Courier.

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

Erscheint jede Woche Sonntags.
Einzel-Abonnement pro Quart. franko geg. franko 1,50 Mk.
Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO 16, Engelufer 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 zurückgesandt.
Zuschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 2. | Berlin, den 17. Januar 1915. | 19. Jahrg.

Mehr als 80 000 Verbandskollegen stehen an der Front, um unter Einsetzung ihrer Gesundheit und ihres Lebens Deutschland vor dem Einbruch der Feinde zu bewahren. Während sie selbstaufopfernd die am heimischen Herd gebliebenen schützen, ist es ihre bange Sorge, ob die Kollegen zu Hause auch die Organisation aufrecht erhalten und zur Unterstützung der Kriegerfamilien ihre Pflicht tun. Vergesse daher keiner der in Arbeit stehenden Kollegen, seine Verbands- und Extrabeiträge pünktlich zu bezahlen. Nach dem Kriege werden die Heimkehrenden Rechenschaft fordern und Schande dem, der dann nicht nachweisen kann, daß er ein Pflichttreuer und kein fauler Drückeberger gewesen ist.

Die Lohnbewegungen, Streiks und Aussperrungen im Jahre 1913.

I.

Das „Correspondenzblatt" der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands veröffentlicht in einer Beilage zur Nr. 50 des Jahrgangs 1914 die Statistik der im Jahre 1913 von den Zentralverbänden geführten wirtschaftlichen Bewegungen. Einleitend wird dazu bemerkt: Daß in einer Zeitperiode, die erfüllt ist von einem gewaltigen, blutigen Kampf der Nationen, das Interesse an der Bewertung der wirtschaftlichen Kämpfe der Arbeiterschaft naturgemäß zurücktreten muß, es jedoch nicht ratsam erschien, aus diesem Grunde die Fortführung dieser Jahresstatistiken zu unterbrechen. Dagegen ist die Besprechung der Ergebnisse der Statistik auf die wichtigsten Punkte eingeschränkt.

Es fanden 1913 insgesamt 9972 Bewegungen statt, an denen 1 214 523 Personen beteiligt waren. Von den Bewegungen wurden 92 463 Betriebe mit 1 724 967 darin beschäftigten Personen erfaßt. 1912 betrug dagegen die Zahl der Bewegungen 9961 und die der Beteiligten 1 254 358. Ziffernmäßig weichen in der Zahl und dem Umfang der Bewegungen die Ergebnisse der beiden Jahre nicht erheblich voneinander ab. Doch muß bei einem Vergleich berücksichtigt werden, daß 1912 an dem großen Bergarbeiterausstand allein 237 732 Personen beteiligt waren, der Ausstand selbst in der Statistik nur mit vier Streikfällen verzeichnet wurde. 1913 vollzog sich dagegen wieder, nach einem Zeitraum von drei Jahren, die zentrale Tarifbewegung im Baugewerbe. Sie wurde auf dem Wege einer friedlichen Verständigung erledigt und kommt in der Statistik des Berichtsjahres bei den Verbänden der Bauarbeiter und Zimmerer mit einer sehr erheblich gesteigerten Zahl von Bewegungen ohne Arbeitseinstellung und daran beteiligter Personen zum Ausdruck. Wie stark diese außergewöhnliche Steigerung auf die Vergleichszahlen einwirkt, ist aus den folgenden, genaueren Angaben ersichtlich. Beide Verbände, Bauarbeiter und Zimmerer, hatten zusammen 1912 413 Bewegungen mit 21 820 Beteiligten, 1913 dagegen 1929 Bewegungen mit 417 216 beteiligten Personen. Berücksichtigt man für beide Jahre diese ausnahmsweise große Anteilnahme von Personen zweier Berufsgruppen, in Verbindung mit der stark auseinandergehenden Zählung der Fälle, so ist im allgemeinen gegen das Vorjahr eine starke Abnahme der wirtschaftlichen Bewegungen an Zahl der Fälle und Beteiligten zu erkennen. Diese Erscheinung entspricht auch der ungünstigeren Wirtschaftslage im Jahre 1913.

Der Ausgang der Bewegungen insgesamt war in 6590 Fällen = 66,4 Proz. (7039 = 71,1 Proz.)*) erfolgreich, in 2619 Fällen = 26,4 Proz. (2043 = 20,6 Proz.) teilweise erfolgreich und in 706 Fällen = 7,1 Proz. (748 = 7,6 Proz.) erfolglos. In 4 Fällen blieb der Ausgang unbekannt und 53 Kämpfe waren am Jahresschlusse nicht beendet. Der Stand der erfolglos beendeten Bewegungen ist in beiden Jahren annähernd der gleiche. Bei den erfolgreichen und mit teilweisem Erfolg beendeten Bewegungen ist jedoch gegen das Vorjahr eine ungünstige Verschiebung eingetreten. Der Anteil der ersteren ging um 4,7 Proz. zurück, während der Prozentsatz der teilweise erfolgreichen Bewegungen um 5,8 stieg. Noch stärker als bei den Fällen tritt diese Erscheinung bei den Erfolgsziffern der Beteiligten hervor. Es hatten vollen Erfolg 546 116 Personen = 45,1 Proz. (682 507 = 54,6 Proz.), teilweisen Erfolg 536 629 Personen = 44,3 Proz. (266 654 = 21,3 Proz.) und keinen Erfolg 125 152 Personen = 10,3 Proz. (295 172 = 23,6 Proz.). An den Bewegungen unbekannten Ausganges waren 3084 und an den am Jahresschlusse nicht beendeten Streiks und Aussperrungen 3542 Personen beteiligt. Der erheblich höhere Prozentsatz an Personen, die 1912 keinen Erfolg hatten, ist auf den bereits erwähnten Bergarbeiterausstand mit seinem erfolglosen Ausgang zurückzuführen. Die gesamten Bewegungen, ohne und mit Arbeitseinstellung, erforderten eine Ausgabe von 15 067 689 Mk. (11 733 749 Mk.).

Der Anteil der friedlich verlaufenen Bewegungen an der Gesamtzahl ist gegen das Vorjahr gestiegen. Von den gesamten 9972 Bewegungen verliefen 7372 = 73,9 Proz. (7136 = 71,6 Proz.) mit 965 537 Beteiligten = 79,5 Proz. (774 769 = 61,8 Proz.) ohne Arbeitseinstellung. In 6518 (6304) Fällen wurden die Bewegungen unternommen, um eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu erzielen, an deren Durchführung 913 778 Personen (736 407) beteiligt waren. 854 Bewegungen (832) mit 51 759 Beteiligten (38 362) wurden geführt, um Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen zurückzuweisen.

Die Angriffsbewegungen waren in 4292 Fällen = 65,8 Proz. (4642 = 73,8 Proz.) erfolgreich und in 2096 Fällen = 32,2 Proz. (1512 = 24,0 Proz.) teilweise erfolgreich. Von den Beteiligten hatten 407 210 = 44,6 Proz. (511 232 = 69,4 Proz.) vollen und 479 357 = 52,5 Proz. (205 581 = 27,9 Proz.) nur einen teilweisen Erfolg. 128 Bewegungen mit 27 211 Beteiligten endeten erfolglos. Von den Abwehrbewegungen endeten 672 = 78,7 Proz. (676 = 81,2 Proz.) mit 39 612 Beteiligten = 76,5 Proz. (36 477 = 95,1 Proz.) erfolgreich und 101 = 11,8 Prozent (73 = 8,8 Proz.) mit 8039 Beteiligten = 15,5 Proz. (982 = 2,6 Proz.) teilweise erfolgreich. Erfolglos blieben 81 Bewegungen mit 4108 Beteiligten.

Der Erfolg der Angriffsbewegungen war 1913 erheblich geringer als 1912, auch die Abwehrbewegungen endeten weniger günstig. Die Kosten der Bewegungen beliefen sich auf 241 898 Mk.

II.

Die Gesamtzahl der im Jahre 1913 von den Zentralverbänden geführten Kämpfe betrug 2600 (2825). Davon waren Angriffsstreiks 1307 = 50,3 Proz. (1543 = 54,6 Proz.), Abwehrstreiks 866 = 33,3 Proz. (926 = 32,8 Proz.) und Aussperrungen 427 = 16,4 Proz. (356 = 12,6 Proz.). Die Gesamtzahl der Kämpfe hat sich gegen das Vorjahr um 225, also erheblich vermindert. Diese Tatsache kann als ein Zeichen der ungünstigeren wirtschaftlichen Lage des Jahres 1913 angesehen werden. Diese Annahme wird noch weiter bestätigt durch den besonders starken Rückgang der Angriffsstreiks. Die Abwehrstreiks haben zwar auch eine Abnahme erfahren, jedoch in einem viel geringeren Maße als sie bei den Angriffsstreiks erfolgte. Der prozentuale Anteil der Abwehrstreiks an den Gesamtkämpfen ist gegen das Vorjahr sogar, wenn auch nur unerheblich, gestiegen. Die höhere Zahl der Aussperrungen ist ausschließlich zurückzuführen auf den im Frühjahr 1913 im Malergewerbe stattgefundenen erbitterten Kampf um den neuen Reichstarif, der in einer ganz erheblichen Anzahl von Orten Aussperrungen der Gehilfen zeitigte. Von den gesamten 427 Aussperrungen kommen auf den Verband der Maler allein 264 mit zusammen 27 901 Ausgesperrten.

An den gesamten Kämpfen des Jahres 1913 waren 248 986 Personen, darunter 20 732 weibliche, durch Arbeitseinstellung beteiligt. 1912 nahmen an den Kämpfen 479 589 Personen teil, davon kamen jedoch auf den Bergarbeiterausstand, wie schon erwähnt wurde, allein 237 732. Diese Zahl macht sich auch bei einem Vergleich des prozentualen Anteils der Personen an den verschiedenen Arten der Kämpfe in den beiden Jahren, besonders bei den Angriffsstreiks, recht erheblich fühlbar. Es nahmen 1913 teil an den Angriffsstreiks 140 615 Personen = 56,5 Proz. (352 090 = 73,4 Proz.) und an den Abwehrstreiks 36 979 Personen = 14,8 Proz. (45 400 = 9,5 Proz.). Von den Aussperrungen wurden betroffen 71 392 Personen = 28,7 Proz. (82 099 = 17,1 Proz.). Unter dem Einfluß des Bergarbeiterausstandes war die Zahl der an den Angriffsstreiks im Jahre 1912 beteiligt gewesenen Personen um 211 475 höher als 1913. Auch die Abwehrstreiks und Aussperrungen weisen eine geringere Beteiligtenziffer auf.

Der Ausgang der Angriffsstreiks war in 791 Fällen = 61,1 Proz. erfolgreich, in 270 Fällen = 20,9 Proz. teilweise erfolgreich und in 233 Fällen = 18,0 Proz. erfolglos. Von den Beteiligten hatten 44 864 = 32,1 Proz. vollen, 31 283 = 22,4 Proz. einen teilweisen und 60 800 = 43,5 Proz. keinen Erfolg.

Von den 866 Abwehrstreiks endeten 533 = 63,4 Prozent erfolgreich, 101 = 12,0 Proz. teilweise erfolgreich und 206 = 24,5 Proz. erfolglos. Der Erfolg der beteiligten Personen kann bei den Abwehrstreiks nicht in dem gleichen Sinne als bei den Angriffsstreiks bewertet werden. Für 21 767 = 62,1 Prozent Personen war es möglich, eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen erfolgreich abzuwehren. 3959 = 11,3 Proz. Personen erreichten nur einen teilweisen Erfolg, erlitten also eine teilweise Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, während für 9076 Personen = 25,9 Proz. die Abwehr der Verschlechterungen erfolglos war.

Die Aussperrungen bilden ein Kampfesmittel der Unternehmer, um Forderungen der Arbeiter abzuwehren oder ihnen eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen aufzudrängen. Unter diesem Gesichtspunkte müssen auch ihre Wirkungen aufgefaßt werden.

Einen vollen Erfolg hatten die Unternehmer nur bei 58 Aussperrungen = 14,1 Proz. der Gesamtzahl, die sich auf 23 957 Personen = 33,9 Proz. aller Ausgesperrten erstreckten. Ergebnislos für die Unternehmer endeten dagegen 302 Aussperrungen = 73,3 Proz. mit 32 663 Ausgesperrten = 46,2 Proz.; der Erfolg war hier auf seiten der Arbeiter. Bei 51 Aussperrungen = 12,4 Proz. mit 13 991 Beteiligten = 19,8 Prozent war der Ausgang für die Arbeiter teilweise erfolgreich, d. h. auch in diesen Fällen mußten die Unternehmer sich zu Konzessionen bereit erklären, wenn auch den Arbeitern kein voller Erfolg beschieden war.

*) Die eingeklammerten Zahlen bedeuten stets die Vergleichszahlen des Jahres 1912.

fischen und elsässischen Boden und für die Belgier das Belgienland aufwiegen könnten. Die völlige Niederlage Deutschlands sei Frankreichs Heil und die Freiheit der Völker. Die schleunigste Durchsetzung der japanischen Intervention mit allen geeigneten Mitteln sei der Wille der Nation und die Pflicht der Regierung."

Haben denn die französischen Genossen wirklich nichts besseres zu tun, als zur wahnsinnigen Fortsetzung des Völkermordens aufzufordern? Bedenken sie nicht, daß auch Frankreichs Männerblüte solchem Wahnsinn zum Opfer gebracht werden muß? Selbst das offizielle Deutschland hat nie die Vernichtung Frankreichs als Bedingung für den Frieden gestellt, es will nur eine Sicherung, die den zukünftigen Frieden auf absehbare Zeit hinaus verbürgt. Und Frankreichs Sozialisten —? fast möchte man glauben, sie hätten ihren Verstand verloren, ganz abgesehen von ihren sozialistischen Prinzipien, die restlos flöten gegangen sind.

Wir möchten den französischen Genossen mal die „Kultur" ihres Verbündeten, der Russen, ins Gedächtnis rufen, vielleicht merken sie dann, daß die deutsche Arbeiterschaft für solche Kultur bestens danken und sich mit allen Kräften dagegen wehren muß. Es ist noch gar nicht so lange her, da haben die französischen Genossen in den Moskowitern alles andere eher, als die berufenen Vorkämpfer europäischer Kultur erblickt.

Es verlohnt der Mühe, die glänzende Rede nachzulesen, die Francis de Pressensé am 13. Februar 1913 zu Paris im Saal der gelehrten Gesellschaften über die Greuel in den russischen Gefängnissen gehalten hat. „So entsetzliche Frevel werden verübt, daß man sich fragt, ob denn die öffentliche Meinung Frankreichs, ihre Ueberlieferungen, ihre Pflichten, ihre einstige ruhmvolle Neigung vergessend, sich noch länger hinter, ich weiß nicht mehr welche erbärmlichen Vorwände eines angeblichen diplomatischen Interesses oder hinter noch elendere Vorwände der gegenrevolutionären Solidarität flüchten wird, um sich einer heiligen Pflicht zu entziehen." So rief Pressensé. Er wandte sich an alle, deren Väter früher gegen die Sklaverei und den Sklavenhandel gekämpft, an alle, die gegen den Kongoskandal protestiert haben, die an dem großen Kampf für die Gerechtigkeit in der Dreyfusaffäre teilnahmen, an Christen und Menschen, besonders aber an Frankreich, das Land der Revolution, die sich „zu einer Stütze, ja, zuweilen leider zum Mitschuldigen der zaristischen Gegenrevolution gemacht" habe, an alle wandte er sich mit der eindringlichen Mahnung, der „entsetzlichen Schmach", womit Rußland die Menschheit entehre, ein Ende zu machen: „Dieser Kreuzzug ist notwendig, er ist heilig; es ist nötig, daß ganz Frankreich daran teilnimmt."

Worüber erregte sich der Vorsitzende der „französischen Liga der Menschen- und Bürgerrechte"? Etwa über Greuel, die ihm seine Einbildungskraft vorgespiegelt? Ueber unverbürgte Gerüchte, die er fälschlich für Tatsachen hielt? Ach nein, er schilderte die russischen Zustände auf Grund der zuverlässigsten, zumeist amtlichen russischen Berichte. Bei außergerichtlichen „Strafexpeditionen" und Metzeleien in den Jahren 1906—1910 gab es 21 183 Tote, 31 117 Verwundete; „allein die Straferpeditionen in den Baltischen Provinzen vom 1. Dezember 1905 bis zum 1. Februar 1906 brachten eine „Strecke" von 18 Gehängten, 621 Erschossenen, 320 im Kampf Getöteten." Im Laufe von fünf Jahren wurden in Rußland insgesamt wegen politischer Vergehen aller Art 37 620 Menschen gerichtlich verurteilt, d. h. 7524 jährlich, 627 monatlich, 20 täglich. Es wurden 8100 Todesurteile gefällt, darunter 5735 wegen politischer Verbrechen, 4306 Hinrichtungen vollzogen, darunter 3741 wegen politischer Verbrechen. In den ganzen 80 Jahren vorher 525, in den folgenden fünf 3741 politische Todesurteile vollstreckt! Pressensé fährt fort:

„Pressen wir die Zahlen etwas zusammen, nehmen wir die Periode von 1908 bis 1911, einschließlich des letzten Jahres der amtlichen Veröffentlichungen. Hier zeigt sich folgendes Bild: Politische Todesurteile im Jahre 1908: 1959 — dabei beachte man, daß 1908 die Gegenrevolution schon triumphierte —; 1909: 1435; 1910: 438; 1911: 257; im ganzen während dieser vier Jahre und nach dem Triumph der Gegenrevolution 4489 Todesurteile. Hinrichtungen: 782 im Jahre 1908; 583 im Jahre 1909; 129 im Jahre 1910; 58 im Jahre 1911 — im ganzen 1552...

Und doch ist trotz allem die **Todesstrafe nicht das Entsetzlichste.** Unvergleichlich schlimmer, qualvoller, unerträglicher ist das Gefängnis, ist die Katorga, das Zuchthaus.

Seit einigen Jahren hat sich die Zahl der Gefangenen und Zuchthäusler unglaublich erhöht. Wir protestieren hier nicht so sehr gegen die strenge oder sogar grausame Anwendung des Gesetzes gegen Menschen, die in einem heroischen Kampf besiegt worden sind. Wir haben aber das Recht, es als ein Verbrechen zu bezeichnen, daß die Regierung, die vorgibt, ihre Feinde unter das Joch des Gesetzes zu zwingen und das Gesetz gegen sie in seiner ganzen Strenge anzuwenden, daß die Regierung dieses Gesetz systematisch verletzt. Denn es gibt keine einzige Vorschrift der Gefängnisordnung, die beachtet würde...

Hier offizielle Zahlen über die Gesamtheit der Gefangenen in Rußland seit etwa 15 Jahren: im Jahre 1898: — 77 000; im Jahre 1899: — 84 000; im Jahre 1905: — 91 720. Das Jahr der Revolution 1905 bringt eine ziemlich beträchtliche Abnahme auf 85 000, aber 1906 setzt eine furchtbare Steigerung ein: zunächst auf 111 000, 1907 auf 138 000, 1908 auf 171 000, 1909 auf 173 000, 1910 auf 175 000, 1911 auf 180 000. Und in diesen 180 000 sind noch nicht alle Gefangenen einbegriffen. Man muß noch drei Kategorien, die in dieser Statistik nicht beachtet sind, hinzufügen, erstens: die Sträflinge, die auf dem Transport zum Gefängnis oder aus einem in das andere Gefängnis befinden; zweitens: die in den Polizeiämtern Eingesperrten; drittens: die Jugendlichen in den Korrektionshäusern; im ganzen noch an die 40 000 Menschen.

Jedenfalls sind in den Gefängnissen, die für höchstens hunderttausend

Der hohe Wert der Gewerkschaften

wird, nun das Volk in Kriegsnot ist, auch von solcher Seite hervorgehoben, die uns sonst recht kühl behandelte. Der Professor Plenge in Münster i. W. richtete kürzlich an die Mitglieder des von ihm geleiteten Seminars eine Ansprache, worin er sich über die Gewerkschaften wie folgt ausließ:

„Was wird? Ueber allem, was zu fragen ist, steht die Frage: was wird nach dem Kriege? Wir müssen nicht nur Mut haben zum Kriege. Wir müssen Mut übrig behalten zur Arbeit, die nach dem Kriege kommt. Mir ist in diesen Tagen gesagt worden, wenn der Krieg verloren geht, ist Deutschland für immer vernichtet. Kommilitonen! Darauf antworten wir: „Noch lange nicht. Deutschland von neuem empor!" Es ist eine merkwürdige Fügung, es ist eine Schicksalsfügung, die ich als solche von Herzen begrüße, daß wir heute für die letzte Stunde unserer Semesterübungen die großen Gewerkschaftsorganisationen der deutschen Arbeiter zur Besprechung angesetzt hatten. Sie haben die Statuten und Regulative, die Zeitungen und Berichte dieser Organisationen selber lesen können. Gewiß, wo ein Interessengegensatz der Natur der Sache nach herrschen muß, wird man sich über das Ausmaß der einzelnen Ziele und Bestrebungen von verschiedenen Standpunkten aus niemals vollkommen einigen können. Aber Sie werden das Vertrauen gewonnen haben, wer so viel aus eigener Kraft geschaffen hat, wer sich so selbst diszipliniert wie unsere deutschen Arbeiter in den Gewerkschaften, das sind Volksgenossen, mit denen wir uns alle auf die Dauer in nationaler Zusammenarbeit zusammenfinden können und müssen. Das gilt vom Krieg. Das gilt vor allem vom Wiederaufbau der Nation nach dem Kriege. Soweit Zeitungsnachrichten vorliegen, kann im wesentlichen nur ein Gefühl froher Genugtuung über die Haltung unserer Arbeiter bestehen. Möge der Krieg die Nation, die jetzt in so große Gegensätze zerrissen ist, zu gemeinsamer Arbeit dauernd zusammenschließen."

gen, reich verziert, sonst aber noch sehr schwerfällige Fuhrwerke, unter dem Namen Chars eine Zeitlang in Gebrauch; recht eingebürgert aber scheinen sie sich nicht zu haben, wohl weil die Geistlichkeit und hohe Obrigkeit Aergernis an der neuen Mode nahm. Wenigstens erließ im Jahre 1294 Philipp der Schöne eine Verordnung, durch die den fahrlustigen französischen Damen der Gebrauch der Chars wieder verboten wurde. Die genaueren Gründe dieser königlichen Regierungsmaßregel sind leider historisches Geheimnis geblieben.

Mit diesen geringen Leistungen war vorläufig die Tätigkeit des Wagens als Personenbeförderungsmittel zu Ende. Fast während zweier Jahrhunderte blieb er auf diesem niedrigen Standpunkte seiner Technik wie auch seiner Bedeutung für das Fahrwesen stehen, teilweise verschwand er als Personenbeförderungsmittel sogar wieder völlig und erst das 15. Jahrhundert brachte ihm einen neuen bedeutenderen Fortschritt, der ihm eine größere Wichtigkeit und ausgedehntere Verwendung erschloß. In der Mitte des 15. Jahrhunderts nämlich wurde in Ungarn eine neue Art Luruswagen gebaut, deren sehr bedeutsamer Fortschritt vor allem darin bestand, daß der Wagenkasten nicht mehr unmittelbar auf den Wagenachsen ruhte, sondern in Riemen über dem Untergestell hing, eine Neuerung, durch welche die ununterbrochenen Erschütterungen und Stöße und das schauderhafte Durcheinanderschütteln vermieden wurde, denen die Insassen der früheren Personenfuhrwerke ausgesetzt gewesen waren, und statt dessen eine gelinde schaukelnde Bewegung des Wagenkastens erzeugt wurde, die zwar auch keine Annehmlichkeit, jedoch gegen die Strapazen der früheren Gefährte eine Wohltat bedeutete. Auch war der Wagen allseitig geschlossen, kunstgerecht mit Leder überdacht und an einer Seite mit einer Tür zum bequemeren Einsteigen versehen. Dieser Wagen, der also zum ersten Male ein einigermaßen bequemes und angenehmes Fahren möglich machte, erlangte nicht nur in seinem Heimatlande Ungarn sehr bald Beliebtheit und Verwendung, sondern wurde auch bald nach den anderen Ländern Europas eingeführt. Besonders schnell kam er in Deutschland in Aufnahme, wo sich der ungarische Name Kocsi (so nach dem Orte Kocz genannt, wo im Jahre 1450 der König Mathias Corvinus jene Wagen zuerst gebaut haben soll) sehr bald in das deutsche Wort Gutsche und späterhin Kutsche umwandelte.

Seit der Reformationszeit wurde die Kutsche das beliebte Fahrzeug der Fürstlichkeiten, die sich des neuen Wagens gern auf ihren umständlichen Reisen bedienten, wenn auch das Mitnehmen einer Kutsche in jener Zeit mehr Schwierigkeiten bereitete als heutigen Tages die Einstellung eines Extrazuges. Trotz aller solcher Schwierigkeiten wurde so die Kutsche Besitztum der Fürstlichkeiten, und damit war die Siegeslaufbahn des neuen Gefährts gesichert. Viel leichter und zweckmäßiger gebaut und überhaupt ein viel angenehmeres Fahrzeug repräsentierend als die bisherigen Fahrzeuge, wurde die Kutsche zunächst das standesgemäße Beförderungsmittel der Fürsten, die alsbald einen großen Luxus im Gebrauch der neuen Fahrzeuge entwickelten und damit die historische Mission der Kutsche als höfischen Staats- und Galawagen begründeten. Aufs prunkvollste ausgestattet, mit kostbaren Tuchen innen und außen beschlagen, bestickt oder gar vergoldet und mit vielfachem Zierat versehen, auch mit aufs prächtigste geschmückten Rossen bespannt, trat die Kutsche so in ausgedehnter Weise bei den höfischen Festlichkeiten in Funktion, für welche Gelegenheiten man es sogar unternahm, durch wochenlange Vorarbeiten die Beschwerlichkeiten und Hindernisse der noch immer im jämmerlichsten Zustande befindlichen und auch für gewöhnlich jedes Wagenfahren unmöglich machenden Landstraßen aus dem Wege zu räumen.

Der Glanz und die Pracht, die bei den Kutschenfahrten der Fürsten entfaltet wurden, machten diese zu großen und kulturhistorisch höchst bedeutungsvollen Ereignissen, über die die Chronisten eifrig und getreulich berichten. So erschien zu dem im Jahre 1509 von dem Kurfürsten Joachim von Brandenburg zu Ruppin veranstalteten großen Turnier die Kurfürstin in einer gänzlich vergoldeten Kutsche, während zwölf Edelfräulein in ebenso vielen mit Karmoisin tapezierten Wagen angefahren kamen. Im Jahre 1562 erschien der Kurfürst von Köln mit 14 prachtvollen Kutschwagen zur Kaiserkrönung, was ein Chronist als eine der hervorragendsten Sehenswürdigkeiten des gesamten feierlichen Veranstaltung hervorhebt. Im Jahre 1577 holte der Ritter Hans von Schweinichen die Töchter des Herzogs von Liegnitz zu einem großen Feste in Theißingen in seinem vergoldeten Kutschwagen ab. Leider aber waren die Wege nach Theißingen auch nicht besser als in allen anderen deutschen Vaterländern, so daß der Wagen umstürzte und die erlauchten Fräulein mit dem Schmutz der durch Regen in Morast verwandelten Landstraße in unliebsamste Berührung kamen, wie der Chronist mit tiefstem Bedauern vermeldet. Mit 36 Kutschen hielt im Jahre 1582 der Kurfürst Johann Sigismund von Brandenburg seinen Einzug in Warschau und 20 Jahre später fuhr sogar — abermals ein höchst bedeutsames historisches Ereignis — die erste Kutsche mit Glasfenstern auf deutschem Boden, die als Brautwagen bei der Vermählung der spanischen Prinzessin Maria mit dem nachmaligen Kaiser Ferdinand III. fungierte. Ein Zeitgenosse jenes bedeutsamen Ereignisses, der eine recht spöttische Ader gehabt zu haben scheint, verzeichnet allerdings, daß sich die Pracht der vergoldeten Glaskutsche auf den jämmerlichen Wegen recht komisch ausgenommen habe, was wir dem Spötter aufs Wort glauben können.

Bald folgten auch Adel und ebenso die reiche Bürgerschaft dem Beispiel der Höfe, indem auch sie sich des neuen Fahrzeugs bemächtigten und mit demselben einen Fahrsport begannen, der alsbald zum guten Ton der vornehmen Welt wurde, genau wie es heutigen Tages mit dem Automobilsport der Fall ist. So eifrig wurde der Sport des Kutschenfahrens in jenen Tagen betrieben, daß manche Fürsten fürchteten, die Ritter könnten über das Kutschenfahren das Reiten vernachlässigen oder gar verlernen und so an kriegerischer Tüchtigkeit Einbuße erleiden; auch gaben sie ihrem Mißfallen über die neue Mode unverhohlenen Ausdruck und ließen sogar von der Kanzel herab die fahrlustigen Gemüter an das Verwerfliche dieses Treibens erinnern. Der Herzog Julius von Braunschweig verbot im Jahre 1588 sogar in einem förmlichen Regierungserlaß seinen Rittern kurzerhand das Kutschenfahren, weil es, wie es darin wörtlich heißt, „die männliche Tugend, Redlich-, Tapfer-, Ehrbar- und Standhaftigkeit deutscher Nation beeinträchtigen werde und das Gutschenfahren gleich dem Faullenzen und Bärenhäutern wäre." Ob der herzogliche Erlaß die gewünschten Folgen gehabt, weiß der Chronist nicht zu berichten. Gerade wie heute das Automobil, war damals die Kutsche Gegenstand heftigster Angriffe beschränkter Verkehrsfeinde, obwohl die damaligen, mit unseren modernen Karosserien verglichen, geradezu vorsintflutlichen Kutschwagen keinen Staub aufwirbelte und keine Kilometerfresser waren und selbst bei denkbar größter Ungeschicklichkeit ihrer Lenker nicht in die Lage kommen konnten, ein Huhn, geschweige denn einen Menschen totzufahren.

(Fortsetzung folgt.)

M. . ., den 7. 12. 1914.

Meine lieben Freunde!

Soeben erhielt ich die kleine Spende nebst Bericht und zu meinem Bedauern muß ich daraus lesen, daß sich ein Teil unserer Kollegen nicht als solche betragen, diese edlen Herren sollten sich doch einmal in unsere Lage versetzen, denn zuerst den kleinen Streik und jetzt den ganz großen Generalstreik, und wer weiß, wie lange uns der Vater Staat den noch aufhalsen wird. Aber, nun besten Dank für die Spende und die Mitteilung, denn Ihr glaubt es nicht, wie ich mich darüber gefreut habe. Ich, liebe Freunde, bin hier mit sehr intelligenten Menschen zusammen. Alles Rheinländer, die sind a.le etwas von Kultur beleckt. Nun will ich Euch etwas über meine Kriegsarbeit mitteilen. Ich fahre hier einen Oberst, der ist Zugführer. Ich fahre alle Tage nach . . . . und . . . . Das sind unsere Stellungen. Dort kontrolliert er jeden Tag die Leitung, und es kommt nicht selten vor, daß, wenn uns die Herren erblicken, uns mit ehernen Grüßen erfreuen. Gestern, liebe Freunde, waren es nicht mehr wie fünf. Aber bis jetzt hat mich mein Fiat immer noch schnell genug weggebracht, und es ist nur Zufall, wenn man mit einer Geschwindigkeit von 60 bis 70 Kilometer fährt, wenn man getroffen wird. Aber, liebe Freunde, Ihr solltet dies alles hier sehen. Ich glaube, Euch würden die Augen naß werden, und wenn man unsere Soldaten aus den Schützengräben sieht, so zweifelt man, daß es überhaupt noch Menschen sind. Hoffentlich dauert es hier bei uns nicht mehr so lange, denn hier sprechen seit dem 3. die 42er, und je schneller, desto besser für uns alle. Am 1. 12. traf ich hier Albert Schwertfeger und noch einen Kollegen. Nun, liebe Freunde, muß ich schließen, denn die Zeit drängt. Ich gehe pünktlich täglich drei Kilometer über die Grenze; das dauert meistens bis abends 10 und 11 Uhr. Nun will ich schließen in der Hoffnung, daß wir uns bald gesund wiedersehen, und dann wollen wir wieder mit neuer Kraft aufbauen.

*

Festungslazarett.

Mein lieber Kollege!

Wie ich Dir schon durch Postkarte mitteilte, habe ich Deine Sendung erhalten und mich schon darüber gefreut, etwas anderes als Kanonendonner zu hören zu bekommen, denn an letzteren ist man schon gewöhnt, und wenn man mal einen Tag nicht so viel zu hören bekommt, ist man schon ungeduldig, als würde alles schlafen. Es ist eben das Konzert zur Arbeit. Wenn es auch bisweilen recht hörbar an den Ohren vorbeifliegt, so stört es weiter nicht. Dein Bericht ist ja eigentlich noch besser ausgefallen, als ich ihn mir vorgestellt habe, denn aus früherer Kenntnis weiß ich ja noch, daß die Herren Kollegen zu allem Zeit, Geld und Lust haben, nur nicht zur Hauptsache, zur Organisation. Und jetzt gerade, wo wir nicht dort mithelfen können, sollten die zu Hause gebliebenen erst recht sich besinnen und sagen: ich muß meiner Organisation helfen, weil tausende Kameraden im Felde stehen und es schwerer haben als ich, damit die Organisation nicht zu Grunde geht. Na, ich will hoffen, daß es noch besser geworden ist, seit Deinem Schreiben. Nun will ich Dir mitteilen, daß ich Kollegen Kuras und Hanke Georg getroffen habe. Letzterer ist bei meiner Kolonne. Auch will ich Dir einiges über unsere Tätigkeit erzählen. Wir haben bei unserer Kolonne 14 5-Tonnen-Wagen, mit diesen bewältigen wir unsere Aufträge. Im Oktober hatte ich auch das Glück, drüben in Frankreich mit großen Orgelpfeifen Bekanntschaft zu machen. Wir hatten den Befehl, nach Th. Holz für unsere Feldbäckerei zu fahren. Die Strecke ist 28 Kilometer, aber d. h. Berge, das Du doch denkst: na, kann ich rauf oder nicht. Die Straße schmal, rund und nur in der Mitte fest. Da heißt es balanzieren; nur nicht in die Lähr oder den Graben zu kommen. Es ging alles gut. Auf der Rückfahrt bei J. schwebt über uns ein lieblicher französischer Vogel, ich halte an, um mir den Burschen anzusehen. Mein Karabiner ist fertig und mein Begleiter und ich geben je einen Schuß ab. Da dankte der Herr von oben und läßt eine Bombe fallen, rechts in der Wiese, 150 Meter ab, krepiert sie, ohne uns zu schaden. Unsere Artillerie hatte ihn aber bald runter. Am 24. 10. war ich nach Hedicourt mit Liebesgaben. Das erste Mal geht es gut, das zweite Mal wieder und spät machen wir uns für den Rückweg Licht an. Fahren ab. Aber noch keine 200 Meter weg, und links und rechts der Chaussee krachen die Granaten neben uns. Anhalten, die Blender ausgelöscht und fort ging's im Dunkeln. Jetzt hörte auch das Schießen auf. Das ist nur ein Teil. Nächstes mal mehr! Bisher hatte ich Glück. Nun habe ich mich sehr erkältet und liege im Lazarett, werde aber bald wieder zur Kolonne zurückkommen. Nun seid alle recht herzlich gegrüßt bis auf Wiedersehen.

*

Ch. . ., 21. 12. 1914.

Mein lieber Kollege!

Du wirst Dich gewiß und mit Recht wundern, da bereits seit fünf Monden die Kriegsfurie durch die Lande rast, und ich bis jetzt noch gar nichts von mir hören ließ. Jedoch ist das nicht böswillig geschehen. Denn erstens hat man so furchtbar wenig Zeit, da gibt es nämlich so viel zu tun, zu sehen und zu hören, daß man alles kaum verdauen und sich eine Meinung bilden kann. Zweitens warten da die ganzen Angehörigen und Verwandten auf ein Lebenszeichen von einem und will man dann jedem auch nur halbwegs gerecht werden, und dann auch noch den ganzen Dienst versehen, der einem gewiß kein Gras unter den Beinen wachsen läßt, dann wirst Du wohl auch den Grund meines bisherigen Schweigens verstehen und verzeihen können. Ich will nun, so gut ich das brieflich kann, das Versäumte nachholen. Ausführlich kann das natürlich nicht geschehen, denn das würde ein statliches Bändchen werden und dazu fehlt mir eben leider die Zeit. Also höre:

Ich wurde als Kraftfahrer zum General vom P. . . . . im großen Hauptquartier beordert. In dieser Eigenschaft wurden wir bei Eintritt der Mobilmachung mit samt unserem Auto auf der Bahn verladen und dampften lustig und guter Dinge bis nach Mainz. Unterwegs wurden wir mit Verpflegung und Erfrischungen geradezu förmlich überschüttet. Von Mainz ging es dann per Auto noch weiter. Meistens immer an dem wunderschönen Rhein und an der Mosel entlang. Eine herrliche Gegend! Doch dann wurde die Sache so langsam sengerig. Es ging hinein in Feindesland, nach Belgien, Lüttich und Namur. Habe die Beschießung beider Festungen mit angesehen, beschreiben kann ich sie nicht. Mit einem Wort gesagt: Es ist was grauenhaftes. Von dort ging es nach Frankreich hinein, nach Maubeuge usw. Es gibt kaum ein Schlachtfeld im Westen, was wir mit unseren Offizieren nicht besichtigt hätten. Dabei leben wir, d. h. die Chauffeure, wie die Räuber. Einen Tag hier, den andern dort. Einen Tag wie ein Fürst, den andern Tag wie ein Strolch. Einen Tag hat man Essen und Trinken, Wein, ja sogar Sekt in Hülle und Fülle, man schläft die Nacht in irgendeinem verlassenen Palast in seidenen Betten, die andere Nacht kampiert man wie ein Strolch mit knurrendem Magen in einer kaput geschossenen Scheune oder in einem Chausseegraben, wo man durch den Donner der Kanonen kein Auge schließen kann. Also, wie Du siehst, bekommt man gar vieles zu sehen und zu hören. Das wäre ja nun alles ganz gut und schön, wenn die Sache nicht auch eine gar grausige Schattenseite hätte. Denn kommt man auf ein heißes Schlachtfeld und sieht, wie sich die Leichen zusehends bergeweis türmen, das Getöse und verzweifelte Schmerzensgeschrei der Verwundeten, dazu das Donnern der Kanonen, das Heulen der Granaten, und der nächtliche Himmel wird von dem Feuerschein in Trümmer geschossener Städte und Dörfer blutig rot gemalt, da ist es dann doch, als hätte sich ein wahrer Höllenrachen geöffnet, der mit seinem giftigen Odem alles Leben und alle Kultur erstickt. Da hört man dann förmlich die schwarzen Fittiche des Todes rauschen und wahrlich, der hält furchtbare und grausige Ernte, das schrecklichste hat aber die arme Bevölkerung zu leiden. Greise und Frauen in weißen Haaren raffen ihre geringen Habseligkeiten in ein Tuch zusammen und irren so mit weinenden Kindern auf dem Arm ziel- und heimatlos umher, um wieder von neuem wie einst in jungen Jahren einen neuen Herd zu gründen.

Die Reichen haben sich zeitig genug in Sicherheit gebracht und die arme Bevölkerung dem grausamen Schicksal und dem Elend preisgegeben. Schmutzige, zerlumpte Kinder hängen sich an unsere Arme mit dem monotonen Rufe: „Soldatchen, la Brot, Soldatchen, la Supp." Frauen, deren Männer im Felde sind, durchirren frierend mit weinenden Säuglingen auf dem Arm die Straßen umlagern unsere Quartiere und bitten um ein Stück Brot, um die hungrigen Mäuler zu stillen. Es sind das Bilder, die einem kalt ans Herz greifen. Und wer könnte sich solchen Bitten verschließen? Ein Stein müßte weich werden! Und wir geben gern, so viel wir nur können, ich wollte manchmal, man könnte mehr geben. Und manche dankbaren Blicke, so manche Träne im Auge von Frau und Kind und Tücherwinken begleiten uns, wenn wir unsere Quartiere wechseln. Ja, so sind wir Barbaren nun einmal. Na, hoffentlich wird sich das Volk nach dem Kriege jene suchen, die mit frevelnder Hand ganze Nationen ins Verderben gestürzt haben und von ihnen Rechnung fordern. Hoffentlich!

Doch nun genug hiervon. Mir geht es den Verhältnissen entsprechend gut.

Was macht man daheim? Wie steht's mit dem Verband?

*

Und nun noch ein kleines Gedicht von einem Kollegen, der im Feindeslande Wachen schiebt. Die Form ist nicht vollendet, aber der poetische Inhalt spricht verständlich zum Herzen.

Weihnachten im Felde 1914.

Versammelt im schmucklosen Raum
Ist die Mannschaft der Kompagnie.
Es strahlt der liebliche Tannenbaum
Und beleuchtet die Szenerie.

Die treuen Waffen an den Wänden ringsum,
Scharf geladen für den nächsten Patrouillengang.
Und all die bärtigen Männer so stumm,
Die Gedanken voll Sehnsucht zur Heimat gewandt.

So feiern wir Weihnacht in Feindesland,
Im Geiste bei den Lieben zu Haus;
Freu'n uns der Gaben, die man gesandt
In Treue zu uns hier heraus.

Es tönen die Glocken auch hierzuland,
Hinauf zum strahlenden Sternenzelt.
Wir lauschen voll Andacht, sehnsuchtsbang:
Wann kündet Ihr Frieden der Welt?

Aus unserm Berufe

Automobil-Führer

Berlin. Eine der bedeutendsten Firmen auf dem Gebiete der Erzeugung pharmazeutischer und chemischer Präparate ist die „Handelsgesellschaft Deutscher Apotheker". Die Firma ist eine Gründung des Deutschen Apothekervereins und ist über das ganze Deutsche Reich verbreitet. Es ist wohl außerordentlich niedrig geschätzt, wenn behauptet wird, daß das Unternehmen jährlich mindestens eine Million Mark Reinverdienst hat. Trotzdem die Firma so glänzend dasteht, läßt die Bezahlung und Behandlung der Arbeiter viel zu wünschen übrig.

Im Jahre 1909 hatten die dort beschäftigten Chauffeure, Mitfahrer, Packer, Hausdiener und Radfahrer eine Lohnbewegung, weil ein Teil dort beschäftigter Arbeiter einsahen, daß sie mit einem Wochenlohn von 18 bis 24 Mk. ihre Familie nicht ernähren konnten. Die Direktion, mit der unsere Vertreter seinerzeit verhandelten, erklärten, daß sie für das soziale Elend nicht könne, wenn sie noch billigere Arbeitskräfte bekäme, würde sie solche einstellen. Wenn die Firma an der seinerzeitigen Lohnbewegung keine Freude hatte, so ist es ihr doch gelungen, mit Hilfe der Polizei die Arbeiter niederzuknüttelt. Trotzdem der Betrieb früher als Taubenschlag bezeichnet wurde und der Wechsel der Arbeiter nach der Bewegung noch krasser zu Tage tritt, kann sich die Direktion nicht dazu entschließen, angemessene Löhne zu zahlen. Neuerdings hat nun die Firma den Arbeitern einen Arbeitsvertrag zur Unterschrift vorgelegt, den wir hiermit zur Veröffentlichung bringen:

„Arbeits-Vereinbarung.

Zwischen der Firma „Handelsgesellschaft Deutscher Apotheker m. b. H.", Berlin, nachstehend „Hageda" genannt, und Herrn . . . . . (geboren am . . . . in . . . . .), wohnhaft . . . . . bei . . . ., ist heute folgendes vereinbart worden.

Herr . . . . . tritt am . . . . . um . . . Uhr als . . . . . in die Dienste der Hageda mit einem Stundenlohn von 0,45 Mark den Tag bei angenommener 10stündiger Arbeitszeit.

Herr . . . . . erkennt durch seine Namensunterschrift die gesetzlichen Bestimmungen und die der Arbeitsordnung für die Dauer seiner Beschäftigung bei der Hageda als grundlegend an und verpflichtet sich, für den Fall, daß er seine Tätigkeit bei der Hageda ohne vorausgegangene Kündigung und ohne gesetzlichen Grund einstellt oder ohne Kündigung entlassen wird, an die Hageda eine sofort fällige Konventionalstrafe von 101 Mark zu zahlen, ohne daß die Hageda verpflichtet sein soll, einen Schaden nachzuweisen.

Herr . . . . . ist damit einverstanden, daß ihm bis zur Höhe von 101 Mk. allwöchentlich ½ Mk. vom Lohn gekürzt wird. Diese Kaution (101 Mk.) wird von der Hageda mit 5 Proz. verzinst und nach ordnungsgemäßer Kündigung Herrn . . . . . beim Austritt ausgezahlt, verfällt jedoch, sofern Entlassung ohne Inhaltung der Kündigungsfrist erfolgt!

Die Lohnwoche rechnet vom Freitag früh bis Donnerstag abend; Freitag und Sonnabend werden immer in der nächsten Woche mit ausgezahlt.

Arbeitszeit von 8 Uhr morgens bis 6 Uhr abends.

Arbeitszeit von 9 Uhr morgens bis zur Erledigung aller Aufträge.

Die Mittagspause beträgt eine halbe Stunde. — Die Frühstücks- und Vesper-Pausen sind auf 15 Minuten festgesetzt. Der Aufenthalt im Kasino ist während der Arbeitszeit nur in den Frühstücks-, Mittags- und Vesperpausen gestattet. Gesetzliche Feiertage und Ueberstunden werden nicht bezahlt.

Die Kündigung ist beiderseits stündlich für die ersten beiden Tage, dann täglich mit eintägiger Frist.

Die Prämien für Chauffeure werden nur für volle Kalendermonate bezahlt; die Kommissionsgelder nur für volle Lohnwochen.

Angetrunkenheit im Dienst wird mit sofortiger Entlassung und Verlust der Kaution ohne jeden weiteren Lohnanspruch bestraft; dasselbe gilt wenn Herr . . . . durch sein Verhalten Anlaß gibt zur sofortigen Entlassung.

Jede, auch die kleinste Entwendung wird sofort der Staatsanwaltschaft angezeigt und mit Verlust der Kaution bestraft.

Unter Fortzahlung des Lohnes wird folgender Urlaub gewährt, sofern Herr . . . . . am 1. Mai ½ Jahr bei uns tätig war und am Antrittstage des Urlaubs sich nicht in gekündigter Stellung befindet:

nach ½jähriger Tätigkeit (vom 1. Mai ab gerechnet) 3 Tage, nach 1 Jahr (vom 1. Mai ab gerechnet) 5 Tage, und so für jedes folgende Jahr 1 Tag mehr, steigend bis zu 2 Wochen. Die Urlaubszeit fällt vom 15. Mai bis 15. September.

Den zu militärischen Uebungen Eingezogenen wird nach ½jähriger Tätigkeit der Lohn für eine Woche, nach einjähriger Tätigkeit der Lohn für 2 Wochen vergütet. (§ 616 B.G.B.)

Abschrift dieser Arbeitsvereinbarung habe ich erhalten.

Dieses Formular ist im Beisein des Herrn . . . . anerkannt und unterzeichnet worden.

Berlin, den . . . . . .

Unterschrift.

Quittung des Arbeiters.

Bei meinem heute erfolgten Austritt habe ich mein Krankenkassen-Mitgliedskarte Nr. . . . . die Invalidenkarte Nr. . . . . mit . . . Marken für oben angegebene Zeit beklebt, mein Arbeitsbuch und meine Zeugnisse zurückerhalten. Ansprüche an Kaution, Remuneration und Lohn irgend welcher Art habe ich nicht mehr.

Berlin, den . . . . . .

Unterschrift."

Dieser Vertrag besagt, daß bei einer 10stündigen Arbeitszeit ein Stundenlohn von 45 Pf. gezahlt wird, rechnet man eine Stunde insgesamt für Mittags- und Vesperpause ab, so kommt ein Wochenlohn von 24,30 Mark heraus; davon gehen noch Versicherungsbeiträge ab, so daß dem Arbeiter 23 Mk. verbleiben. Wie eine Familie damit auskommen soll, müßte eigentlich der Herr Direktor mit seinen 40 000 Mk. Jahreseinkommen beantworten. Weiter heißt es, daß gesetzliche Feiertage und Ueberstunden nicht bezahlt werden, trotzdem fordert die Firma in dem Eldorade 101 Mk. Kaution von den Arbeitern. Die Chauffeure bekommen ebenfalls 45 Pf. Stundenlohn und für jeden Kunden 1 Pf. Provision. Es wird ihnen aber ein Lohn von 31 Mk. pro Woche garantiert. Reicht die Provision nicht zu, so legt die Firma das Fehlende zu, übersteigt die Provision 31 Mk., so kommt der Ueberschuß in Abzug. Dafür ist es aber den Chauffeuren erlaubt, 12 bis 14 Stunden zu arbeiten. Hoffentlich wird es den Arbeitern gelingen, sich mit Hilfe der Organisation gelegentlich erträglichere Verhältnisse zu erringen.

Eisenbahner.

Schlechte Aussichten für unsere Feinde.

Das Wirtschaftsleben Deutschlands ist trotz des Weltkrieges ein wider Erwarten günstiges. Das darf man ohne weiteres behaupten, denn die auf dem Arbeitsmarkt, bei der Reichsbank und an anderen Stellen diesbezüglich gemachten Beobachtungen werden jetzt auch durch das Ergebnis der Einnahmen der preußischen Staatseisenbahnen bestätigt. Daß diese Einnahmen in den Kriegsmonaten die Höhe der Einnahmen in den entsprechenden Monaten des Vorjahres erreichen, wird niemand erwarten, aber mancher wird erstaunt sein über das Ergebnis, das in der „Nord. Allg. Ztg." mitgeteilt wird. Danach stellten sich die Einnahmen seit Beginn des Krieges, einschließlich der Einnahmen aus den Militärtransporten

		im Personenverkehr	im Güterverkehr
im August	auf	56,51 Proz.	41,25 Proz.
„ September	„	49,59 „	68,73 „
„ Oktober	„	61,80 „	79,67 „
„ November	„	75,36 „	81,41 „

der Einnahmen jedes entsprechenden Monats im Vorjahre.

Man beachte, daß Millionen der kräftigsten Arbeiter in den Krieg ziehen mußten, daß auch ohne Rücksicht auf ihre Abkömmlichkeit sehr viele Personen in leitender Stellung den Zivilanzug mit der „Feldgrauen" vertauschen mußten und daß sofort nach Kriegsausbruch die schwersten Störungen im Geld- und Kreditwesen eintraten und so von allen Seiten hemmend auf das Erwerbsleben eingewirkt wurde. Darunter mußte der Eisenbahnverkehr leiden, und es kam noch hinzu, daß wochenlang die Eisenbahnen hauptsächlich für Militärtransporte in Anspruch genommen waren. Zwar haben die Eisenbahnbediensteten von vermindertem Verkehr nichts bemerkt; im Gegenteil, sie waren infolge der Militärtransporte überaus stark in Anspruch genommen; der Verkehr selbst war lebhafter als in normalen Zeiten, aber die Einnahmen mußten geringer ausfallen, denn bei den niedrigen Sätzen des Militärtarifs ist es nicht möglich, auch bei fieberhaftester Tätigkeit und der schnellsten Zugfolge die Ausfälle an Fracht- und Personenfahrgeld auszugleichen.

Die Verkehrseinnahmen weisen von Monat zu Monat eine sehr erhebliche Steigerung auf, sie haben sich im Güterverkehr von 41,25 Proz. auf 81,41 Proz. der Einnahmen in der gleichen Zeit des Vorjahres gesteigert, haben sich also von August bis Ende November verdoppelt und stehen den November-Einnahmen des Jahres 1913 nur um weniger als ein Fünftel nach. Sie würden im November noch höher gewesen sein, wenn nicht inzwischen erhebliche Tarifermäßigungen eingeführt worden wären, die selbstverständlich bei dem Vergleich mit dem Vorjahre nicht außer Betracht gelassen werden dürfen. Außerdem waren im November in verschiedenen Bezirken, besonders im Osten, Verkehrshemmungen eingetreten, die den Gütertransport beeinträchtigten.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr wiesen zwar im September einen Rückgang gegenüber dem Monat August auf, sind aber trotzdem von 56,51 Proz. im August auf 75,36 Proz. im November im Vergleich mit den entsprechenden Monaten des Jahres 1913 gestiegen. Der Rückgang im September ist auch nur scheinbar, denn im August fluteten die Scharen der Sommerfrischler zurück, die in anderen Jahren erst später den Eisenbahnverkehr beleben, und erst im September zeigte sich im Personenverkehr die volle Einwirkung des Krieges.

Die günstige Entwicklung der Einnahmen aus dem Eisenbahnverkehr darf nicht etwa auf die Einnahmen aus den Militärtransporten zurückgeführt werden, denn erstens machen diese nur einen kleinen Bruchteil der Gesamteinnahmen aus, und zweitens sind sie nicht gestiegen, sondern nach Erledigung des Truppenaufmarsches, der bekanntlich sehr rasch von statten ging, immer mehr zurückgegangen. Im November betrug die Einnahme aus Militärtransporten nur 8 Proz. der Einnahmen aus dem Personenverkehr und gar nur 4½ Prozent der Einnahmen aus dem Güterverkehr.

Wer angesichts dieses günstigen Ergebnisses der Eisenbahn-Einnahmen noch daran glaubt, daß es möglich sei, Deutschland wirtschaftlich auszuhungern, der ist ein unverbesserlicher Pessimist und kennt die lebendige Kraft nicht, die das deutsche Volk zu entwickeln vermag, wenn es in allen seinen Teilen sich einig ist. Deutschlands Wirtschaftsleben befindet sich in einer Verfassung, die über Erwarten günstig ist, das beweisen uns die obigen Ergebnisse und sie bieten uns die Gewähr dafür, daß die Hoffnung unserer Feinde auf die wirtschaftliche Aushungerung Deutschlands zu schanden werden muß.

*

Aenderung der Nebengebühren des Fahrpersonals bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

An die Stelle der Bestimmungen in der Anlage VIIa, Ziffer 51, der Dienstanweisung zur Durchführung der Militärtransporte und der dazu ergangenen Erlasse und Verfügungen sind mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1914 die folgenden Bestimmungen getreten:

1. Die Beamten des Lokomotiv- und Zugbegleitdienstes erhalten für die Beschäftigung im Fahrdienste vom 1. Dezember d. J. ab bis auf weiteres folgende Bezüge:
   a) eine monatliche Pauschvergütung,
   b) für jeden Tag der Beschäftigung im Fahrdienste einen Pauschalbetrag und
   c) für jeden Tag der Beschäftigung im Lokomotiv-Rangierdienste am Dienstort ein Rangiergeld.

Die monatliche Pauschvergütung (Ziffer 1 a) beträgt:

für Lokomotivführer	30	Mk.
„ Lokomotivheizer und Feuermänner	16,7	„
„ Zugführer, Packmeister und Triebwagenführer	16,7	„
„ Aufsichts- und Fahrladeschaffner, Wagenaufseher und Schaffner	11,2	„

Der Pauschalbetrag (Ziffer 1 b) beträgt:

für Lokomotivführer	1,3	„
„ Lokomotivheizer und Feuermänner	1,0	„
„ Zugführer, Packmeister und Triebwagenführer	1,2	„
„ Aufsichts- und Fahrladeschaffner und Wagenaufseher	1,0	„
„ Schaffner	0,85	„

Für die Fahrten während des Bereitschaftsdienstes wird der Pauschalbetrag nur dann gezahlt, wenn das Personal mindestens drei Stunden zum Fahrdienst außerhalb der Heimatstation herangezogen wird.

Das Rangiergeld (Ziff. 1c) beträgt:

für Lokomotivführer	60	Pf.
„ Lokomotivheizer und Feuermänner	40	„

An die Stelle des Rangiergeldes tritt der Pauschalbetrag (Ziff. 1b), wenn das Personal mindestens drei Stunden zum Fahrdienst außerhalb der Heimatstation herangezogen wird.

2. Werden Lokomotiv- und Zugbegleitbeamte von ihrem Dienstort nach einem anderen zur Dienstleistung im Fahrdienst abgeordnet, so erhalten sie für die Dauer des Kommandos außer der Pauschvergütung (Ziff. 1a) eine Kommandozulage nach den Bestimmungen über die Reisekosten der Staatseisenbahnbeamten. Daneben wird bei Fahrten der Pauschalbetrag (Ziff. 1b) gewährt, wenn das Kommandogeld nach Ablauf der ersten vier Wochen des Kommandos herabgesetzt wird.

3. Beamte des Fahrdienstes, denen außerhalb der Heimat ein Uebernachtungsraum mit Bett nicht zugewiesen werden kann, erhalten für die Uebernachtung 1 Mk. vergütet, wenn eine Ruhezeit von mindestens 6 Stunden während der Nachtzeit zur Verfügung steht.

4. Beamte des Fahrdienstes, die die Obliegenheiten einer höheren als ihrer eigenen Stellung versehen, sind bezüglich der Höhe des Pauschalbetrages (Ziff. 1b) und des Rangiergeldes (Ziff. 1c) wie Beamte der höheren Stellung zu behandeln.

Heizer, die als Führer fahren, erhalten für den Tag eine Zulage von 50 Pf., Schaffner, die als Führer fahren, eine solche von 20 Pf. zu ihrer Pauschvergütung.

5. Die Hilfsbeamten erhalten für die Beschäftigung im Fahrdienst den Pauschalbetrag (Ziff. 1b) oder das Rangiergeld (Ziff. 1c), gegebenenfalls auch das Uebernachtungsgeld (Ziff. 3). Eine Kürzung des Lohnes findet während der Beschäftigung im Fahrdienst nicht statt.

6. In den Pauschalbeträgen (Ziff. 1b) sind die Vergütungen für das Schmieren der Wagen nicht mitenthalten. Die Bestimmungen über die Gewährung von Vergütungen an die Schmierer (F. O. XII D Ziff. c) treten daher vom 1. Dezember d. Js. ab wieder in Kraft.

7. Die Bestimmungen über die Besoldung des an andere Verwaltungen abzugebenden Fahrpersonals (Anlage VII zu Ziff. 51 der D. A. z. D.) bleiben von dieser Regelung unberührt.

Durchhalten.

Auf die Sparmaßnahmen der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen haben wir früher schon hingewiesen. Der Verband des Personals der schweizerischen Transportanstalten wandte sich wiederholt dagegen, daß die aus Anlaß des Krieges eingetretene Einnahmeverminderung der Bahnen lediglich auf die Schultern des unteren und mittleren Personals abgewälzt werden. Alle Eingaben waren erfolglos. Das veranlaßte nun das Verbandsorgan, die „Schweizerische Eisenbahnzeitung", zu einer Aufforderung an die Eisenbahner zum Durchhalten, der wir die folgenden Stellen entnehmen:

„Das Jahr 1914 hat auf dem Wege, den wir in Verfolgung eines bestimmten Programmes beschreiten, Kreuze aufgerichtet, unter denen begrabene Hoffnungen ruhen."

„Ziehen wir die Bilanz der heutigen wirtschaftlichen Lage und vergleichen wir sie mit dem, was zu Jahresbeginn an Hoffnungen, Plänen und Erwartungen unserer Tagesarbeit anfeuernd und belebend Inhalt gab, so will ab und zu ein Gefühl der Entmutigung aufkommen, und eine Frage ist es vorab, die sich uns tagtäglich aufdrängt: Wird unsere Organisation die Belastungsprobe einer starken wirtschaftlichen Depression aushalten? Sind wir und unsere Mitgliedschaft reif genug, dieser Reaktion rechtzeitig einen starken Damm entgegenzusetzen und auch willens, im gegebenen Momente scharf und deutlich zu erklären: Bis hierher und nicht weiter? Die Einseitigkeit und auch in der Bundesversammlung zugegebene Ungerechtigkeit der bis jetzt getroffenen Sparmaßnahmen — sie lasten vorläufig allein auf den Schultern des mittleren und unteren Personals — werden uns aber, das ist unsere bangen Zweifeln abgerungene Zuversicht, die Kraft und den Willen verleihen, durchzuhalten und wieder aufzubauen, was ohne zwingende Not niedergerissen wurde."

„Die tiefgehende und berechtigte Erbitterung, die heute weite Kreise des Personals beherrscht, wird sich in die befreiende, die Fesseln sprengende Tat umsetzen und den Behörden zum Verständnis bringen, daß wir auch noch da und nicht willens sind, zuzugeben, daß nur aus unsern Rücken Riemen geschnitten werden.

Was uns in einer Zeit der politischen und wirtschaftlichen Verwirrung, eine Verwirrung, die selbst die klarsten Köpfe heute beherrscht, mit einem leichtfertigen Federstrich genommen wurde, brennt als schwärende Wunde. Sie auszuheilen und uns widerstandsfähiger zu machen, soll Aufgabe der nächsten Zeit sein. Darum heißt es jetzt: Durchhalten um jeden Preis! Bis dieser „Zahltag" herangebrochen ist, wollen wir unsere Gewerkschaftshefte korrigieren, alte vergilbte Blätter ausreißen und unsere Organisation so ausbauen, daß sie wieder gefürchtet dasteht. Daß dabei unter Umständen andere, schärfere Gewerkschaftsmethoden angewendet werden müssen, daß wir nicht länger teilnahmslos an den Erscheinungen des öffentlichen Lebens vorbeigehen, sondern daran werktätigen und bestimmenden Anteil nehmen müssen, wem sollte das heute noch nicht klar sein?

Die Erfahrungen der letzten Zeit reden eine beredte und zwingende Sprache, und wehe der Organisation, die diese Zeichen nicht versteht und sie nicht rechtzeitig sich zu eigen macht."

*

Der deutsche „Eisenbahnsieg" in Polen.

Ein Fachmann, der italienische Militärkritiker Major Cabiati, schrieb kürzlich in einem italienischen Blatte u. a.: „Wie wie jetzt werden die Russen ihre mangelhaften logistischen (ziffernmäßig berechneten) Vorbereitungen erkannt haben, ebenso wie ihr ungenügendes Eisenbahnsystem. Es genügt nicht, Millionen von Soldaten zu haben, man muß sie auch beherbergen, pflegen und kleiden können, man muß auch für Nahrung sorgen sowie für raschen Ersatz der Verluste an Materiel und Pferden. Der Sieg Hindenburg ist nicht der Effekt eines napoleonischen Einfalls, sondern das Resultat einer methodisch-weisen Ausnutzung der zu Gebote stehenden Mittel, vereint mit kühner und höherer Willenskraft. Der deutsche Generalstab gab, indem er das Eisenbahnsystem in Posen organisierte, Hindenburg eine furchtbare Waffe in die Hand, die genügt, um das Gleichgewicht zwischen den ungleichen Kräften der beiden Gegner herzustellen. Hindenburg verstand es nun, mit seinen verhältnismäßig geringen Kräften durch Verschiebungen, wie sie die Notwendigkeit gebot, den Feind auf taktischem Felde zu überholen, und nach überwundener Krisis gaben die Deutschen der Militärgeschichte das erste Beispiel eines Eisenbahnsieges."

*

Die Verhältnisse der Eisenbahner in Norwegen.

Im Organ des Verbandes der dänischen Eisenbahner, der „Jernbanetidende", veröffentlicht ein führender Kollege des norwegischen Eisenbahnerverbandes, E. H. Brändholen, einen Artikel über die Verhältnisse der Eisenbahner in Norwegen, dem wir folgende Angaben entnehmen:

Die „Jernbanetidende" ist in dieser blutrünstigen Zeit ein lieber Gast, nicht nur weil sie über die gemeinsamen Interessen berichtet, für die wir trotz der ungünstigen Verhältnisse arbeiten, sondern auch dadurch, daß man sieht, daß das Brudervolk dort unten vor der direkten Einmischung in die furchtbaren Greuel des Krieges verschont bleibt. Daß die skandinavischen Völker auch in der Zukunft hiervon verschont bleiben mögen, ist ein starker und brennender Wunsch, den nicht nur die wirtschaftlich nicht interessierten Kreise des Volkes, sondern vor allem die Arbeiterorganisationen der nordischen Länder hegen.

Es erübrigt sich natürlich, bei den Begebenheiten sich aufzuhalten, die sich ereigneten, als man sich darüber im klaren war, daß eine Katastrophe von unerhörten Dimensionen eingetreten war. Ebensowohl hier in Norwegen wie bei Euch waren die Mehl- u-

frei gewähren läßt und nur die Straßenbahner in Spandau unter solche Ausnahmerechte stellen will.

Deshalb richte ich an den wohllöblichen Regierungspräsidenten die Bitte, das Auflösungsverbot aufzuheben, damit den Straßenbahnern in Spandau dieselben Rechte garantiert sind, wie ihren Berufskollegen in anderen Orten und den Arbeitern anderer Berufe.

Indem ich auf eine wohlwollende Prüfung meiner Beschwerde und eine Zusage meiner Bitte hoffe, zeichne ich

Hochachtungsvoll ergebenst."

Eine Antwort ist uns bis zum heutigen Tage nicht zugegangen. Der Kollege A. erhielt aber eine polizeiliche Vorladung, in welcher der Tatbestand noch einmal aufgenommen wurde. Zum 6. Januar beriefen wir wieder eine Sitzung ein. Die Polizei erschien wiederum auf dem Plane. Jedoch baten sie nur, an der Sitzung teilnehmen zu dürfen. Das wurde abgelehnt. Sie gingen dann ihres Weges. Der Zweck der Uebung sollte wohl der sein, festzustellen, wieviel Angestellte zu dieser Sitzung geladen und erschienen waren.

In der nun stattgefundenen Sitzung wurden die obengenannten Beschwerden und Härten eingehend besprochen und beschlossen, den Magistrat um Abänderung zu ersuchen. Ueber den weiteren Verlauf werden wir noch berichten.

*

Unzulänglich, allzu unzulänglich.

Die Straßen-Kleinbahn-Berufsgenossenschaft hatte Ende Dezember 1914 den Bericht für das Jahr 1913 über die Tätigkeit des technischen Aufsichtsbeamten den Arbeitnehmern zur Beratung unterbreitet. Zur Besprechung dieses Berichtes war eine Sitzung zum 28. Dezember v. J. einberufen, zu der seitens der Arbeitnehmer die Kollegen Gillaschke, Motzkus und Wagner, alle in Berlin, geladen waren. Der Bericht selbst, das sei von vornherein gesagt, kann an Magerkeit kaum noch übertroffen werden. Es ist gerade, als wollte man denjenigen, für die der Bericht gegeben wird, ein Preisrätsel aufgeben, das zu lösen die Verfasser selbst nicht imstande sind. Und doch sind es nur einfache Arbeiter, die „gehört" werden sollen. Was der Bericht sagt, das wollen wir hier erörtern, wenn es auch keine leichte Aufgabe sein wird, die richtigen Schlußfolgerungen zu ziehen.

Einleitend wird hervorgehoben, daß am Jahresschluß 1913 im ganzen 559 Betriebe versichert waren, nachdem im Laufe des Jahres 21 Betriebe hinzugekommen. Nun heißt es wörtlich weiter:

„In den 559 (542) Betrieben waren 118 079 (111 876) versicherte Personen beschäftigt." Die eingeklammerten Zahlen sollen sicher die vorjährigen bedeuten. Aber sie stimmen mit dem 1. Januar 1913 nicht überein. Kein Wort der Erklärung ist für diese Differenz zu finden. Man hat sich das geschenkt. Aber auch der Humor kommt in der Einleitung des Berichts zu seinem Rechte. Es heißt nämlich weiter: „Der Zutritt (des technischen Beamten) zum Betriebe wurde nirgends verweigert." Spaß. Der technische Beamte ist Angestellter der Berufsgenossenschaft. Der Vorstand der Genossenschaft besteht aus Vertretern der Unternehmer, und die Straßenbahnunternehmer sind gut organisiert. Die Leistungen dieses Beamten werden nun geschildert und in Tabellenform aufgeführt. Diese Tabellen sind wiederum so furchtbar „einfach", daß sie für jeden schon für sich ein Rätsel sind. Es heißt nämlich, daß im Laufe des Jahres 295 Betriebe mit 464 Betriebsstätten besichtigt wurden. Davon liegen „28 am Wohnort des technischen Beamten und im Umkreis von 20 Kilometern." Sehr schön. Aber wo ist der Wohnort und wieviel Versicherte sind in diesen Betrieben beschäftigt? Bei Beantwortung dieser Fragen würde sich das übrige ergeben. Eine weitere Tabelle besagt uns, daß von den revidierten Betrieben in Preußen 237, in Bayern 13, Sachsen keine, Württemberg 6 usw. liegen. Was kann solche Aufstellung nützen? Besser wäre es, wenn die revidierten Betriebe genannt würden. Dadurch wäre es möglich, dem Beamten evtl. Nachricht zukommen zu lassen, welche Betriebe notwendigerweise revidiert werden müßten. Doch dazu gehört Vertrauen, und die Genossenschaft sehr wohl voraus, daß die Angestellten ihr solches nicht entgegenbringen. In dem Bericht fehlt auch eine genaue Aufführung der Häufigkeit der Unfälle in den einzelnen Betrieben. Seit Jahren verlangen die Angestellten dies, und ebenso lange wird diese Angabe verweigert, weil sonst die „dritte Seite" das agitatorisch ausnützen könnte. Als wenn es darauf käme. Vor allem muß es doch daran liegen, Unfälle zu verhüten, und das kann man doch auch, wenn man diejenigen Betriebe mit mangelhafter Aufsicht öffentlich bekannt gibt.

Was nun sonst der Bericht noch enthält, kann nicht besprochen werden. Meistens sind es Selbstverständlichkeiten, dann noch einige umständliche Tabellen und ebensolche graphischen Darstellungen. So gut solche Aufzeichnungen wirken können, so nutzlos sind sie bei diesem mangelhaften Inhalt des Berichtes. Noch eins fällt auf. Der Bericht ist unterzeichnet vom Direktor der Großen Berliner Straßenbahn, Dr. Wussow. Der Mann ist nicht oberflächlich und deshalb ist wohl die Frage berechtigt: Wie konnte er diesen Bericht unterzeichnen?

*

Beendigung der Lohnbewegung der Leipziger Elektrischen Straßenbahn.

Die Direktion der Leipziger Elektrischen Straßenbahn hat die Löhne des Aushilfspersonals jetzt ebenfalls um ein geringes aufgebessert, so daß auch die Lohnbewegung dieser Arbeiter als beendet angesehen werden muß. Die Führer erhalten nach einer vierzehntägigen Lehrzeit einen Tagelohn von 3,75 Mk., der nach zweimonatiger Tätigkeit im Betriebe auf 4,25 Mk. steigt. Die Schaffner erhalten nach ihrer Lehrzeit 3,50 Mk. für den Tag und nach einer Tätigkeit von zwei Monaten 3,75 Mk. Auch während der Lehrzeit sind die Einkommen erhöht worden. Für alle Aushilfsleute, die länger als zwei Monate in dem Betriebe tätig sind, beträgt die Lohnzulage für die Führer 3 Mk. und für die Schaffner 1,50 Mk. in der Woche. Diese Lohnerhöhung hat die Direktion damit verbunden, daß die Angestellten jetzt einen Vertrag unterzeichnen müssen, der in seiner Einleitung sagt, daß er die Pflichten und Rechte der Angestellten enthält. Der Vertrag hat acht Abschnitte. Wir haben diesen Schriftsatz herunter und hinauf gelesen und immer wieder gesucht, konnten aber hierbei nur Pflichten und keine Rechte der Angestellten finden. Die Vertrauensleute haben in einer Sitzung zu dem Ergebnis Stellung genommen und mit einer Stimme Majorität beschlossen, die Lohnbewegung für beendet zu erklären. Sollten die Lebensmittel weiter im Preise steigen, so soll die Verbandsleitung weitere Maßregeln treffen.

*

Weibliche Straßenbahnschaffner.

Die Duisburger bürgerliche Presse teilt folgendes mit:

„Die Direktion der Kreis-Ruhrorter-Straßenbahn hat neuerdings noch 13 weibliche Personen als Schaffner angestellt. Die älteren Wagenpersonale sollen als Führer Verwendung finden, um, wie es heißt, dem neuerdings entstandenen Bedienungsmangel abzuhelfen."

Hierzu bemerkt die „Niederrheinische Arbeiter-Ztg.":

„Wenn die Kreis-Ruhrorter-Straßenbahn auskömmliche Dienstbedingungen gewährt, wird sie auch jetzt nicht über Bedienungsmangel zu klagen haben."

Das trifft vollständig zu. Nach der Bekanntmachung der Kreis-Ruhrorter-Straßenbahn vom 19. Oktober 1912 in der „Duisburg-Ruhrorter-Ztg." erhalten Schaffner einen Anfangslohn von 1204 Mk. im Jahre. Daß mit einem solchen Lohn in der jetzigen besonders teuren Zeit keine Personen zu finden sind, die nach der Ruhrorter Straßenbahn Sehnsucht verspüren, dürfte leicht verständlich sein. Der Direktion scheint selbst zum Bewußtsein gekommen zu sein, daß der Lohn zu niedrig ist. Denn nach unseren Erkundigungen sollen die weiblichen Schaffner, die teilweise Frauen von eingezogenen Straßenbahnern sind, pro Tag 3,40 Mk. erhalten. Das ist sogar etwas mehr, als der Anfangslohn der Schaffner ausmacht. Allerdings müssen die weiblichen Angestellten einen täglichen Dienst von **durchschnittlich 11 Stunden** verrichten.

*

Ausland.

Die Vereinigung des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in Niederländisch-Indien (Sitz Semarang), beschloß auf einer Vorstandskonferenz im Oktober, bei der I. T. F. um ihren Anschluß nachzusuchen. Es handelt sich um Berufskollegen, die im fernen Osten unter sehr schwierigen Verhältnissen bemüht sind, den Boden für eine Organisation nach europäischem Muster zu beackern. Solche wackeren Pioniere werden in der I. T. F. immer willkommen sein.

Seeleute.

Jeder für das Ganze.

Dieser Satz spricht für uns in Kriegs- und Friedenszeiten eine unabweisbare Pflicht aus. Das war stets unsere Parole, das Ziel, dem wir entgegenstrebten. Unsere Gegner aller Art aber verstanden uns nicht oder wollten uns nicht verstehen und höhnten und spotteten darum unser. Und merkwürdig, jetzt, wo der Krieg ins Land gekommen, da finden wir nun auch drüben im gegnerischen Lager den Ruf: Jeder für das Ganze! da erfüllt dieser Gedanke plötzlich das ganze Volk.

Wer wollte daran zweifeln, daß, wenn das Vaterland in Gefahr ist, gerade dann ein jeder für das Ganze einzustehen hat. Aber warum dann nur? Warum soll nicht auch in den Zeiten des Friedens ein jeder seine Kraft für das Ganze hingeben? Ist es nicht vielmehr sittliche Pflicht, dies zu tun?

Ist aber in der Welt des Kapitalismus solch eine sittliche Pflichterfüllung möglich? Nun, wir haben es zur Genüge kennen gelernt. Für seine eigenen, persönlichen Interessen sorgt das Unternehmertum, aber wahrhaftig nicht für das Ganze. Ein Leben des einzelnen für das Ganze ist heute wahrhaftig nicht möglich.

Soll das Leben in diesem Geiste gestaltet sein, so muß zunächst der freigewerkschaftliche Gedanke zum Siege geführt werden. Wir wollen, ihr Mitmenschen, die ihr stets unsere Feinde waret, wir wollen den Gedanken zur leitenden Idee des ganzen menschlichen Zusammenlebens machen, den auch ihr jetzt, aber nur jetzt, so verherrlicht und preist. Darum sind wir die tieferen Freunde des Vaterlandes; denn wir sorgen uns nicht nur zur Kriegszeit um das Ganze, sondern wir sehen auch im Frieden die eigennützigen Kräfte, die an unserm Vaterlande zehren, und wir wollen darum auch im Frieden euer jetziges Prinzip, daß für das Ganze ein jeder zu leben hat.

* * *

Die Zukunft der deutschen Schiffahrt.

Nach dem Weltkriege wird Deutschlands Handelsflotte und Schiffahrt eine Waffe allerersten Ranges für das deutsche Volk sein, mit der es seine Schlachten im wirtschaftlichen Wettstreit der Industrie- und Seevölker auf dem Weltmarkte um die Absatzgebiete ganzer Weltteile schlagen muß. Wer von diesem Gesichtspunkte ausgeht, Wert und Bedeutung der deutschen Handelsflotte und Schiffahrt beurteilt, den wird das Urteil interessieren, das Herr Generaldirektor Heineken vom Norddeutschen Lloyd im „Berliner Tageblatt" über die Zukunft der deutschen Handelsflotte und Schiffahrt fällt, indem er u. a. ausführt:

„Eine überseeische Schiffahrt unter schwarz-weiß-roter Flagge gibt es zurzeit nicht; damit ist das ganze Normalgeschäft der Friedensjahre auch für die großen Gesellschaften verschwunden. Es gab aber außer dem Kriegsgeschäft andere Möglichkeiten, kapitalistische Gewinne zu erzielen, Dividenden für die Aktionäre zu sichern. In erster Linie den Verkauf der in amerikanischen Häfen liegenden Flotte. In den Vereinigten Staaten ist die Frage, ob man jetzt die deutschen Schiffe, soweit sie in dortigen Häfen liegen, kaufen könne und solle, gründlich erwogen und ernsthaft diskutiert worden. Der Grund dazu ist, daß Amerika als neutraler Staat jetzt glänzende Geschäfte in der internationalen Schiffahrt macht, aber noch riesenhafter machen könnte, wenn es eine eigene bedeutsame Handelsflotte hätte. Wir erörterten hier schon zu wiederholen Malen, warum das nicht der Fall ist."

Heineken erklärt nun zu dieser Frage und zur schon angedeuteten Bewertung der deutschen Schiffahrt als Waffe:

„Niemand zweifelt, daß wir, und zwar ohne die von unseren Feinden erhoffte schwere Erschütterung unseres Wirtschaftslebens, den Kampf, so lange er auch dauern möge, bestehen werden, und daß wir, sobald der Friede uns wiedergeschenkt ist, mit erneuter Kraft und verdoppelter Energie nicht nur die jetzt für uns brachliegenden Gebiete wiedergewinnen, sondern in frischem Kampfe mit unseren neidischen Wettbewerbern noch neue dazu erobern werden. Ein lebhafter Ausdruck dieser Stimmung ist der Entschluß der beiden größten deutschen Schiffsreedereien gewesen, auf das jenseits des Ozeans lebhaft erörterte Angebot, die drüben liegenden großen deutschen Handelsdampfer anzukaufen, nicht einzugehen. Man ist in den Kreisen unserer Schiffahrt trotz der ihr aufgezwungenen unfreiwilligen Ruhepause von der festen Ueberzeugung durchdrungen, daß es sich eben nur um eine Pause handelt, und daß alsbald nach dem Friedensschluß der Verkehr unter der deutschen Flagge mit der alten Lebhaftigkeit wieder einsetzen wird, so daß wir dann den uns zur Verfügung stehenden Schiffsraum dringend benötigen."

Der Gedanke, daß die deutschen Schiffe jetzt plötzlich zur amerikanischen Handelsflotte werden könnten, hatte bei den Engländern sehr deutlich unangenehme und kritische Gedanken ausgelöst, wie die „Times" bewiesen haben. Einmal würde der Verkauf der deutschen Schiffe eine Einnahme für die deutschen Schiffsgesellschaften bedeuten, zum anderen hätte dann plötzlich Amerika eine eigene Handelsflotte, und zum dritten würden die vielen schönen, gut bezahlten Kriegslieferungsfrachten von Amerika nach den Ländern der Verbündeten nicht mehr an England, sondern in amerikanische Taschen wandern — alles Gründe, um im Moment die Engländer aufatmen zu lassen, als sie hörten, daß die Deutschen nicht verkaufen wollten.

Wir können den Auslassungen des Herrn Heineken nur freudig beistimmen, obwohl wir nicht annehmen, daß sich eine absolute Nationalisierung der deutschen Schiffahrt nach dem Kriege als möglich und unbedingt erforderlich erweisen wird.

Das deutsche Reedertum wird sich aber beizeiten auf die Erkenntnis und Einsicht vorbereiten müssen, daß es diesen Zukunftskampf auf dem Weltmarkt nur dann wird mit Erfolg bestehen können, wenn es ihn Seite an Seite mit der seemännischen Arbeiterschaft ausfechtet. Die deutsche Seemannschaft wird bereit sein, wenn das Reedertum sich endlich entschließt, gleiches mit gleichem zu vergelten.

* * *

„Das nasse Dreieck."

Herr Generaldirektor Albert Ballin von der Hamburg-Amerika-Linie hat sich an der Jahreswende auf Ersuchen einiger größerer bürgerlicher Blätter über die Kriegssituation und Deutschlands wirtschaftliche Zukunft geäußert. Er kommt, wie in früheren Fällen, zu äußerst günstigen Schlüssen und ist bezüglich unserer wirtschaftlichen Zukunft voll frohester Hoffnungen und in absoluter Uebereinstimmung mit Generaldirektor Heineken.

Ein größeres Interesse dürfte sein Neujahrsgruß und -wunsch an die „Frankfurter Zeitung" beanspruchen, den er in einem Artikel unter der Ueberschrift „Das nasse Dreieck" gekleidet hat. Er führt dort u. a. aus:

„Von den vielen unwiderleglichen Beweisen, daß Deutschland diesen Krieg nicht geplant und nicht gewollt hat, ist ein unumstößlicher Beleg der Umstand, daß wir ohne ein Programm in diesen Weltkrieg eintreten mußten, und als der Krieg unabwendbar geworden war, wußte das deutsche Volk erst, daß es um seine Existenz zu ringen habe gegen eine Welt von Feinden. Deutschland führte diesen großen Krieg zunächst nur mit dem einen Ziel, einen Frieden zu erkämpfen, der auch den kommenden Generationen die Gewähr für eine ruhige und gesicherte Weiterentwicklung des Vaterlandes geben sollte. Erst im Verlauf der Kriegszeit haben die mit diesem Ziel in Verbindung stehenden Wünsche festere Formen angenommen, und man darf ver-