast alle Kopfschüsse tödlich ausgingen. Ebenso hat sich die Diagnose der Lungenschüsse mit abnehmendem Kaliber der Geschosse immer günstiger gestellt. Nach Kritiken verloren im Kriege 1870/71 die Lungenschüsse der Chassepot (Kaliber 11 Millimeter) viel günstiger als die des Zündnadel-Kalibers (Kaliber 13,6) oder gar die des Minigewehrs (Kaliber 18 Millimeter). Das moderne Kleinfallsbergeschoss (5,9 bis 8 Millimeter) aber erzeugt so gutartige Lungenschüsse, daß diese zu den günstigsten Verletzungen gehören, die die moderne Kriegsschirurgie kennt.

Ein erhebliches Verdienst an dem günstigen Ausgang der Verwundungen hat auch die moderne konervative Kriegsschirurgie. Während man früher jede Wunde als von vornherein infiziert ansah und deshalb ungemein häufig, um einer allgemeinen Blutvergiftung vorzubeugen, zur Amputation schritt, vertritt man heute in viel höherem Maße den Heilkraften der Natur, die auch mit einigen in die Wunde mit hineingezogenen Keimen fertig wird, und beschränkt sich im allgemeinen auf eine Unterstützung des natürlichen Heilprozesses durch Verwendung alkalisches Verbandsmaterials, hygienisch einwandfreier Lazaretts und guter Verpflegung. Es ist Grundfakta geworden, die Wunde so wenig wie möglich zu berühren. Man läuft deshalb sogar stunden gebissene Kugeln und Geschosse, wenn sie keine allzu große Gefahr darstellen, ruhig einheilen.

Diese günstige Prognose, die demnach den ins Feld ziehenden Soldaten nach Ansicht Günthers zu teilen ist, bedarf freilich auch einiger Korrekturen. Zunächst ist der entzündlichen Verletzungen zu gedenken, die durch die Schrapnells und die explodierenden Artilleriegeschosse gelegt werden, die mit der Ausbildung dieser Waffen auch immer gefährlicher werden. Was die Verwundungen durch Gewehrtreffer anbetrifft, so pflegt die Verletzung nur dann so relativ harmlos zu sein, wenn das Geschoss glatt durchschlägt. Bei der Reigung der langen schlanken Geschosse zum Pendeln sind Querschläger ähnlich häufig, die dann natürlich besonders schwer und meist auch infizierte Verletzungen erzeugen. Endlich hat die im Durchschnitt weit schnellere Heilung auch ihre Schattenseiten, nämlich die, daß der weitwinkelte Teil der Verwundeten nach kurzer Zeit wieder hergestellt ist und von neuem gegen den Feind geschickt wird, so Gefahr laufend, zum zweiten und dritten Male verwundet zu werden.

Letzten Endes aber werden die Chancen für den einzelnen Krieger, gefund und heil wiederzufahren, doch davon abhängen, wie lange der Krieg dauern wird. Wird auf beiden Seiten bis zum Weißbluten gekämpft, so wird der Prozentsatz der Verkümmelten und Geblößten naturgemäß ein viel größerer sein, als wenn ein rechtzeitiger Friede geschlossen wird.

Aus Ostpreußen.

Der Krieg hat im Gau 1 unseres Verbandes Schaden über Schaden angerichtet, der in jahrzehntelanger Arbeit nicht voll befriedigt sein dürfte. Wohl greift der Staat ein, woher werden überall freiwillige Hilfsaktionen für Ostpreußen eingeleitet. Aber man wird nur im großen Ganzen helfen können, und die am wenigsten von dieser Hilfsaktion zu erwarten haben, das sind die Proletarier, denn sie hätten vorher wenig und werden nachher garnicht haben und können daraus keine Ansprüche geltend machen. Und doch sind's gerade sie, welche am ehesten schadlos gehalten werden sollten. Doch davon nach dem Kriege!

Unsere Ausgabe ist es zunächst zu gestalten, wie Gegenseitshilfe für unsere Kollegen gebracht werden kann. Mit weniger Ausnahme leiden alle Orte große Not und Elend. Und man kann nicht, oder nur auf großen Umwegen hin Feststellungen machen. Dazu kommt, daß die meisten Mitgliedschaften und Zählstellen nicht mehr existieren. Der Krieg kam eben zu überraschend, die Russen zu schnell in unser Gebiet, so daß es uns unmöglich war, Vorrichtungsregeln zu treffen. Die ersten Wochen könnten wir nicht hinaus in die Provinz, und nachher — jetzt — nur in beschränktem Maße. Einmal wegen der gesprengten Brücken und Eisenbahnschäden und das anderthalb aus militärischen Gründen werden nur Züge in beschränkter Zahl und auch nicht nach allen bisherigen Stationen abgelaufen. Nach einigen Orten hat der Dampferverkehr die Personenbeförderung übernommen, und wenn solche Reisen auch unter großen Qualen zurückgelegt werden, so kommt man aber doch vorwärts, natürlich für teures Geld und sechs- bis achtfacher Fahrtduauer als früher mit der Eisenbahn.

Was jetzt im Gau 1 übrig bleibt, ist nicht viel. In Königsberg, Danzig, Memel, Tilsit und Elbing haben wir wohl noch 5 Mitgliedschaften. Doch sind auch hier mehr wie 50 bis 60 Prozent zu den Jahren gerückt, so daß wir wohl über nicht mehr als 2500 Mitglieder zu verzählen haben. Außerdem herrscht Arbeitslosigkeit in größerem Maßstabe und haben eben Memel und Tilsit darunter zu leiden. Denn hier ruht und ruht auch heute noch jeder Handel, Verkehr usw. infolge der russischen Invasion. Wenn hier wieder ordentlich geregeltes Leben, Geschäftsgang, Arbeit eintritt werden, müssen die Güter wissen. In diesem Jahre und im nächsten halben Jahre gewiß nicht. Memel und Tilsit sind nur per Wasser zu erreichen, und wenn man in Betracht zieht, daß durch verstengte Brücken Hindernisse in den Flussläufen entstanden sind, welche überwunden werden müssen, dann kann man sich die regelmäßige Fahrt vorstellen. Jetzt ist ja der Weg über das Haf, aber zu wenig Dampfer. Es sind das ja Freuden besonderer Art, wenn man 14 bis 16 Stunden auf ungeschüttetem Boden stehen muß,

bei Sturm und Regen, wie es in den letzten Wochen zu verzeichnen war. Die unzulänglichen Kasüten überläßt man schon den flüchtenden Frauen und Kindern. Ja, wir leben eben im Kriege und muß diesen jeder in besonderer Weise durchstehen.

Nach Danzig und Elbing benutzt man auch die Dampfer und ist hier etwas besser vorgezogen. Jetzt sollen wieder regelmäßige Züge nach diesen Orten gehen, wenn auch nur in begrenztem Maße.

Unsere weiteren Mitgliedschaften sind in Frage gestellt. In Ragnit werden sich wohl wieder einige Kollegen einfinden, so auch in Raus. Doch werden sie sich hier nicht halten können, weil keine Arbeit vorhanden ist. Auch nach diesen Orten muß man zu Wasser reisen. Villallen existiert nicht mehr, ebenso Stallupönen, Goldthurn und Tapiau. Wir wissen nicht, wo sich unsere Berufskollegen hingewandt haben, ob sie am Leben oder tot sind. In Gumbinnen sind noch zwei unserer Kollegen am Ort, die anderen sind alle eingezogen und kann man Gumbinnen vorläufig nicht erreichen. Ebenso geht es in Insterburg. Auch diese Stadt ist noch nicht zu erreichen. Aber auch hier besteht die Mitgliedschaft nicht mehr, denn hier ist alles eingezogen, und ob sie wiederkommen? In Biala sind alle Männer eingezogen, und so geht es weiter. Wenn diese letzten drei Städte auch wenig gelitten haben, so standen sie doch drei Wochen lang unter russischer Besetzung, und das sagt alles.

In Bartenstein sind bis auf 4 Mann alle eingezogen, und in Heiligensee ist alles fort zu den Fahnen. In Angerburg ist kein Kollege vorhanden; ein Teil ist eingezogen, einige sollen von den Russen erschossen sein — die Namen könnten wir leider noch nicht feststellen — und ein anderer Teil ist gesichtet. Bobin? Niemand meldet sich! In Rastenburg, Goldap, Labiau daselbst Schauspiel. Über nicht also in diese genannten Orte, welche mehr oder weniger unter der Kriegsschurie zu leiden hatten, haben keine Mitglieder mehr, sondern auch die mehr westlich gelegenen. In Marienburg ist alles eingezogen; in Marienwerder bis auf 4 Mann. In Graudenz ist ebenfalls alles eingezogen, und in Thorn stehen nur 2 Mann zur Verfügung. In Schubin sind noch 12 Kollegen vorhanden, welche sich aufgeräumt Arbeit suchen müssen. Die anderen stehen im Felde, und in Bromberg, wo wir gerade im 2. Quartal 1914 nennenswerte Fortschritte mit der Organisation machen, ist alles bis auf 7 Mann fort, und diese wollen die Organisation so lange ruhen lassen, bis der Krieg zu Ende ist.

Alles in allem sei hier gesagt, wird wohl kein Gau resp. Provinz so gelitten haben oder leiden, wie der Gau 1 — die Ostpreußen. Man muß das sehen, wie der Krieg gewütet hat. Nicht nur an den Grenzorten, wo sich manch einer denken mag, o nein, tief in der Provinz, bis drei Meilen vor Königsberg, hat er seine Merkmale hinterlassen. Bis ziemlich hart am Kurischen Haff kann man die Spuren sehen; z. B. zwischen Apilla und Tawand sieht man von den Häusern nur die Schornsteine stehen, alles andere ist in Grund und Boden geschossen. Über die sonstigen Zerstörungen usw. berichten ja die Tageszeitungen und sei hier davon Abstand genommen. Eins sei aber noch gesagt: es hält schwer für Zivilpersonen, nach den meisten dieser Orte hinzukommen; nach einigen vor der Hand garnicht! Also, vom Organisationsleben kann hier wenig gesprochen werden, und wenn der Krieg zu Ende ist, dann wird es schwere und harte Arbeit erfordern, um die Lücken auszufüllen, die jetzt entstanden sind.

Hat der Gau 1 in den letzten vier Jahren gute Fortschritte gemacht — entwidmet er sich doch von 1800 Mitgliedern im Jahre 1910 auf 7800 im Jahre 1914 — so sind diese Fortschritte mit einem Schlag dahin. Und nicht allein unserer Organisation, sondern allein gehört es ebenso!

Mögen unsere Berufskollegen, wenn sie aus dem Kriege zurückkehren, gelernt haben, wie notwendig die Einigkeit, der Zusammenschluß in einer Organisation ist. Sie wird nach dem Kriege genau so notwendig sein als vorher, um die Not und das Elend der arbeitenden Klasse gemeinsam zu besiegen, mittels der Organisation der Arbeiter.

Einen genauen Stand der Dinge werden wir erst nach dem Kriege geben können.

Aus unserm Berufe

Automobil-Führer



Schadensersatzanspruch wegen Unfalls eines Automobils auf einen Straßenbahnwagen. (Urteil des Reichsgerichts vom 12. Oktober 1914.) Ein verhängnisvoller Zusammenstoß zwischen einem Kraftwagen der Berliner Automobil-Betriebs-A.-G. und einem Wagen der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn ereignete sich am 21. April 1912 in Berlin, an der Ecke Wilhelm- und Zimmerstraße. Durch den Zusammenstoß wurde der im Auto sitzende Beifahrer Froning herausgeschleudert und erlitt einen Schädelbruch. Beide Teile erhoben beim Landgericht Berlin aus dem Unfall Klage, und zwar lagte die Straßenbahngesellschaft auf Feststellung der Summe, die sie etwa Dritten aus dem Unfall erlegen müsse, während der Verleute gegen die Auto-Gesellschaft auf 16 000 M. Schadensersatzanspruch erhoben. Die klagende Straßenbahn behauptete,

dass die Auto-A.-G. mit ihrem Chauffeur als Gesamtculpanten hafteten und dass sie auch allein an dem Unfall schuld wäre. Der Chauffeur habe noch schnell an dem Straßenbahnvagen vorbeikommen wollen, obwohl er angewiesen sei, in der Nähe von Straßenbahnen langsamer zu fahren. Die Auto-A.-G. haftete demnach aenam 831 BGBl. Demgegenüber befand die verklagte A.-G., alleiniges Verschulden treffe sie nicht, weil der Chauffeur habe glauben müssen, der Straßenbahnvagen werde halten; abgesehen davon, liege kein Gesamtkulpabilität vor. Das Landgericht verurteilte den Chauffeur zum Schadensersatz, während es die Klage gegen die Auto-A.-G. abwies, und zwar mit der Begründung, daß ein unrechtes Gesamtkulpabilitätsvorliege. Gegen dieses Urteil legte die klagende Straßenbahngesellschaft Berufung beim Kammergericht Berlin ein, und die Berufungsinstanz gab auch der Klage gegen die Auto-A.-G. statt. Aus den Urteilsgründen interessiert folgendes:

Den Ausführungen des Landgerichts ist darin bei zustimmen, daß der Chauffeur fahrlässig gehandelt hat. Denfalls konnte seiner Begründung, daß ihn kein Geschulden treffe, keine Bedeutung beigemessen werden. Ein Zeuge hat bestanden, daß die Straßenbahn lang-

sam fuhr, das Auto aber versucht hat, in schnellem Tempo noch vorbeizuziehen. Lebhaftes hat der Chauffeur nach dem Unfall selbst zugegeben, daß er den Unfall verschuldet hat. Da die Anklage des Bordrichters, der Entlastungsbeweis der Auto-A.-G. sei gelungen, richtig ist, kann dabingestellt bleiben; ihre Haftung ergibt sich aus dem Transportvertrag. Es bestand ein Gesamtkulpabilitätsvertrag nach § 421, 426 BGBl. Da die verklagte Auto-A.-G. in weiterem Umfang aus dem Vertrag bestet als nach dem Haftpflichtgesetz, also eine Haftung begründet ist, so schuldet dieselbe Leistung auch der Chauffeur. Die beiden Schuldgrunds — Vertrag, Haftpflicht — nach Haftpflichtgesetz — sind nur formal verschieden, es liegt ein echtes Gesamtkulpabilitätsvertrag vor. Es war daher gemäß § 254 BGBl. nur zu ermitteln, ob der Schaden mehr oder weniger von dem einen oder anderen verbleiben sollte. Hierbei steht fest, daß der Unfall hauptsächlich auf das Konto des Chauffeurs zu setzen ist. Daß die klagende Straßenbahngesellschaft selbst keinerlei Verhülfen trifft, steht außer Zweifel. Der Angriff der Plägerin auf die Auto-A.-G. ist nach alledem in vollem Umfang begründet, und dementsprechend war das erteilte Urteil abzuhängen.

Gegen dieses Urteil legte die Auto-A.-G. Revision beim Reichsgericht ein, indem sie rügte, das Berufungsurteil basiere auf einer Verleugnung der §§ 254, 278, 421, 426 BGB, da es zu Unrecht das Vorliegen eines echten Gesamthaftverhältnisses angenommen habe. Der 6. Jurisconsat des höchsten Gerichtshofs stellte sich jedoch auf den Standpunkt der Vorinstanz und wies die Revision zurück.

Eisenbahner.

Nationale Einigkeit.

Ein Wort an die Verwaltungen der Staatsseisenbahnen.

Der gegenwärtige Krieg hat im Deutschen Reich in allen Beziehungen, die Menschen verschiedenster Klassen und Stände zu einander haben, Aenderungen herbeigeführt, die auch die lähmende Phantasie nicht vorzusagen gewagt hätte. Handlungen, wie sie sich hier vollzogen haben, sind nur möglich, wenn Ereignisse das Empfinden eines ganzen Volkes aufs tiefste erschüttern, wenn eine drohende Gefahr alle Bewohnergruppen in gleicher Weise umlodert, wie das bei Ausbruch des Weltkrieges der Fall war und noch ist. Bei Beginn des Krieges schien es, als seien mit einem Male alle sozialen Klassen- und Standesunterschiede verschwunden. Die Beziehungen zwischen Regierung und Volk, Verwaltungsbüroden und Bürgern, Unternehmern und Arbeitern trugen einen ganz anderen Charakter als vor dem Kriege, keine Parteigegenseiten und Leidenschaften erschienen mehr, überall herrschte die Ruhe, das Einvernehmen, der innere Frieden. Vor dem Kriege nichts als gegenseitige Bekämpfung, Regierung und Volk waren sich nur darin einig, daß der Ausbruch des Weltkrieges verhindert werden müsse. Während die auch in Deutschland zahlreichen Kriegsheiter und die ihnen dientbare Presse das Volk beunruhigte, war es ganz besonders die Presse der organisierten Arbeiterschaft, die laut und andauernd zum Frieden ermahnte, und noch in letzter Stunde machte die sozialdemokratische Partei die größten Anstrengungen, um Deutschland von dem drohenden Unheil zu bewahren. Und da alle Bemühungen umsonst waren, weil dem despatischen Kaiser von Russland und seinen englischen und französischen Verbündeten die Zeit günstig erschien, den lange vorbereiteten Schlag gegen Deutschland zu führen, da wußte die deutsche Regierung, daß die "vaterlandslosen Geister" fest wie eine Mauer stehen würden, um ihr Vaterland zu verteidigen. Mit den Worten: "Ich kenne nur eine Partei, in mehr ich keinen nur Deutsche" bat Kaiser Wilhelm II. offensiv und rücksichtslos sein Vertrauen zur deutschen Sozialdemokratie zum Ausdruck gebracht. Der gewaltsige Eindruck, den diese faßlose Kündgebung im ganzen Volke auslöste, wurde noch verstärkt, als am 4. August der Reichstag einmütig und ohne Erörterung die Kriegsredite und die zur siegreichen Durchführung des uns ausgezwungenen Krieges erforderlichen Beschlüsse gefasst. Damit war die nationale Einigkeit geschlossen, die uns den Sieg über unsere zahlreichen Feinde verbürgt. Aber auch die Grundlage, auf der eine Verständigung zum dauernden inneren Frieden möglich ist, war damit geschaffen. Niemals werden zwar politische Differenzen und wirtschaftliche Gegensätze beseitigt werden, doch ist es nicht gleich, ob Herrschaft, Rücksichtlosigkeit, brutales Herrertum, Hass und Leidenschaft die Kämpfe verschärfen oder ob gegenseitige Achtung, Duldsamkeit, Friedensliebe und ausgleichende Gerechtigkeit den Kämpfen die Schärfe nehmen.

Das deutsche Volk würde unendlich viel gewinnen, wenn das Gefühl der nationalen Einigkeit, die gegenseitige Anerkennung nicht nur für die Zeit des Krieges gelten, sondern als eine dauernde Errungenschaft anzusehen werden könnte. Wir brauchen den inneren Frieden nicht nur während dieses Krieges, unsere nationale Einigkeit wird und muß zur ersten Notwendigkeit für die Zukunft werden, sie muß unsere Stärke sein, der Grundpfeiler, auf dem das Gebäude des Weltfriedens errichtet werden kann.

Das Bestreben, die jetzt bestehende, aus der Kriegsnot geborene Einigkeit dem deutschen Volke zum dauernden Bestand zu machen, ist in allen Schichten der Bevölkerung vorhanden, doch wird an der Möglichkeit der Durchführung und noch mehr an dem guten und ernsten Willen unserer Volksgenossen gewußt, die bisher die freie Arbeiterbewegung wegen ihrer angeblichen Vaterlandslosigkeit und Ordnungsfestlichkeit bekämpft. Wir sind nicht optimistisch genug, um jedes in den letzten Wochen für die nationale Einigkeit geforderte Wort lobend anzuerkennen, aber unser Bestreben geht auch nicht so weit, daß wir nur uns für gut und die ganze übrige Welt für schlecht halten. Wir verlangen, daß unsere Bestrebungen und Handlungen objektiv gewürdigt werden, daß man unseren Worten unbekümmert Glauben schenkt, und was wir für uns in Anspruch nehmen, können und wollen wir dem Gegner nicht vorenthalten. Deshalb betonen wir auch rücksichtslos, daß wir mit Freuden Kenntnis nehmen von der Erklärung, welche "Die Eisenbahn" in ihrer Nr. 36 vom 6. September abgab, die da lautet:

"Der Krieg, so schwer er sein mag, so viele Kunden er schlägt, so hart er in das Leben des einzelnen eingreift, er hat auch seine guten Seiten. Er greift in das tiefste Herz des Volkes — und siehe da, was niemand für möglich gehalten hätte: Parteigegenseiten und Parteileidenschaften, sie sind

versummt; von der äußersten Rechten bis zur äußersten Linken nur ein deutsches Volk. Möchte doch das Gefühl dieser großen Einigkeit auch nach dem Kriege anhalten, dann wird es gut stehen um unser deutsches Volk."

Auch an unserer Bogenkirche soll es nicht fehlen, die Flamme der Einmütigkeit und Einträchtigkeit aller Parteien ohne jede Ausnahme zu nähern, die unser herrlicher Kaiser mit seinem großen Wort in großer Zeit angestach hat."

"Die Eisenbahn" ist kein beliebiges Blatt, und wir wollen an dieser ihrer Erklärung ebenso wenig deuteln, wie an den Worten des Kaisers, und wir geben hier der Hoffnung Ausdruck, daß den Worten auch Taten folgen.

Die Hauptausgabe der "Eisenbahn" bestand bis zum Ausbruch des Krieges in der Bekämpfung der Sozialdemokratie und unserer gewerkschaftlichen Organisation, die als eine sozialdemokratische angesehen wurde. Der Reichsverband zur Bekämpfung der Sozialdemokratie, dessen Kampfsmethode sich die "Eisenbahn" zu eigen gemacht hatte, hat bereits seine Tätigkeit eingestellt und nun wird auch der Kampf der Eisenbahn gegen unseren Verband als beendet zu betrachten sein. Das wäre eine Errungenschaft, die jedoch allein nicht ausreicht, die nationale Einigkeit, den inneren Frieden dauernd sicher zu stellen, das kann nur möglich sein, wenn auch der Gerechtigkeit die Ehre wird und die Gerechtigkeit erfordert die Freigabe des Koalitionsrechts für die Eisenbahner.

Die Freien Gewerkschaften Deutschlands sind nie vaterlandslos gewesen, und wenn noch jemand an ihrer Vaterlandstreue und Hingabe für die Allgemeinheit gezweifelt hat, so dürfte wohl durch ihr Verhalten und Wirkeln während des Krieges der letzte Zweifel beseitigt sein. Auch die Verwaltungen der Staatsseisenbahnen dienten sich jetzt überzeugt haben, daß die gewerkschaftlichen Organisationen nicht Verbündete sind, die dem Staatsinteresse zuwider handeln, sondern daß sie gewillt und in der Lage sind, ihre legendre Tätigkeit in den Dienst des Vaterlandes zu stellen, sobald die Notwendigkeit dies erfordert. Sind die Staatsseisenbahnverwaltungen zu dieser Errungenschaft gelangt und wollen sie, daß die Worte des Kaisers auch für die Eisenbahner Geltung haben sollen, dann haben sie keinen Grund mehr, dem Eisenbahnerpersonal den Eintritt in die freien Gewerkschaften zu verwehren.

Doch halt. Der preußische Eisenbahminister hat früher wiederholt erklärt, daß er das Koalitionsrecht nicht antrete, nur Vereinen, die sozialdemokratischen Bestrebungen huldigen und den Streit für sich in Anspruch nehmen, dürfen seine Beamten und Arbeiter nicht betreiten. Was die sozialdemokratischen Bestrebungen betrifft, so scheidet dieser Grund nach dem Vorbergesetztestest aus, bleibt noch die Frage des Streits. Nun, wer die Pflichttreue, die Vaterlandsliebe und die opferfreudige Gemüthsart unserer Eisenbahner während dieser schweren Zeit zu beobachten Gelegenheit hatte — und wer hätte das besser wahrgenommen können, als der Herr Minister selbst — der kann nicht glauben, daß für Deutschland jemals eine Zeit käme, in der dieses tüchtige Beamten- und Arbeiterteam die Dienste verlägen und über das Reich oder einen Bundesstaat ein Unglück herausbeschwören würde. Überdies hat der Krieg schon so manche Wandelung herbeigeführt, und nach dem Kriege wird über vieles noch zu reden sein, was heute aus dem Bereich der Erörterung ausgeschieden werden muss. Die Gewerkschaften sind ja nicht um ihrer selbst willen da, sie sind nur das Mittel zur Völung bestimmter Aufgaben und haben stets ihre Verfaßung und Taktik den Verhältnissen anzupassen.

Wie die Gewerkschaften, so waren auch die Konsumvereine bisher als sozialdemokratische Vereine angesehen und als solche für die Eisenbahner verboten. Der Herr Minister hat jetzt den Beitritt zu den Konsumvereinen gestattet, und auch die Reichspostverwaltung hat die diesbezüglichen Verbote aufgehoben. Das Seien und Halten der sozialdemokratischen Presse ist den Beamten und Arbeitern der Staatsseisenbahnen ebenfalls nicht mehr verboten. Nur das Verbot des Eintritts in die freien Gewerkschaften ist bis jetzt noch nicht aufgehoben. Auch die katholische Staatsbahnenverwaltung verlangt nach wie vor von Neuereintretenden die Unterschrift des katholischen Neverses. Die Eisenbahner empfinden aber gerade jetzt die in den Koalitionsverböten liegende Ungerechtigkeit umso härter als ihre aufopfernde Pflichttreue durch den Minister so wohlwollende Anerkennung gefunden hat. Waren die Eisenbahnenverwaltungen über das Wesen und die Tätigkeit der freien Gewerkschaften, insbesondere des Deutschen Transportarbeiterverbandes und der ihm angegliederten Reichsleitung der Eisenbahner im Irrtum und stützten sich die Koalitionsverbote auf diese irrtümliche Auffassung, so liegt doch nichts näher, als daß nach Auflösung des Irrtums auch die Verbote aufgehoben werden und den Eisenbahnhern Gerechtigkeit zuteil wird. Das Lob des Ministers gilt allen Eisenbahnhern, auch den Mitgliedern unserer Reichsleitung, denn auch sie sind sich bewußt, mit allen Kräften für das Vaterlandes Wohl, für die Erfüllung des Sieges gearbeitet zu haben. Viele unserer Mitglieder sind jetzt in Belgien oder in Russland im Dienst, andere kämpfen im Felde, sie alle fühlen sich als Glieder des deutschen Volkes, für dessen Freiheit und Ehre sie sich zu opfern jederzeit bereit sind und über ihnen schwimmt trotzdem noch das Damoloschwert des Koalitionsverbots. Noch steht in ihrem Dienstvertrag, daß sie sofort aus dem Dienst entlassen, brotlos gemacht werden können, wenn ein Vorgesetzter erklärt, daß sie Mitglied unerlässlich Verbandes sind. Das ist kein Zustand, der den inneren Frieden, die nationale Einigkeit verbürgt.

Wir halten uns an die Worte des Kaisers, die den Weg der Verständigung ebneten und erwarteten,

dass diese auch uns Eisenbahner der unnötigen Fesseln entledigen, in der Überzeugung, daß die innere Festigkeit und Geschlossenheit unseres Volkes Vorbedingung ist für die Erreichung und fernere Sicherung des Friedens nach außen. Wer nationale Einigkeit will, der gebe Gestaltung und Koalitionsfreiheit. Kein schönerer Dant könnte den deutschen Eisenbahnhern für die außerordentliche Pflichterfüllung während des Krieges zugetragen werden, als die Befestigung der Koalitionsverbote.

Niederschlagung von Ordnungsstrafen.

Zur Anerkennung der seit Beginn des Krieges von den Beamten überall betätigten opferfreudigen Gemüthsart hat der preußische Minister des Innern für seinen Geschäftsbereich angeordnet, daß alle Ordnungsstrafen, die gemäß § 15 des Disziplinarstrafgesetzes vom 21. Juli 1852 seit dem 1. August d. J. wegen einer vor diesem Zeitpunkt begangenen Verfehlung verhängt sind, einschließlich der Kosten des Verfahrens durch die Behörde, von der die Bestrafung ausging, niedergeschlagen werden. Die gleiche Maßnahme ordnet ein Erlass des preußischen Eisenbahministers vom 1. d. W. für die Beamten der Eisenbahnenverwaltung an. Der Minister hält es für angezeigt, diese Maßnahme auch auf die Hilfsbeamten und Arbeiter auszuweiten. Die königlichen Eisenbahndirektionen haben hieran als bald das Weiter zu veranlassen. Sind Ordnungsstrafen bereits durch ein Disziplinargericht rechtskräftig festgesetzt, so sind sie in einer Übersicht für Kenntnis des Herrn Ministers zu bringen, damit eine Begnadigung herbeigeführt werden kann. Wird die Rücknahme der Strafe oder die Begnadigung nicht für angezeigt erachtet, so ist zu berichten.

Wird sich diese Maßnahme auch auf Verlöste gegen § 2383 der Gemeinen Bestimmungen für Arbeiter aller Dienstweise der preußisch-hessischen Staats-eisenbahnenverwaltung erstrecken? Man darf es wohl erwarten, denn die opferfreudige Gemüthsart ist nicht weniger bei denen vorhanden, die für ihre politische Überzeugung oder wegen ihres Eintretens für die Koalitionsfreiheit der Eisenbahner gemahnt wurden, als bei denen, die im Irre eines dienstlichen Vergehens wegen bestraft worden sind. Nicht wäre geeigneter, um Einleitung einer ferneren Verständigung zwischen Eisenbahnenverwaltung und den gewerkschaftlichen Organisationen, als die Begnadigung und Wiederbestellung (soweit die Betroffenen darauf restieren) der wegen Zugehörigkeit zu einer Gewerkschaft entlassenen Arbeiter.

Die erste Benutzung der Eisenbahn für Kriegszwecke.

Die Beförderung der deutschen Reichstruppen nach Schleswig-Holstein im Feldzuge von 1848 bis 1850 gilt gewöhnlich als die erste Gelegenheit, bei der Truppen mit der Eisenbahn auf dem Kriegsschauplatz befördert worden sind, es geben ihr jedoch noch zwei ähnliche, weniger bekannte Benutzungen der Eisenbahn für Kriegszwecke voran. Im Mai 1848 wollte der österreichische Feldmarschallleutnant Graf Thurn sich in Österreich mit dem Heere Niederösterreich vereinen, der sardinische General Durando verhinderte aber diese Vereinigung, indem er sich der Eisenbahn bediente und seine Truppen in die Gegend von Vicenza brachte, ehe die Österreicher dort eingetroffen waren. Bedeutendere Truppenmassen — 18 000 Mann Russen — wurden im folgenden Jahre mit der Eisenbahn befördert, als Österreich sich veranlaßt sah, bei der Erhebung in Ungarn Rückstand zu Hilfe zu rufen. Die Division Banjulin fuhr mit der Eisenbahn von Karlsbad nach Mähren und legte dabei in fünf Tagen 300 Kilometer zurück. Um die gleiche Zeit wurde auch die Eisenbahn zum erstenmal das Ziel eines militärischen Angriffs; bei der Belagerung von Venetien wurden einige Bogen der Eisenbahnbrücke über die Lagune gesprengt, so daß die Eisenbahnbetriebe ruhen mußte.

Erheblich umfangreicher als die bisher genannten waren die Militärtansporte 1850 aus Anlaß der politischen Verwicklungen zwischen Preußen und Österreich. Damals wurden in einem Zeitraum von 26 Tagen 75 000 Mann österreichische Truppen mit 8000 Pferden, 1800 Fahrzeugen und Geschützen und 4000 Tonnen Militärgut aus Wien und Ungarn unter Benutzung der Nordbahn und der nördlichen Staatsbahn über Brünn und Olmütz an die österreichische Nordgrenze befördert. Es wurden täglich 6 bis 7 Züge abgefahren, und die durchschnittliche Tagesleistung betrug 3000 Mann, 300 Pferde, 70 Fahrzeuge und Geschütze und 150 Tonnen Militärgut. Die benutzten Straßen waren eingleisig, ihre Ausstattung war sehr einfach. Ein festiger Fahrplan fehlte damals ganzlich, es gab zahlreiche unverhüllte Aufenthalte. Das Personal widmete sich seiner Aufgabe mit der größten Hingabe. Daß die Fahrt der Truppen nicht wesentlich schneller vor sich ging, als wenn sie auf der Landstraße marschiert wären, kann ihnen nicht zum Vorwurf gemacht werden.

Die Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegsführung ist in der ersten Zeit des Eisenbahnwesens nicht richtig gewürdigt worden, nur vereinzelt sprachen sich schon in jener Zeit dahin aus, daß die Einführung der Eisenbahn einen Umstieg in der Gestaltung der Kriege mit sich bringen werde. Einer der ersten, der die Bedeutung der Eisenbahnen für den Krieg richtig erkannte, war Molte, der 1836 eine kleine Schrift "Über die militärische Ausnutzung der Eisenbahn" verfaßte und ihr im Jahre 1841 eine größere Abhandlung über denselben Gegenstand folgen ließ. Die eben genannten Truppentransporte in Österreich hatten namentlich deshalb erhebliche Bedeutung für die Entwicklung der militärischen Seite des Eisenbahnwesens, weil sie die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Eigenschaft der Eisenbahnen als Hilfsmittel für die Kriegsführung lenkten. Sie hatten auch zur

Folge, daß im Mai im Österreich ein plannmäßiger Entwurf für ein Eisenbahnsystem für die ganze Alpenstraße aufgestellt wurde, bei dessen Bearbeitung strategischen Gesichtspunkten ein maßgebender Einfluß eingeräumt wurde. Zugleich wurden Vorschriften über die Benutzung der Eisenbahnen zu Truppentransporten bearbeitet, und diese bewährten sich so gut, daß von der Verschiebung der Truppen ins Olmützer Lager im Jahre 1853 gefragt werden könnte, sie sei „in einer bisher nicht gefaßten Ordnung“ vor sich gegangen. Es handelte sich dabei um die Beförderung von täglich 2000 Mann, 430 Pferden und 30 Fahrzeugen, 17 gleichmäßig auf die Strecke verteilte Lokomotiven besorgten diese Transporte.

3tg. d. B. d. G. B.

Rundschau.

Grundsäke für die Erteilung von Urlaub an die Bediensteten der s. Sächs. Staats-eisenbahnen während der Dauer des Krieges. Während der Kriegsdauer wird, wie die "Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung" mittelt, im Bereich der s. Sächs. Staats-eisenbahnen hinsichtlich der Gewährung von Urlaub an Beamte und sonstige Bedienstete in der Hauptstrecke nach folgenden Grundsätzen verfahren. Der Regel nach ist es unzulässig, während des Krieges an Beamte und sonstige Bedienstete lediglich deshalb Urlaub zu genehmigen, weil sie im laufenden Kalenderjahr die geordneten Jahresurlaub noch nicht oder nur zum Teil erhalten haben. Wenn aber Betriebsbeamte und andere im Betriebe tätigen Bedienstete während des Transports der Truppen u. v. besonders angestellt beschäftigt gewesen sind, so darf diesen Bediensteten ausnahmsweise Urlaub gegeben werden, wenn eine kurze Erholung notwendig erscheint, um ihre Leistungsfähigkeit bei künftig aus Anlaß des Krieges wieder eintretenden starken Geschäftsgewicht sicher zu stellen. Die Dauer des Urlaubs ist jedenfalls auf das wirklich erforderliche Maß zu beschränken und selbstverständlich nur insofern zu gewähren, als dies ohne Geschäftseinsatz geschehen kann. Stellvertretungsfesten dürfen keinesfalls entstehen. Die Beurlaubten müssen jederzeit sofort zurückkehren werden können, weshalb der Urlaub nur auf den Wohnort oder dessen nahe Umgebung zu beschränken ist. Die Genehmigung von Urlaub wird im allgemeinen nur auf ein besonders begründetes Gesuch hin in Frage gezogen. Zur Genehmigung derartiger Gesuche sind für die Betriebsbeamten und sonstigen im Betriebsdienste tätigen Bediensteten die Betriebsdirektoren und die Amtsräte zuständig, im übrigen beschließt die Generaldirektion.

Ergänzung des Eisenbahnpersonals. Ein Erlass
des preußischen Eisenbahnministers vom 30. v. Mts.
besagt folgendes:

„Zum Betriebe von Eisenbahnstrecken in Feindesland haben die meisten Eisenbahndirektionen bereits Personal abgeben müssen, und es ist anzunehmen, daß noch weitere Anforderungen bevorstehen. Um die rechtzeitige Deckung dieses Personalbedarfs sicherzustellen, ist eine schleunige Ergänzung des Personals durch vermehrte Ausbildung erforderlich. Sowohl dabei über die allgemein gültigen Grundsätze hinaus eine Ablösung der Ausbildung angezeigt sein sollte, ohne daß dadurch die praktische Tauglichkeit in Frage gestellt wird, sind mir alsbald entsprechende Anträge vorzulegen. Eine Erleichterung der Ausbildung wird namentlich beim Zugpersonal in Betracht kommen. Ich vertraue, daß die königlichen Eisenbahndirektionen bei aller Wirtschaftlichkeit unablässig für eine beschleunigte und ausreichende Ergänzung des Personals Sorge tragen werden, damit auch weitgehende Anforderungen der erwähnten Art gewahrt werden kann.“

Hafenarbeiter.

Die Beschäftigung im Hamburger Hafen während des Monats August 1914. Der Hafenbetriebsverein schreibt uns: Der erste Kriegsmonat, über den jetzt die Beschäftigungsübersichten vorliegen, zeigt im ganzen nicht das Bild völliger Arbeitslosigkeit des Hafens, das man sich infolge der Lahmlegung der Seeschifffahrt von diesem Zeitabschnitt vorsstellen gewöhnt hat. Auch war die Seeschifffahrt im abgelaufenen Monat nicht gänzlich unterbunden, denn es sind mit Ladung noch 85 Dampfer und 17 kleine Segelschiffe von zusammen 106 294 Register-Tonnen angekommen und 28 Dampfer sowie 8 Segelschiffe von zusammen 21 666 Register-Tonnen abgegangen. Die Unterbindung des Seeverkehrs durch den Krieg hat auch deshalb nicht mit einem Schlag alle Hafenarbeit beendet, weil löschnende Schiffe weiter entlöscht und ladende oder fertige Schiffe wieder entladen wurden und die Ladung weggebracht werden mußte. Damit wurden Aufräumungs- und Reinigungsarbeiten vorgenommen, verschiedentlich konnten Hafenarbeiter auch für Kriegszwecke beschäftigt werden, und schließlich gaben die Betriebe den Arbeitern, namentlich den seit angestellten, irgendwelche Verrichtungen zu tun, um sie vor der Einfassung zu schützen.

ne vor der Entlassung zu bewahren.

Im Staatsbetrieb, der im Juli durchschnittlich 4186 Arbeiter beschäftigt hatte, waren am ersten Werktag nach dem Mobilmachungsbefehl noch 2595 Arbeiter tätig, und bis zum letzten Montag ist die Zahl der Beschäftigten auf 806 herabgegangen, der Durchschnitt ergibt 1268. Der Kämbetrieb (einschließlich Staatskai) mit täglich durchschnittlich 5576 Arbeitern im Juli, hatte im August nur 2106 Beschäftigte pro Werktag. Der Ewerführerbetrieb ist von 2072 täglich durchschnittlich im Vorortmauer auf 993 im August zurückgegangen, der Buntstiftbetrieb von 374 auf 71. Am wenigsten gelitten hat der Speicherbetrieb, der von der Juli-Durchschnittsbeschäftigung mit 993 Mann im August auf 689 herabging. Auch der

Kommunistenbetrieb hatte eine verhältnismäßig kleine Einbuße an Beschäftigung, indem dieselbe während des Juli 177, während des August 106 Arbeiter wer- täglich im Durchschnitt befugt.

Im Schiffs- und Schifffahrtstreinungsbetrieb gab es im Juli noch 2002 werktäglich Beschäftigte, August nur noch 587. Verhältnismäßig wenig gesunken hat auch die Hafen- und Lagerhausarbeit in Harburg, der die durchschnittliche Beschäftigung von 383 nur auf 313 zurückgegangen ist. Die genannten Betriebszweige, die im Juli zusammen in werktäglichen Durchschnitten 15 763 Arbeiter beschäftigten, gingen auf 6133 im Berichtsmonat zurück, und am letzten Tage des Monats waren noch 3640 Männer in Tätigkeit. Nicht in gleichem Maße hat das Angebot an Arbeitskräften nachgelassen, obwohl der Kriegsdienst mehrere Tausend Hafenarbeiter abgerufen hat. Die festangestellten und sonst beim Hafenbetriebsverein eingestaffelten Arbeiter (zuzüglich Staatslar) bezifferten sich für Juli auf 18 731 und für August auf 12 752 Mann. Die Abnahme des Angebots wirkte zur Hälfte auf die Einberufung zur Fahne, dann aber auch darauf zurückzu führen sein, daß, wie immer bei ungünstiger Hafenbeschäftigung, ein Teil der Arbeiterschaft abwandert. Da der Verkehr mit deutschen Ostseehäfen und vereinzelt auch mit Häfen der neutralen Länder aufrechterhalten ist, kann die Hafenarbeit, wenn auch in ganz beschränktem Umfang, weiter fortgesetzt werden.

Strasburg i. E. In anerkennenswerter Weise haben sich auf Anregung unseres Bevollmächtigten nachfolgende Firmen hiesiger Hafenbetriebe bereit erklärt, die Angehörigen der in ihrem Betrieb beschäftigt gewesenen und zum Krieg eingezogenen Hafenarbeiter um zu unterstützen:

arbeiten will, zu untersuchen:
Straßburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft, Schiff
fahrts-Gesellschaft Rhein und See und die Schiffahrts
Gesellschaft „Rhenania“.

Es werden folgende Unterstützungen monatlich gezahlt:

Frau ohne Kind 12 M.
Frau mit 1 Kind 15 M.
Frau mit 2 Kindern 18 M.
Frau mit mehr als 2 Kindern 20 M.
Auch die Eisässische Schiffsahrt-Gesellschaft unterstützt die Angehörigen.

Es wäre dringend zu empfehlen, wenn noch mehr Firmen diesem guten Beispiel folgen würden.

Antwerpen. Der Kampf um Antwerpen hat das allgemeine Interesse auf diese wichtige Handelsempor- gelten. Es ist daher angebracht, sich zu vergegen- wärtigen, was dieser Hafenplatz für Belgien bedeutet und was er eventuell für unser Wirtschaftsleben bedeutet. Dabei muß zunächst festgestellt werden, daß Antwerpen einen Schiffsverkehr hat, der größer ist als der irgend eines deutschen Häfen. Im Jahre 1912, dem letzten, für das uns eine amtliche Sta- tistik liegt, lamen nämlich im Hafen von Antwerpen Schiffe mit 13 757 000 Netoregistrations an, gingen Schiffe mit 13 729 000 Tonnen aus diesem Hafen aus.

Seine mit 13 722 000 Tonnen aus diesem Hafen ab. Vergleicht man damit unseres großen deutschen Hafens Hamburg, so ergibt sich, daß in denselben Jahre dort Schweiz mit 13 568 000 Tonnen einfiebert und solche mit 13 837 000 Tonnen abfuhr. Der einflößende Verkehr war also in Antwerpen etwas größer der ausgehende Verkehr etwas kleiner als der von Hamburg. Im ganzen ergab sich im Jahre 1912 ein kleines Plus für Antwerpen, das allerdings in der Folgezeit wegen der Nachwirkungen des vorjährigen belgischen Generalstreits vielleicht in ein Minus verwandelt worden sein dürfte. Seit einiger Zeit übrigens auch der niederländische Hafen Rotterdam dem belgischen Haupthafen Terrain abgewonnen zu haben. Während nämlich im Jahre 1912 der einflößende Verkehr Rotterdam mit 11 548 000 Tonnen und der ausgehende mit 11 528 000 Tonnen wesentlich hinter dem Antwerpens zurückgeblieben war, hat späterhin, während und nach dem belgischen Generalstreit, Rotterdam starke Anstrengungen gemacht, um den Vorsprung Antwerpens einzuholen, was ihm auch bis zu einem gewissen Grade gelungen ist. Welchen enormen Bedeutung der Ausfuhrplatz Antwerpen aber immer noch als kontinentales Aus- und Einfallsportal besteht, geht aus einem Vergleich der oben genannten Antwerpener Zahlen mit denen des zweitgrößten deutschen Handelshafens, Bremen, hervor. In diesem Hafen, dessen Verkehr der von Bremerhaven eingeschloßen wird, gingen nämlich im Jahre 1912 nur 4 258 000 Tonnen ein, 4 256 000 Tonnen aus. Zahlen, die noch nicht einmal den dritten Teil des Antwerpener Verkehrs darstellen.

Die enorme Bedeutung, die Antwerpen für den Welt Handel besitzt, ist nun aber nur zum allergeringsten Teil ein Ausdruck des belgischen Handels und der belgischen Seefahrt. Geographisch ist Antwerpen ein deutscher Hafen, handelspolitisch aber seit langem ein deutscher. Von dem Außenhandel Belgien selbst, dem um größten Teil mit den Belgien benachbarten Niederrheinländern, nämlich Deutschland, Frankreich und Holland, und nur in unerheblichem Umfange mit den überseeischen Ländern England und den Vereinigten Staaten von Amerika sich abwidmet, könnte der Antwerpener Verkehr seinen großen Aufschwung nicht hernehmen. Dieser ist vielmehr, und zwar noch in größerem Maße als der Handel des niederländischen Hauptthafens Rotterdam, aus deutschen, und speziell westdeutschen Quellen, gespeist worden. Insbesondere die rheinisch-westfälische, die luxemburgisch-lottringische Montanindustrie, die westlichen Textilgewerbe usw. haben für die jetzt wachsende Ausfuhr nicht den Weg über deutsche Häfen, auch nach Fertigstellung des Rhein-Maas-Kanals nicht über die künstliche deutsche Rheinmündung Enden gewählt, sondern sie haben daran festgehalten, die natürlichen und ihnen bequemsten Werthen für ihre Ausfuhr zu benutzen. Auch ein nicht

unwesentlicher Teil der deutschen Einfuhr ist über die Häfen Antwerpen und Rotterdam geleitet worden, und ferner ist insofern des Zugeständnisses, die ihnen Deutschland in den großen Schiffsahrtspools gemacht hat, den beiden Häfen am Atlantischen Ozean ein großer Teil der überseeischen Auswanderung erhalten geblieben, den sie aus eigener Kraft wahrscheinlich nicht hätten behaupten können.

Die Entwicklung des Antwerpener Hafens ist auch deswegen noch viel mehr ein Ausdruck deutscher Wirtschaftsexpansion, als die Entwicklung Rotterdam's, weil Belgien im Gegensatz zu den Niederlanden eine neuwertige eigene Handelsflotte bis in die letzte Zeit hinein nicht besessen hat. Von allen Schiffen, die im Jahre 1912 in belgischen Häfen ankamen, waren solche mit 14 497 000 Tonnen ausländische und nur Schiffe mit 1 857 000 Tonnen belgischer Herkunft. Die Handelsmarine Belgiens stellte sich Ende 1912 im ganzen auf 181 637 Tonnen, sie repräsentierten demnach noch nicht den fünften Teil des Schiffsverkehrs, den die Hamburg-Amerika-Linie, also eine einzige deutsche Gesellschaft, damals unterhielt. Der Schiffsverkehr Antwerpens hat seine Nahrung aus diesem Grunde seit jeher aus stetigen Handelsmarinen gezogen, und zwar zum allergrößten Teil aus der deutschen. Nicht nur der gesamte Binnenschiffverkehr auf der Schelde und dem Rhein-Schelde-Kanal wurde mit deutschen Schiffen bewältigt, sondern auch ein erheblicher Teil des Antwerpener Überseeverkehrs. Die Hamburg-Amerikalinie, der Norddeutsche Lloyd, die Woermann-Linie, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und fast alle übrigen deutschen Schifffahrtsgesellschaften, insbesondere die Frachtlinien, legen auf ihren Auslandsreisen für mehrere Tage in Antwerpen an, wo sie ihre Schiffe mit den für den Überseeverkehr bestimmten Gütern und Produkten Westdeutschlands erfüllen. Die großen deutschen Gesellschaften bestehen auch sämtlich in Antwerpen eigene Krananlagen von enormer Ausdehnung, und wenn man den Antwerpener Hafen entlangfährt, gewinnt man sofort den Eindruck, daß es deutscher Handel und deutsche Schifffahrt sind, die hier dominieren. Eine nicht so sehr von Deutschland abhängige, aber deswegen auch nicht selbstständigere Bedeutung besitzt Antwerpen als Hafen für die Personenschifffahrt. Auch auf diesem Gebiete, auf dem Antwerpen übrigens weit hinter den deutschen Häfen Hamburg und Bremen zurücksteht, erzielt seine eigene große belgische Linie, die geeignet ist, die Flagge ihres Landes auf den Weltmeeren zu zeigen und der belgischen Schifffahrt Ansehen zu gewinnen. Die größte Personenschiffslinie, deren Dampfer von Antwerpen ausgeben, ist ein juristisch in England domizilliertes, wirtschaftlich aber zu den Vereinigten Staaten von Amerika gehörendes Unternehmen: es ist die zum Morgan-Cruis gehörende Red Star Linie, die aber in den Schiffsstämmen der letzten Jahre niemals auf Seiten der Engländer zu finden war, sondern den beiden großen deutschen Schifffahrtsgesellschaften, der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd, in tremendem Rücksicht zur Seite stand.

Dass bei derart engen wirtschaftlichen Beziehungen und Abhängigkeiten Belgien, und besonders Antwerpen, sich bei Ausbruch des Krieges so entschieden und in gehässiger Weise auf die Seite der Gegner Deutschlands stellen konnten, gehört zu den vielen Merkwürdigkeiten, die uns die politische Entwicklung Europas in den letzten Dekaden gebracht hat. Wenn es auch widersprüchlich war, dass die Belgier ihren eigenen wirtschaftlichen Interessen ins Gesicht schlugen, indem sie sich auf die Seite der Feinde Deutschlands stellten, so hat uns doch eine derartige Entwicklung nicht eigentlich überrascht. Während wir Belgien und seinen Hafen durch unsere wirtschaftliche Expansion einen großen gewerblichen Aufschwung schufen, haben andere Nationen, denen gerade dieser wirtschaftliche Aufschwung Deutschlands und der ökonomisch zu ihm gehörenden Länder ein Dorn im Auge war, sich bemüht, das belgische Volk zu seinem eigenen Verderben mit politischen und nationalistischen Argumenten gegen uns einzunehmen. Dass die Belgier auf diese Verlockungen furchtlos eingegangen sind, werden sie wohl bereits bereuen. Für uns aber hat die Eroberung Antwerpens die Bedeutung, dass wir einen Hafen, dessen wirtschaftliches Wachstum schon bisher dem deutschen Handel zu dantzen war, nun auch politisch in我们的手裡拿回去了。

Handelsarbeiter



Berlin. Eine Art Universalgenie sucht ein Unternehmer aus der Branche der Holzindustrie. In einer Berliner Zeitung erschien vor einiger Zeit nachstehendes Interat:

gleichzeitig als Herrschaftsdienner gesucht.
Kenntnisse der Tischlerei, als
Bilderaeder vermittelbar. Gute Hand-
schrift. Kenntniss der Schreibmaschine,
wenigstens Anfangsgründe, und der ein-
fachen Bureaurbeiten. Rost, Logis im
Haus. Stelle in 17 Jahren erst zum
drittensonnel frei. Genauer Lebenslauf,
Kenntniss, Zeugnisslopen u. . . .

Die gegenwärtigen Arbeitsverhältnisse für die Hausdiener und Pader in der Holzindustrie sowie Goldfelsenbranche liegen sehr traurig. Verschiedene große Betriebe sind ganzlegen entlassen. In einem Teil ist die Hälfte der Kollegen entlassen, in einem Betrieb wird mit verkürzter Arbeitszeit gearbeitet, so daß nur 50 Prozent des sonst bezogenen Lohnes verdient wer-

den. Das aber noch Kost und Logis geboten wird bei der verlangten Bietschüttigkeit, ist umso verwunderlicher. "Seit 17 Jahren zum drittenmal zu besuchen", so will man die Sache etwas schmackhafter machen. Warum mag der ehemalige Besitzer dieser Stellung in der gegenwärtigen Zeit diese gewechselt haben? Sollte ihm das Leben verschont haben?

Koburg. Die hiesige Konsumvereinsleitung hat es schon seit langer Zeit ihrer sozialpolitischen Rückständigkeit wegen verdient, einmal öffentlich angenagelt zu werden. Die Berufswirbung hat schon den alten Reichstarif nicht anerkannt, sondern unter Anwendung eines "lauten" Drusses ein Separatabkommen mit ihren Arbeitern abgeschlossen, das von unserer Verbandsleitung wegen seiner zu großen Differenz mit dem allgemeinen Tarif nie anerkannt werden konnte. Zehn hat diese Konsumvereinsleitung aber neuerdings einen Streich begangen, der alles bisherige noch weit übertrifft. Sie hat den Kriegszustand dazu bemüht, um ihrer arbeiterfeindlichen Gesinnung die Zügel ganz losziehen zu lassen und einfach, ohne die Arbeiter auch nur zu fragen, eine 32-prozentige Lohnkürzung vorschreiben. Und als sich die Arbeiter über diese reaktionär handbüchene Willkür beschworen, wurde ihnen seitens des Kaisers gefasst, wer damit nicht zufrieden sei, müsse gehen und geht werden. Brutaler kann auch ein ausgedrehter privatkapitalistischer Ausbeuter seinen Angestellten gegenüber nicht handeln. Und was das Merkwürdige hierbei ist: Geschäftsführer und Fassierer dieses Konsumvereins sind Funktionäre der sozialdemokratischen Partei. Denen ist aber augenscheinlich die ganze sozialistische Idee ein Buch mit sieben Siegeln. Denn von sozialem Geist ist in ihrem Handeln nicht die geringste Spur. Sie dürfen sich daher auch nicht beklagen, wenn wir ihre Handlungswise den Angestellten gegenüber an den Pranger der Obersetlichkeit schlagen. Verdient haben sie diese Schande redlich.

Jugend-Bewegung

Berlin. Am 7. Oktober fand die gemeinsame Versammlung der Abteilungen Löwenberg, Osten und Zentrum statt. Nach Berlese des Protolls erläuterte Kollege Pf. (früher Arbeitssekretär in Gera) die Bestimmungen der Unfallversicherungsgegebung. Die Anwesenden nahmen die Ausführungen mit der größten Aufmerksamkeit entgegen. Eine Diskussion hierüber fand nicht statt. Nachdem wurde beschlossen, am 25. Oktober eine Tageswanderung nach Friedersdorf-Sadowa-Kaulsdorf zu unternehmen. Die Rückfahrt nach Berlin erfolgt zu Fuß. Daher kommt kein Fahrgeld in Frage und den zurzeit arbeitslosen Kollegen in Gelegenheit geboten, sich an diesem Ausfluge zu beteiligen.

Weiter fand eine Aussprache statt über die im kommenden Winterhalbjahr zu erwartenden Verhandlungen. Gewünscht wurde die Wiederaufnahme des Mandolinen-Unterrichts sowie Ablösung eines Unterrichtsfürs für Stenographie. Weiter sollen beschließt werden die Lager der Konsumgenossenschaft, das neue Theater der Freien Volksbühne, das Verbandshaus der Holzarbeiter, die Arbeiter-Wohlfahrts-Ausstellung, das Märkische, Post- und Verkehrsmuseum sowie das Museum für Meereskunde. Der Besuch der Volkskunstabende wurde empfohlen. Nach Möglichkeit soll der Besuch einer Vorstellung in der Urania oder der Sternwarte in Treptow unternommen werden. Die jugendlichen Kollegen wurden ersucht, die Pflicht der Solidarität bezüglich Entnahme der Extramarken zu erfüllen. Auf die Bestrebungen der national gesinnten Kreise, um die jetzige Kriegssinnung dazu auszunutzen, die Jugendlichen zur Teilnahme an den militärischen Übungen zu veranlassen, wurde hingewiesen. Nach Besprechung einiger Verbandsangelegenheiten erfolgte gegen 12 Uhr Schluss der gutbesuchten Versammlung. Von den Funktionären fehlten unentzündigt die Kollegen Schumann, Kahner, Münnich, Raßche, Werner, Hahn, Wildenhayn, Bruno Müller, Vogt, Nieden und Kämpfer.

Bühnen- und Kino-Angestellte Schauspieler-Gehilfen

Ein Musterkino. In Stettin wird in wenigen Monaten ein Kinematographentheater eröffnet werden, das berufen sein dürfte, als erstes Unternehmen dieser Art bald eine vorbildliche Rolle zu spielen. Wie Stadtrat Schleusener in den "Mitteilungen der Zentralstelle des Deutschen Städteguts" berichtet, ist es eine auf gemeinnütziger Grundlage errichtete Gesellschaft m. b. H., die "Stettiner Urania, Lichtbild- und Vortragsschule", die das zur Erbauung des Musterkinos erforderliche Kapital aufzubrachte hat. Doch sind der Stadt, die den nötigen Grund und Boden zu einem außerordentlich niedrigen, nur eine Anerkennungsgebühr darstellenden Preise hergegeben hat, weitgehend Mitbestimmungs- und Kontrollrechte eingeräumt. Das von einem erfahrenen Architekten entworfenen Gebäude wird rund 700 Besuchern bequeme Sitzegelegenheit bieten. Selbstverständlich werden die technischen Einrichtungen auf der Höhe stehen. Die Hauptorganschaft wird aber auf die Ausgestaltung des Programms gelegt werden, das sowohl künstlerischen als auch pädagogi-

schen Ansprüchen genügen soll, wobei vor allem die Einwirkung auf die Jugend ins Auge gefasst ist.

Es sind deshalb folgende Punkte vertraglich festgelegt: Auf Verlangen des Schulamtes hat die Gesellschaft am 18. Nachmittagen im Monat für die Schüler und Schülerinnen der Gemeindeschulen eine dreiviertelstündige reinigeköstliche Vorstellung zu veranstalten. An einem Nachmittage der Woche hat eine Vorstellung für die Besucher der Mittelschulen stattzufinden, für die ein Eintrittsgeld von 50 Pf. pro Bierjahrsabonnement erhoben wird, an einem anderen Wochentage eine solche für die Schüler der höheren Schulen mit einem vierteljährlichen Abonnementsbetrag von 1 Mt. Ferner verpflichtet sich die Gesellschaft, auf Verlangen des Schulamtes an einem Tage jeder Woche zwischen 8 und 10 Uhr abends eine Vorstellung für jugendliche Schulklasse zu veranstalten, für die das Eintrittsgeld nicht mehr als 10 Pf. pro Person betragen darf. Das Spielprogramm bei allen diesen Aufführungen unterliegt der Genehmigung des Schulamtes und ist zunächst einmal zur Information der Lehrer und Jugendpfleger aufzuführen. Die Gesellschaft ist von der städtischen Lustbarkeitssteuer befreit.

Darüber hinaus soll das Unternehmen aber auch in den Dienst der Volkssbildung gestellt werden. Deshalb werden alle neuen Spielprogramme zunächst einem Kuratorium zur Begutachtung vorgeführt, das aus 2 vom Magistrat, 2 von der Stadtverordnetenversammlung, 1 von der Gesellschaft und 2 hinzu looptierten Mitgliedern besteht. Ferner hat die Gesellschaft auf Verlangen des Kuratoriums jeden Freitag abends ab 8 Uhr das Kinoce nebst Apparaten und Bedienung, aber ohne Filme und Musik, gegen eine Vergütung von 125 Pf. in Vereinszwecken zur Verfügung zu stellen. Endlich hat sich die Stadt das Recht vorbehalten, das Unternehmen unter gewissen Bedingungen später selbst zu übernehmen.

Wenn man auch im Zweifel sein kann, ob der Film überhaupt in der Lage ist, rein künstlerisch Zwecken zu dienen, so ist es doch keine Frage, dass er im höchsten Grade belebend und auch im harmlosen Sinne unterhaltend wirken kann. Vor allem würde ein Kinotheater wie das hier gezeichnete schon dadurch sein Recht auf Existenz erweisen, wenn es ihm gelänge, dem Besuch der Schmidtinos Abbruch zu tun.

Straßenbahner.

Was tun die Straßenbahn-Unternehmer für die Familien ihrer zur Fahne einberufenen Angestellten?

Vernburger Straßenbahn:
Genaue Auskunft ist nicht zu erzielen. Das Personal weiß nichts Genaues und die Direktion gibt keine Auskunft. Sie hat wahrscheinlich auch gute Gründe für ihre Verschwiegenheit.

Braunschweig:
Frauen werden nicht beschäftigt.

Die Unterstützung für die Familienangehörigen beträgt pro Monat 10 Mark.
Frauen werden circa 90 beschäftigt. Diese erhalten pro Monat 70 Mark Lohn. Dazu bemüht der "Braunschweiger Volksfreund":

"Die Straßen-Eisenbahn hat befannlich weibliche Straßenbahnschaffner angestellt, was ihr von der bürgerlichen Presse als 'hochherzige Tat' angesehen wurde. 'Hochherzig', wer lädt da nicht. Die Straßenbahn macht damit nur ein Geschäft, und zwar ein berechnet gutes. Sie zahlt den weiblichen Schaffnern, obgleich diese dieselbe Arbeit leisten müssen wie ihre männlichen Kollegen, nur 70 Mt. im Monat, also 20 Mt. weniger als den Männern im Anfangsgehalt. Sie spart außerdem die Dienstkleidung, da die weiblichen Schaffner ihre eigenen Kleider tragen müssen. Wenn die Straßenbahn ihren eingezogenen Angestellten einen Monatslohn extra gezahlt hat, so hat sie damit kein Objekt gebracht. Sie holt diese Ausgabe in ganz kurzer Zeit durch die Minderbezahlung der weiblichen Schaffner nicht nur wieder heraus, sondern verdient noch dabei. Die Straßenbahndirektion gab an, dass sie die Frauen und Töchter ihrer einberufenen Angestellten als Schaffner in Dienst nehmen werde. Das war nur Ausschängschild, um möglichst viel weibliches Personal einzustellen und sie rüben lassen zu können. So stellte sie auch das Dienstmädchen der Firma Grotrian u. Söhner, Pianofabrik, ein, das diese millionenreiche Firma aus Anlass der Mobilierung nicht mehr beschäftigen und entlohen wollte. So sieht das aus, was 'Landeszeitung' und 'Allgem. Anzeiger' als 'hochherzigkeit' der Unternehmer deklarierten."

Bremenhaven:
Die Unterstützung beträgt pro Woche 6 Mt. für die Frau und für jedes Kind 1,50 Mt. Zuschuss.

Frauen werden zum Wagenpulen usw. beschäftigt. Sie erhalten 1,50 Mt. Lohn pro Tag. Die Arbeitszeit beträgt 6 Stunden. Frauen, die arbeiten, erhalten keine Unterstützung.

Breslau. Städtische Bahn:

Die Stadtverordnetenversammlung hat am Donnerstag, den 27. 8. cr. nach dem Vorschlag des Magistrats und des sozialdemokratischen Stadtverordneten Weiser weitere monatliche Unterstützungen der Kriegerfrauen und Kinder beschlossen. Damit bekommen alle Familien, die reichsgeleblich unterstützt werden, von der Stadt eine monatliche Unterstützung, die halb so hoch ist, wie die reichsgelebliche Unterstützung. Den Frauen, die Gemeindearbeiter (also auch der Straßenbahner) zahlt der Magistrat außerdem eine monatliche Unterstützung, wozu er sich als Arbeitgeber verpflichtet.

Rathenow-Woltersdorf:

Der Lohn wurde nur bis zum Einberufungstage bezahlt. Die Frauen erhalten ab 1. Oktober cr. pro Monat 20 Mt. ohne Rücksicht auf die Kinderzahl.

Marburg. Städtische Straßenbahn:

Es wird als Unterstützung nur die Miete und nicht über 30 Mt. pro Monat gezahlt.

Frauen sind nicht beschäftigt.

Was die Frauen erhalten.

Reichsgelebliche Unterstützung	Städtische Unterstützung von 50 Proz.	Zusammen
Frau allein : 9 Mt.	4,50 Mt.	13,50 Mt.
und 1 Kind : 15 "	7,50 "	22,50 "
2 Kinder : 21 "	10,50 "	31,50 "
3 " 27 "	13,50 "	36 " 76,50 "
4 " 33 "	16,50 "	49,50 "
5 " 39 "	19,50 "	58,50 "

Was die Gemeindearbeiterfrauen erhalten.

Reichsgelebliche Unterstützung	Städtische Unterstützung von 50 Proz.	Zusammen
Frau allein : 9 Mt.	4,50 Mt.	15 Mt.
und 1 Kind : 15 "	7,50 "	22,50 "
2 Kinder : 21 "	10,50 "	29 " 59,50 "
3 " 27 "	13,50 "	36 " 76,50 "
4 " 33 "	16,50 "	43 " 92,50 "
5 " 39 "	19,50 "	50 " 108,50 "

Der Höchstbetrag aller Beihilfen darf fünf Sechstel des zuletzt bezogenen Lohnes oder der Diensten nicht überschreiten. Hatte ein Arbeiter monatlich 100 Mt. Lohn, so kann die Frau mit allen Kindern im ganzen nicht mehr als 83 Mt. Unterstützung erhalten.

Wir beobachten noch einmal ausdrücklich, dass sowohl die allgemeine städtische Unterstützung, wie auch die Unterstützung an die Gemeindearbeiterfrauen ohne weiteres gezahlt wird, wenn bereits die reichsgelebliche Unterstützung bewilligt wurde. Es wird nicht nochmals geprüft, ob die Frauen der weiteren Unterstützungen bedürftig sind.

Frauen werden nicht beschäftigt. Aber im Anfang Gymnasialen, Lehrlinge und freiwillige Helfer.

Breslau. Gräbschener Straßenbahnen:
Endlich hat sich auch diese Gesellschaft entschlossen, an die Frauen der eingezogenen Angestellten eine Unterstützung zu zahlen. Diese beträgt pro Monat 8 Mark und für jedes Kind 2 Mt. Zuschuss. Die nicht eingezogenen Angestellten haben aber für diese Zwecke pro Monat 3 Mt. zu zahlen welche ihnen vom Lohn abgezogen werden. Die Direktion sagt, die Leistungen der Angestellten seien freiwillige. Das Personal behauptet das Gegenteil. Wer aber die Direktion kennt, der kennt auch die "Freiwilligkeit".

Frauen werden nicht beschäftigt.

Cottbus. Städtische Straßenbahnen:
Die Frauen und deren Kinder erhalten angeblich nach Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, sofern ihre Männer 1 Jahr im Betriebe waren, 50 Prozent des Lohnes des Mannes. Aber nur im Notfalle. Dazu käme allerdings noch der Zuschuss der Gemeinde zur Staatsunterstützung. Die Auszahlung war aber bis Ende September noch nicht erfolgt.

Frauen werden nicht beschäftigt.

Dessau:
Es wird zu unsern früheren Berichten gemeldet, dass jetzt die Frauen für die Monate August und September je 20 Mt. nachgezahlt erhalten.

Dresden:
Die Frauen der bei den Dresdener Vorort-Straßenbahnen beschäftigten und zum Kriegszeitraum eingezogenen Angestellten erhalten die Hälfte des Lohnes. Frauen werden nicht beschäftigt.

Freiburg i. Br.:
Die Familien der zum Heere eingezogenen Angestellten erhalten den vollen Lohn.

Frauen werden nicht beschäftigt.

Friedrichshagen-Rahnsdorf:
Der Lohn wurde nur bis zum Tage des Abganges bezahlt. Die Frauen erhalten pro Monat 30 Mt. und für jedes Kind 10 Mt. Zuschuss; jedoch nicht über 50 Mt. in der Gesamtsumme.

Frauen werden nicht beschäftigt.

Gießen. Städtische Bahn:
Die Frauen erhalten einen Zuschuss zur staatlichen Kriegsunterstützung bis zu 50 Prozent des Lohnes; d. h. die Gesamtsumme darf 50 Prozent des Lohnes nicht übersteigen. In besonderen Notfällen wird auch die Miete bezahlt.

Frauen werden nicht beschäftigt.

Hildesheim:
Im Monat August wurde der volle Lohn gezahlt. Im September der halbe Lohn und jetzt pro Monat 25 Mt. für die Frau und für jedes Kind 5 Mt. Zuschuss, jedoch nicht über 50 Mt. in der Gesamtsumme.

Frauen werden nicht beschäftigt.

Kiel:
Für den Einziehungsmonat wurde der volle Lohn weiter gezahlt. Was dann gezahlt wird, ist nicht bekannt geworden. Die Frauen sollten sich erst am 15. Oktober melden.

Frauen werden nicht beschäftigt.

Rahnsdorf-Woltersdorf:
Der Lohn wurde nur bis zum Einberufungstage bezahlt. Die Frauen erhalten ab 1. Oktober cr. pro Monat 20 Mt. ohne Rücksicht auf die Kinderzahl.

Frauen werden nicht beschäftigt.

Marburg. Städtische Straßenbahn:
Es wird als Unterstützung nur die Miete und nicht über 30 Mt. pro Monat gezahlt.

Frauen sind nicht beschäftigt.

Saarbrücken:

Als ein malige Unterstützung wurden folgende Summen gezahlt: Angestellte, über 3 Jahre im Dienst, einen vollen Monatslohn, unter 3 Jahre einen halben Monatslohn und Arbeitern und Nichtangestellten 30 M.

Frauen werden nicht beschäftigt.

Schönebeck a. Elbe:

Unterstützungen werden nicht bezahlt.

Frauen sind nicht beschäftigt.

Straßburg:

Die Frauen der Kriegsteilnehmer erhalten zwei Drittel des Lohnes.

Frauen sind nicht beschäftigt.

Wiesbaden:

Die Familien der Kriegsteilnehmer erhalten lautend 40 Prozent des Lohnes.

Frauen sind nicht beschäftigt.

Vom Berliner Verkehr im ersten Kriegsmonat.

Aus der Verkehrsstatistik Berlins teilt das Berliner Statistische Amt die Ergebnisse mit dem Monat August mit: Im ganzen hatten gegenüber demselben Monat des Vorjahres die Hoch- und Untergrundbahn, die Straßenbahnen der verschiedenen Gesellschaften und die Omnibuslinien eine beträchtliche Minderung der beförderten Personen und dementsprechend der Betriebseinnahmen. Noch viel stärker wurde aber die Zahl der geleisteten Wagentonnenmäler verringert. Die weitgehende Einschränkung des Betriebes ermöglichte eine mehr als reichliche Ausnutzung des im Betrieb verbliebenen Waggonmaterials und führte zu der argen Wagenüberfüllung, die ja alle samt dem Personal Angehörigen durchgemacht haben und noch jetzt täglich durchmachen müssen. Ein paar Zahlen aus dem August 1914 seien hier wiedergegeben, wobei wir diejenigen aus demselben Monat von 1913 in Klammern beifügen.

Die Große Berliner Straßenbahn leistete 6 453 537 (8 631 939) Wagentonnen, beförderte 33 175 545 (38 159 248) Personen, vereinnehmte 3 261 234 (3 647 969) M. pro Wagentonne wurden befördert 5,1 (4,4) Personen, vereinnehmte 50,5 (42,3) Pf. Die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn hatte trotz weitgehender Herausbildung der Wagentonnenzahl sogar noch eine Mehrung der beförderten Personen und der Einnahmen. Sie leistete 651 841 (814 168) Wagentonnen, beförderte 3 292 215 (2 959 458) Personen, vereinnehmte 346 739 (306 838) M. d. h. pro Wagentonne 5,1 (3,6) Personen, 53,2 (37,7) Pf. Die Westliche Vorortbahn und die Südliche Vorortbahn hatten bei beträchtlicher Verringerung der Wagentonnenzahl nur eine mäßige Minderung der beförderten Personen und sogar noch eine kleine Mehrung der Einnahmen. Das Ergebnis ist für die Westliche Vorortbahn 811 767 (1 004 972) Wagentonnen, 3 795 719 (3 892 209) Personen, 407 387 (406 252) M., für die Südliche Vorortbahn 279 569 (335 345) Wagentonnen, 928 760 (955 614) Personen, 96 620 (91 614) M. Bei den Einnahmeziffern sollte man beachten, daß für die drei der "Großen" angegliederten Gesellschaften nicht der einheitliche Gebührenmäler gilt. Zu berücksichtigen ist auch, daß überall in der Zahl der beförderten Personen ein rechnungsmäßig festgelegter Anteil der Abonnenten steht. In der Wagentonnenzahl sind immer die Leistungen der Motorwagen und der Omnibus zusammengefaßt.

Von den übrigen Straßenbahnunternehmungen sei hier nur noch die Straßenbahn der Stadtgemeinde erwähnt. Es wiederholte sich ja bei allen dasselbe Bild: starke Einschränkung des Betriebs, ungewöhnliche Ausnutzung des Waggonmaterials. Aber bei den Straßenbahnen der Gemeinde ist das Ergebnis ganz besonders auffällig. Hier waren im August 1914 (bzw. 1913) geleistet 258 432 (483 546) Wagentonnen, befördert 1 802 850 (2 338 081) Personen, verbrauchte Wagentonne 7 (4,8) Pf. Das bedeutet pro Wagentonne 7,6 (4,8) Pf.

Auch wenn man berücksichtigt, daß nach Ausbruch des Krieges die Stadt auf einige schwach benützte Linien den Betrieb ganz einstellte und daß die Große Berliner Straßenbahn auf mehreren Linien kleine Wagen durch geräumigere ersetzte, erscheint die oben nachgewiesene Steigerung der Einnahmen pro Wagentonne noch recht beträchtlich. Hierdurch dürfte der Anteil der Betriebskosten an den Betriebseinnahmen sehr merklich herabgedrückt worden sein.

*

Die Wirkung des Krieges auf den Betrieb der Großen Berliner Straßenbahn.

Das Fahrpersonal zählte am 25. Juli d. J. 9012 Mann (4120 Fahrer und 4892 Schaffner); von diesen wurden bisher 4672 Mann eingesetzt, also mehr als die Hälfte. Die Gesellschaft legte sich zunächst zu helfen, indem sie Frauen der ins Feld Gezogenen aufforderte, ausnahmsweise als Schaffnerinnen 5 bis 6 Stunden täglich Dienst zu tun. Es meldeten sich 845 Frauen, von denen 611 im Dienst behalten werden konnten. Ein Teil schied später wieder aus. Heute, am 9. Oktober, sind noch 469 Frauen im Dienst. Ferner trug die Verwaltung dafür Sorge, daß alles zum Fahrdienst geeignete, aber in anderen Verwaltungen beschäftigte Personal in diesen übernommen wurde. Um übrigens mußte jedoch an die Anstellung neuen Erstakonserven gegangen werden, für das eine besondere Ausbildung notwendig wurde, deren sorgfältige Durchführung zu den wichtigsten Aufgaben der Verwaltung gehörte und ebensoviel Zeit wie Unschär erforderte. Es wurden nur Zeile als Fahrer verwendet, die ausreichend vorgebildet und durchaus zuverlässig waren. Das gleiche galt für die Schaffner. Zurzeit sind vier Fahrschulen im Betrieb,

das heißt, es sind zu den vorhandenen noch zwei neue eingerichtet, in denen jeder gleichzeitig etwa 50 Lehrlinge ausgebildet werden können. Trotz aller Schwierigkeiten wurde erreicht, daß im Laufe der letzten Wochen wöchentlich mehr als 400 Erstakonserven in den Dienst gesetzt wurden. Am 3. Oktober betrug der Bestand an Fahrrern und Schaffnern 5957 Mann, wozu noch 469 Frauen und 312 Lehrlinge kamen, zusammen 6738 Personen. Es fehlten demnach gegenüber dem Stande vom 25. Juli noch 2274 Personen ohne die Lehrlinge. Durch größte Anstrengung aller Kräfte, durch Besitzleistung auf freie Tage und Leistung von Überstunden wurde es zuwege gebracht, den Gesamtbetrieb im Monat August auf 72,2 Prozent, im Monat September auf 75,8 Prozent der Leistungen im Juli zu bringen. Die jetzige Tagesleistung wird mit über 80 Prozent der Tagesleistung gering eingeschätzt sein. Neue Lücken entstanden jedoch durch die Einberufung der Landsturmänner, von denen beispielsweise am 7. Oktober 67 den Dienst verliehen. Daß das geschäftliche Ergebnis durch den Krieg recht ungünstig beeinflußt wird, ergibt sich schon aus dem Vorjahr im August 375.000 M., im September 648.000 M. betrug.

*

Die Breslauer Städtische Straßenbahn und der Krieg.

Von der Städtischen Straßenbahn wird geschrieben: Die Straßenbahn, die während der Kriegszeit besondere Betriebschwierigkeiten zu überwinden hat, stand der Mobilisierung nicht unvorbereitet gegenüber. Es wurde mit einer Einberufung von mehr als der Hälfte aller Mannschaften gerechnet, und tatsächlich sind auch bisher über 800 Mann zum Kriegsdienst herangezogen worden. Die Verminderung des Fahrpersonal führt zu einer Einschränkung des Verkehrs. Trotzdem wurde in jeder Vorstadt eine Linie beibehalten, die in das Innere der Stadt fuhr. Die Fahrtabstände in der Wagenfolge mussten allerdings von 5 auf 7½ und 10 Minuten erweitert werden. Um nun den Ausfall an Personal auszugleichen, wurden sofort die als Fahrer ausgebildeten Schaffner zum Fahrdienst herangezogen. In Stelle der Schaffner traten freiwillige Helfer in die Lücken, aber von ihrer Verwendung mußte bald abgesehen werden, weil die Arbeitslosigkeit so drückend wurde, daß die Beischäftigung freiwilliger Helfer nicht mehr rechtfertiglich ließ.

Bei der Einstellung bezahlter Arbeitskräfte wurden zunächst die Kriegerfrauen der Schaffner berücksichtigt. Ihr Einkommen beträgt bei einer Arbeitszeit von durchschnittlich 5 bis 8 Stunden 36 Pf. die Stunde. Die körperliche Anstrengung soll bis auf das Stehen nicht zu groß sein. An allen Endstationen haben die Schaffnerinnen Stiegelgenheiten von 5 bis 15 Minuten, die ihnen als Dienstzeit angerechnet werden. Die Frauen erhalten neben dem Lohn noch ihre Kriegsunterstützung. Gegenwärtig werden zusammen mit den Wagenwascherinnen 224 Frauen beschäftigt. Ob die Schaffnerinnen während der Winterszeit ihren Dienst verrichten können, wird beweisen.

Mit der Mobilisierung des Landsturms mußte auf die Arbeitslosen zurückgegriffen werden, doch machen sich hier bei der Ausbildung von Fahrrern und Schaffnerin erhebliche Schwierigkeiten bemerkbar. Die körperlich starken Arbeiter sind eingezogen, und von den Zurückgebliebenen zeigen sich nur wenige den Anforderungen des Dienstes längeres Leben in jeder Witterung, gewachsen. (Und die Frauen sollen die Arbeit leisten können? D. R.) So scheidet bereits bei der Ausbildung, die 14 Tage dauert, mindestens der vierter Teil der Auszubildenden aus. Aber auch Fahrrer, die die Ausbildung leiten, stehen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung. Bisher wurden 140 Schaffner und 72 Fahrrer neu eingestellt; die Einführung von männlichen Arbeitskräften ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Der Betrieb soll nämlich allmählich wieder, bis auf die Linien 4, 17, 19, die während des Krieges gänzlich ruhen bleiben, in bisheriger Umfang aufgenommen werden. Um die volle Ausnützung des Betriebes zu erreichen, soll auch versucht werden, das Fahr- und Werkstättenpersonal so weit wie möglich für unabschließbar erläutern zu lassen. Unter dem Mangel an Werkstättenarbeitern könnte die Betriebsicherheit leiden, weil das Material nicht genügend in Ordnung gehalten werden kann. Inzwischen mußte auch ein neuer Pferdebestand beschafft werden, der zur Bedienung der Turm- und Lastwagen erforderlich war, weil die Militärbehörde alle Pferde für sich verlangt hatte.

Natürlich brachte der Krieg einen großen Ausfall an Einnahmen. Dazu kamen noch tägliche Anordnungen, die Genehmigung von fünfzehn-tägigen Abschlägen an Soldaten bis zum Feldweibel hinauf und die Arbeitskolonnen. Auf diese Einnahme konnte nicht verzichtet werden, weil auf die Deckung der Betriebskosten gescherzt werden mußte; außerdem wäre bei Gewährung freier Fahrt für die Zivilbevölkerung kaum noch genügend Beförderungsraum vorhanden gewesen. Bis jetzt wurden durchschnittlich täglich etwa 18-20.000 Fahrtkarten zu 5 Pf. gelöst. Sonntag den 13. September, allein 42 374 Fahrtkarten zu 5 Pf. Ferner kamen noch hinzu viele Kreisarten, die der Militärbehörde und der Organisation der Kriegshilfe zur Verfügung gestellt wurden. Während zu hoffen ist, daß die Betriebskosten gedeckt werden, ist jedoch ein Überschuss sehr zweifelhaft.

Da sich die Aufsichtsbehörde sehr entgegenkommen verhält und die Fahrgäste den Betriebschwierigkeiten das nötige Verständnis entgegenbringen, so ist zu hoffen, daß die Städtische Straßenbahn auch weiterhin den berechtigten Ansprüchen genügen kann.

Sollte die Stadt nicht auch auf die Beschäftigung der Frauen verzicht leisten können, wenn sie selbst zu geben muß, daß die Arbeitslosigkeit so außerordentlich

groß ist. Daß nur wenige männliche Arbeitskräfte den Anforderungen gewachsen seien, ist doch wohl nicht ernst zu nehmen. Die verlangte Kauflistung wird wohl die "Schwäche" der Arbeiter sein. Wenn jetzt nicht so streng auf die Einzahlung der Kauflistung geheißen würde, dann dürfte sich die Stadt vor Angeboten kräftiger männlicher Arbeitskräfte kaum retten können. Bitte um einen Versuch.

*

Die Große Leipziger Straßenbahn

sucht sich mit großen Annoncen in den Zeitungen gegen die Kritik zu verteidigen, die sie in der am 7. Oktober d. J. stattfindenden Stadtverordnetenversammlung erfahren hat. Die Direktion will glauben machen, daß sie alles getan habe, was in ihren Kräften stand, um den Straßenbahnbetrieb wieder in ordnungsmäßigen Gang zu bringen, und sie verkündet, daß sie „dauernd bestrebt“ sei, den Betrieb „nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses“ dauernd weiter auszuführen.

Das kann in der Tat gut werden. In vollen zehn Wochen seit der Mobilisierung hat es die Straßenbahndirektion fertig gebracht, den Betrieb von 60 Prozent auf 70 Prozent der Normalleistung zu verstärken. Wenn dies Tempo beibehalten wird, wird es also gerade 40 Wochen dauern, bis die Straßenbahn wieder ihre Normalleistung erreicht haben wird. Die Eröffnung dieser heiteren Perspektive ist der reine Hohn für den Fahrgärt, der heute bis zu 20 Minuten warten darf, bis ein Dividendenträger der "Großen" Leipziger Straßenbahn angekündigt kommt, um sich draußen fürchterlicher Enge einzuleben zu lassen, so er Gott dult, wenn er am Ziele seiner Fahrt das sameose Beiblatt wieder verlassen kann. Das Geschäftsprinzip dieses "Verkehrsvereins" von heute ist, nur soviel Wagen fahren zu lassen, als nicht nur auf Füllung, sondern auf Überfüllung zu rechnen haben, und der Rat der Stadt und die Polizei seien mit verkrampften Armeen zu, wenn auf den Perrons der Straßenbahnwagen sich statt zehn Personen deren 20 die Rippen drücken und sich gegenseitig die Kleider vom Leibe reißen. Alles zur höheren Ehre der kapitalistischen Profitmacherei. Das Personal ist dabei mit am übelsten dran. Alles Ungemach, den die Fahrgäste empfinden müssen, äußern sie oft in derbem Ausdruck den Schaffnern und Fahrrern. Die Direktion und Aktionäre schmieden in Trocken und stecken am Zahnschlüssel schmunzelnd ihre Lantentei resp. Dividenden ein. Das Personal kann sich an dem Ärger laben.

Seeleute.

Der Krieg nimmt sowohl im Osten als auch im Westen einen für die verbündeten Zentralstaaten Deutschland und Österreich-Ungarn durchaus normalen, d. h. günstigen Verlauf. Hartie Schläge werden den russischen Bärenherden in Galizien und Polen versetzt, und wenn kleinere russische Armeeteile hier und dort die deutsche Grenze verabschweife überschritten haben, so hatten diese Bluffs praktisch absolut keine Bedeutung. Mit dem Marsch "nach Berlin und Wien", den die Horden des Blutzugs und seine östlichen Kreaturen so gänzlich anständigten, wird es also gute Weile haben. So schmäht ihn auch die betrogenen Brüder im Westen als gehorsame Landstreitkräfte der Schottenorden erwarten. An der übergleichlichen Tapferkeit der deutschen und österreichischen Truppen verzichten aber die verruchten Pläne des wort- und treufrüchten Blutzugs und seiner Alliierten, seien es nun die verschlagenen Fasps, die hinterlistigen Briten, die rubherrigen Franzosen, die verlogenen Belgier, die unbartbaren Buren, die Renommierlanadier oder auch die halbwilden verschleppten Indier, Turcos, Suaven, Neger u. a. Geschmeiß.

Schlimm genug, daß sich brave deutsche Soldaten auf dem blutgetränkten Boden Frankreichs mit Halbwilden als französisch-brüttischem Kanonenfutter herumschlagen müssen. Schlimm genug, daß sich die "revolutionären" und "republikanischen" Franzosen vom russischen zaristischen Verbündeten leichtmachen und die sonst so nüchternen Belgier sich vom seigen peripheren Albion nachziehen lassen. Jeder Kriegstag beweist zur Evidenz, wie gerecht die Sache des sich in der Notwehr befindlichen Deutschland ist. Daran ändern auch die elenden Verdrehungen und lästigen Verdächtigungen nichts, denen Deutschland, und namentlich auch die deutsche Arbeiterklasse, nicht nur in Feindesland, sondern selbst in neutralen Ausländer ausgesetzt waren und noch ausgeblieben sind. Und wenn sich selbst demokratische, sozialdemokratische, syndikalistische und sozialrevolutionäre Worritter an den Verbündeten und Verbündeten der deutschen Arbeiterklasse und der deutschen Truppen im Felde, in ganz sinnlose Weise beteiligen, und wenn es trotzdem der "Vorwärts" unterläßt, die Verbündeten und Verbündeten hinreichend in Schuß zu nehmen, so können wir darüber nur mit einem ebenso bedauerlichen wie verächtlichen Lächeln quittieren. Heute steht einwandfrei fest, daß Russland und Frankreich in den Krieg seit Jahren gewollt, England systematisch zum Kriege gepeist hat und Belgien mit der Partei gegen Deutschland war und seine eigene Neutralität seit 1906 bzw. 1911 mit England und Frankreich vertraglich selbst getroffen hat.

Also Deutschlands heutige Feinde haben Jahre hindurch ein seliges, hinterlistiges Ränkespiel getrieben, als sie sich als deutschfreundliche Friedensfreunde geriert, das verbliebene Albion über sich in politischer Unwahrsagheit, als es Deutschland gewisse Abrüstungsvorschläge schmackhaft zu machen suchte, und Belgien führte eine verlogen-slägliche Entrüstungstromöde auf, als es sich über den zu Anfang des Krieges erfolgten

deutschen Einmarsch molterte, und die deutscheren Briten zur Verteidigung seiner "Neutralität" aufrief, obwohl diese garnicht mehr bestand.

Und diese Gesellschaft erfreut sich, Deutschland für den Krieg verantwortlich zu machen und unsere braven Truppen als "teutonische Barbarenhorden" zu beschimpfen. Ein Glück für das deutsche Volk, daß unumstößliche Tatsachen und unsere siegreichen Waffen die Fälscherurteile unserer Feinde und falschen Freunde grundstürzend korrigieren. Unauslöschlich wird in der Geschichte nur fortbestehen die Schnack des persiflanten Albion.

Antwerpen

als Stoltz Belgiens und zweitgrößte Festung der Welt ist am 9. Oktober nach einem glänzenden Belagerungskampf gefallen und von den Deutschen besetzt worden. Das ruhmredige britische Mauselkentum hat zwar Antwerpen nicht vor dem Fall schützen können, aber britische Hinterlist und Treulosigkeit hat dem belgischen Volk große Verlegenheiten bereitet und schweren Schaden zugefügt.

Bevor die britischen Truppen Antwerpen vor der Kapitulation stürmisch verließen, haben sie ihren Bandalen "nun" noch an einer Reihe deutscher Dampfer bestätigt, die in Antwerpen lagen, wo sie bei Beginn des Krieges festgehalten wurden. Wenn auch die Nachricht, daß 32 deutsche Seeschiffe und 20 Rheinschiffe von den "forschen" Briten in die Luft gesprengt worden seien, falsch ist, so steht doch fest, daß die "tapferen" Briten wie die Bandalen in den Maschinenträumen der deutschen Dampfer gehaust haben, um die Maschinen unbrauchbar zu machen. Auch ein erbärmlicher sündiger Radhead an der deutschen Schiffahrt, die als lästige Konkurrenten aus dem Felde zu schlagen, mit der Zweiß dieses von England fröhlich angezettelten, uns mit Schmerz und Trauer erfüllenden opferreichen Völkerkrieges ist.

Über die Bedeutung Antwerpens als Welthafen sind unsere Lezer hinreichend orientiert. Wir werden uns später darüber noch eingehender äußern. Den spekulierenden Briten ist jedenfalls mit der deutschen Einnahme Antwerpens ein harter Stoß in ihre jämmerliche Krämerseele verfehlt worden, was uns aufrichtig freut.

Heute weht die deutsche Flagge auf den Türmen Antwerpens, höchstlich für immer.

Zunächst leistet Antwerpen 200 Millionen Kriegs-

Kontribution an Deutschland.

Auch Gent ist von den Deutschen besetzt und Ostende ist gefolgt. Am Ende auch Dünkirchen und Calais.

* * *

Die Kriegsverluste

der englischen Handelsmarine sind, nach den amtlichen Meldungen zu urteilen, bisher schon recht erhebliche. Jedenfalls sind sie erheblicher als die Verluste der deutschen Handelsflotte. Ein Beweis dafür, daß die deutschen Kreuzer aus allen Meeren auf dem Posten sind und ihre Pflicht tun, wobei sich die deutschen Kreuzer streng an die internationale Konvention halten, was von der englischen Marine nicht behauptet werden kann. Fest steht ferner, daß die englische Marine allen internationalen Konventionen zum Hohn mit einer frevelhaften Irresponsibilität auch gegen die neutrale Schiffahrt vorgeht, was namentlich in Holland, Schweden, Dänemark, Norwegen, Italien und selbst Amerika zu scharsen Protesten gegen England geführt hat.

Etreich ist der Umstand, daß den britischen Kreuzerseen durch die Einnahme Antwerpens 32 deutsche Dampfer entflohen und den deutschen Reedereien als rechtmäßiges Eigentum wieder zugeschürt worden sind.

Es besteht nunmehr auch die Möglichkeit, daß die interessierten deutschen Schiffsmannschaften wieder in den Besitz ihrer Ausrüstung und ihres sonstigen Eigentums gelangen, vorausgesetzt natürlich, daß es nicht inzwischen von den antiteutonischen Horden Antwerpens geraubt worden ist. Für diesen Fall sind sofort Erfahrungen bei den deutschen Verbündeten geltend zu machen.

* * *

Deutsche Seeleute im Auslande.

Allen, die in dieser schweren Zeit noch immer im Innern über den Außenhafen ihrer im Auslande befindlichen Angehörigen sind, sei die Deutsche Schiffsauslandsstelle, Hamburg 5, empfohlen, die über den Außenhafen fast aller deutschen Schiffe unterrichtet ist und sachmännischen Rat betreffend Postalegenheit usw. geben kann.

Eventuell sind die Bureaus unseres Verbandes bei den Reederchen behilflich.

* * *

Seemannische Steuerpflicht in den Kommunen.

Allen Hafenorten voran, hat bestimmt Bremen durch Ortsgericht beschlossen, zur Gemeinde-Einkommensteuer auch diejenigen Schiffsschaffiere und Mannschaften heranzuziehen, die ihren Wohnsitz nicht in der Gemeinde haben, die aber auf Schiffen fahren, deren Heimatorte die Gemeinde ist oder von dort regelmäßig ihre Ausreise antreten. Diese Ortssteuerpflicht sind leider rechtsgültig. Die betroffenen Seeleute können sich auch nicht darauf berufen, daß ihre Heranziehung zur Steuerpflicht gegen das Freizügigkeitsgebot verstößt. In diesem Sinne hat sich das Reichsgericht in einer vorliegenden Entscheidung ausgesprochen: Der Kläger, der nach seiner Behauptung seinen Wohnsitz in England hat, führt als Schiffsoffizier auf einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd. Er ist von der Stadtgemeinde Bremerhaven für die Zeit vom Oktober 1912 bis zum 31. März 1913 zur Gemeinde-Einkommensteuer mit einem Betrage von 117,25 M. veranlagt worden, hat diesen Vertrag ge-

zahlt, verlangt ihn aber mit der vorliegenden, gegen die Stadtgemeinde Bremerhaven gerichteten Klage zurück. Landgericht Bremen und Oberlandesgericht Hamburg haben die Klage abgewiesen. Die hiergegen vom Kläger versuchte Revision blieb erfolglos. Das Reichsgericht bestätigte die Klageabweitung.

Wir haben schon wiederholt dargelegt, aus welchen Gründen heraus wir diese Rechtsprechung unter gar keinen Umständen billigen können.

Brauchen Kaiserl. Werftgewaltige Kaiserworte nicht zu beachten?

Bevor unsere tapferen Truppen ohne Ansehen der Partei und Person mutig in den Kampf zogen, erklärte Kaiser Wilhelm II., daß er nun mehr keine Parolen, sondern nur noch Deutsche leine. In vielen Fällen haben Staats-, Reichs- und Militärbehörden dieses Kaiserwort beachtet und die Verfolgung und Schädigung sozialdemokratischer oder gewerkschaftlich organisierter Arbeiter unterlassen. Die Gewaltigen der Kaiserl. Werft in Wilhelmshaven scheinen das Kaiserwort missachten zu wollen, wie folgendes Schriftstück beweist:

Kaiserliche Werft. Wilhelmshaven, 19. August 1914.

Auf Ihr Gesuch vom 11. d. M.

Sie können hier sofort als beschäftigt werden, falls Sie gute Bezeugnisse aufzuweisen vermögen und vom Werftoberarzt körperlich gesund befunden werden. Die für den Dienst in der Marinewerft im Arbeitsverhältnis einzuhaltenden Personen müssen folgenden Bedingungen entsprechen:

Sie müssen Angehörige des Deutschen Reiches sein.

Sie müssen für die ihnen zuzuweisenden Arbeiten die erforderliche Gesundheit, körperliche Müdigkeit und Gewandtheit besitzen.

Sie müssen sich die für ihre Beschäftigung erforderlichen Schul- und fachmännischen Kenntnisse erworben haben.

Sie müssen sich im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte befinden und sich in ihren bisherigen Lebensverhältnissen achtbar geführt haben.

Sie dürfen nicht sozialdemokratische Agitatoren oder sonstige Personen sein, von denen vorausgesetzt werden darf, daß sie die Frieden zwischen der Behörde und den Arbeitern oder der Arbeit untereinander fördern wollen. Unterzeichnet ist das Schriftstück:

Kaiserliche Werft. Maschinenbaurektor.

J. A. (Name unleserlich.)

Das zu einer Zeit, wo Millionen organisierter Arbeiter heldhaft ihr Vaterland verteidigen, Leben und Gesundheit opfern, treu und gewissenhaft ihre Pflicht erfüllen. Verdienst die weiter geht und als "Friedensstörer" verfolgt zu werden? Wir protestieren mit aller Entschiedenheit dagegen und fordern, daß auch alle Kaiserl. Werftgewaltigen Kaiserworte respektieren.

Binnenschiffer.

Zur Bemannungsfrage.

In der jahrmäßen Bemannung der Fahrzeuge in der Binnenschiffahrt sind Schwierigkeiten entstanden, die sich nur beheben lassen, wenn Unternehmer- und Arbeitnehmerorganisation sich in dieser ernsten und schweren Zeit zusammenfinden, um gemeinsam Mittel und Wege zu finden, diesem Dilemma zu begegnen, und wenn geeignete Mittel gefunden sind, ernsthaft darangeben, um sie auch gemeinsam zur Ausführung zu bringen. An Unregungen nach dieser Richtung haben wir es bei den Unternehmern nicht fehlen lassen. Aber Wille und Wege scheinen sich hier auf unserer Seite nicht die Wage zu halten. In Unternehmerskreis scheint man hier Sonderinteressen zu verfolgen, was wir lebhaft bedauern. Im Schiff Mr. 1801 vom 9. Oktober lesen wir z. B.:

In Schiffsfahrtskreisen erblidet man eine wirksame Abhilfe gegen die Schwierigkeiten bei der Bemannung der Schiffe nur in einer Erfahrung an Mannschaften. Der Erfolg der schlendren Mannschaft durch ungeübte Kräfte scheint den Schiffsfabrik- und Werftbetrieben eine Gefahr in sich zu schließen, sowohl für das Schiff wie für die ungeübten Personen selbst. Eine Verringerung der sonst vorgeschriebenen Besatzung glaubte man vornehmen zu können, weil tatsächlich, besonders bei den Schleppjürgen zu Berg, auf jedem Kahn neben dem Steuermann nur ein Schiffsfahrtstümmer Mann zur Dienstleistung herangezogen wird, von einer Ablösung aber in der gegenwärtigen Zeit abgesehen werden kann."

Diese Zeilen lassen deutlich die Absicht der Unternehmer erkennen. Man strebt systematisch die allgemeine behördliche Sanktion einer Mannschaftsreduzierung für die gesamte Binnenschiffahrt an. Man will Grempler statuieren, um später die Theorie vom Appell, der erst beim Eisen kommt, praktizieren zu können. Dieser Weg erscheint uns aus naheliegenden Gründen bedenklich.

Gewiß soll anerkannt werden, daß im Moment ein gewisser Mannschaftsmangel besteht. Es soll auch anerkannt werden, daß die Havarieregefahrt wächst, wenn die Fahrzeuge ausschließlich mit unbefahrenen Mannschaften befestigt werden. Aber wir halten das auch nicht für absolut erforderlich, wenn die Unternehmer sich bequem in Gemeinschaft mit unseren Organisationen gewisse Unebenheiten zu beseitigen, d. h. die Voraussetzungen für die Behebung des heutigen Mangels an befahrenen Mannschaften zu erfüllen.

Jahr für Jahr haben aus den bekannten und hier oft genug erörterten Gründen Binnenschiffer ihrem Be-

ruf Balei gesagt; sie jetzt unter bestimmten Voraussetzungen durch eine gemeinsame Aktion für die Binnenschiffahrt zurück zu gewinnen, mühte im Interesse der Binnenschiffahrt Aufgabe und Pflicht der beiderseitigen Organisationen sein. Aber durch Schaffmauerreien, Lohnreduzierungen u. a. verwirkerliche Maßnahmen läßt sich dieses Problem eben nicht lösen.

Wir sind bereit, hier ernsthaft und gewissenhaft möglichst mitzuwirken, um dieses Problem zu lösen, wie wir es bisher getan haben, soweit man uns die Möglichkeit dazu gab. Wir fordern also die Unternehmer zu gemeinsamer Arbeit jetzt und nach dem Kriege auf. Ein anderer Weg führt nicht zum Ziel.

Im 3., 5. und 6. Armeebezirk sind die Binnenschiffer bis zum 15. November von der Landsturm-pflicht befreit. Eine Maßnahme, die wir als zweckmäßig begrüßen. In Ausführung dieser Verordnung müssen es die Orts- und Gemeindebehörden nun aber auch unterlassen, die Mannschaften unter Hinweis auf ihre Landsturm-pflicht daran zu hindern, auf Schiffahrt zu gehen, wie es noch häufig passiert ist. Im gegebenen Falle wende man sich am unzureichenden Verbandsinstitut, die dann eingreifen werden.

* * *

Kanalbau.

Wie die "Post" mitteilt, sind neben Arbeiten am Rhein-Hannover-Kanal noch eine ganze Anzahl von Kanälen in Angriff genommen worden. Die entsprechenden Beträge sind von der preußischen Staatsregierung bereits zur Verfügung gestellt. Die bedeutendste Arbeit besteht in der Herstellung des Lippeleitkanals, der die Städte Wesel-Datteln und Hamm-Lippstadt betrifft. Es ist dies ein Projekt von etwa 80 Millionen. Ferner handelt es sich um Hochwasserregulierungsarbeiten an der Elbe. Dann soll die Oder befreit und ausgebaut werden. Weiter soll noch der Plauer Kanalbau möglichst beschleunigt werden.

Mit Recht verhindert der Abg. Schiffer-Magdeburg in einem Aufsatz in der "Zürcher Zeitung" den Bau des Hannover-Elbe-Kanals und nennt seine Fehlern etwas "Unbegreifliches". Dies unterstreicht die Magdeburgische Zeitung: "Es wäre zu wünschen", schreibt sie, "daß der in Turm zu einer Kriegstagung anzurechnende Landtag seiner Initiative folgend die Bauprojekte durch Aufnahme des Ausbaues des Mittellandkanals vervollständigte."

Wir können uns diesem Verlangen nur anschließen und würden jede Rücksichtnahme auf Sonderinteressen verurteilen.



Vorsicht beim Aufladen von Fässern! (Urteil des Reichsgerichts vom 12. Oktober 1914.) Wie notwendig es ist, beim Aufladen von Fässern die außerste Vorsicht obzuhalten zu lassen, namentlich dann, wenn der Auflader keine Hilfspersonen zur Hand hat, die die Fässer oben auf dem Wagen in Empfang nehmen, so daß er, wie man es oft beobachten kann, sie einfach hinausfallen lässt, zeigt ein Schadensersatzprozeß, der soeben dem Reichsgericht zur Entscheidung vorlag. Der Schaden stützende Vorfall hatte sich folgendermaßen zugegrauten:

Am 11. Juli 1910 war der Arbeiter Lieb der Firma Rommel zu Bromberg auf der Bahnhofstraße damit beschäftigt, einen Wagen mit Fässern zu beladen. Er tat dies in der Weise, daß er die Fässer vom Kardanarm auf den Wagen warf. Nun wollte das Fass auf dem Wagen in Empfang nehmen, so daß er, wie man es oft beobachten kann, sie einfach hinausfallen lässt, zeigt ein Schadensersatzprozeß, der soeben dem Reichsgericht zur Entscheidung vorlag. Der Schaden stützende Vorfall hatte sich folgendermaßen zugegrauten:

Am 11. Juli 1910 war der Arbeiter Lieb der Firma Rommel zu Bromberg auf der Bahnhofstraße damit beschäftigt, einen Wagen mit Fässern zu beladen. Er tat dies in der Weise, daß er die Fässer vom Kardanarm auf den Wagen warf. Nun wollte das Fass auf dem Wagen in Empfang nehmen, so daß er, wie man es oft beobachten kann, sie einfach hinausfallen lässt, zeigt ein Schadensersatzprozeß, der soeben dem Reichsgericht zur Entscheidung vorlag. Die Befreiung beim Oberlandesgericht Bremen ein. Die Berufungsinstanz billigte zwar die landgerichtliche Entscheidung hinsichtlich des Entlastungsbeweises nicht, nahm aber an, daß B. gegen die Bestimmungen des § 823 (Schuldafses) Verstoßen gegen ein den Schutz eines Anderen bewidrendes Gesetz gehandelt habe und deshalb für den Schaden hafté. Aus den Entscheidungsgründen des Berufungsgerichts ist folgendes hervorzuheben:

Die Gründe des Vorderrichters sind nicht bedenkenfrei. Es besteht eine allgemeine Aussichtszeit für die Befreiung beim Oberlandesgericht Bremen ein. Die Berufungsinstanz billigte zwar die landgerichtliche Entscheidung hinsichtlich des Entlastungsbeweises nicht, nahm aber an, daß B. gegen die Bestimmungen des § 823 (Schuldafses) Verstoßen gegen ein den Schutz eines Anderen bewidrendes Gesetz gehandelt habe und deshalb für den Schaden hafté. Aus den Entscheidungsgründen des Berufungsgerichts ist folgendes hervorzuheben:

Die Gründe des Vorderrichters sind nicht bedenkenfrei. Es besteht eine allgemeine Aussichtszeit für die Befreiung beim Oberlandesgericht Bremen ein. Die Berufungsinstanz billigte zwar die landgerichtliche Entscheidung hinsichtlich des Entlastungsbeweises nicht, nahm aber an, daß B. gegen die Bestimmungen des § 823 (Schuldafses) Verstoßen gegen ein den Schutz eines Anderen bewidrendes Gesetz gehandelt habe und deshalb für den Schaden hafté. Aus den Entscheidungsgründen des Berufungsgerichts ist folgendes hervorzuheben:

Verbandskollegen!

Der Beitrag für die 44. Woche
des Jahres 1914 ist fällig.

beide Male überein. Danach hat er mehrmals beobachtet, daß die Fässer auf den bereits hochbeladenen Wagen geworfen wurden, auch wenn niemand auf dem Wagen stand, der sie hätte auffangen können. Der Angeklagte ist von der Aussage ausgegangen, daß es ihm gleichgültig sein könnte, ob etwas passiere, da er bei zwei Geiseltätern verichert sei. Adolfsky hat ihm mitgeteilt, daß nebst den Fässern heruntergestürzten seien und hat ihn darauf hingewiesen, daß er noch jemand hinzugezogen müsse, er habe sich aber so gestellt, als ob er diese Mahnung nicht höre. Auch die Aussagen des Olchewsky, der den Betrieb des Bellagten zu kontrollieren hatte, sind nicht geeignet, die Befindungen des Polizeisegeanten zu entkräften. Nach allem ist das Gericht zu der Überzeugung gelangt, daß es sich hier um einen ordnungswidrigen Zustand von monatelanger Dauer gehandelt hat. Es handelt sich hier um eine Arbeit, die mit besonderen Gefahren für die Allgemeinheit verbunden war. Nachdem der Angeklagte P. durch die Polizei genügend auf die Gefahr hingewiesen worden war, hätte er dafür sorgen müssen, daß das Beladen des Wagens unter strenger Aufsicht geschah, und er hätte sich vergewissern müssen, ob Olchewsky seiner Aufsichtspflicht genügte. Zeit hatte er jedenfalls dazu. Dennoch hat P. gegen ein Schubgesetz im Sinne des § 823 Abh. 2 verstößen, und aus dem Grunde mußte dem von ihm eingeleiteten Rechtsmittel der Erfolg versagt werden.

Gegen dieses Urteil richtete sich die von P. beim Reichsgericht eingestellte Revision, die jedoch vom VI. Zivilsenat des höchsten Gerichtshofes zurückgewiesen wurde: Ohne Rechtsstumme geht der Berufungsrichter davon aus, daß die Beaufsichtigung beim Beladen des Wagens ungenügend war. P. war verpflichtet, die Oberaufsicht zu führen.

Weil er keine Kreuzjügel hatte — wegen fahrlässiger Tötung 4 Monate Gefängnis! Ein nach mancher Richtung interessanter Prozeß stand am 13. Oktober vor der Strafkammer in Gotha seinen Abschluß. Es erschien als Angeklagter der 25 Jahre alte verheiratete Kutscher Aug. Fries aus Mehlis in Thüringen, der sich wegen fahrlässiger Tötung zu verantworten hatte. Hierzu zwei Zeugen: Wachtmeister Hesl, Fabrikant Jäger. Der Anklage liegt folgender Tatbestand zugrunde: Am 11. Juni d. J. kam F. mit einem mit 80 Zentner Bruttos beladenen Wagen die steile Bahnhofsstraße in Mehlis berein und bog in die Reichsmannstraße ein, um die Ladung seinem Bestimmungsorte zu zuführen. In schneller Gangart kam der Wagen anfangs der A-Straße zu einer auf der Straße aufgestellten Holzschniedemühle, vor der plötzlich die Pferde scheu wurden. Die Pferde drängten jetzt nach links und das linksseitige Tier geriet auf das Trottoir, wo zufällig kleine Kinder spielten. Dasjährige Mädchen E. S. lief vor Schred unter den Wagen und wurde vom Hinterfuß eines Pferdes getreten und auch von den Rädern verletzt, so daß das Kindchen bald darauf an diesen Verletzungen gestorben ist. Fries, ein ruhiger, nüchterner Arbeiter, der einen guten Eindruck macht, sich eines sehr guten Leumunds erfreut, soll nun schuld sein an dem Unglück, weil er nicht genügend gebremst und seine Kreuzjügel gehabt habe. Darauf verteidigte sich der Angeklagte wie folgt:

Die Strafe hat vom Bahnhof her ein starles Gesäß. Die vordere Bremse war stark angezogen. Ich stand auf dem vorderen Schiefezeug, um auch das hintere Schiefezeug darf anzudrehen. Unsere Wagen werden im Freien aufbewahrt, und dieser war etwa acht Tage nicht im Gebrauch und das hintere Schiefezeug vielleicht dadurch sehr eingerostet, so daß es schlecht funktionierte. Die Kreuzjügel konnte ich nicht drausnehmen, sagte F. weiter, weil keine da waren, das ist in Mehlis überhaupt nicht Mode, und alle Geschäftsführer fahren nicht anders wie ich! Die Pferde gingen hauptsächlich wegen der Holzsäge schnell. Die erste Schnelligkeit war schon vorüber. — Zeuge H. E. sucht alle Angaben des Angeklagten zu widerlegen und gibt sich öffentlich große Mühe, die Anklage zu stützen. Er muß bestätigen, daß ohne Kreuzjügel gefahren wird. Auch weiß er, daß die Bremse "von oben viel schlechter zu bedienen" ist, wie von unten. Den Wagen kennt H. nicht, auch den Unfall kennt er nur vom Hörensagen. (Nebeneinander: H. ist seit Jahren infolge seines allgemeinen Verhaltens bei der Arbeitsbeschaffung verhaftet.) Zeuge J.: Ich sah den Wagen kommen und auch wie die Pferde plötzlich scheu wurden und seitwärts sprangen. Der Kutscher sprang sofort vom Wagen, er konnte aber nichts mehr an dem Unglück ändern oder es hindern. Wir waren wie versteinert. Meiner Ansicht nach war allein die Maschine schuld, der Kutscher jedenfalls nicht, auch wenn er unten gewesen wäre, hätte der Unfall passieren können. Der Staat kann nicht finden die Schuld allein beim Angeklagten, denn er hätte, entsprechend leistungsfähig gehandelt und das Menschenleben auf dem Gewissen. Er mußte die Pferde in der belebten Straße gut bzw. besser jügeln. Es sei nicht Aufgabe der Staatsanwaltschaft, unbefoltene Menschen ins Gefängnis zu stecken, doch hier (!) sei eine Gefängnisstrafe von sechs Monaten am Platze. — Nach kurzer Beurteilung wurde das Urteil dahingehend verändert, daß der Kutscher Fries auf Grund des Vertrittens nach § 222 des StrafG. zu vier Monaten Gefängnis und zu den Kosten verurteilt wird. — Wir alle im Zuhörerraum fanden das Urteil viel zu hart und ungerecht. F. hatte auf Freispruch gerechnet und weder einen Rechts-

anwalt angenommen, noch sonstwie sich um Zeugen und Sachverständige bemüht. Lederner hat er die Unkosten sparen wollen. Wäre er zurzeit organisiert gewesen, so würde der Verband ohne weiteres Rechtschaffny gewährt haben.

öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

König. In der am 6. Oktober stattgefundenen gutbesuchten Mitgliederversammlung wurde nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten zur Leistung der Extrabeiträge zum Notstandsfonds Stellung genommen. Ein Vertreter des Gauvorstandes begründet die Notwendigkeit des Notstandsfonds in längeren informativen Aussführungen. In der Diskussion waren ein jeder Redner für die Einführung der Extrabeiträge und wieder darauf hin, daß jetzt in der Zeit des Krieges es Ehrenpflicht aller Mitglieder des Verbandes sei, den durch den Krieg in Not geratenen Kollegen hilfreich zur Seite zu stehen. Sehr müßte jeder einzelne Kollege freudig und ohne Murren Opfer bringen und dadurch beweisen, daß die Organisation ein Stück Lebensaufgabe bedeutet. Wer sieht die Organisation und die in Not geratenen Kollegen im Stiche ließe, verrate die Organisation und handle nicht ehrlich.

Es wurde einstimmig jedem Kollegen zur Pflicht gemacht, die Beiträge zum Notstandsfonds in der vorgeschriebenen Höhe zu leisten.

Küstrin. Am 5. Oktober fand eine Versammlung der hierigen Verwaltungsstelle statt. Dieselbe beschäftigte sich mit den durch den Krieg entstandenen örtlichen Verhältnissen. Leider hatte ein großer Teil von Kollegen nach Ausbruch des Krieges seine Pflichterfüllung gegenüber der Organisation verloren. Der Vertreter des Gauvorstandes verurteilte das Verhalten dieser Kollegen mit scharfen Worten und wies darauf hin, daß es jetzt mehr wie die Ehrenpflicht jedes einzelnen sei, dem Verband die Treue zu beibehalten. Die anwesenden Kollegen verspäteten sich hierauf, treue und opferwillige Kollegen der Organisation zu bleiben und dafür Sorge zu tragen, daß die übrigen Kollegen ihre Pflicht auch weiterhin erfüllen. Um den Frauen der im Felde stehenden Kollegen hilfreich zur Seite stehen zu können, wurde einstimmig beschlossen, einen Extrabeitrag von 25 Pf. pro Woche zu leisten. Mit dem Wunsche und der bestimmten Erwartung, daß jeder Kollege nunmehr auch weiter im Interesse der Organisation wirkt, wurde die Versammlung geschlossen.

Als Kassierer an Stelle des zum Heere eingezogenen Kollegen Rauch wurde der Kollege Gustav Brauer, Plantagenstraße, bestimmt.

Von den Kollegen in Küstrin erwarten wir, daß sie jetzt nicht fahnenmüdig werden, sondern treu zur Fahne der Organisation stehen.

Leipzig. Dritte Quartalsgeneralversammlung am 9. Oktober. Den Geschäftsbereich erstatte der Bevollmächtigte. Aus den gemachten Darlegungen war zu entnehmen, daß infolge der Kriegswirren die Organisation einen bedeutenden Rückgang aufzuweisen hat. Bei Beginn des Krieges zählte unsere Verwaltungsstelle 8802 Mitglieder. Bis zum 1. Oktober wurden 3047 Verbandsmitglieder zum Militär einberufen. Auf die eingelieferten Branchen verteilen sich dieselben wie folgt: Marlholz und Pader 729, Geschäftsführer aller Branchen 698, Kohlen- und Hilfsarbeiter verschiedener Art 498, Schuhmacher 408, Bierfabriker und Kellerarbeiter 278, Speditionsarbeiter 171, Chauffeure 165, Bühnenarbeiter und Kindergärtner 55, Fensterputzer 24, Dienste 21. Von den Einberufenen waren 2091 verheiratet und 956 ledig. Durch Verzug, Abreise u. w. mußte noch ein weiterer Verlust von 528 Mitgliedern verhütet werden. An Eintritten, Zugereisten u. w. wurde 203 Mitglieder zu verzeichnen, so daß am Quartalsabschluß nur noch ein Mitgliederstand von 5431 zu verzeichnen war. Die Arbeitslosigkeit hat eine neue gesamte Höhe erreicht. Während am Schluß des zweiten Quartals nur 78 arbeitslose Verbandsmitglieder vorhanden waren, stieg diese Zahl im Monat August auf 948. Insgesamt waren im verflossenen Quartal 1898 arbeitslose Verbandsmitglieder vorhanden, die gezwangt waren, 40 633 Tage zu seien. Die horrende Arbeitslosigkeit hat denn auch verschuldet, daß die Verbandsstasse derb in Anspruch genommen wurde. Obgleich die Krankenunterstützung aufgehoben worden ist, nutzten doch noch 19 350,06 Mt. an Erwerbslosenunterstützung gezahlt werden. Neben der großen Zahl der Arbeitslosen gibt es zahlreiche Kollegen, die arbeiten müssen, bei verkürzter Arbeitszeit zu arbeiten, infolgedessen ist der Verdienst nur ein sehr minimales und dieses hat wiederum dazu geführt, daß 885 Anträge auf Erlös und Stundung der Beiträge bei der Ortsverwaltung gestellt wurden. Groß ist auch die Zahl der Gesuche um Gewährung von Notfallunterstützung. Zu den letzten 14 Tagen sind allein 104 solcher Gesuche im Büro eingegangen. Aus alledem ist ersichtlich, daß Not und Elend in Masse unter der arbeitenden Bevölkerung vorhanden ist. Um nun den ausgesteuerten Arbeitslosen sowie den in Not gestandenen Familien der zum Militär einberufenen Verbandsmitglieder eine Unterstützung zu gewähren, hat der Vorstand Extrabeiträge ausgeschrieben. Über die Erhebung derselben werden eingehende Ausführungen gemacht, die den Mitgliedern durch ein Flugblatt des Vorstandes, sowie durch Sondermitteilungen der Ortsverwaltung bekannt sind.

Hierauf erstattete der Kassierer den Kassenbericht. Einer Gesamteinnahme von 44 441,45 Mt. stand eine Ausgabe von 43 038,14 Mt. gegenüber, dem Total somit kommt somit 1403 Mt. zugeführt werden. Der Obmann der Reisunkontrollkommission gab bekannt, Kasse und Bücher geprüft und alles in besserer Ordnung vorgefunden zu haben. Auf Antrag desselben wurde dem Kassierer einstimmig Decharge erteilt.

In der anschließenden Diskussion erkannten alle Redner die Notwendigkeit der Erhebung der Extrabeiträge mit an, doch wurden von einzelnen Kollegen über die Art der Erhebung Bedenken geltend gemacht. Nach Erledigung einer Reihe geschäftlicher Angelegenheiten und einem Hinweis auf den am 31. Oktober (Reformationsfest) im Volkshaus stattfindenden Familiennabend erfolgte Schluß der Versammlung.

Strasburg i. C. In der am Montag, den 12. Oktober, stattgefundenen Mitgliederversammlung gab der Bevollmächtigte einen ausführlichen Bericht über den jetzigen Stand der Organisation hier am Orte. So gut wie sich unsere Zahlsstelle in letzter Zeit entwickelt hat, ist leider zu verzeichnen, daß durch den Kriegsausbruch die Mitgliederzahl ganz gewaltig zurückgegangen ist, indem von 2050 Mitgliedern, die am Schluß des 2. Quartals d. J. vorhanden waren, 1121 zur Fahne eingezogen wurden und zwar 794 verheiratete und 327 ledige.

Von der Ortsverwaltung sind die Kollegen Walther, Schmitz, Richter, Fella, Stahl, Müller, Haaser, Preßlow, Bosch und Blsiger eingezogen.

Durch den Krieg ist auch ein großer Teil unserer Mitglieder arbeitslos, sind doch durch den Vorstand bis jetzt insgesamt mehr als 17 000 festgestellt worden. Wenn auch hier am Orte in unseren Berufen zunächst keine Arbeitslosen zu verzeichnen sind, so ist dies lediglich darauf zurückzuführen, daß hier ein so großer Prozentsatz eingezogen ist, aber umso schlimmer ist es in den übrigen Orten Deutschlands. Sind doch im Monat August allein an Arbeitslose 220 000 Markt zur Auszahlung gekommen. Da auch weiterhin anzunehmen ist, daß die Arbeitslosigkeit nach dem Krieg noch eine größere sein und auch hier am Orte in Erscheinung treten wird, so ist es dringend notwendig, daß die Einnahmen aus den Wochenbeiträgen hauptsächlich für diesen Zweck bereitgestellt werden müssen.

Nun sind aber auch unter den hier am Orte eingezogenen und verheirateten Mitgliedern eine ganze Anzahl, die eine zahlreiche Familie haben, um diese unterstützen zu können, empfohlen der Bevollmächtigte, den am Orte befindlichen und in Arbeit stehenden Mitgliedern, Solidarität zu üben und sich damit einverstanden zu erklären, Extrabeiträge für diesen Zweck zu entnehmen.

Nach kurzer Aussprache hierüber wurde einstimmig beschlossen, diese Extrabeiträge einzuführen, mit dem Erfordernis an die Mitglieder, recht rege davon Gebrauch zu machen, denn es wird eine Beruhigung für die kämpfenden Kollegen sein, wenn sie erfahren, daß für ihre Familien gesorgt wird.

Berlin. In der am 4. Oktober stattgefundenen Generalversammlung hiessiger Verwaltungsstelle wurde zu der Frage der Beitrags erhöhung und der Extrabeiträge zum Notstandsfonds Stellung genommen. Ein Vertreter des Gauvorstandes erläuterte in längeren Ausführungen die Notwendigkeit der Leistung der Extrabeiträge. Bei der darauf folgenden Abstimmung wurde einstimmig beschlossen:

Ab 1. Oktober beträgt der Beitrag für männliche Mitglieder 60 und für weibliche Mitglieder 30 Pf. pro Woche.

Ferner wurde beschlossen, daß jedes Mitglied einen Beitrag von 25 Pf. pro Woche zum Notstandsfonds leisten muß, um dadurch der Not der Frauen der im Felde stehenden Kollegen nach Möglichkeit zu steuern.

Briefkasten.

Hannover. Wir haben keinen Bericht von dort erhalten.

D. N.



Bericht über den Berliner Arbeitsnachweis für das

3. Quartal 1914.

Arbeitslos waren nach Branchen	Gemeinsame Stellen (Mittel) (Auslaste)	Beschäftigte Stellen (Mittel) (Auslaste)
Gussstahl u. Pader 3257	979	2004
Kutcher u. Metzger 1229	215	129
Spedit. u. Lagerarb. 2088	148	108
Weinlesearbeiter 36	12	9
Mineralwässerarbeiter 32	42	6
Leitergrubbauer 85	—	174
Kraftwagenführer 1825	146	12
Fensterreiniger 182	44	964
Laufr. Arbeitsbesch. 695	365	28
Arbeiterinn. Paderinn. 178	13	5
Industrie-Arbeiter 753	—	—
	9960	1962
	4425	1575
		4335

6387 5910

Arbeitslos blieben am Schluß des Quartals 8842 Kollegen, 5808 unterliegungsberechtigte Kollegen erhielten für 108 557 Tage 144 851,10 Mt. Arbeitslosenunterstützung. 364 jugendliche Kollegen erhielten für 8092 Tage 3304,55 Mt.

118 weibliche Mitglieder erhielten für 2850 Tage 1743,90 Mt.

Insgesamt wurden an 5790 Kollegen und Kolleginnen insgesamt 116 499 Tage 149 899,55 Mt. Arbeitslosenunterstützung gezahlt.

86 auf der Durchreise befindliche Kollegen erhielten 144,35 Mt. Reiseunterstützung.

Abgereist sind 187 Kollegen.

Zugereist sind 178 Kollegen.

Verantwortlicher Redakteur: Otto Nobst, Lichtenberg. Verlagsanstalt "Courier", G. m. b. H. Druck: Maurer & Dimmich, Berlin, Köpenicker Str. 36-38.