damit vergolten werden können, daß dem deutschen Volke die Gleichberechtigung auf politischem und rechtlichem Gebiet gegeben wird. Haben wir da Ursache, wankelmütig und hoffnungslos zu sein? Wohl hören wir einzelne sagen: nach dem Kriege kommt es anders. Doch diese haben weder Vertrauen zu anderen noch zu sich selbst. Wir aber wollen alle Opfer bringen, zu denen der einzelne und die Gesamtheit fähig ist, denn wir wissen, für was das deutsche Volk den Krieg zu führen hat und für was es so einig ist, wie niemals zuvor. Der feste Wille zum Aushalten darf nicht erlahmen, denn wir wollen und müssen siegen!

Feldpostbriefe.

Frankreich, 2. 1. 1915.

Werte Kollegen!

Endlich haben wir wieder einmal ein paar Tage Ruhe, und so kann ich auch an Euch schreiben. Vom 17. bis 20. Dezember sollten wir Ruhe haben; doch leider, am 19. erschienen über uns im Dorfe D.... feindliche Flieger und warfen Bomben; gleichzeitig wurden wir alarmiert. Nachdem wir 6 Stunden im Walde bei M. auf weitere Befehle gewartet haben, marschierten wir nach G. und blieben im Dorfe über Nacht. Ich hatte in D. große Wäsche. Beim Alarm nahte ich meine gewaschene noch nasse Unterhose im Stich lassen und lag nun mit einer dünnen leinenen Unterhose mit einigen Kameraden in einer zerschossenen Scheune. Bei Tagesanbruch wollten wir essen. Das letzte Stück Brot ist aufgezehrt, so greife ich zu einer großen Büchse Oelsardinen, die wohlverwahrt im Tornister lag, und ohne Brot, ohne einen Schluck Wasser, verzehrte ich 14 dieser Oelsardinen. Schon am Mittag meldete sich der Magen wieder, noch immer kein Brot, und so war ich gezwungen, geräucherten Speck zu essen, genau so ohne Zubrot und Wasser wie die Oelsardinen. Am 22. kamen wir nach D. zurück. Der von den Franzosen geplante Durchbruch ist hier auf der ganzen Linie mit großen Verlusten für sie abgeschlagen worden. Nachdem wir 24 Stunden Ruhe gehabt hatten, marschierten wir in die Schützengräben bei etwas Frostwetter. Als wir am 24. abends gegessen hatten, zündete ich die Lichtchen meines von meiner Mutter mir übersandten Weihnachtsbäumchen an, und leise tönt's „Stille Nacht" im Schützengraben. Doch der Gesang verstummt: Unsere Gedanken sind bei den Lieben in der Heimat, und manche heimliche Träne rollt über die Gesichter der Kameraden, — — während am rechten Flügel von uns die schweren Geschütze brummen und lebhaftes Gewehrfeuer knattert. Am nächsten Morgen, den 25., um 8 Uhr, hören wir aus der Ferne die Kirchenglocken von Verdun zum Fest der Liebe läuten, während wir mit eisigen Hagelschauern und Regen bedacht werden. Und so bringen wir sieben Tage und sieben Nächte im größten Schlamm und Wasser im Schützengraben zu.

Endlich, am 30. Dezember, wurden wir abgelöst und erreichen um 10 Uhr abends, bis auf die Haut durchnäßt und steif gefroren, unser Quartier. Doch kein warmer Ofen empfängt uns; so wie wir sind, werfen wir uns mit den nassen Sachen aufs Stroh und schlafen vor Mattigkeit ein. Am 31. Dezember werden wir zur Kirche geführt; zwei Weihnachtsbäume brennen. Nach einer kurzen Anrede werden Geschenke aus der Heimat verteilt, für jedermann einen Gebrauchsgegenstand und etwas Süßigkeiten. Nach einem Schlußgesang rücken wir in unser Quartier. Hier reinigen wir uns bei Bier und Zigarren und feiern Silvester. Welch ein Genuß ist Bier, das man ein Vierteljahr entbehrt hat und das nun als Weihnachtsspende von freundlichen Gebern zu uns gelangte. — Während wir anstoßen, hören wir draußen die schweren Geschütze das neue Jahr begrüßen. Ein Feldwebel, der an unserem Quartier vorbeigeht, fordert uns Berliner sofort auf, in die Schreibstube zu kommen. Zwei von uns spielen Mundharmonika und so beginnen die Vorträge in der Schreibstube. Unsere Kameraden — zum größten Teil Polen im Regiment — staunen über unsere Berliner Vorträge. Eine solche Silvesterfeier ist ihnen unbekannt. Zum Schluß geben wir Tänze und besonders den alten Rixdorfer zum besten. Als Entgelt für die Vorträge kassieren wir Zigaretten und Zigarren ein und trennen uns um 2 Uhr.

Am 1. Januar wurde uns noch eine große Ueberraschung gebracht. Neben unserer Löhnung erhielten wir je noch 3 Mk. extra und außerdem von dem Kronprinzen eine halblange Tabakspfeife mit seinem Bilde und der Inschrift: „Der 5. Armee zu Weihnachten 1914". Damit sie mir nicht zerbricht, sende ich sie nach Hause. So haben wir das Fest der Liebe verlebt. So mancher von unserem Bataillon hat das Fest nicht mehr erlebt und ruht in kühler Erde. — — Wir haben gehört, daß der Widerstand der Russen gebrochen ist. Bei unserer Rückkehr können wir uns näher über unsere Erlebnisse unterhalten. Wir hoffen, daß wir in diesem Jahre recht bald nach Hause kommen.

Mit vielen Grüßen an Euch alle, liebe Kollegen, verbleibe .....

*

M., den 23. Dezember 1914.

Lieber F.....!

Deinen Brief gestern erhalten, auch den vorigen vor einigen Tagen; ersehe daraus, daß Du noch gesund bist, was mich ja freut. Auch berichtest Du ja erfreulicherweise in Deinem letzten Brief, daß die Verhältnisse sich jetzt in letzter Zeit gebessert haben und die Arbeitslosigkeit sich auch in unserem Berufe gemindert hat. Wenn es uns später nur erst mal gelingen möchte, die Arbeitszeit zu verkürzen; das ist ein solch altes, eingewurzeltes Uebel, das wir nur schwer ausrotten werden, und doch muß es unsere größte Aufgabe sein.

Wenn auch dieser furchtbare Krieg an sich nichts gutes ist, vielleicht mag etwas gutes für uns darin liegen, daß der Wert der Gewerkschaften auch in die Kreise dringt, die sich sonst allen Bestrebungen der modernen Gewerkschaften gegenüber feindlich verhielten. Wir haben ja damals gestaunt, wie wir von dem hohen Besuch erfuhren, der Euch damals im Gewerkschaftshause zuteil wurde. Auch daß der Postinspektor bei Euch kam und Kutscher verlangte, das sind ja für uns alles ungewohnte Dinge. Hoffentlich ist das Verständnis nicht vorübergehend. Neulich las ich auch den Beschluß der Gewerkschaftskommission im „Correspondenzblatt" zum Fall Liebknecht. Was sagst Du dazu? Mir kommt er vor wie ein eigensinniger Junge. Es gibt aber immer noch Leute, die auch ein derartiges Verhalten noch gutheißen, wie man aus Stuttgart ersehen konnte. Mit hohlen Phrasen ist uns nicht gedient, weder jetzt noch später. Es wird ja später innerhalb unserer Partei noch eine große Polemik geben, es könnte aber nicht schaden, wenn gewisse Personen unserer Partei nicht mehr angehörten. Nun, lieber F., morgen ist Heiligabend, und wir werden unser Weihnachten hier in Frankreich feiern, und zwar anders wie wir's dachten, denn wir haben bis heute sehnsüchtig auf unsere Weihnachtspakete gewartet, die seit dem 30. November von Berlin abgesandt sind, leider aber vor Weihnachten nun nicht mehr in unseren Besitz kommen. Ein paar Stunden von uns liegen sie wohlverwahrt in Eisenbahnwaggons, werden aber nicht mehr ausgeladen. Warum? entzieht sich unserer Kenntnis. Es ist alles ins Ungewisse, was werden soll; man vermutet hier, daß die Franzosen morgen allgemein angreifen werden. Gestern abend um 5 Uhr schickten sie drei Granaten zu uns herüber, so 30 Meter neben unserem Gehöft. Ein unangenehmes Gefühl, wenn die Dinger so angezischt kommen; man kann gar nicht so schnell denken, dann kracht es schon. Man duckt sich im Augenblick und versucht wegzulaufen. So'n bischen Herzklopfen kriegt man dabei. Vor 4 Wochen haben sie schon einmal hergeschossen, ein Blindgänger, liegt einen Meter von unserm Gebäude entfernt.

Vorige Woche waren wir einen Abend nach den Schützengräben; Verwundete holen. Ein Dreck, die Stiefel reichten kaum zu und dabei so duster, daß kaum einer den andern sehen konnte; dann dabei noch das verdammte Geschießel Wie gesagt, lieber Fritz, ein unbehagliches Gefühl, wenn man die verdammten Dinger so dicht bei sich sausen hört. Denn nicht mitzuhassen, sondern mitzulieben sind wir da, wir sind doch die barmherzigen Samariter und müssen stillhalten, wenn man auf uns schießt, und im Dustern sind alle Katzen grau. Na, es ist ja immer noch gut abgegangen. Von Rußland haben wir ja jetzt erfreuliche Nachrichten gehört. Wenn nur die Vernunft über siegen würde, bevor unsere Waffen es vermögen; denn es wird noch unsägliche Opfer kosten.

Hoffentlich bringt uns das neue Jahr bald den ersehnten Frieden; auch daß Deine Wünsche, die auch die meinen sind, bald bei unseren Lieben zu sein, sich erfüllen. .....

*

Den 29. 12. 14.

Lieber Kollege F.!

Endlich nach langer Zeit komme ich dazu, Dir wieder einige Zeilen zu schreiben. Hätte es schon eher getan, aber man kann sich hier die Arbeitszeit nicht so einteilen, wie es zu Hause war. Tagelang ist nichts zu tun und dann geht's wieder Tag und Nacht. In der letzten Zeit brauchten wir uns über Arbeit nicht zu beklagen. Wir lagen eine ganze Zeit fest auf einem Fleck. Jetzt geht's immer wieder „feste druff". Hier herrscht alle Tage Regen. Die Jauche läuft einem oben rein und unten wieder raus. Weihnachtsheiligabend haben wir in einer leeren Feldscheune gefeiert, d. h. viel zu feiern gab es nicht. Draußen setzte ein furchtbares Infanteriefeuer ein. Am ersten Feiertag ging's in die Kirche. Ich habe ja meine eigenen Gedanken gehabt, als der Pfarrer sein „Friede auf Erden" predigte. Im Anschluß an den Gottesdienst fand eine Messe für die Katholiken statt. Auch an der habe ich teilgenommen. Du siehst also, gebetet ist hier genug worden, bezweifle aber stark, daß es etwas Nutzen haben wird. Zeit wird es bald, daß der Krieg ein Ende nimmt. Opfer hat er genug gefordert.

Nun, lieber Kollege! Wie sieht es denn sonst in Berlin aus? Was macht unsere Organisation? Ich will hoffen, daß unsere Kollegen auch weiter treu zu ihr halten, damit wir sie bei unserer Wiederkehr ebenso stark gerüstet vorfinden, wie wir sie verlassen haben. Denn gebrauchen werden wir es wohl können.

Lieber F.! Wie schaut's sonst in der Heimat aus? Alle Tage großer Siegesjubel, was? Wie lange wird es bloß noch dauern?! Zu Weihnachten haben wir es nicht geschafft; nun müssen wir also unsere Hoffnung auf Ostern setzen. Bitte um weitere Zusendung der Fachzeitung. .....

*

B., den 2. Januar 1915.

Mein lieber J.!

Vor allem ein gesundes und fröhliches Neujahr! Deinen Brief vom 30. November habe ich noch im alten Jahre erhalten. Bei uns kommen diese Verschiebungen vor, wo die Post uns dann erst wieder durch das Hin und Her mit tage-, ja wochenlanger Verspätung erreicht, oder auch nicht. Ich habe jetzt z. B. Gelegenheit, zu sehen, wie die Weihnachtspakete hier in B. auf dem Bahnhof Turn und Taxis noch zu Tausenden lagern und sortiert werden. Aber es ist auch nicht leicht, unter all den sonderbaren Adressen dort auf einmal klare Arbeit zu schaffen, und dann, wenn noch fast täglich neues Personal zum Sortieren verwandt wird. So war mir am Silvestertag ein Unteroffizier dankbar, daß ich ihm mitteilen konnte, wo die Kav. Div. sind. Ich sage Dir, es ist nicht so leicht. Den Artikel habe ich im „Courier" gelesen. Es hat mir auch Spaß gemacht, wie ich ihn hier meinen Kollegen vorlas; denn ich bin nun einmal hier Vorleser, und es fiel weiter nicht auf, als ich einen Feldpostbrief eines Kollegen vorlas, aber es staunte einer den andern an, denn die Sache haben sie doch miterlebt. Die Unterstützung hat meine Frau vom Kollegen Jakobsen erhalten. Besten Dank dafür. Daß die Unterstützungen nicht sehr groß sein können, kann jedermann doch verstehen. Denn eine solche Kriegsunterstützung, die jetzt gezahlt wird, an die hat wohl keiner geglaubt und gedacht. Aber ich war Zeuge der Freude meiner Frau, die auf die Unterstützung gar nicht gerechnet hat. Und wenn man in dieser Zeit mit so wenig Geld zu Hause auskommen muß, freut sich jeder, und wenn es auch nur einige 5 oder 9 Mk. sind. Allerdings gibt es auch Leute, die in besseren Zeiten drauflos leben und dann ihnen auch einige Mark, die mit Rücksicht auf die großen Leistungen der Masse gegenüber nur gezahlt werden können, sehr wenig erscheinen. Na, es gibt eben solche und solche, Zufriedene und Unzufriedene. Aber man muß das Ziel aller Mitglieder vor Augen haben; denn dann wird man erst verstehen, wie groß die Anforderungen sind, die geleistet werden müssen oder geleistet werden können. Daß Hanke in Roubaix ist, freut mich, bedaure nur, daß ich ihn dort noch nicht getroffen habe; denn so oft war ich dort.

Vom Krieg selbst erfahre oder sehe ich jetzt hier in Brüssel wenig. Hier ist ein Leben in der Residenz wie in Berlin. Es ist eine schöne Stadt mit breiten Straßen. Ich liege hier in der école de militair (Militärschule). Es ist eine schöne belgische Kaserne. Auch die Kriegsschule befindet sich hier. Die Kommandantur befindet sich am Kriegsministerium, welches gegenüber dem Königsschloß liegt. Das Königsschloß und die Akademie ist als Lazarett eingerichtet, wo unsere Verwundeten untergebracht sind. Die männliche Bevölkerung muß sich von Januar ab nur noch zweimal monatlich, den 2. u. M. im Monat zur Kontrolle stellen. Mit großem Interesse werden die Kriegsdepeschen, die täglich an den Häuserecken in deutscher, französischer und holländischer Sprache angebracht werden, gelesen. Nun geben sich ja auch die Bewohner mit ihrem Los zufrieden; denn die Franzosen, Belgier und Engländer, die Weihnachten in Brüssel sein wollten, sind doch nicht gekommen. Und die deutschen Soldaten sind ja, wie überall hier von Zivilisten bestätigt wird, doch nicht so schlecht, wie ihnen hier erzählt und geschrieben wurde. Die Geschäfte sind alle im Betrieb, Theater und Kinos sind auch gut besucht, und daß die Eisenbahnbequemlichkeiten nicht so wie in Friedenszeiten sind, na, dafür ist es Krieg. Ja, Krieg, der heraufbeschworen wurde mit der Begeisterung auch hier; denn diese Uebermacht: Russen, Engländer, Franzosen und Belgier, müssen doch die Allemands besiegen. Aber diese haben nun die Begeisterung ohne Taten gebracht, wenn sie auch jetzt harten Widerstand leisten, wird es wohl doch nicht mehr gelingen, das zu erreichen, was sie beabsichtigt haben. Ich für meine Person denke, daß wir bald frohen Zeiten entgegensehen werden. Und ein Ende muß ja kommen. Und wenn die Gentlemens sagen und schreiben, daß dieser Krieg lange dauern wird, so lügen sie eben so, wie sie es immer und überall mit Vorliebe tun. Aber den-

Bekenntnis.

Der „Simplizissimus" bringt folgendes Gedicht von einem Arbeiter:

Immer schon haben wir eine Liebe zu dir gekannt,
bloß wir haben sie nie mit einem Namen genannt.
Als man uns rief, da zogen wir schweigend fort,
auf den Lippen nicht, aber im Herzen das Wort
Deutschland!

Unsre Liebe war schweigsam; sie brütete tiefversteckt.
Nun ihre Zeit gekommen, hat sie sich hochgereckt.
Schon seit Monden schirmt sie in West und Ost dein Haus,
und sie schreitet gelassen durch Sturm und Wettergraus,
Deutschland!

Daß kein fremder Fuß betrete den heimischen Grund,
stirbt ein Bruder in Polen, liegt einer in Flandern wund.
Alle schützen wir deiner Grenze heiligen Saum.
Unser blühendstes Leben für deinen dürrsten Baum!
Deutschland!

Immer schon haben wir eine Liebe zu dir gekannt,
bloß wir haben sie nie mit einem Namen genannt.
Herrlich offenbarte es erst deine größte Gefahr,
daß dein ärmster Sohn auch dein getreuester war.

Denk es, o Deutschland!

vorgelegen, Laternen anzuzünden. Wenn auch nach den Zeugenaussagen der Chauffeur ein deutlich hörbares Warnungszeichen nicht gegeben habe, wozu er nach § 19 des Automobilgesetzes verpflichtet gewesen sei, so ist demgegenüber daran festzuhalten, daß der Kutscher des Transportwagens das Auto schon von weitem kommen sah und auf dessen Signal nach rechts ausgewichen ist. Großer Verkehr sei übrigens zur Unfallszeit nicht vorhanden gewesen. Es sei eine Ueberspannung der an einen Kraftwagenführer zu stellenden Anforderungen, wollte man ihm zumuten, fortgesetzt beim Fahren auf der Landstraße Hupensignale zu geben. Gegen dieses Urteil legte der Verletzte Berufung beim Oberlandesgericht Celle ein, das dem Kläger, abgesehen von der Forderung auf Schmerzensgeld, die Hälfte des geltend gemachten Schadens zubilligte, vorbehaltlich der von der Fleischereiberufsgenossenschaft gezahlten und noch zu zahlenden Beträge. Das Berufungsgericht begründete seine Entscheidung etwa folgendermaßen:

Der Unfall hat sich so zugetragen, daß der Kläger, ohne sich vorher über die Situation zu vergewissern, unmittelbar nach links fuhr und vom Kotflügel des Autos zu Boden geworfen wurde. Das Auto selbst fuhr nicht mit anormaler Geschwindigkeit. Zu beachten ist allerdings, daß der Transportwagen breit und hoch war und viel Platz brauchte. Dennoch steht das Vorliegen großen Verschuldens des Verletzten außer Zweifel. Andererseits kann nicht angenommen werden, daß ihn alleiniges Verschulden trifft. Der Chauffeur hat, nachdem der Transportwagen ausgebogen war, kein weiteres Hupenzeichen gegeben. Nach § 19 des Automobilgesetzes ist aber der Chauffeur verpflichtet, rechtzeitig auf das Herannahen des Kraftwagens aufmerksam zu machen. Wenn auch die Landstraße an der Unfallstelle frei und übersichtlich war, so wurde sie doch durch den großen Wagen unübersichtlich gemacht, so daß der Kraftwagenführer etwa hinter dem Wagen kommende Leute nicht sehen konnte. Um so mehr war es seine Pflicht, Hupensignale zu geben. Das Gericht kommt dabei zu der Ueberzeugung, daß den Chauffeur ein Verschulden trifft. Dieser hätte die Geschwindigkeit so mindern müssen, daß er jeden Augenblick anhalten konnte. Es kann ihn auch nicht entlasten, daß der Kutscher des Transportwagens das Auto bemerkte und nach rechts lenkte. Bemerkt mag noch werden, daß mehrere dazukommende Passanten dem Chauffeur wegen Unterlassens des Signalgebens Vorwürfe gemacht haben. Seine Haftung ergibt sich außer aus dem Kraftwagengesetz auch aus § 823 BGB. (unerlaubte Handlung).

Die gegen dieses Urteil von dem Beklagten beim Reichsgericht eingelegte Revision wurde vom 6. Zivilsenat des höchsten Gerichtshofes zurückgewiesen.

Begriff „Dunkelheit" im Kraftwagenverkehr. (Urteil des Kammergerichts vom 12. März 1914. 1. Strafsenat.) Der Angeklagte fuhr am 27. Mai mit einem unbeleuchteten Kraftfahrzeug abends gegen 8 Uhr 40 Minuten eine Landstraße entlang. Die Sonne war um 8 Uhr 4 Min. untergegangen, der Himmel war aber noch so klar, daß das Tageslicht vorherrschte. Von der Anklage, die §§ 2 Abs. 1, 4 Ziff. 5 der VO. des Bundesrats vom 3. Februar 1910 sowie die §§ 23, 37 Abs. 2 der Wegepolizeiverordnung des Oberpräsidenten der Provinz Posen vom 3. Dezember 1912 übertreten zu haben, ist Angeklagter in beiden Vorinstanzen freigesprochen worden. Nach § 4 Ziff. 5 der Bundesratsverordnung muß jedes Kraftfahrzeug beim Verkehr auf öffentlichen Wegen nach eingetretener Dunkelheit mit zwei hellbrennenden Laternen versehen sein. § 23 der Wegepolizeiverordnung schreibt vor, daß während der Dunkelheit alle auf öffentlichen Wegen befindlichen Fuhrwerke mit mindestens einer hellbrennenden Laterne ausgestattet sein müssen. Als Dunkelheit soll die Zeit von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis zu einer halben Stunde vor Sonnenaufgang gelten. Nach § 37 sind die Vorschriften der Polizeiverordnung auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in dem in § 2 Abs. 1 der Bundesratsverordnung vorgesehenen Umfange gültig. Das Landgericht führt aus, der normale Mensch habe zur gedachten Zeit einer künstlichen Beleuchtung nicht benötigt. § 23 der Wegepolizeiverordnung könne gegenüber § 4 Ziff. 5 der Bundesratsverordnung keine Geltung haben. Die Bundesratsverordnung habe durch den Ausdruck eingetretene Dunkelheit jede andere Begriffsbestimmung ausdrücklich abgelehnt.

Die von der Staatsanwaltschaft beim Kammergericht Berlin eingelegte Revision hatte Erfolg. Nach dem Sprachgebrauch wird Dunkelheit die Zeit sein, in der das Tageslicht nicht mehr überwiegt. Es ist aber zulässig, durch Polizeiverordnung einen Zeitraum näher zu umgrenzen, während dessen Fuhrwerke auf öffentlichen Wegen beleuchtet sein sollen. Geschieht dies im Interesse der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, so bleibt die Polizei innerhalb der ihr in § 6 Lit. b des Gesetzes vom 11. März 1850 eingeräumten Befugnis. § 23 ist daher gesetzlich begründet. Er findet aber auch auf Kraftfahrzeuge Anwendung (§ 2 Bundesratsverordnung). Ein Grund, den Begriff Dunkelheit für den Automobilverkehr anders als für den Betrieb bespannter Fuhrwerke oder Fahrräder festzulegen, ist nicht zu erkennen.

Eisenbahner.

Schadenersatz wegen dienstlicher Ueberanstrengung.

Der Schadensersatzanspruch eines Lokomotivheizers auf den Staatsbahnen wegen Ueberanstrengung, ist, wie die „Soziale Praxis" berichtet, auf Grund von § 618 BGB. vom Reichsgericht kürzlich als berechtigt anerkannt worden. Er behauptete, daß er sich ein nervöses Herzleiden, das zu seiner zwangsweisen Pensionierung geführt hatte, durch Ueberanstrengung zugezogen habe, und zwar habe die Eisenbahnverwaltung durch übermäßige Ausdehnung der Arbeitszeit, durch Herrichtung mangelhafter Uebernachtungsräume und Einstellung der schlechtlaufenden Lokomotive Nr. 1803 ihre Fürsorgepflicht schuldhaft verletzt. Er verlangte deshalb vom preußischen Eisenbahnfiskus als Schadensersatz Zahlung des Unterschiedes zwischen seinem Ruhegehalt und den Einkünften, die er beim Verbleiben im Dienste bezogen haben würde. In der Begründung seines Urteils führte das Reichsgericht aus:

„Es stellt einen Verstoß gegen die Pflicht des Dienstberechtigten aus § 618 BGB. dar, wenn er von dem Dienstverpflichteten ein gesundheitsschädliches Uebermaß der Dienstleistung verlangt. Wenn eine Anordnung, die über das für den Verwaltungszweig allgemein bestimmte Maß hinaus eine Arbeitsleistung fordere, für die Gesundheitsbeschädigung des Dienstverpflichteten ursächlich ist, dann macht es für die Haftung des Dienstberechtigten keinen Unterschied, daß jenes Uebermaß nicht regelmäßig, sondern nur ausnahmsweise erfordert wurde. Eine übermäßige Belastung des Fahrbeamten sei mit Recht angenommen. Innerhalb des ganzen, einen längeren Zeitraum umfassenden Dienstplanes sei neben der Arbeitsleistung an günstigeren Tagen eine auf drei Tage zusammengedrängte außergewöhnlich große Leistung verlangt. Dadurch, daß der Kläger an mehreren Tagen des Dienstplans nicht so angestrengt war, werde nichts daran geändert, daß er zu anderen Zeiten eine Arbeit zu leisten genötigt war, die durch ihr Uebermaß seine Gesundheit schädigen mußte und geschädigt hat, nämlich 45 Stunden Dienst mit Einschluß einer nur sechsstündigen Ruhepause."

Der verantwortliche Urheber des Dienstleinteilungsplans, dessen Befolgung den Lokomotivheizer um seine Gesundheit gebracht hat, sollte nun vom Eisenbahnfiskus zur Deckung des Schadens herangezogen werden, so wie es der Reichspostfiskus gegenüber den fahrlässigen Schädigern der Gesundheit seiner Fernsprechbeamten regelmäßig tut. Dann würden solche sozialen Rücksichtslosigkeiten nie wieder vorkommen.

*

Von den Eisenbahnern des Auslandes.

Der schwedische Eisenbahnerverband steht bekanntlich außerhalb der Landesorganisation (gewerkschaftlichen Landeszentrale). Dies hat bisher zur Folge gehabt, daß ein Uebertritt vom Eisenbahnerverband in eine der Landesorganisation angehörenden Organisationen ohne Zahlung von Eintrittsgeld nicht möglich war. Dem ist nunmehr durch Abschluß eines Separatabkommens mit den in Betracht kommenden Verbänden abgeholfen worden. Schon im Jahre 1910 wurde mit dem schwedischen Metallarbeiterverband ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem der freie Uebertritt mit diesem Verbande vereinbart wurde; da jedoch der Eisenbahnerverband die statutarische Arbeitslosen- und Reiseunterstützung nicht kennt, wurde vereinbart, daß Uebertretende Mitglieder in dieser Beziehung von dem Metallarbeiterverbande als neue eintretende behandelt und betrachtet werden sollten. Neuerdings sind ähnliche Verträge mit den Verbänden der Sägewerksarbeiter, der Handelsarbeiter, der Elektriker, der Former, der Bergleute, der Brauer, der Transportarbeiter, der Steinarbeiter und der Erdarbeiter abgeschlossen worden. Mit den Verbänden der Klempner, der Maler und der ungelernten Arbeiter werden noch Verhandlungen gepflogen. Der Holzarbeiter- und der Maurerverband haben mit der Begründung den Abschluß eines solchen Uebereinkommens abgelehnt, daß eine Notwendigkeit ihres Erachtens nicht vorliegt; dies wird wohl bei den Maurern zutreffen, während dagegen nach Angabe des Organs der schwedischen Eisenbahner, „Signalen", frühere Mitglieder des Holzarbeiterverbandes sehr oft Mitglieder des Eisenbahnerverbandes werden und umgekehrt.

Hafenarbeiter.

Waterfront and Marine Workers' Federation of the Pacific Coast. Unter diesem Namen ist die früher schon einmal bestandene Federation an der Pacificküste zu neuem Leben erwacht. Die Bewegung geht von San Francisco aus und es sind schon 25 000 organisierte Arbeiter entlang der Küste daran beteiligt. Die verschiedenen Verbände, welche sich unter dem obigen Namen zusammengefunden haben, sind: Verband der Matrosen, Rigger und Schiffsladers, Schiffsheizer, Schiffsköche und Stewards, Fischer, Mannschaften der Flußdampfer und Gasolineboote, Fuhrleute, Hafenarbeiter usw. Zweck der neuen Federation ist die Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse durch gemeinschaftliche Aktionen. Eine ähnliche Federation bestand vor einigen Jahren auch an der atlantischen Küste, aber nur kurze Zeit, da sie durch Meinungsverschiedenheiten wieder gesprengt wurde.

Arbeitsverhältnisse in den englischen Häfen. Die Vertreter der vier Hafenarbeiter-Organisationen in Rotterdam wurden am 18. Dezember zu einem gewissen Herrn gebeten, der ihnen mitteilte, daß in den englischen Häfen großer Mangel an Arbeitskräften sei und daß er mit verschiedenen interessierten Arbeitgebern den Plan besprochen habe, Hafenarbeiter aus Rotterdam erst nach London und dann nach anderen Häfen Englands zu bringen. Die Vertreter wandten sich hierauf in einem gemeinschaftlichen Schreiben um Information an Ben Tillet, der darauf antwortete, daß Ueberfluß an Arbeitskräften vorhanden sei. Zu seinem Bedauern müßte er sagen, daß es eine große Beleidigung für sie sein würde, wenn Arbeiter von Rotterdam nach London gesandt werden sollten. Vielleicht hängen diese Bemühungen der Interessierten in Arbeitgeberkreisen damit zusammen, daß die englischen Hafenarbeiter in einer Reihe von Orten, wenn man den Zeitungsnachrichten trauen kann, Lohnforderungen gestellt haben. Die englischen Arbeitgeber sahen sich rechtzeitig nach Ersatz um. Natürlich wird von Rotterdam kein Hafenarbeiter nach England machen. Auch in Dänemark scheint man sich um Arbeitskräfte bemüht zu haben. Auf eine Erkundigung des dortigen Ministers des Aeußeren erhielt er von der englischen Regierung den Bescheid, daß man in England absolut keine fremde Arbeitskräfte wünsche.

Jugend-Bewegung

Berlin. Die Monatsversammlung der Abteilung Osten fand am 6. Januar statt. Nach Verlesung des Protokolls sprach ein Kollege aus Lichtenberg über die wirtschaftliche Lage. Hieran schloß sich eine Diskussion. Zum Jahresbericht über die Tätigkeit wurde bemerkt, daß im vergangenen Jahre zehn Versammlungen abgehalten worden sind. In jeder derselben sprach ein Redner in interessantem und belehrendem Sinne. Weiter wurden 13 Wanderungen, eine Sommersonnwendfeier, zwei Lichtbildervorträge und ein Unterhaltungsabend sowie eine Brauereibesichtigung veranstaltet. Weiter wird Unterricht in Stenographie und Mandolinenspiel erteilt. Ueber 7000 Handzettel wurden durch die Funktionäre verbreitet. Außerdem gelangten 309 Briefe und 428 Drucksachen zum Versand. Weiter wurden 11 Sitzungen der Funktionäre abgehalten. Trotz des Krieges wurde die Werbetätigkeit innerhalb der Abteilung aufrecht erhalten; doch läßt der Versammlungsbesuch augenblicklich zu wünschen übrig. Hierin muß unbedingt Wandel geschaffen werden. Der erste Abteilungsleiter mußte infolge Einberufung zum Militär, der zweite Abteilungsleiter und der Schriftführer wegen Ueberschreibung zu den erwachsenen Mitgliedern ausscheiden. An ihre Stellen traten andere Kollegen, so daß Lücken nicht vorhanden sind. Die Neuwahl der Abteilungsleitung ergab folgendes Resultat: 1. Abteilungsleiter: Kollege Reinhold Schumann, 2. Abteilungsleiter: Kollege Erdmann Groß, 1. Schriftführer: Kollege Karl Frebiger, 2. Schriftführer: Kollege Walter Schiele. Die Kollegen Raschke und Bruno Schiele wurden als Bezirksführer wiedergewählt. — Nach Besprechung diverser Abteilungsangelegenheiten wurde auf die Winterwanderung aufmerksam gemacht und um zahlreiche Beteiligung ersucht. Hierauf erfolgte gegen ½12 Uhr Schluß der Versammlung. Von den Funktionären fehlte entschuldigt der Kollege Arno Schmidt, unentschuldigt fehlte Kollege Fritz Weidner.

Am 7. Januar fand die Monatsversammlung der Abteilung Zentrum statt, mit demselben Vortrage, wie in der Abteilung Osten. Zum Jahresbericht bemerkte der erwachsene Mitarbeiter, daß in der laufenden Geschäftsperiode neun Versammlungen abgehalten wurden. In jeder derselben wurde den Anwesenden ein interessanter und belehrender Vortrag geboten. Zwei Versammlungen wurden infolge Ausbruch des Krieges gemeinsam mit den Abteilungen Lichtenberg und Osten abgehalten; doch wurde alsdann beschlossen, die Versammlungen wieder in der alten Form zu veranstalten. Die Wanderungen, Funktionärsitzungen und sonstigen Veranstaltungen wurden gemeinsam mit den Abteilungen Osten und Lichtenberg arrangiert. Handzettel wurden zirka 3000 durch die Funktionäre verteilt. Zur Versendung gelangten 125 Briefe und 144 Drucksachen. Der Versammlungsbesuch kann als zufriedenstellend bezeichnet werden, doch ist die Agitation zur Heranziehung der Berufskollegen ganz intensiv zu betreiben, um noch bessere Resultate zu erzielen. Die Diskussion bewegte sich in gleichem Sinne. Beschwerden gegen die Leitung und Geschäftsführung in der Abteilung wurden nicht erhoben. Gewählt wurden die Kollegen Wilhelm Mielke als erster und Rudolf Zimmer als zweiter Abteilungsleiter, sowie Kurt Oehmigen als Schriftführer. Als Bezirksführer wurden die Kollegen Becker und Schlatke wiedersowie die Kollegen Buchwald und Klose neugewählt. Die Wahl des Kollegen Vogt mußte wegen dessen Abwesenheit vertagt werden. Hierauf erfolgte gegen 11¼ Uhr Schluß der Versammlung. Die nächste Zusammenkunft findet am 4. Februar statt.

Straßenbahner.

Feldpostbrief.

Einer unserer Kollegen, der die schweren Kämpfe bei Ypern mitgemacht, schreibt uns folgenden interessanten Brief:

„Die Ereignisse überstürzten sich förmlich; — das Attentat auf das österreichische Thronfolgerpaar, das Ultimatum mit der darauffolgenden Kriegserklärung Oesterreichs an Serbien, das Ultimatum Deutschlands an Rußland, dann die Kriegserklärungen der europäischen Großmächte gegeneinander — das alles kam so überraschend schnell, daß viele es nicht glauben konnten, daß sie nun Mitwirkende und Zuschauer des gewaltigsten Dramas der bisherigen Menschheitsgeschichte werden sollten. Die rasch aufeinanderfolgenden Kriegserklärungen aber und der an allen Straßenecken angeschlagene Befehl der Mobilmachung von Heer und Flotte, ließen keinen Zweifel mehr darüber aufkommen, daß der Weltkrieg Ereignis geworden ist.

* *

Meine Kriegsbeorderung enthielt für mich den Befehl, mich am 10. Mobilmachungstage, vormittags 10 Uhr, zu stellen. Pünktlich, zur angegebenen Zeit, fand ich mich mit einigen Hundert anderen Wehrpflich-

tigen dort ein. Die Verlesung der Namen ergab, daß von den Meldepflichtigen auch nicht ein einziger fehlte.

In der nun folgenden Zeit wurde mit Eifer die Erlernung des Kriegshandwerks betrieben. Wenn wir bei glühendem Sonnenbrande in feldmarschmäßiger Ausrüstung Reisemärsche machen mußten, oder Felddienstübungen und bei strömendem Regen auf durchnäßtem Ackerboden lagen, dann machten wir uns so die ersten Begriffe von den Strapazen, die der Soldat im Felde zu ertragen hat. Unsere militärische Ausbildung ging rasch von statten. Bald waren wir so weit, um als kriegstüchtige Soldaten neben den aktiv gedienten Mannschaften uns dem Feinde entgegenzustellen. Neben mancher anderen Lehre, die wir aus dem Weltkriege ziehen können, gibt er uns auch die, daß eine bedeutende Verkürzung der militärischen Dienstzeit möglich wäre, ohne daß dadurch die Kriegstüchtigkeit der Armee auch nur im geringsten vermindert würde.

Am 10. einem trüben Oktobertage, marschierten wir aus unserer Garnison. Auf Schusters Rappen und unter der durch heftige Regengüsse bezeugten Ungunst des mit den Himmelsschlüsseln bewaffneten Wetterapostels mußte der Weg von . . . . . nach dem Lager, dem bayerischen Truppenübungsplatze, zurückgelegt werden. Hier wurden noch einige Gefechtsübungen größeren Stils gemacht. Am . . . . ., abends, erhielten wir scharfe Patronen, geschliffene Bajonette und den Befehl, in Marschbereitschaft zu bleiben. Am . . . ., nachmittags, fand die Verladung unseres Bataillons statt. Der Schienenstrang führte uns den Rhein entlang nach Belgien. Kaum hatten wir die Grenze überschritten, zeigte sich uns in einem zerstörten Bahnhofe, in umgeworfenen und zertrümmerten Maschinen, das Zerstörungswerk des Krieges. Auf unserer weiteren Fahrt durch Belgien begegneten wir manchem Dorfe, das vollständig in Trümmer gelegt war. Bei Lüttich sah ich vom Fenster des Waggons aus die ersten Soldatengräber. Sieht man die zusammengeschossenen Häuser in Löwen, so denkt man unwillkürlich an die Worte Schillers im Lied von der Glocke:

„In den öden Fensterhöhlen
wohnt das Grauen,
und des Himmels Wolken schauen
hoch hinein."

Und wer würde, wenn er mit diesem Trümmerhaufen und unseren reizenden, wohlerhaltenen Dörfern und Städten am Rheine einen Vergleich zieht, nicht ebenso heiß wie Schiller wünschen?:

„Möge nie der Tag erscheinen,
wo des rauhen Krieges Horden
dieses stille Tal durchtoben,
wo der Himmel, den des Abends sanfte Röte lieblich malt,
von der Dörfer, von der Städte wildem Brande
schrecklich strahlt!"

Das Ziel unserer Bahnfahrt war . . . . . Wir waren herzlich froh, die Fahrt hinter uns zu haben. Die Stadt Lille hat die Schrecken des Krieges ebenfalls sehr empfindlich zu spüren bekommen. Ein Teil der inneren Stadt ist in einen Schutthaufen verwandelt. Die Bevölkerung klagt über den Krieg und wünscht, daß er bald zu Ende gehen möge. Es herrscht dort große Arbeitslosigkeit und Not. Des Mittags und abends kommen Frauen und Kinder an unsere Feldküchen, um sich Suppe zu holen, die ihnen bereitwilligst gegeben wurde. In . . . . . blieben wir nur zwei Tage. Am . . . ., früh, wurde das Regiment alarmiert und dann ging's dem Kanonendonner entgegen, den man bei Tag und erst recht während der Nacht schon in . . . . . hören konnte.

Der . . . . brachte uns einen großen Marsch. Wir marschierten von morgens 5 Uhr bis abends 8 Uhr von . . . . in nördlicher Richtung nach Belgien. Todmüde von der Marschleistung mußten wir dann die Zelte aufschlagen. Die Nacht, die sehr kalt war, mußten wir also auf freiem Felde zubringen. Trotz der großen Müdigkeit war der Schlaf nur gering. Wir konnten jetzt nicht nur allein das Dröhnen der Geschütze, sondern auch das Knattern des Gewehrfeuers deutlich hören.

Den . . . . verbrachten wir in einem Bauernhause in der Nähe unseres Biwakplatzes. Von hier aus konnten wir das Beschießen feindlicher Flugzeuge mit Schrapnells beobachten.

Am . . . . wurde unser Bataillon alarmiert, jeder Mann bekam zu seinen Patronen noch 70 dazu, dann marschierten wir, bis es Tag wurde und morgens um ½8 Uhr lagen wir im Gefecht.

Drei Tage stand unser Regiment gegen die Engländer — schottische und irländische Regimenter — im Feuer. Das Resultat war die Erstürmung der Dörfer . . . . . eine große Anzahl Engländer gefangen; unser Regiment hatte aber auch Verluste zu beklagen. Nach erfolgter Ablösung hatte unser Regiment Ruhe. Am . . . November, abends, wurden wir nach . . . . in die Schützengräben geschickt, um dort die zweite Gefechtslinie zu bilden. Hier waren wir drei Tage lang einem schrecklichen Artilleriefeuer ausgesetzt. Am . . ., nachts, sollten wir abgelöst werden. Aber während wir uns zum Aufbruch rüsteten, kam der Befehl, daß das Regiment nach . . . . zu marschieren, sich dort einzuschanzen und als Artilleriebedeckung zu dienen habe. Nun wurde die ganze Nacht marschiert. Früh 5 Uhr erreichten wir unseren Bestimmungsort, um dann sofort die Schanzarbeiten aufzunehmen. Zwei Tage blieb das Regiment hier liegen. Am . . . wurde es bei . . . . . in die erste Gefechtslinie eingeschoben. Am . . . . verursachte ein Schuß durch den linken Unterarm, daß ich die Front verlassen mußte und in die Heimat zurückbefördert wurde.

Die letzten neun Gefechtstage lernten wir die Strapazen, die der Krieg mit sich bringt, gründlich kennen. Wir trugen sie in der Hoffnung, daß die Opfer an Leben, Blut und Gesundheit nicht umsonst gebracht werden, vor allen Dingen, daß das deutsche Volk sich nicht unter die Knute des russischen Zarismus beugen muß, und daß nach dem Kriege das neue, freiere Deutschland dem deutschen Arbeiter die Rechte, die ihm gebühren, im vollsten Ausmaße gewährt. — Trotzdem möchte ich an alle Kollegen, die hinter der Front stehen, die Aufforderung richten, — und das ist der heiße Wunsch aller im Felde stehenden Genossen und Kollegen — daß die Zuhausegebliebenen fest und treu in ihrer Organisation halten und unablässig bemüht sind, deren Gefechtskraft zu erhalten und zu stärken; denn auch nach dem Kriege wird es, vielleicht noch mehr als wie zuvor, für die deutsche Arbeiterklasse heißen: „Bereit sein, ist alles!"

*

Personalstand bei der Münchener Straßenbahn.

Wie im Magistrat bekannt gegeben wurde, betrug am 1. Januar 1915 der Personalstand bei der Straßenbahn 1723, davon stehen im Dienst 1028, im Feld 695. Nach den einzelnen Dienstzweigen sind angestellt: 1 Oberkontrolleur, 16 Kontrolleure im Dienst, 8 im Feld, 4 Bahnhofverwalter im Dienst, 2 im Feld, 7 Bahnhofassistenten im Dienst, keiner im Feld, 12 Stationsmeister im Dienst, 5 im Feld, 13 Stationswarte im Dienst, 5 im Feld, 9 Fahrscheinverwahrer im Dienst, keiner im Feld, 577 Schaffner im Dienst (davon 172 Aushilfsschaffner), 241 im Feld, 389 Führer (davon 154 Aushilfsführer) im Dienst, 434 im Feld.

Genosse Schmid forderte bei dieser Gelegenheit auf, Dr. Kühles solle doch nochmals den verwaltenden Ausschuß einberufen und verschiedenen Leuten, die Eingaben gemacht haben, eine Antwort geben.

*

Eine Antwort der Stuttgarter Straßenbahndirektion.

Unsere Feststellungen in der „Schwäbischen Tagwacht" gegen die Behauptungen der Straßenbahndirektion scheinen dieser sehr in die Glieder gefahren zu sein. Wir schließen dies wohl nicht mit Unrecht aus einigen Aeußerungen der Direktoren selber, als auch aus der Antwort, die wir auf dem Umwege über einen Dienstbefehl erhielten. Diese indirekt an unsere Adresse gerichtete Antwort lautet:

„Stuttgarter Straßenbahnen.
Dienstbefehl Nr. 522.

Von Fahrgästen werden neuerdings täglich Beschwerden laut über unhöfliches und rücksichtsloses Benehmen eines Teils des neu eingestellten Fahrpersonals gegenüber dem Publikum. Es wird gern anerkannt, daß ein großer Teil des neu eingestellten Fahrpersonals mit Interesse und Geschick und zu unserer vollsten Zufriedenheit den Dienst versieht, und sichtlich bestrebt ist, einerseits möglichste Betriebssicherheit zu gewährleisten, anderseits dem Publikum gegenüber sich höflich und gefällig zu zeigen, ohne die Interessen der Straßenbahn zu vernachlässigen.

Dagegen ist leider eine Anzahl Leute eingestellt worden, welche fortwährend durch Mangel an Aufmerksamkeit und gutem Willen, sowie durch taktloses und nachlässiges Verhalten, Anlaß zu Klagen seitens der Fahrgäste und der Kontrolleure geben und selbst Unfälle verschulden. Mitverantwortlich für dieses unbefriedigende Verhalten Einzelner müssen wir die seit Wochen an der Arbeit befindlichen Heber und Wühler machen, vor denen wir diejenigen warnen, welchen an der Weiterbeschäftigung im Straßenbahndienst gelegen ist.

Wir weisen darauf hin, daß Agitation (für irgend welche Zwecke) während des Dienstes oder in Dienstgelassen nicht erlaubt ist und daß Zuwiderhandelnde unbedingt entlassen werden.

Stuttgart, den 21. Dezember 1914.

Die Direktion:
(gez.) Loercher. Ott."

Daß der erste Teil dieses Dienstbefehls nur eine Vorspiegelung falscher Tatsachen ist, geht aus dem zweiten Teil unwiderleglich hervor. Da man unsere Behauptungen nicht entkräften kann, sucht man durch Drohungen und Schwingen der Hungerpeitsche zu erreichen, daß uns das Fahrpersonal keinerlei Mitteilungen mehr macht. Wir brauchen kaum zu betonen, daß dieses Vorgehen auf unsere Maßnahmen keinerlei Einfluß ausüben wird, und über die Wirkung des Dienstbefehls auf das Fahrpersonal haben wir keine Ursache zu klagen. Im übrigen werden wir der Straßenbahndirektion auf diesen Dienstbefehl wie auf eine Reihe anderer Behauptungen, namentlich zu Anfang des Krieges, nach Beendigung dieses Krieges die verdiente Antwort geben. Bis dorthin legen wir ihn zu den Akten.

*

Englische Straßenbahn-Angestellte im Kriege.

Die „Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung" schreibt: „Wie englischen Fachzeitschriften zu entnehmen ist, haben sich sehr viele Angestellte der Straßenbahn- und Elektrizitätsgesellschaften von Großbritannien für das Landheer und den Seedienst anwerben lassen. Der Grund hierfür dürfte einmal in einer geringeren Beanspruchung der Bahnen und der damit zusammenhängenden Arbeitslosigkeit vieler Bahnbediensteten liegen, andererseits aber liegt die Vermutung nahe, daß der höhere Lohn, der den englischen Soldaten von den Werbebüros zugesagt wird, viele Straßenbahner zu dem gefährlichen Berufswechsel veranlaßt hat. Beim Uebertritt vom Straßenbahndienst in den Feldheer- oder Marinedienst wird seitens der Unternehmungen in mannigfacher Form für die Familien der Krieger gesorgt. Nach E. R. J. vom 29. 8. 14 zahlen die Verwaltungen vielfach an die verheirateten Angestellten das volle und an die ledigen Angestellten die Hälfte ihres normalen Gehaltes weiter. In anderen Fällen wird der Unterschied zwischen der Heereslöhnung und den sonstigen Löhnen gezahlt, während in noch anderen Fällen die Gesellschaften den ins Feld Ziehenden gewisse Sicherheiten bieten, die Sorge für die Frauen und Familien der Männer auf sich zu nehmen. Die nachstehend verzeichneten elektrischen Straßenbahngesellschaften haben sich besonders bemüht, eine große Anzahl ihrer Angestellten für den Heeresdienst freizumachen: Die „London County Council Tramways" entsandten 700 ihrer Angestellten (10 Proz. der Gesamtzahl) und weitere 400 sind verpflichtet, sich beim Aufgebot der Reservisten zu stellen; die Glasgow Corporation Tramways stellten 604 Mann (18 Prozent), einschl. vieler Mitglieder des Ingenieurkorps; die Birmingham Corporation Tramways stellten 340 Mann (14,5 Proz.), die Manchester Corporation Tramways 346 (7,5 Proz.), die Metropolitan Electric Tramways 233 (2 Proz.), die London United Tramways 150 (11 Proz.), die South Metropolitan Electric Tramways and Lighting Co. 35 (16 Proz.) und die Cardiff Lighting and Tramways Department 59 Mann, d. i. 11 Proz. aller ihrer Angestellten für den Krieg."

Obwohl diese Zahlen für ein Söldnerheer als verhältnismäßig hoch bezeichnet werden müssen, erscheinen sie doch verschwindend klein, wenn man sie mit den deutschen Straßenbahn-Unternehmungen vergleicht. So sind z. B. von der Großen Berliner Straßenbahn sofort nach der Mobilisierung im August v. J. 4300 Angestellte, d. i. zirka 35 Prozent, zur Fahne geeilt, und bei den Berliner Städtischen Straßenbahnen sind sogar 80 Prozent ihres Betriebspersonals zu den Fahnen einberufen. — Die englischen Straßenbahn-Unternehmer haben ihre Angestellten durch Brotlosmachung und Versprechungen in den Krieg getrieben.

*

Die Lohnverhältnisse der Straßenbahner in den Vereinigten Staaten.

Der Vorsitzende Mahon des Verbandes der Straßenbahner in Amerika hat eine kleine Schrift herausgegeben, die eine historische Uebersicht gibt über die Lohnverhältnisse der Straßenbahner in 200 Städten, wie sie vorher und nachher waren, nachdem sich die Straßenbahner dort organisiert hatten. Einige Beispiele mögen das beweisen: Watervoo, N.-Y.: Vor Bestehen der Organisation 15 Cents pro Stunde im ersten Jahr, 17 Cents im zweiten Jahr, 19 Cents in den folgenden Jahren. Nachdem die Straßenbahner sich organisiert: 19 Cents pro Stunde im ersten, 21 Cents im zweiten, 22 Cents im dritten, 24 Cents im darauffolgenden Jahr. San Francisco: Vorher 20, 21 und 22 Cents pro Stunde. Nachher 37½ Cents pro Stunde. Pottsville, Pa.: Vorher 13 Cents pro Stunde. Nachher 25 Cents pro Stunde im ersten, 27 Cents im zweiten Jahr. New Orleans: Vorher 14 Cents pro Stunde. Nachher 24 Cents pro Stunde im ersten, zweiten und dritten Jahr, dann etwas mehr. Mit der Erhöhung der Löhne sank natürlich auch die Arbeitszeit. Ferner weist Mahon in der kleinen Schrift noch auf andere Errungenschaften hin, so auf die Luftbremsen, Sandkasten, Sitzgelegenheit für Führer und Schaffner, Schutzvorrichtungen, Schutz gegen ungerechte Entlassungen. Besondere Beachtung ist dem Kampfe um gesetzliche Maßnahmen für den Weiterschutz des Führer- und Schaffnerstandes geschenkt worden. Zuerst wurde diese Einrichtung in Ohio geschaffen, worauf Staat auf Staat folgte, trotz der Opposition fast aller Gesellschaften. Gegenwärtig gibt es in den Vereinigten Staaten und Canada keine Wagen mehr, die einen offenen Führer- oder Schaffnerstand haben, alle Plattformen sind gegen Unwetter geschützt. Die Schrift zeigt mehr als alles andere die erfolgreiche Tätigkeit der Organisation seit ihrem Bestehen.

Seeleute.

Treue im Kriege

ist die vornehmste Pflicht des Soldaten im Felde und des für das Ganze schaffenden Staatsbürgers. Treue zum Verbande ist eine nicht minder ernste und angenehme Pflicht jedes wahrhaft deutsch fühlenden Seemanns, auch wenn er unter der Fahne steht, in Feindesland in Gefangenschaft lebt oder sich in neutralen Häfen an Bord deutscher Schiffe befindet. Niemand geht seiner Mitgliedschaft verlustig während er unter den Fahnen steht, gefangen oder in neutralen Häfen sich während des Krieges außerhalb jeder Zahlungsmöglichkeit befindet.

Für die Kriegsteilnehmer ruht die Mitgliedschaft, sie treten nach ihrer Heimkehr in ihre alten Rechte wieder ein; auch auf die Zwangslage der gefangenen Mitglieder und solcher, die sich zahlungsunfähig in neutralen Häfen aufhalten müssen, wird weitgehendste Rücksicht genommen. Sie tun gut, ein Lebenszeichen von sich zu geben und die Stundung ihrer Beiträge zu beantragen. Nur Treue zum Verbande fordern wir in ihrem ureigensten Interesse von ihnen.

Vor dem Kriege war uns allen die Organisation ein dringendes Bedürfnis, nach dem Kriege wird sie uns sicher wertvoll, d. h. unentbehrlich sein. Wenn wir jetzt als Deutsche im Kriege sagen: wir kämpfen, um unsere wirtschaftliche Freiheit zu wahren und zu heben, so können wir als Glieder des proletarischen Volkes erwarten, nach dem Kriege auch teilzunehmen an jener Entwicklung der wirtschaftlichen Freiheit. Die Erfahrung hat uns gelehrt, daß uns soziale Fortschritte nicht freiwillig zugestanden und angeboten werden. Nur der Kampf hat uns auf dem Gebiete des sozialen Lebens stets weiter geführt. Wir werden also auch nachher, wenn nach dem Kriege die wirtschaftliche Freiheit gesichert und gehoben ist, kämpfen

flotte in der von der englischen Flotte „bewachten“ und minenverseuchten Nordsee mit tödlichem Erfolge einzusetzen. Das ist die Folge britischer Unerfindlichkeit.

* * *

Folgen der verlogenen Deutschenhetze.

Kürzlich lagen in Bremerhaven zwei amerikanische Baumwolldampfer, deren Mannschaften sich zumeist aus Angehörigen der neutralen Länder zusammensetzten. Es befanden sich darunter Dänen, Schweden, Norweger, Holländer, Amerikaner und Angehörige exotischer, neutraler Völker. Die deutschsprechenden unter ihnen berichten über die in feindlichen und neutralen Ländern erhaltenen Nachrichten über die Kriegslage. Danach gibt es kein schofleres, gemeineres Volk als das deutsche. Alles, was während des Krieges an Scheußlichkeiten und Gemeinheiten erdacht werden konnte, haben natürlich die Deutschen verbrochen und die Feinde Deutschlands sind geschäftig genug, die anderen Völker in dieser Weise zu „informieren“. Die Schiffsmannschaften wären tatsächlich mit einer Voreingenommenheit nach Deutschland gekommen, die alles andere, als eine freundliche Gesinnung erkennen ließ, sind aber freudig enttäuscht, hier etwas ganz anderes zu hören, und nehmen jede Gelegenheit wahr, genaues über den Krieg im allgemeinen zu erfahren.

* * *

Dänemark.

Die Verhandlungen zwischen dem Matrosenverband und den Reedern führten zu einem Reglement über ein Schiedsgerichts- und Vermittlungsverfahren zwischen den Parteien. Hiernach ist nun ein Vergleich über die strittige Lohnfrage zustande gekommen. Die Heuern werden um 15 Kronen monatlich erhöht, doch derart, daß hiervon 5 Kronen in Abzug kommen, solange die Kriegszulagen gewährt werden. Die sofortige Zulage von 10 Kronen hat rückwirkende Kraft vom 1. Januar. Das Reglement gilt als Ergänzung des bestehenden Uebereinkommens, welches, wie bekannt, noch bis zum Jahre 1919 Gültigkeit hat; auch die volle Zulage von 15 Kronen tritt von selbst ein, sobald der Kriegszustand aufhört. Was nun die Vermittlungseinrichtung angeht, so ist diese derart, daß ein Ausschuß bestehend aus zwei Mitgliedern von jeder Seite gebildet wird. Dieser Ausschuß soll über alle Streitigkeiten beruflicher Art entscheiden. Das neue Uebereinkommen wurde von den beiderseitigen Vertretern mit bindender Kraft abgeschlossen und fand auch die Zustimmung der Generalversammlung des Sömändenes Forbund. Damit ist der Konflikt, der im Juli begann, in befriedigender Weise erledigt worden.

* * *

Norwegen.

Die norwegische Regierung bewilligte für 1915 an 629 Seeleute Pensionen zwischen 150 und 300 Kronen, im Gesamtbetrage von 100 000 Kronen. Unterstützungsgesuche waren von 2074 Personen eingegangen.

Der Prozentsatz der bewilligten Pensionen ist ein äußerst niedriger.

* * *

Amerika.

Die Vereinigten Staaten Amerikas sind nach Ansicht gewisser deutschfeindlicher Ueberamerikaner das demokratischste und freieste Land der Welt, nur richtet von Zeit zu Zeit der „demokratische“ und „freiheitliche“ Polizeiknüppel Amerikas unter streikenden Arbeitern wahre Blutbäder an.

Aus Theodore Roosevelt, einem Orte in New-Jersey, wird gemeldet: In einem Revolverkampf zwischen mehreren hundert streikenden Arbeitern und der Polizei, die die Werke „schützte“, wurden ein Arbeiter getötet und 19 verletzt, davon drei schwer.

Ohne Zweifel, die Amerikaner sind berufen, dem deutschen „Barbarenvolk“ demokratische und freiheitliche Moralpauken in der sozialistisch-deutsch-amerikanischen Presse zu halten.

Binnenschiffer.

Die V.-E.-G. zerstört den Burgfrieden um schnöden Mammon.

Die V.-E.-G. hat 1913 zwei Lohnsysteme für die Bootsleute eingeführt: Wer gelb wurde, bekam 120 Mk., wer nicht gelb war, bekam 115 Mk. und mußte einen Revers unterschreiben, nach welchem er sich verpflichtete, bis Schiffahrtsschluß im Dienst zu bleiben. Dafür sollten dann am Schiffahrtsschluß die fehlenden 5 Mk. Differenz ausgezahlt werden. So ist es 1913 gemacht worden.

1914 befolgte man eine andere Praxis. Nach Ausbruch des Krieges wurde den Bootsleuten der Revers nicht mehr vorgelegt; diese vermuteten, daß die V.-E.-G. die Mannschaften nicht mehr nach der Gesinnung entlohnen würde. In einem Falle wurden die Aufnahmelisten von dem betreffenden Bootsmann mit 120 Mk. ausgefüllt. Dieses Verfahren wurde von allen Bootsleuten so gedeutet, daß die V.-E.-G., wie es die übrigen Firmen auf der Elbe taten, 120 Mk. zahlen würde. Doch es kam anders. Die Kollegen erhielten nur 115 Mk., und als sie nach Schiffahrtsschluß die restlichen 5 Mk. pro Monat forderten, wurde ihnen gesagt: sie hätten nichts unterschrieben; was sie ja nicht konnten, da nichts zur Unterschrift vorgelegt wurde. Hätte man die Mannschaften über diese Maßnahme aufgeklärt, als sie den Dienst antraten, so wäre das Verfahren wenigstens einwandfrei gewesen; man ließ sie aber im unklaren und bereitete so den Mannschaften eine schwere Enttäuschung.

Aber auch in Fällen, wo die Unterschrift zu Schiffahrtsbeginn geleistet wurde, ist die Auszahlung verweigert worden. In einem Falle fuhr ein Kollege bei der Mobilmachung nach Hause, weil er seine Einberufung erwartete. Dies erfolgte nicht sofort. Um aber bei der Hand zu sein, nahm der Kollege Schiffahrt auf der Oder. Dies war für die V.-E.-G. Grund genug, auch hier die Auszahlung des einbehaltenen Lohnes zu verweigern.

In den ersteren Fällen, die in größerer Anzahl vorliegen, werden wir eine gerichtliche Klarstellung darüber herbeiführen, ob die V.-E.-G. nicht verpflichtet war, ihr neues Verfahren den Mannschaften beim Dienstantritt bekannt zu geben.

Diese Vorkommnisse sind Beweis dafür, daß die Schiffsmannschaften bei der V.-E.-G. beim Dienstantritt die monatliche Zahlung der 120 Mk. verlangen müssen; wo das nicht geschieht, besteht die Gefahr, daß 5 Mk. einbehalten werden. Wir können unseren Mitgliedern also nur raten, auf monatliche Auszahlung der 120 Mk. unter allen Umständen zu bestehen. Die Empörung, welche dies Verhalten der V.-E.-G. hervorgerufen hat, muß sie ihrem eigenen Verhalten zuschreiben.

* * *

Der Berliner Lloyd fordert Kaution.

Beim Berliner Lloyd sollen die Kapitäne 400 Mk. und die Steuerleute 200 Mk. Kaution stellen. Angeblich um die fortlaufenden Unzuträglichkeiten beim Abrechnen zu beseitigen. Dies soll also bedeuten, daß stets ein Guthaben des Kapitäns oder Steuermannes vorhanden ist, an dem sich die Gesellschaft schadlos halten kann. Ist der betreffende mit dieser Schadloshaltung nicht einverstanden, ist es vorbei mit der „Lebensstellung“ beim Lloyd. Auf diese Weise käme eine Gesamtkaution von ungefähr 25 000 Mk. zusammen. Ueber die Art und Weise, wie das Geld festgelegt ist, hat eine Verständigung nicht stattgefunden. Die Kaution muß bis zum 1. Januar hinterlegt sein; wer dies nicht kann, dem werden monatlich 50 Mk. abgezogen. Wenn nun ein Steuermann beim Lloyd 130 Mk. Lohn hat, so bleiben ihm noch 80 Mk. (abzüglich der Versicherungsgelder noch weniger), und so geht es vier Monate. Es wäre zu wünschen, daß die Leute, welche eine solche Maßnahme anordnen, vier Monate mit solchem Lohn auskommen müßten.

So sieht das „harmonische Verhältnis“ beim Berliner Lloyd aus.

Berlin. Die Kohlenversorgung Berlins und der Arbeitermangel in den Fuhrbetrieben. Unter dieser Ueberschrift wurde in der Berliner Tagespresse am 9. und 10. Januar folgendes berichtet:

„Die Wirtschaftsgenossenschaft der Berliner Grundbesitzer sowie die Platz- und Fuhrgeschäfte des Berliner Kohlenhandels klagen über den Mangel an Arbeitern und Kutschern, obwohl sie bereit sind, die mit den Arbeiterorganisationen vereinbarten tariflichen Löhne zu zahlen. Eine Versammlung der Fuhrgeschäfte des Berliner Kohlenhandels beschloß deshalb, an den Oberbürgermeister von Berlin sowie an sämtliche übrigen Kommunen eine Eingabe zu richten und zu beantragen, Notstandsarbeiten und alle nicht unbedingt dringlichen öffentlichen Arbeiten einzustellen. Arbeitslosen- und sonstige Unterstützungen nur an solche Leute zu zahlen, die tatsächlich nicht arbeitsfähig oder nicht in der Lage sind, Arbeit zu bekommen, Straf- und geeignetenfalls Militärgefangene für die Arbeit auf den Kohlenplätzen zur Verfügung zu stellen, und dahin zu wirken, daß mehr arbeitsfähige Frauen auf diesen Plätzen beschäftigt werden. Die gleichen Wünsche sollen dem Oberkommando in den Marken und der Handelskammer zu Berlin vorgetragen werden; auch sollen die öffentlichen Fürsorgestellen darauf aufmerksam gemacht werden, daß nur wirklich Bedürftige die Unterstützung erhalten. Schließlich richtete die Versammlung an das Publikum die dringende Bitte, die von ihnen benötigten Kohlen rechtzeitig zu bestellen und bei der Ausführung der Aufträge auf die jetzigen großen Schwierigkeiten Rücksicht zu nehmen.“

Der „Vorwärts“ brachte diese Notiz ebenfalls unter folgender Anmerkung:

„Es scheint leider in weiten Kreisen die Ansicht zu herrschen, als sei der Mangel an Kräften in bestimmten Betrieben ein Beweis dafür, daß viele Leute Unterstützung bekommen, die nicht bedürftig sind. Es muß immer wieder betont werden, daß die arbeitskräftigsten Arbeiter zu den Fahnen einberufen sind, und daß kränkliche, schwächliche Personen die hier in Frage kommende Arbeit nicht leisten können, wogegen bei der Post der Andrang zu der Posthilfsarbeit, trotz des geringen Lohnes von 3,30 Mk. sehr erheblich ist. Ein Studentarbeiter, wie der Lithograph, der Bildhauer, der Kaufmann, der Schreiber, kann eben die im Fuhrwesen verlangte Arbeit trotz entsprechender Bezahlung beim besten Willen nicht leisten, selbst wenn der Lohn ein noch höherer wäre.“

Auf Grund dieser Veröffentlichung brachte der „Vorwärts“ einige Tage später eine weitere Zuschrift, die wir ebenfalls unsern Lesern hiermit zur Kenntnis bringen. Sie lautet:

Arbeitermangel im Fuhrwesen.

Es kann nicht in Abrede gestellt werden, daß in verschiedenen Verkehrsbetrieben zurzeit ein Mangel an geeigneten brauchbaren kräftigen Arbeitern sich bemerkbar gemacht hat, aber es muß doch betont werden, daß von einem nicht genügenden Angebot von Arbeitern auch in diesen Betrieben im allgemeinen nicht gesprochen werden kann. Besonders trifft dies bei der Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Grundbesitzer zu. Die Gesellschaft sucht jetzt alle Tage durch Anschläge an den Säulen und durch Zeitungsinserate Arbeitskräfte. Auf diesen Bekanntmachungen hin melden sich jeden Morgen eine große Anzahl von Arbeitslosen. Am Montag, den 11. d. M., war das Angebot von Arbeitskräften auf dem Depot Mühlenstraße ein besonders großes. Unter den sich Meldenden befinden sich auch Leute in besserer Kleidung. Mag auch der immerhin annehmbare Lohn, den die Gesellschaft nach den dort bestehenden Tarifverträgen zahlt, dazu dienen, daß sich die Arbeitslosen in so großer Zahl bei ihr melden, so ist das doch auch ein Beweis dafür, daß im allgemeinen von einer Arbeitsscheu der Stellenlosen nicht die Rede sein kann. Bedauerlicherweise sind von den sich meldenden Leuten nur verschwindend wenige für die hier verlangte Arbeit kräftig genug. Täglich werden frühmorgens neue Leute eingestellt.

Viele hören, nachdem sie zwei oder drei Kästen mit Müll in den Wagen geschafft haben, wieder auf, andere versuchen es einen halben, auch einen Tag und stellen dann die Arbeit wieder ein, weil die körperliche Anstrengung, welche das Tragen und Hantieren mit den schweren Müllkästen erfordert, über ihre Kräfte hinausgeht. Man vergegenwärtige sich, welches Maß von Körperkräften erforderlich ist, um diese Arbeit leisten zu können.

Der Rauminhalt der Müllkästen ist auf 200 Liter bemessen. Ein solch eiserner Kasten wieg schon leer 97—99 Pfund, also beinahe 1 Zentner. Zur Winterzeit beträgt das Gewicht eines solcher Kästen, wenn er mit Müll vollgefüllt ist, zirka drei Zentner. In Grundstücken mit Fabriken oder sonstigen industriellen Betrieben sowie Dampfheizungen, Restaurants usw., kommt es vor, daß die angefüllten Müllkästen ein Gewicht von 5—6 Zentner erreichen, besonders dann, wenn außer dem Hausmüll noch Schlacken und anderer schwerer Unrat mit in die Kästen geschüttet wird, was eigentlich nicht zulässig sein soll, aber immerhin täglich geschieht. Da nun auf den meisten Grundstücken die Müllkästen auf dem letzten Hofraum oder auch in Kellergängen aufgestellt sind, so kann man sich einen Begriff davon machen, wie schwer es für die Arbeiter ist und was für Körperkraft dazu gehört, solch schwere Kästen in sogenannte Tragerienen von den Grundstücken bis hinaus auf die Straße zum Fuhrwerk zu tragen. Hinzu kommt noch das Hinaufheben solcher Lasten und Auskippen in die Patentwagen. Dies letztere erfordert neben der anzuwendenden Kräfte auch noch eine besondere Geschicklichkeit. Durch ungeschicktes Anheben eines der beiden Arbeiter kann sehr leicht sein Nebenmann verunglücken und schweren Schaden an der Gesundheit nehmen. Das Arbeitspensum ist pro Tag für die Mehrzahl der chuhrwerke auf drei Touren bemessen mit einer Kastenzahl von 135, welche zu laden sind. Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß nicht jeder Müllkasten das oben erwähnte Gewicht erreicht und daß sich in den Sommermonaten die Arbeit nicht so schwer gestaltet, weil die Müllmengen auf den Grundstücken nicht so groß und die Kästen weniger gefüllt sind.

Vor dem Kriege war es der Gesellschaft gelungen, einen entsprechend kräftigen Arbeiterstamm gegen annehmbare Löhne heranzuziehen, welcher diese Arbeiten zu leisten imstande war und sich durch gegenseitiges geschicktes Zusammenarbeiten die Arbeit erleichterte. Da nun diese kräftigen Mannschaften der Gesellschaft durch die Einberufung zu den Fahnen zum allergrößten Teil genommen wurden, ist dieselbe bezüglich der Aufrechterhaltung ihres Betriebes auf große Schwierigkeiten gestoßen. Diese Schwierigkeiten werden sich für die Dauer des Krieges wohl kaum beseitigen lassen, wenn nicht die Gesellschaft dazu übergeht, eine Erleichterung der bisherigen Arbeitsmethode in irgendeiner Weise herbeizuführen. Auch für den Kohlengroßhandelsbetrieb trifft zu, daß für die Arbeit, die zu leisten ist, kräftige Leute erforderlich sein müssen; wenn die Arbeit auch nicht ganz so schwer ist wie bei der Müllabfuhr, immerhin ist das Abtragen von Kohlen, wenn Treppen zu steigen sind, eine anstrengende Tätigkeit, die viele Arbeiter mit dem besten Willen nicht zu leisten imstande sind.

Berlin. Am Sonntag, den 10. Januar, fand eine Versammlung der Rollkutscher, Begleiter, Bodenarbeiter usw. statt, in welcher ein Kollege einen Vortrag über „Kriegsvermutungen und Kriegstatsachen“ hielt. Der Branchenleiter gab vor Eintritt in die Tagesordnung die Namen der im 3. Quartal verstorbenen Kollegen aus der Speditionsbranche bekannt. Die Versammelten ehrten das Andenken derselben in der üblichen Weise. Sodann erhielt der Referent das Wort zu seinem Vortrage. Einleitend kritisierte Redner das saumselige Verhalten der Kollegen und sprach sein lebhaftes Bedauern über den schwachen Versammlungsbesuch aus. Alsdann schilderte der Referent in eingehender Weise die Entstehung des Krieges und seine schrecklichen Folgen. Durch die Politik Englands, welches den Weltmarkt allein beherrschen will, sowie der Raubpolitik Rußlands, wurde Deutschland der Krieg aufgezwungen, so daß Deutschland von Feinden eingeschlossen war und nicht anders als geschehen handeln konnte. Wenn es auch noch schwere Opfer im Osten und Westen kostet, wird Deutschland hoffentlich den Sieg davontragen. Bei Ausbruch des Krieges glaubte man, daß eine Hungersnot und Revolution ausbrechen würde und der Handel und Verkehr vollständig lahmgelegt werde; diese Vermutungen haben sich nicht erfüllt. Deutschland hat es bisher überstanden und wird es auch in Zukunft überstehen, bis wir uns einen dauernden Frieden gesichert haben. Auch die Gewerkschaften haben in jeder Weise ihre Pflichten