

1. Unverheiratete erhalten ein Drittel ihrer Gage.
 2. Verheiratete erhalten ihre volle Gage, wenn diese weniger als 60 M. pro Monat beträgt.
 3. Verheiratete erhalten zwei Drittel ihrer Gage, wenn diese mehr als 60 M. beträgt, mit der Maßgabe, daß wenigstens 60 M. pro Monat ausgezahlt werden.
 Zahlmeister-Assistenten, Oberleutnants, Oberleutnants-Assistenten, Oberste, Souschef, 1. Klasse und Ingenieur-Assistenten stehen im Jahresgehalt und sind deren Gagen nach dem Hundstschreiben vom 26. 8. 14 zu behandeln.
 Die Mannschaften unserer Schiffe, die vom Reiche requiriert sind, werden, solange die Schiffe im Reichsdienst stehen, von dieser Maßnahme nicht berührt.
 Die Zahlungen an die Familien werden bis auf weiteres auch nach dem 1. November in Höhe von einer halben Monatsdauer nach den alten Gagenätzen vorgenommen.
 Wir anerkennen, daß der Krieg der deutschen Schifffahrt tiefe Wunden schlägt und folgedessen auch der Hamburg-Amerika-Linie schwere Verluste im Moment zufügt; wir wollen auch mit unserer Anerkennung der Hamburg-Amerika-Linie gegenüber nicht zurückhalten, daß sie trotz des Krieges Mannschaften, wenn auch aus praktischen Erwägungen heraus, beschäftigt, aber die Reduzierung der Mannschaftstärken können wir vom sozialen und wirtschaftlichen Standpunkt wie auch aus Gerechtigkeitssicht nicht heraus unter gar keinen Umständen billigen; schon deshalb nicht, weil der verminderten Löhne keine verminderte Arbeitsleistung, wohl aber höhere Lasten gegenübersehen.
 Es heißt doch wirklich den heute alles dämpfenden Burgfrieden mißbrauchen, wenn ein Unternehmen wie die Hapag, in dieser schweren und ersten Zeit in so rigoros Weise eine so vollkommen übertriebene und noch dazu vollkommen unmotivierte Lohnreduzierung vornimmt. Einem bösen Beispiel, dem auch der Norddeutsche Lloyd gefolgt sein soll, trotzdem alle amtlichen Stellen in dieser schweren Zeit oft und dringend genug vor Lohnreduzierungen gewarnt haben.
 Wir warnen die Herren vor solchen Maßnahmen ebenfalls. Schlagen sie unsere Warnung in den Wind, gut, sei's drum. Die Herren jagen dann Wind und werden später Sturm ernten. Der Krieg wird sein für Deutschland hoffentlich feierliches Ende erreichen, und Deutschland's Schifffahrt wird dann gegen Abbruch auf dem Weltmarkt als Konkurrent auftreten. Ein Konkurrenzkampf wird dann ausbrechen, in dem es hart auf hart geht. Glauben die Herren Wallis und Heimden diesen Kampf dann ohne eine begeisterte und willige deutsche Seemannschaft mit Erfolg bestreiten zu können? Der Kluge baut vor, d. h. er unterläßt besser solche Willkürakte.

Landhaie auf Hanbzügen.

Der Krieg hat die deutsche transatlantische Schifffahrt vollkommen brach gelegt. Für Seemannsstellenmittel bietet sich absolut keine Gelegenheit zur praktischen Betätigung. Man sollte annehmen, daß sich unter solchen Verhältnissen auch die Landhaie in ihre Schlafwindele zurückziehen würden, statt ihre räuberischen Streifzüge auf den Annoncenplätzen blutiger Blätter aller Art fortzusetzen. Weit gefehlt.
 In der Stettiner "Abendpost" vom 22. November (!) finden wir trotz des Krieges folgendes Schwindler-Inferat der berühmten Berliner Schiffahrts-Informations-Reisebureau-Gesellschaft m. b. H.

Zur See!
 Jg. Leute i. Alt. v. 14-36 J., welche beabsichtigen, d. d. Handelsmarine ihr. bish. Beruf zu entsagen, Schiffstell. anzun., erb. Aust. u. Mat durch die Schiffahrts-Gesellschaft Berlin, S.W. 48, Kochstraße 5.

Wer auf diesen inhumanen List hineinrast und um "Austunft und Mat" ersucht, muß vorher 2,90 Mark (!) einweisen und erhält dafür einen vollkommen wertlosen, mit allerley dummen Zeug bedruckten Papierwisch zu gesandt. Erst dann wird ihm zur Gewissheit, daß er von einem raffinierten gewissenlosen Landhai genippt worden ist.

Die Art, wie dieser Berliner Landhai jetzt in Kriegzeiten sein unfauberes Geschäft betreibt, beruht auf bewußten Schwindeln, denn die famose G. m. b. H. weiß nur zu genau, daß namentlich in der Kriegszeit ihre "Ankündigungen und Auskünfte" vollkommen wertlos sind, da absolut keine Möglichkeit besteht, jezt den Seemannsberuf, namentlich unter deutscher Flagge, ergreifen zu können.
 Welch ein Jammer, daß sich heute noch bürgerliche Blätter finden, die solchen Schwindelacten ihre Spalten öffnen.

Wir fordern die zuständigen Behörden zum lauthöchsten Male dringend auf, dieser Sorte gewissenloser Landhaie endlich das Handwerk zu legen.

Der deutsche Schulschiffverein

tagte am 20. November in Berlin. Der erstattete Geschäftsbericht äußerte sich eingehend über die Zustimmstellung des dritten Schulschiffes, Großherzog Friedrich August, das mit Motorkraft ausgestattet ist. Das Schiff ist 76,53 Meter lang, 12,64 Meter breit und hat eine Wasserverdrängung von 6,62 Metern. Der Bruttogehalt beträgt 1802 Tonnell. Der Motor hat 420 Pferdekräfte. Es wird eine Geschwindigkeit von 8 Knoten erzielt. Die Besatzung besteht aus 15 Offizieren, 18 Stannmannschaften, 15 Matrosen, 15 Leichtmatrosen, einigen Kochschülern und etwa 200 Schiffs-

jungem. Das Schiff ist geteilt als Dreimastboot und hat elektrische Beleuchtung. Die Bootsausstattung ist fast, daß die gesamte Mannschaft in den Booten untergebracht werden kann. Der Motor ist ein Diesel-Motor. Zu der Ausbildung der ersten 2000 Leute hat der Verein 14 Jahre gebraucht. Unter normalen Verhältnissen werden jezt nach Indienstellung des dritten Schulschiffes für die Zahl drei Jahre erforderlich sein. Der Berichterstatter verweist dann auf den bemerkenswerten Antrag des Zentralvereins deutscher Kieler an die Reichsregierung betr. Ausbildung angehender Seeoffiziere auf Segelschiffen. Es wird in der Eingabe auf den raschen Rückgang der großen Segelschiffahrt hingewiesen und die damit entstehenden Gefahren für die Ausbildung der für die deutsche Handelsmarine erforderlichen nautischen Schiffs-offiziere. Der Zentralverein stellt auf dem Standpunkt, daß es eine große Gefahr bedeuten würde, wenn das sogenannte Dampferpatent Gesetz werden würde. In acht-tägigen Kreisen habe man ausnahmslos die Ausbildung auf den Segelschiffen wünschenswert. Das Segelschiff sei die eigentliche Ausbildungsstätte für Offiziere. Der Schulschiffverein teile selbstverständlich seinen Standpunkt und glaube, daß von den beschiedenen Vorträgen des Zentralvereins derjenige, der die Förderung des Schulschiffvereins durch die Behörden vorschlägt, der gangbarste sei.

Wir wollen es heute unterlassen, gegen den Schulschiffverein zu polemisieren. Zweifelsfrei erscheint es uns, ob nach dem Kriege ein absolutes Bedürfnis für seinen Drill vorhanden sein wird. Doch das ist eine Zukunftsfrage, auf die wir heute nicht näher eingehen wollen.

Ausland.

Eine Seemannskonferenz

für die drei skandinavischen Länder fand kürzlich in Kopenhagen statt. Der Zweck der Konferenz war, eine intimere Zusammenarbeit der Seemannsorganisationen in den skandinavischen Ländern herbeizuführen. Das Resultat der Konferenz gipfelte in folgenden Beschlüssen: 1. Ehe eine Lohnbewegung unter den Seeluten in einem der skandinavischen Länder ausbricht, sollen die Organisationen der anderen beiden Länder genau über die Lage der Verhältnisse unterrichtet, eventuell eine Konferenz einberufen werden; 2. bis eine bestimmte gegenseitige Unterstützung bei Streiks festgelegt ist, verpflichten sich die betreffenden Organisationen, bei größeren Lohnbewegungen einander kräftig zu unterstützen; in allen außerordentlichen Fällen, zum Beispiel unter einem Krieg, unterstützen die Organisationen sich gegenseitig, welche Maßregeln sie zur Sicherung des ökonomischen Rechts ihrer Mitglieder getroffen haben; die Vorstände der Organisationen sollen sich außerdem schlüssig werden, welche Maßregeln sie gemeinsamlich zu treffen in der Lage sind; 4. Die Organisationen wechseln gegenseitig alle wichtigen Mitteilungen aus, soweit sie die Lage der Seelute betreffen, welche dann in den Fachzeitschriften und in der sozialdemokratischen Presse veröffentlicht werden sollen; 5. die Namen besonders brutaler Offiziere und der Vorgesetzten sollen in den Fachblättern bekannt gegeben werden, ebenso die besonders berüchtigten Schiffe in den einzelnen Ländern; 6. die Organisationen der einzelnen Länder verpflichten sich, in besonderem Maße diejenigen Mitglieder zu unterstützen, welche infolge der Brutalität der Offiziere in Nois geraten sind; 7. juristische Beihilfe kann den Mitgliedern gestiftet werden, doch soll die betreffende Landesorganisation, der das betreffende Mitglied angehört, die entstehenden Kosten später zurückzahlen. Solche Fälle, die größeres Interesse und eine längere Zeitdauer beanspruchen, sollen vorher der betreffenden Organisation mitgeteilt und von dieser sanktioniert werden; 8. die Organisationen unterstützen sich gelegentlich mit Redereien; 9. jedes Jahr soll eine skandinavische Seemannskonferenz stattfinden, an der je drei Delegierte teilnehmen können.

Offentlich tragen diese Konferenzbeschlüsse dazu bei, ernsthaft den Versuch zu machen, in Schweden überhaupt erst eine seemannische Organisation, die sich leben lassen kann, zu schaffen. Die Chancen für die seemannische Bewegung in Skandinavien stehen momentan äußerst günstig, profitieren die Länder doch durch die Stilllegung der deutschen Schifffahrt.

Schwedische Kapitäne und Offiziere nützen die Kriegschancen aus.

Die schwedischen Redereien haben für Nordseefahrten sowohl den Offizieren als auch den Mannschaften Feuererhöhungen zugesprochen, und zwar um 10 bis 15 Prozent. Jezt sind die organisierten Kapitäne und Offiziere an die Rederei herantreten und fordern infolge der Minengefahr eine von den Redereien zu leistende außerordentliche Lebensversicherung von 5000 Kr., sowie eine Regelung ihrer Feuerverhältnisse für die Anhebung zu Neubau. Neben einer Erhöhung der Feuer, die nach Schiffsflüssen und Dienstjahren geregelt werden soll, wird alljährlich ein Monat Ferien ohne Gehaltsabzug, volle Gehaltszahlung (einschl. Tantieme) bei Krankheit bis zu drei Monaten und für weitere drei Monate die halben Sätze gefordert.

Die Kapitäne und Offiziere machen ihre Ansprache von der Bewilligung dieser Forderungen abhängig. Dadurch sind mehrere Schiffe bereits außerstande gewesen, auszufahren. In Stockholm haben die Steuerleute mehrerer Dampfer sich geweigert, auszufahren, während die Kapitäne ihren Dienst verlassen und mit Hilfe anderer an Land angehenden Offiziere der Seegesellschaft ausfahren konnten. Die Regierung hat sofort vermittelnd und anderseits mit Erfolg eingegriffen. Zu diesem Konflikt schreibt der Stockholm. Sozialdemokrat: "Es ist unverkennbar ein merkwürdiges Zeichen der Zeit, daß die Schiffs-offiziere genötigt sind,

den Streit zu erklären, um Verbesserungen ihrer Arbeitsbedingungen herbeizuführen. Daß dies unter den nun herrschenden unruhigen Verhältnissen geschieht, macht die Sache noch merkwürdiger. . . Vermutlich sind die Forderungen ganz gemäße zu nennen, nachdem einzelne Rederei je akzeptiert haben. Wenn die Schiffs-offiziere einig sind, wird es nicht lange dauern, bis sich der Redereibereich beugen wird. Aber wir müssen hierbei die Hoffnung aussprechen, daß dieser Konflikt, ganz gleichgültig, wie er verläuft, den Schiffs-offiziere Anlaß geben wird, etwas mehr an die Verhältnisse der Mannschaft zu denken, die ihrem Kommando untergeben sind. Die Kapitäne und Steuerleute sind in der Regel ganz gefühllos, wenn es die Interessen der untergeordneten Mannschaften gilt, und es geschieht oft, daß die Besatzung den größten Widerstand bei den Offizieren trifft, wenn sie versucht, ihre Verhältnisse zu verbessern."

Feuererhöhungen in England.

Wenn die "Sanfa" richtig informiert ist, ist es der englischen Union unter dem Einfluß des Krieges gelungen, die Feuer für Heizer und Matrosen zunächst auf Truppentransportschiffen um 1 1/2 monatlich zu erhöhen. Man gibt sich in den Kreisen der Union der wohl nicht ganz unbegründeten Hoffnung hin, daß andere Redereien mit der Feuererhöhung werden folgen müssen. Für die Truppentransportschiffe ist allerdings die Admiralität zuständig.

Die durchlöcherie Nordseeflotte.

Die Proteste der neutralen Staaten in London haben einen kleinen Erfolg gehabt. Der schwedische Minister des Äußeren teilt, wie aus Göttinger gemeldet wird, den dortigen Handelskreisen mit, daß die englische Regierung damit einverstanden ist, wenn die schwedischen transatlantischen Linien der See weg nördlich von England benutzen.

Deutsche Seelute im Auslande.

Die Deutsche Schiffsauskunftsstelle, Hamburg, An der Alster 86, ist jezt über den Aufenthalt fast aller deutschen Schiffe im Auslande unterrichtet und kann Angehörigen von Seeluten Rat betreffend Postverbindung erteilen. Die Auskünfte sind für die Abonnenten der Auskunftsstelle frei, Nichtabonnenten haben 50 Pf. zu entrichten.

Binnenschiffer.

Wanderung der Kündigungskrisen kurz vor Beendigung der Schiffsfahrperiode.

Die Arbeitgeber in der Binnenschifffahrt nutzen jezt in vielen Fällen die Kriegszeit aus, um Änderungen im Arbeitsverhältnis einzuführen, die sie zu einer anderen Zeit nicht durchsetzen würden. Außer "Beschränkungen" sind es die Kündigungs-krisen, die jezt geändert werden. Diese Maßnahmen sind keine notwendige Folgerung des Krieges, sondern ihre Durchführung ist bereits seit Jahren versucht worden. Sie mißlingen, weil die organisierten Schiffsmannschaften sie abwehren. Die Vereinigte Elbischifffahrtsgesellschaft gab am 1. Juli 1910 eine Arbeitsordnung heraus, welche für die Bootsleute und Heizer die acht tägige Kündigungsfrist bei Außerdienststellung des Fahrzeuges in eine tägliche Kündigungsfrist verwandelte. Die gegenseitig bedingte Gegenseitigkeit war hier verlegt, denn die Arbeitnehmer hatten nicht den geringsten Einfluß auf die Arbeitgeberbetrieblung.

Andere Gesellschaften wollten eine sich automatisch verändernde Kündigungsfrist je nach dem Wasserstand einführen, aber immer mit der Voraussetzung, daß die Arbeitgeberbetrieblung Sache der Unternehmer sei. Dies Vorgehen scheiterte, da es uns gelang, auf dem Klagewege vor dem Landgericht in Dresden ein obliegendes Urteil zu erlangen. Die Kündigungsfristen wurden für unzulässig erklärt, weil sie die Gegenseitigkeit nicht verhielten.

Jezt ändern die Unternehmer ihre Taktik. Bei Anzeichen einer ungunstigen Geschäftslage, welche nicht allgemein, sondern nur auf einzelnen Stationen auszubrechen droht, werden die Mannschaften, welche zu diesen Stationen fahren, gekündigt; ändern sich dann die Verhältnisse, so wird die Kündigung zurückgenommen. Diese Kündigung auf Abruf rufst ständig eine große Benutzungsperiode hervor, denn Arbeitslosigkeit innerhalb der Schiffsfahrperiode gefährdet das Existenzminimum der Mannschaften. Ferner ist zu bedenken, daß sich der Wohnort vom Entlassungsort sehr oft eine halbe, eventuell eine ganze Tagesreise entfernt befindet. Das Herumliegen in solchen Zeiten in den Schiffequartieren ist noch lösspieler.

Es kommt jezt oft vor, daß von einer Gesellschaft in böhmischen Entlassungen vorgenommen werden und zu gleicher Zeit in Hamburg Nachfrage nach Mannschaften gehalten wird. Man erwartet dann, daß die Mannschaften dorthin reisen, also die Kosten der Rück- resp. Hin-fahrt aus ihrer Tasche zahlen. Solche Zustände machen die Erwerbsverhältnisse der Schiffsmannschaften äußerst unsicher, und passieren den Mannschaften solche Entlassungen zwei bis dreimal im Jahre, so erleiden sie erhebliche Verluste. Dieser Zustand trägt dazu bei, daß die Mannschaften die erste beste Gelegenheit wahrnehmen, um lohnende Landbeschäftigung zu erhalten und tritt dann manchmal ein Mangel an Mannschaften ein. Man erkenne die Ursachen und beseitige sie, dann wird auch der zeitweilige Mannschaftsmangel verschwinden. Hinzu kommt die oftmals schändliche Behandlung, bei Ausbruch des Krieges erscholl der Ruf: "Jurid-

