

Arbeiter, die sich innerhalb der Wartezeit einen Unfall zuziehen, nicht einzutreten habe, denn sie gehörten nicht zu den im § 573 genannten Personen. Der Verletzte, sowie auch der Unternehmer des Unfallbetriebes waren jedoch mit Recht der Ansicht, daß die Kasse einzutreten habe. Das Versicherungsamt Hamburg stellte sich jedoch auf Seiten der Kasse und meinte, der Verletzte könne sich nur an den Unternehmer halten, der an Stelle der Kasse zur Gewährung der Leistungen verpflichtet sei. Ein unabhängiger Arbeiter, der die Wartezeit noch nicht erfüllt habe, könne nur wie die anderen nicht gegen Krankheit versicherten Personen Anspruch gegen den Unternehmer des Unfallbetriebes auf Leistung von Krankenhilfe nach Maßgabe des § 577 RVO. erheben. Der § 577 hat aber nur Verletzte im Auge, die nicht auf Grund der Reichsversicherung versichert sind. Ein Unfallfänger aber, der die Wartezeit noch nicht erfüllt hat, gehört zu den auf Grund der Reichsversicherung versicherten Personen und eine ungünstige Satzungsbestimmung der Kasse kann den Unternehmer nicht haftbar machen. Aus diesem Grunde kann unjener Kollegen, falls sie als unabhängige Arbeiter einen Unfall erleiden sollten, nur der dringende Rat erteilt werden, sich sofort an die zuständige Krankenkasse zu wenden, von der sie dann Krankengeld vom vierten Krankheitslage ab zu beanspruchen haben, ebenso Krankenpflege (also ärztliche Hilfe, Arznei usw.). Sollte dennoch eine Ablehnung der Kasse erfolgen, dann reiche man sofort beim zuständigen Versicherungsamt Klage gegen die Kasse ein. Derartige Klagen werden auch mündlich zu Protokoll genommen. Zur Begründung diene dann nachstehende Entscheidung des Oberverrichtungsamtes in Hamburg vom 23. Januar 1915, wonach die dortige Allgemeine Ortskrankenkasse beurteilt wurde. Aus dieser Begründung sei folgendes hervorgehoben:

Der Kläger hätte auf jeden Fall Anspruch auf die Regelleistungen. Der Streit unter den Parteien betrifft im wesentlichen das Verhältnis der §§ 451 und 573 der Reichsversicherungsordnung zueinander. Die Kasse beruft sich darauf, daß sie von der Bestimmung des § 451 in ihrem Satzungen Gebrauch gemacht habe und für unabhängig Beschäftigte den Anspruch auf Regelleistungen (nicht der Regelleistungen) für eine Wartezeit von vier Wochen ausgeschlossen habe. Daß der Kasse dieses Recht zusteht, ist zweifellos. Macht sie von der Bestimmung des § 451 Gebrauch, so verlieren an sich die unabhängig beschäftigten Arbeiter auch den Anspruch auf die Regelleistungen nach § 179 der RVO. Die Bestimmungen des § 451 gelten nun aber lediglich für unabhängig Beschäftigte im allgemeinen. Zugunsten derjenigen unabhängig Beschäftigten, die als Mitglieder einer Kasse einen Unfall erleiden, hat nun der § 573 der RVO. genehmigte Bestimmungen erlassen, die diese Gruppe Personen mit Rücksicht auf ihre besondere Versicherung nach Erleidung eines Unfalles günstiger als andere Klassenmitglieder stellen. Wie die Reichstagsverhandlungen — stenographische Berichte, Band 274, Seite 295 — ergeben, sollen gegen Krankheit versicherte Personen, die durch einen Unfall verletzt wurden, eine Fürsorge mindestens im Umfange der Regelleistungen der Krankenkassen an Krankenhilfe erhalten. Die bestimmte und positive Fassung des Paragraphen läßt keinen Zweifel darüber, daß die Regelleistungen unter allen Umständen zu gewähren sind, das heißt also Krankenpflege und bei Arbeitsunfähigkeit ein Krankengeld, oder an Stelle dieser Leistungen Krankenbauzuzug nebst Hausgeld. Wie die Motive besonders betonen, hat die Krankenkasse diese Leistungen zu gewähren, und zwar auch dann, wenn Personen zwar wegen Krankheit versichert sind, aber das Recht auf die Leistungen der Krankenversicherung erst nach einer gewissen Zeit erwerben (§ 479, jetzt § 451). In dieser Klarheit und einseitigen Ausdrucksweise der Motive ist also die Haftbarkeit der Beklagten gegeben, die sämtlichen Kommentatoren, Siker-Somlo § 573, Seite 469 Nr. 5, Appellus, Dittmann, Band 3, § 573, Anmerkung 5 und Möhle und Nabeling, Band 3, § 573, Anmerkung 3, stellen sich übereinstimmend auf denselben Standpunkt.

Wünschenswert wäre es, wenn die Krankenkassen die Wartezeit für die Unabhängigen überhaupt in Wegfall brächten. Geschicht dies nicht, dann muß damit gerechnet werden, daß die Unternehmer, um dem Rückzahlrecht der Kassen zu entgehen, in Zukunft nur noch Unabhängige einstellen, die einer Erntekasse angehören.

Feldpostbriefe.

Von einem Stuttgarter Funktionär.

Meine Kollegen!

3. März 1915.

Seeben erhalte ich mit der kaiserlich deutschen Schreden — pardon — Feldpost Euren Brief vom Sünden-Nebel — Berlin! Kurz gesagt, er enthält alles und noch mehr, als ich zu wissen wünschte.

An die „Tagewacht“ habe ich in der Zwischenzeit bereits drei weitere Briefe eingeleitet, so viel ich bis jetzt erheben konnte, und ich erhalte heute die Nummer vom 26. 2., ist noch kein weiteres erschienen. Ich habe mir vorgenommen, in den Briefen meine Betrachtungen, speziell auf die sozialen und ökonomischen Verhältnisse auszuweihen (natürlich nur, so weit es mir möglich war). Somit glaube ich auch, daß ich Euren Wünsche, Euch den Unterschied zwischen Ost und West zu schildern, in diesem Rahmen am besten nachzukommen in der Lage bin. Nur so viel: Als Weltreisender konnte ich mich, resp. unsere Division, benennen: Esfab-Votringen, Luxemburg, Belgien, Argonnen, Arras, Lille, Ypern, dann 9stündige Fahrt nach Alexandrow, Schlag für Schlag über Wolzlawet, Combin-Smitt bis hierher, dicht

vor der Bfura! Dort im Westen die leichtgeschürzte Französin, liebenswürdig, stets das Zepher St. Urbans schwingend, droben in Belgien in den rauchigen schwarzen Industriedörfern, finstere, drohende Arbeitermänner, im Gespräch liebenswürdig bis zum äußersten, mit der geöffneten Faust in der Falde. Die Arbeiter, sensationsstark, naiv, Kanakillen und Schmetterlinge zu gleicher Zeit, sorglose, siegesichere Gesichter tragend, teilweise erfreut über diesen „Sport“ hübsigen sie alleamt mehr oder weniger leidenschaftlich dem Götze „Wachus“, sowie dem so vielfach verwandten Tabaktraut. Maubeuge, Cambrai, Mohon, Meciers — Gabet, Valenciennes, Namur, Lüttich, überall das gleiche Bild, überall Zeichen, daß alles unter der Zuckerpfeife steht, jederzeit bereit, die Zähne zu fleischen. Nun Lille! War einer schon dort von Euch? Es schweigt des Sängers Höflichkeit! Das waren Licht- und Schattenzeiten! Im Gesicht: rechts von der Bühne, sowie links derselben blühende Landschaften, industrielle Städte und Dörfer, in der Mitte regnet es ständig Striche, sowie leichte und schwere Granaten, ständig Schrapnells. Als Zugabe Stern-



Liebknecht der Alte.

In seiner Broschüre: „Soll Europa kosakisch werden?“ schrieb 1878 Wilhelm Liebknecht:

„Rußland — eine halbbarbarische Macht, die sich gerade soviel Zivilisation angeeignet hat, um ihre barbarischen Ziele mit dem Raffinement der Kultur verfolgen zu können. Der brutalste Raubstaat, den die Geschichte kennt, der einzige, welcher der langen ununterbrochenen Reihe von an der Menschheit begangenen Verbrechen keinen der Menschheit erzeugten Dienst mildernd zur Seite stellen kann... dieser räuberischste, grausamste, heuchlerischste aller Raubstaaten darf ungestrast Europa, die Welt, aus einer Panik in die andere stürzen, darf den Handel und die Industrie der zum Aufblühen unentbehrlichen Ruhe und Sicherheit berauben, darf Verwicklungen schaffen, aus denen jeden Augenblick ein europäischer, ein Weltkrieg emporstehen kann. Der Sieg Rußlands — der Tod der Freiheit in Europa, — während umgekehrt die Niederlage der Russen, die soziale Umwälzung in Rußland, deren Elemente massenhaft vorhanden, sehr beschleunigen würde und damit den Umschwung in Europa.“

So der alte Liebknecht. Und der junge Liebknecht verweigert die Mittel zur Bekämpfung Rußlands —!



Schuppen in Form von Fliegerbomben. Nirgends ist man seines Lebens sicher. Einziger Trost! Gute Straßen und Wein die Menge und sonst sonst noch was. Rußland? Woi! Dabell! Strohpöckel, Bretterhütten, von unten bis oben gefüllt mit schmerzigen, hundemutigen Juden und Polen, als Dreingabe: Läufe, Räufe, edel russische. Hier zu handeln! Kaufen se, Herrchel! Gebe Gott, daß wir bleiben! Dattsch! geht es einem unaufhörlich in die Ohren. Statt Straßen — Sandwüsten, Sumpf, Wasser, und statt Wein — viel Kartoffeln. Das die Schattens, nun die Lichtseiten. Keine Sternschuppen alias Fliegerbomben, seit neuerer Zeit wenig Granaten, ab und zu Schrapnells, aber Rußland die schwere Menge. Wie Hammerherben kommen sie oft aus den Gräben herausgewackelt, dem offenen Verderben entgegen. Kanonensutter die schwere Menge. Ein, zwei, drei Volltreffer in ihre Gräben und nun wimmelschühndehoch: Panje, Panje! schreiend nach vornwärts. Bei uns liebevoller Empfang, von hinten Nachschubgräbe aus Maschinengewehren und Schrapnells. Wie sie rennen können, das solltet Ihr sehen. Im übrigen Dred, viel Dred, Regen, Läufe, Eis und Schnee, und was das Lumpigste ist, fast kein Wind! Herrlich, was? Das wären so groß Unruhe des „modernen Kulturdamas“. Mit etwas Phantasie könnt Ihr Euch alles andere zusammenreimen. Natunann — Nibel — (sind beide schon dort!) D. N. — hätten hier sehr schlecht zu arbeiten beim Organisieren, es fehlen hier nämlich zuerst Straßen und dann Bahnen und die Leute.

Schick sie mit ihren „Grundsätzen“ nach Lille. Ich danke dir, Gott, usw.

Im übrigen aber: Drauf auf die Leisetreter, Schwarzleher und Prinzipienreiter in Gewerkschaft und Partei. Wir hier halten durch. Machts nach!

Inzwischen grüßt Euch bestens

W. S.,

Mitler des Eisernen Kreuzes und Besitzer der württembergischen Silbernen Tapferkeitsmedaille, weiland Lauffonär an der Bfura.

*

Chauny, den 15. 2. 15.

Lieber Kollege!

Ich habe den „Courier“ bei besser Gesundheit erhalten und sage meinen besten Dank. Es freut mich jedesmal, wenn ich eine Zeitung aus der Heimat bekomme, denn der „Courier“ wird hier gern gelesen. Auf meine Tir habe ich geschrieben: Hier liegt der „Courier“, die deutsche Transportarbeiterzeitung und die „Froie Presse“ aus! Und wie Ihr Euch denken könnt, bekomme ich dadurch sehr viel Besuch. Zurzeit haben wir wenig zu tun, weil die Pferde mehr arbeiten sollen (der Schreiber dieses ist Kraftfahrer bei der Stabpferd-Kraftwagenkolonne) und die Bahn geht jetzt auch schon bis zur Front. Wir können sagen, daß wir als Transportarbeiter in diesem Kriege unsere Pflicht getan haben. Sehr oft haben wir schon mit unserem Wagen in den Gräben gelegen, denn alle Schaulenzen waren durch die Geschosse ausgewählt. Oft blieb der Wagen bis an die Achsen im Dred stecken. Jetzt kann man es ja aushalten, aber die erste Zeit in Belgien und Frankreich, wo wir kaum Zeit hatten weder zum Schlafen und zum Essen, da war es schlimm. Hoffentlich ist der Krieg bald zu Ende, denn es Hinderburg so weiter macht. Kommen wir dann mit gesunden Gliedern wieder nach Hause, dann muß wieder schwer gearbeitet werden, um die Organisation wieder hoch zu bringen.

Grüß an Dich und alle Kollegen.

*

Jafesie ...

Mein lieber Kollege!

Die Verlagswürst, welche ich von dort erhielt, haben wir nach gründlicher Untersuchung, an deren Ende nichts von ihr übrig blieb, sofort erledigt, hinfemalen unser Gepäd bereits so schwer zum Tragen ist, daß eine weitere Belastung unmöglich ist. Ich bin jetzt zum vierten Mal in Rußland, doch alles, was ich bis jetzt davon sah, kann mich nur veranlassen, die Ausführungen des Genossen Seine in seiner Broschüre „Wider die Quertreiber“ bis zu unterfertigen. In unseren Versammlungen usw. haben wir so oft unsere Kollegen aufgefordert, mehr Mitleid gegen ihre Unternehmer zu zeigen. Betrachtet man hier das Benehmen der russischen Bevölkerung, so kann man sagen, ein Hund kann sich nicht unterwürflicher zeigen, als diese Bewohner. Keine Spur von Selbstbewußtsein, Hände küssen und Gebete stammeln, was ist so der übliche Empfang, den man uns bereitet. Ein Duzend Heiligher! Findest Du in jedem Hause, fragst Du aber, wer Leser oder schreiben kann, dann wirst Du selten jemanden finden. Hält Liebknecht oder Rosa Luxemburg das für Zustände, die für Deutschland wünschenswert wären? Oder glauben diese Leute, daß der Javismus die Befreiung des Dreiklassenwahrechts bringt? Wenn Liebknecht vielleicht glaubt, er finde durch seine Nichtbewilligung der Kriegskredite irgendwelchen Beifall bei uns, die wir im Osten kämpfen, so hat er sich schwer getäuscht. Wir sind lauter Männer zwischen 30 und 40 Jahren, darunter die Mehrzahl Anhänger unserer Partei, alle, aber auch alle schließen sich Seine an und beurteilen Liebknechts Handlungswelse. Ich habe mit eigenen Augen die Verwüstungen der Russen in Koblenstein, Meidburg, Arns-Brosen, Markgradowo, und einer großen Anzahl Dörfer gesehen, und das Herz würde sich mir im Leibe herumdrehen, wenn es den Russen gelänge, ihre Zerstörungswut weiter ins Innere zu tragen.

Ich habe Tausende von ostpreussischen Flüchtlingen gesehen in einer Not, wie ich sie meinen Lieben zu Hause auch nicht im entferntesten wünsche. Mit Abscheu würde ich mich von einer Partei wenden, die tatlos dem Einfall der Russen zusehen würde. Wir wünschen alle einen baldigen Frieden, aber den auf Kosten Deutschlands — nein, den wünschen wir nicht.

Wir liegen vor der Festung Lomza in Schützengräben, über uns saufen deutsche und russische Granaten, öfters werden auch wir unter Feuer genommen und man glaubt, das letzte Stündlein ist gekommen. Es wird hier viel gelesen, und ich wünsche bloß, im Frieden würden die Zeitungen so genau studiert wie hier. Die mir zugesandte Broschüre wandert von einer Hand in die andere.

Soll ich Dir von den Mühsalen und Strapazen schreiben? Nein! Das weißt Du ja, daß wir sehr oft am Rande unserer Kräfte sind, aber es muß geschafft werden und wird geschafft. Wir bedauern bloß alle, daß in der Heimat müßige Schwäger die Einigkeit der Partei zerstören. Deshalb empfinden wir auch die Ausführungen Heines als Schläge ausgeübt von Landwebrleuten, welche sich mit den Russen verum-schlagen, von sozialdemokratischen Landwebrleuten, welche, ungeeignet nach Liebknecht, mit dem Maulkorb herumlaufen müßten, damit seine allseitigumwackende Weisheit an den Mann gebracht werden kann. Ein dreimaliges Bravo für Heine!

So wie ich, aber etwas kräftiger, denken alle in meiner Kompanie vorhandenen Sozialdemokraten (Hamburger und Schleswig-Holsteiner). Nun sei noch vielfach gedankt von Deinem Kollegen F. A.

Aus unserm Berufe

Automobil-Führer



Berlin. Uebertretung der Droschkenordnung. Der Automobil-Droschkenführer Michaelis in Berlin war wegen Uebertretung des § 91 Ziffer 3 der Berliner Droschkenordnung angeklagt worden. Er sollte die auch für Führer von Autobroschken geltende Vorschrift übertreten haben, die es verbietet, Vereinbarungen über andere Sätze zu treffen, als sie die Ordnung vorseht. Im vorliegenden Falle handelte es sich um eine Vergütung für die Rückfahrt mit der leeren Droschke von Rudow, wohin einen Herrn zu fahren Angeklagter in der Nähe des Belle-Alliance-Platzes übernommen hatte. Der Herr hatte ihm 70 Pf. für die Rückfahrt versprochen und Angeklagter hatte darauf erklärt, eine Mark wäre richtiger als 70 Pf.

Das Landgericht verurteilte den Angeklagten wegen Uebertretung der angeführten Bestimmung der Droschkenordnung, kemaß aber die Geldstrafe aus dem § 21 des Automobilgesetzes.

Das Kammergericht als Revisionsinstanz ermächtigte die Strafe auf eine Mark, als der geringsten nach der Droschkenordnung zulässigen Strafe, indem es aussprach, daß die Strafe hier nicht aus dem Automobilgesetz, sondern aus der Droschkenordnung zu entnehmen sei. In der zur Entscheidung stehenden materiellen Frage wurde ausgeführt:

Allerdings wäre Angeklagter nach den Bestimmungen der Droschkenordnung nicht verpflichtet gewesen, die Fahrt nach Rudow anzunehmen, da Rudow nicht zu den Orten bei Berlin gehöre, wohin der Droschkenführer Fahrten annehmen müsse. Wenn aber Angeklagter, wie er es tat, die Fahrt annahm, dann habe er nach der festgesetzten Tare fahren müssen. Er hätte nicht anderweitige Vereinbarungen treffen dürfen. Eine solche unzulässige Vereinbarung liege auch dann noch vor, wenn er für die Rückfahrt ohne Gast eine besondere Bezahlung forderte. Somit mußte er für die Uebertretung der Droschkenordnung bestraft werden.

Die Chauffeure in Rio de Janeiro. Infolge der geographischen Lage der Stadt hat sich in Rio de Janeiro erst in den allerletzten Jahren der Automobilverkehr in demselben Maße entwickelt, wie vor einem Jahrzehnt schon in den nordamerikanischen und europäischen Großstädten. Die Organisationsfrage der Chauffeure ist infolgedessen auch später als anderswo in den Vordergrund getreten. Wie überall haben sich durch die Konkurrenz der vielen „angelegenen“ Chauffeure, die sich durch das Fittergeld der schönen Uniform antonen ließen, die Arbeitsbedingungen nach und nach verschlechtert. Vor kurzem wurde nun familiären Chauffeuren der Stadt eine neue Polizeiverordnung, die den Automobilverkehr regeln soll, eingehändigt. Eine solche Spezialverordnung existierte bis jetzt nicht, da der Kraftwagenverkehr den Bestimmungen für den gewöhnlichen Wagenverkehr auf der Straße untergeordnet war. Mit der Korruption, die in sämtlichen spanisch- und portugiesisch-sprechenden Ländern herrscht, führte diese neue Einrichtung binnen kurzem zu einer neuen Polizeidiktatur über die Kraftwagenführer, indem die untergeordneten Polizeibeamten den Chauffeuren, die nicht geneigt waren, reichlich mit Schmiergeldern um sich zu werfen, alle möglichen Hindernisse in den Weg legten, je es ist vorgekommen, daß Chauffeure bis zu 80 Prozent ihres Verdienstes für Schmiergelber und Gelbbüßen verwenden mußten. Hiergegen protestierte nun eine von mehreren Hundert Chauffeuren besuchte Versammlung. Nach Schluß der Versammlung wurden 400 Chauffeure mit ihren Wagen vor dem Gebäude der Polizeidirektion vor, wo dem Polizeidirektor eine Adresse mit den Beschwerden der Kraftwagenführer überreicht wurde.



Bierfahrer

Berlin. Die in den Brauereien tätigen Kollegen hielten am 25. März ihre Branchenversammlung ab, in welcher der Schriftsteller F. Klitz einen Vortrag über die Bierpreiserhöhung, die Produktionsbeschränkung während des Krieges und unsere Zukunft hielt. In einmündigabstimmigen Ausführungen schilderte der Vortragende die Entwicklung des Brauweserbes bis zu den heutigen Großbetrieben und die durch den Krieg geschaffene Lage für die in genannten Betrieben Beschäftigten.

Nedner ist der Meinung, daß durch die Beschlagnahme der Gerste, ebenso durch die Produktionsbeschränkung sowie durch das Bestreben der Großbetriebe, möglichst viel Kontingente anzukaufen, die Lage der Arbeitnehmer eine äußerst kritische sei. Denn wenn auch augenblicklich durch die Einziehung aller wehrfähigen Männer zum Heeresdienst ein Mangel an Arbeit nicht zu befürchten sei, so müsse man bedenken, daß durch die Stilllegung verschiedener Brauereien, ferner durch den Auffangsprozess der kleinen Brauereien durch die Großbetriebe in ganz kurzer Zeit hierin ein Umschwung eintreten werde. Für die

infrage kommenden seien schon öfter Anzeichen, welche eine Gefährdung ihrer Existenz befürchten ließen, vorhanden gewesen, die aber durch die Organisationsmaßnahmen, ohne daß die Kollegen sich hier besonders aufzuregen brauchten, abgewendet worden seien. Dies sei vielleicht auch der Grund, weshalb in der jetzigen Zeit die betreffenden eine Gleichgültigkeit an den Tag legten, welche sich vielleicht bitter rächen würde.

Die augenblickliche Situation mache es jedem einzelnen zur Pflicht, auf dem Posten zu sein. Ferner müsse damit gerechnet werden, daß nach Beendigung des Krieges die Massen zurückkehren, um ihrem bisherigen Beruf nachzugehen zu können, dadurch werde die Gelegenheit, Arbeit zu erhalten, ungeheuer erschwert, und wenn dann die bisherige Gleichgültigkeit noch bestehe, dann seien die Folgen nicht auszubedenken. Wollten die Kollegen, daß die kommenden Erschütterungen keinen großen Einfluß auf sie haben sollen, dann sei es ihre Pflicht, nicht allein treue Mitglieder ihrer Organisation, sondern es müsse auch ein jeder ein Agitator für dieselbe sein und seinen Opfermut betätigen. An den im Felde Stehenden möge sich ein jeder der Hinterbliebenen ein Beispiel nehmen, dann werde die Organisation wie ein Fels im Meer jeder Brandung gewachsen sein.

Der reiche Beifall, welcher dem Referenten gezollt wurde, beweist, daß derselbe den Anwesenden aus dem Herzen gesprochen hatte.

Den Bericht der kritischen Generalversammlung gab der Branchenberater. Einleitend wies derselbe auf den zur Verteilung gelangten Jahresbericht hin, welcher für die Kollegen aus dem Jahrezerberde ein besonderes Interesse habe, da er, wenn er zweckentsprechend benutzt würde, für die Kollegen unentbehrlich sei.

Ferner wurde auf die erschreckend hohe Zahl der Mitglieder, welche zum Heeresdienst einberufen seien, hingewiesen, desgleichen auf die bisher gezahlten Unterstützungen. In längeren Ausführungen wies der Berichtende auf die bereits gezahlten Notstandsunterstützungen an die Familien der im Felde stehenden Kollegen sowie auf die Aufbringung der Mittel hierzu hin. Es sei bezeichnend für den Opfermut der Kollegen, wenn Gruppen, welche hinsichtlich ihres Verdienstes nicht zu den bestbezahltesten gehörten, dennoch sich in erfreulicher Weise an der Entnahme der Notstandsbeiträge beteiligten, während einige andere Gruppen, deren Verdienst durchwegs geregelt seien, diesen Opfermut vermissen lassen, hierzu gehörte leider auch ein großer Teil der Kollegen aus den Brauereien.

In der hier eingehenden Diskussion wurde darauf hingewiesen, daß diese Angelegenheit bereits in der Generalversammlung Gegenstand ausgiebiger Erörterungen gewesen sei, und es müsse nunmehr Aufgabe der infrage kommenden Kollegen sein, diesen Vorwurf von sich zu wälzen, diese könne am besten geschehen, wenn die vorliegende Resolution angenommen und danach gehandelt würde. Nachstehende Resolution fand einstimmige Annahme.

Resolution

„Die heute, am 25. März 1915, tagende Branchenversammlung der Kollegen aus den Brauereien, Mitglieder des Deutschen Transportarbeiterverbandes, nimmt Kenntnis von der bisher infolge des Krieges gezahlten Notstandsunterstützungen sowie der überhaupt gezahlten sonstigen Unterstützungen. Angesichts der Tatsache, daß einzelne Branchen, deren Mitglieder nicht zu den bestbezahltesten Arbeitern gehören, in dieser schweren Zeit einen ganz besonderen Opfermut bewiesen haben, bedauert die Versammlung, daß ein großer Teil der Kollegen obiger Branche diesen Opfermut vermissen lassen. In Rücksicht auf die ganz besonderen Verhältnisse empfiehlt die Versammlung, benannten Kollegen, welche bisher sich an der Sammlung zum Notstandsbeiträge nicht beteiligten, nunmehr dieses nachzuholen, damit die Organisation auch in Zukunft in der Lage ist, nach Möglichkeit die Not und das Elend zu lindern.“

Unter Branchenangelegenheiten wurden mehrere Fälle, welche zum Streit mit den Unternehmern geführt hatten, und durch Verhandlungen zur Zufriedenheit für die Kollegen erledigt seien, mitgeteilt sowie andere die Branche betreffende Punkte besprochen und erledigt.

Mit einem Appell des Branchenleiters an die Versammlung, im Sinne des heute gehörten zu wirken, schloß die Versammlung.

Eisenbahner.

Der Krieg und das Verkehrsweisen.

Nachdem der Güterverkehr auf den Eisenbahnen abgesehen von seiner naturgemäßen Einschränkung infolge des Fehlens von Millionen im Handel und Industrie tätiger Arbeitskräfte und der dadurch bedingten Verminderung der Warenerzeugung, schon seit einiger Zeit seine Tätigkeit wieder in zumeist betriebliger Weise aufgenommen hat, ist im größeren Teile Deutschlands auch für den Personenverkehr der Friedensfahrplan wieder in Kraft getreten. Damit ist auch hier eine Lücke, die der Krieg gerissen hatte, geschlossen, und es sind die schlimmsten Zeiten der Verkehrsstockungen überwunden. Es verlohnt sich deshalb wohl, einmal eine kurze Rückschau zu halten,

allerdings nicht, um über die heute hinter uns liegenden Verkehrsstockungen zu klagen, sondern vielmehr, um uns ihrer als einer glücklich überstandenen Plage zu erinnern, froh, davon erlöst zu sein.

Will man in gewöhnlichen Zeiten eine Reise unternehmen, so begibt man sich zu der fahrplanmäßigen Zeit zur Bahn, um mit dem sich pünktlich einstellenden Zuge abzufahren und ebenso zur bestimmten Zeit wieder zurückzukehren. Derpächte sich dabei früher einmal ein Zug um einige Minuten, so erregte das nicht selten einen förmlichen Entrüstungs- und Beschwerdesturm. Glaube man doch, von der Bahn eine nie verlassende Pünktlichkeit beanspruchen zu können. So waren wir es von jeher gewohnt und konnten uns auch kaum vorstellen, daß das jemals anders werden könne, und doch sollten wir gerade hier eine grundlegende Umwälzung erleben.

Gleich mit dem ersten Tage der Kriegserklärung wurden alle seitherigen Fahrpläne aufgehoben und der ganze Eisenbahnverkehr für das Meer in Anspruch genommen. Die Benutzung der Bahn durch Zivilpersonen war fast vollständig ausgeschlossen. Gelang es in dringenden Ausnahmefällen mit Hilfe von besonders zu diesem Zwecke erteilten Ausweisbescheinigungen in einen Eisenbahnzug zu gelangen, so wußte man in der Regel wohl, daß man abfuhr, aber ob, wann und wie man das Ziel der Reise erreichte und wann und wie man wieder zurückkam, mußte man in aller Gemütsruhe den Göttern überlassen. So mancher, der stolz mit der Eisenbahn abfuhr zu einer Reise, die sonst in wenigen Stunden zu erledigen war, kam nach mehreren Tagen demüßigt als Fußgänger zurück, nachdem er inzwischen alle möglichen Fahrgelegenheiten, wenn solche überhaupt zu haben waren, versucht und deren Licht- und Schattenseiten gekostet hatte. Noch jetzt ist trotz der inzwischen eingetretenen erheblichen Verbesserung der Anfang des Krieges Liebes zu treffen: „Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen.“ Zugverpätungen, sich stellenweise auf Stunden ausdehnende Aufenthalte auf den Stationen, veranlaßt durch vorzulassende Militärtransporte, sind gar nichts Seltenes, ebenso überfüllte Wagenabteile oder die Einquartierung in einem Post- oder Viehwagen. Da wird dann vielfach geschimpft und über die Bahnverwaltung losgezogen. Das ist aber vollständig zwecklos und zengt obendrein von mangelndem Verständnis für die vorliegenden Verhältnisse. Auch jetzt noch und für die ganze Dauer des Krieges zulaufende soll die Eisenbahn in erster Linie der Landesverteidigung dienen. Wer dieselbe nun trotzdem benutzen will, der hat auch die damit verbundenen Unannehmlichkeiten hinzunehmen und sich damit zu trösten, daß Ausnahmeseiten auch Ausnahmeverhältnisse bedingen.

Nicht minder wie der Personenverkehr hatte auch der Güterverkehr zu leiden. Sobald der Krieg erklärt war, nahmen die Eisenbahnen Güter zur Beförderung nicht mehr an. Ebenfalls blieben die vorher angenommenen in den Lagerwaggons liegen. Noch schlimmer ging es den bereits verladenen und abgeordneten Waren. Wo dieselben sich am Tage der Verkehrseinstellung befanden, da blieben sie wochen, ja selbst monatelang, unbeschadet darum, daß viele leicht verderbliche Güter, die der Militärverwaltung für alle Zwecke brauchbar erschienen, namentlich Brennstoffe und Lebensmittel, wurden von ihr, allerdings gegen volle Entschädigung der Eigentümer, in Besitz genommen. Diese Störung im Güterverkehr, von der in erster Reihe Handel und Industrie getroffen wurden, ist an sich der Allgemeinheit weniger bemerkbar geworden. Trotzdem hat aber auch sie nicht weniger darunter leiden müssen. Waren doch der sich in den ersten Wochen nach der Mobilmachung bemerkbar machende Mangel an Kolonialwaren und Lebensmitteln und die dadurch hervorgerufenen Preistreibungen Folgen der Hemmung der Eisenbahn. Verhältnismäßig der eigentlich hervorgerufen wurden dieselben allerdings erst durch übergroße Knappheit des Publikums, das sich zu einem unangenehm unfaulen aller nur erreichbaren Lebensmittel verleitete ließ und damit die Händler zu Preisanschlägen ermunterte. Glücklicherweise hielt dieses nur kurze Zeit an, da nach wenigen Wochen die Bahn die Heranschaffung von Lebensmitteln wieder aufnahm. Anhaltender war die Wirkung auf die Großindustrie, vor allem auf der Bergbau. Gleichwohl ist auch hier eine stets fortschreitende Besserung der Verhältnisse zu beobachten, und es wird die Zeit der Verkehrsstockungen wohl bald überwunden sein.

Neben oder vielmehr mit der Eisenbahn wurde auch die Post in weiten Grenzen durch den Krieg beeinträchtigt. Wegen der vollständigen Inanspruchnahme der Eisenbahn seitens der Militärverwaltung fiel für die Post die Möglichkeit fort, Briefe und Pakete mit dieser fortzuschicken. Eine Vorsehrung nach Eilzügen und Tarifierter Art, mit auf der Landstraße einerschwendenden Postwagen, genügt aber unseren heutigen Verhältnissen nicht mehr. Will doch jeder, selbst in den entlegeneren Gegenden, die Berliner Post auf dem Frühstücksisch vorfinden. Darin haben uns die letzten Monate allerdings gewissermaßen gemacht. Waren wir doch längere Zeit froh, wenn die uns zugestellte Post nicht mehr als 8-10 Tage zu ihrer Beförderung bedurfte hatte. Auch jetzt sind wir schon zufrieden, wenn alle Sachen mit nur 12-24stündiger Verpätung eingehen und wir dieselben fast 4 bis 5 mal im Tage jezt 2 bis 3 mal erhalten. Außer durch die schleppende Beförderung seitens der Eisenbahn

hatte die Post noch besonders dadurch zu leiden, daß ihr durch die Mobilmachung ein großer Teil des gesuchten Personals entzogen wurde, dessen Ersatz schwierig war. Die vielfach angeführte Tatsache, daß der geschäftliche Brief- und Paketverkehr abgenommen habe, kommt der Post kaum zugute, da dieselbe durch die gewaltige Menge der jetzt zu befördernden Selbstpostsendungen reichlich ausgeglichen wird. Dazu kommt noch, daß namentlich zur Bewältigung des letzteren Verkehrs viele, und nicht die schlechtesten, Postbeamte in die von uns besetzten feindlichen Landesteile gesandt werden mußten, um dort einen einigermaßen geregelten Postbetrieb zu eröffnen, dessen Einrichtung um so schwieriger war, als stellenweise die dort heimischen Postbeamten den Dienst verweigerten. Unter Berücksichtigung dieser Umstände haben wir aller Grund, mit den Leistungen unserer Post wohl zufrieden zu sein, wenn dieselben auch nach unserer Ansicht manchmal zu wünschen übrig lassen.

Fürsorge für Kriegsbeschädigte.

Bezüglich der Beschäftigung von Kriegsinvaliden hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten nachstehende Verordnung erlassen:

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Berlin, den 9. März 1915.

Für die Beschäftigung von Kriegsinvaliden, die den Vorschriften über die körperliche Tauglichkeit nicht voll entsprechen, gelten bis auf weiteres folgende Grundzüge:

1. Die zu Beginn des Krieges im Eisenbahndienst beschäftigten Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter sind, wenn sie als Kriegsinvaliden zur Eisenbahn zurückkehren, tunlichst in ihrer bisherigen oder aber in einer anderen Stellung, in der sie nach ihrer körperlichen Beschaffenheit und ihrer Befähigung nach verwendet werden können, weiter zu beschäftigen. In gleicher Weise sind nach Möglichkeit solche Kriegsinvaliden Personen einzustellen, die noch nicht im Eisenbahndienst beschäftigt, aber gegenwärtig bereits in einer Weiberberufe aufgezeichnet sind (Supernumerarweiberberuf usw.). Die Vorschriften über die körperliche Tauglichkeit sollen in diesen Fällen der Weiterbeschäftigung nicht hinderlich sein. Die königlichen Eisenbahndirektionen wollen sich die Unterbringung dieser Bediensteten und Weiberberuf — g. F. nach Vornehmen mit den Bahnärzten — besonders angelegen sein lassen.

Als Kriegsinvaliden zurückkehrende Eisenbahnarbeiter können auch dann im Beamtendienst verwendet werden, wenn sie den Vorschriften über die körperliche Tauglichkeit nicht voll genügen, tatsächlich aber den Beamtendienst nach ihrer körperlichen Beschaffenheit voraussichtlich eine angenehme Reihe von Jahren wahrzunehmen vermögen.

2. Bevorzugt sich ein als Kriegsinvalid zurückkehrender Eisenbahndienstleister auf Grund eines Anstellungsscheins um eine Unterbeamtenstelle, für die er nach den Vorschriften nicht voll geeignet ist, so ist ihm zunächst eine Beschäftigung außerhalb des Beamtenverhältnisses, für die er geeignet erscheint, anzubieten. Auf die Vorschriften über die Tauglichkeit ist dabei nicht zu rücksichtigen. Von dem Besitz des Anstellungsscheins ist Verzicht zu nehmen, damit später über die Übernahme in das Beamtenverhältnis entschieden werden kann, nachdem festgestellt ist, ob der Bewerber für eine Beamtenstelle tatsächlich geeignet ist. Ist der Bewerber zur Übernahme einer Beschäftigung außerhalb des Beamtenverhältnisses nicht bereit, so ist das Bewerbungsverfahren abzulehnen.

3. Bewerbungen nicht im Eisenbahndienst beschäftigter gewesener Kriegsinvaliden Inhaber des Anstellungsscheins um Anstellung als Unterbeamter kann nicht stattgegeben werden, wenn die Bewerber den Anforderungen der Vorschriften für die Feststellung der körperlichen Tauglichkeit nicht entsprechen. Wenn sich jedoch der Bewerber für eine Beschäftigung außerhalb des Beamtenverhältnisses eignet, so empfiehlt es sich, ihm eine solche anzubieten, auch wenn er den Vorschriften über die körperliche Tauglichkeit nicht voll genügt. Ob er später als Beamter angestellt werden kann, wäre demnach auf Grund seiner praktischen Leistungen zu prüfen.

Als Arbeiter können während des Krieges auch andere nicht im Eisenbahndienst beschäftigte gewesene Kriegsinvaliden Personen eingestellt werden, wenn sie den erwähnten Vorschriften nicht voll entsprechen, aber für eine Arbeiterbeschäftigung geeignet sind. Sie sind insofern nur zu vorübergehender Beschäftigung anzunehmen (vgl. Erlass vom 17. August 1914 IV 43 143/388).

4. Im mittleren Dienst können Bewerbungen Kriegsinvaliden Eisenbahndienstleistern oder anderer Kriegsinvaliden Personen um Aufzeichnung für die Stellen der Ranglisten und technischen Bureauassistenten berücksichtigt werden, wenn sie zwar den Vorschriften über die körperliche Tauglichkeit nicht genügen, aber zur Wahrnehmung des Dienstes tatsächlich geeignet sind. Für die Stellen der Eisenbahnassistenten kommen gemäß § 1(5) der Prüfungsordnung auch solche Bewerber in Betracht, die die körperliche Tauglichkeit für den Bahndienst nicht besitzen, wohl aber für den Abfertigungs- und Bürodienst geeignet sind. In welchem Umfange es mit Rücksicht auf den Bedarf an Beamten mit der Befähigung für den Bahndienst angängig ist, solche Kriegsinvaliden Bewerber als Dienstanfänger für Eisenbahnassistentenstellen einzustellen, ist von den königlichen Eisenbahndirektionen zu entscheiden. Soweit die praktische Eignung vorhanden ist und die Einstellung angängig erscheint, kann von der Anwendung der Vorschriften über die körperliche Tauglichkeit abgesehen werden.

An die kgl. Eisenbahndirektionen.

Neuerung im Werkstättenbetriebe.

In den preussischen Eisenbahnwerkstätten ist durch Erlass des Ministers eine wichtige Neuerung eingeführt worden. Dabei handelt es sich um neue Arbeitsleistung, die für die Eisenbahnverwaltung zweifelslos von Vorteil ist; ob auch für die Eisenbahnkandidaten, wird abzuwarten sein. In der „Eisenbahn“ wird darüber mitgeteilt:

„Die allmähliche Entwicklung des Werkstättenbetriebes bedingt es, daß die so schadhafte Teile der abzunehmenden Fahrzeuge von den Handwerfern nach denjenigen Abteilungen, insbesondere nach der Schmiede, Dreherei und Holzbearbeitung, gebracht werden müssen, wo sie wiedervergestellt werden. Von hier müssen die Stücke wieder abgeholt und zum Teil von denselben Handwerfern nach dem Arbeitsplatz zum Anbringen an den Fahrzeugen getragen werden. Wegen der großen Ausdehnung der neuen Werkstätten sind hierbei sehr weite und oft unnötige Wege zurückzulegen, da die Stücke nicht immer so fertig gestellt werden, wie angenommen wird. Außerdem gestalten die jetzt vorhandenen, der Regelbauart angepaßten Formeisen, Modelle und Ersatzstücke eine genaue Bezeichnung dieser Teile und deren Herabholung durch Handarbeiter. Daher sieht die neue Maßnahme vor, daß einige zu einer Transportgruppe gehörige Arbeiter mittels Wagen oder Schmalpufffahrzeuge die in den einzelnen Abteilungen zu bearbeitenden Gegenstände sammeln und diese zu jahresplanmäßigen Zeiten nach den verschiedenen Werkstättenabteilungen bringen. Ein erfahrener Handwerker leitet diese Gruppe, erhält von den Auftraggebern bestimmte Anweisungen bezüglich der Ausführung und des Zeitpunktes der Rückgabe der wiederherzustellenden Stücke, vermerkt dies an diesen und bespricht die hierauf erforderlichen Einzelheiten mit den Werkführern der Abteilungen. Insbesondere ist dieser „Vorreiber“ genannte Führer wegen rechtzeitiger Wiederherstellung der Stücke verantwortlich.“

„Das Verfahren bietet für die Verwaltung wie für die Handwerker und Arbeiter erhebliche Vorteile. Die Aufnahmefähigkeit der Transporte ist natürlich billiger als die Einzelbeförderung. Für die Arbeiter ist es ebenfalls von Vorteil, daß sie bei ihrer Arbeit bleiben können, und daß nicht hochgelohnte Handwerker zu minderwertigen Transporten herangezogen werden.“

Für die Beförderung im großen ist es selbstverständlich möglich, Hilfsmittel in Gestalt von Gleisanlagen, Kränen usw. stärker heranzuziehen, auch ist neuerdings für diesen Zweck ein gleisloser Motorwagen gebaut worden, der sogar zwischen die Arbeitsstände fahren und die Arbeitsstücke dort holen und dorthin zurückbringen kann.“

Selbstverständlich müssen die für die Arbeiten angelegten Schutzketten ermäßigt werden. Dies ist aber keine Herabsetzung im eigentlichen Sinne, sondern eine Zweiteilung der Bezahlung der Arbeiter. Es hat sich im Gegenteil herausgestellt, daß trotz der Herabsetzung, die nur dort vorgenommen wurde, wo die Transporte eine große Rolle spielen, der Lohnerwerb nicht gesunken ist. Im ganzen hat sich die Einrichtung an vielen Stellen bereits sehr bewährt und trägt einem lange gehegten Wunsch vieler Handwerker und Arbeiter Rechnung.“

Neues zur Koalitionsrechtsfrage.

Von der Eintonnkommandantur in Brüssel wurde der folgende Befehl erlassen, der sich an die in Belgien tätigen deutschen Eisenbahner richtet:

Eintonn-Kommandantur Brüssel, 10. März 1915.

Art. V 1208

In alle Dienst, des Bez. je Bel.

Allen Bediensteten ist durch Namensunterschrift Kenntnis zu geben, daß es verboten ist, sich aktiv an Vereinen irgendwelcher Art (auch heimischen Eisenbahnervereine) zu beteiligen.

Alle Wünsche, Beschwerden und Gesuche sind auf dem Dienstwege vorzulegen. Bedienstete, die ohne unsere Genehmigung Berichte oder Mitteilungen über hiesige Einrichtungen, über die Tätigkeit von Betriebskolonnen usw. an Vereine oder an andere Organisationen in der Heimat übersenden, werden bestraft.

Die Eisenbahnen Englands im Staatsbetrieb.

England, das liberal regierte, das Land der Freiheiten, von dem viele deutsche Arbeiter sich eine ganz schlechte Vorstellung machen, dieses Land, in dem die Freiheit der Kapitalanhäufung, wie die Freiheit des Verkäufers einen Höhepunkt erreicht hat, der kaum noch gesteigert werden kann, dieses Land mit der ausgeprägtesten kapitalistischen Wirtschaft, war bekanntlich bei dem Ausbruch des Weltkrieges mit seinem Privateisenbahnsystem bankrott. Die Regierung sah sich sofort genötigt, die gesamten Eisenbahnen unter Staatsverwaltung zu stellen. Diesen Eingriff des Staates in die Privatwirtschaft mußten sich die Herren Aktionäre gefallen lassen, obgleich allgemein die englischen Privatbahnen als die besten der Welt bezeichnet werden.

Welchen Einfluß nun die Staatsverwaltung auf die Einnahmen und den Verkehr der Bahnen bisher gehabt hat, darüber macht die Zeitung des W. D. C. S. einige, aus einer zuverlässigen englischen Quelle kommende Mitteilungen. Danach sind die Eisenbahnen von der Verpflichtung, ihre vollständigen Rechnungen zu veröffentlichen, befreit worden. Es wäre das auch nach den mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen eine Farce gewesen. Aus demselben Grunde ist auch die Veröffentlichung der öffentlichen Abnahmeverträge unterbunden. Ueber den Verkehr sind nur wenige zuverlässige Nachrichten zu erhalten. Der Betrieb war nicht so gut, wie in Friedenszeiten, das war aber nicht Schuld des Staatsbetriebes. Der Truppentransport habe sich glatt vollzogen, Unregelmäßigkeiten seien selten vorgekommen, doch seien mehr Unglücksfälle vorgekommen, als man zu Beginn des Krieges angenom-

men habe. Der Grund davon scheint Mangel an Arbeitern zu sein. Von den rund 600 000 Eisenbahnern sind etwa 70 000 als Soldaten angeworben, der Ersatz dafür ist schwer geworden. Junge Menschen, nicht gelernte Personen müssen angestellt werden und die Folge sind ungenügende Leistungen. Unter dem Mangel an Arbeitern leidet auch die Ausbesserung der Personen- und Güterwagen. Den Aktionären, meint der Berichtsführer, kann die Zahlung der Reparaturkosten aus den Betriebseinnahmen gleichgültig sein, weil die Regierung für die Verminderung der Einnahmen aufkommt.

Diese Mitteilungen lassen einigermaßen die englischen Verhältnisse erkennen. Ganz zweifellos ist der Güterverkehr erheblich zurückgegangen und die Einnahmen haben sich vermindert, aber die Regierung schweigt sich über die wirtschaftlichen Folgen des Krieges aus. Die enorm reichen Inhaber der Eisenbahngattungen aber sind gefasert, der Profit bleibt ihnen auch während der staatlichen Verwaltung der Bahnen. Die Regierung begünstigt ihnen den Ausfall an Gewinn während des Krieges. Und woher nimmt die Regierung die Mittel hierzu? Doch nur aus den Taschen der Steuerzahler. Das englische Volk ist es, das die Freiheit hat, den Eisenbahntakrären die Taschen zu füllen.

Bei uns ist auch nicht alles Gold, was glänzt, auch nicht in unserem Staatsbahnenwesen. Aber für die Übertragung der englischen „Freibeiten“ auf Deutschland möchten wir uns doch bestens bedenken.

Kongress des Schweizer Zupersonalvereins.

Am 7. Februar fand im Volkshaus zu Zürich unter dem Vorsitz von Jugführer Simmen eine außerordentliche Delegiertenversammlung statt, die von 107 Delegierten aus 46 Kantonen besucht war. Die Verhandlungen standen vollständig unter dem Eindruck des europäischen Krieges; die Sparmaßnahmen der Bundesbehörden hatten diese Kategorie des Personals zu einer Ansprache zusammenberufen, und der Zentralpräsident des Zupersonalvereins konstatierte in seiner Begrüßungsrede, daß dem Bahnpersonal infolge der Beschlüsse der Bundesversammlung im Gegenjare zum übrigen eigentümlichen Personal wertvolle gewerkschaftliche Errungenschaften wieder genommen worden seien. Es gelte nun heute, noch schlechter gestellten Kameraden unter die Arme zu greifen, namentlich denjenigen der Privatbahnen. Generalsekretär Lattmann erstattete einen ausführlichen Situationsbericht. Aus diesem geht hervor, daß die erste Maßnahme der Privatbahnen darin bestand, hat, die Gehälter zu reduzieren; die Bundesbahnen begannen mit der rigorosen Auslegung des Reglements über die Nebenbezüge. Bei der Generaldirektion herrsche ein ganz böser Geist. Der Arbeiter kritisierte mit aller Schärfe unter allgemeinem Beifall die Sparmaßnahmen mit Bezug auf das Befeldungsreglement, die Regelung der Frage der Freibillette, die Entlassung der Aspiranten, die Sanhabung des Arbeitsgesetzes. Alle diese Vorschläge hatten notwendigerweise zur Folge, daß in den Kreisen des Personals der Gedanke immer mehr Boden fand, daß dem gemeinsamen Feind eine einheitliche Organisation gegenübergestellt werden müsse. Mit dem bisherigen Luxus der Zupersonalvereine müsse Schluss gemacht werden. Das Eisenbahnpersonal müßte auch dazu kommen, reine Eisenbahnpolitik zu treiben, der Stimmzettel müsse in Zukunft energischer als Waffe benötigt werden. Im Verwaltungsrat wolle man das Personal nicht. Es gelte daher, für gebührende Vertretung in den eigentümlichen Räten zu sorgen. Am Schlusse seines Referats empfahl der Referent folgende Resolution im Namen des Zentralvorstandes zur Annahme:

„Die außerordentliche Delegiertenversammlung des Schweizerischen Zupersonalvereins, nach Entgegennahme eines Situationsberichtes über die Folgen der seit Ausbruch der Kriegsergebnisse eingetretenen Sparmaßnahmen der Behörden des Bundes und einzelner Bahnerwartungen, erklärt, daß sie sich der Aufgabe des Zupersonals bei der Wahrung der Neutralität notwendigen Anordnungen wohl bewußt ist, und daß dieselbe keine ganze Kraft einsetzen wird, um derselben gerecht zu werden, nicht zuletzt auch nach der Seite der Unterstützung der Opfer dieser außerordentlichen Verhältnisse hin. Dagegen erblickt die Versammlung in einer ganzen Anzahl von Anordnungen, wie Außerachtlassen von Gesetzen und Reglementen, willkürlich einseitige Auslegung von einzelnen Bestimmungen solcher, Verminderung des Personalbestandes, welcher bereits Personal-mangel zeitigte, rigorose Handhabung des Disziplinarergeltes, sowie die bemißte Gelegenheit, das Personal in wohlverworbenen Rechten empfindlich zu schmälern, solche Maßnahmen, welche in keinem Zusammenhang mit der Wahrung der Neutralität stehen, sondern eine höchst einseitige und ungerechte Belastung des unteren Personals bedeuten, auf deren Schultern nun die Bürden der Kriegsergebnisse für die Schweiz in ihrer ganzen Schwere abgewälzt werden sollen, während man die oberen, wirtschaftlich kräftigeren Kreise zu schonen verstanden hat. Gegen diese Art und Weise der staatlichen Fürsorge, welche der viel gepriesenen „Solidarität aller Volksgenossen“ geradezu ins Gesicht schlägt, legt die Versammlung entscheidende Verwahrung ein, indem dieselbe eine tiefe Verbitterung unter den Betroffenen erzeugt, welche mit etwas mehr staatsmännlichem Weitblick und Selbstvertrauen in die eigene Kraft des Landes und seiner Unternehmungen hätte vermieden werden können. Im besonderen erhebt die Versammlung einmütigen Protest: 1. Gegen die Verwendung des Zupersonals zu anderen Dienstleistungen, während bei den Zügen entweder Personal-mangel herrscht oder Angehörige anderer Kategorien zur Zugbegleitung herangezogen werden; 2. gegen die auf einzelnen Depots angewendete Nichtbeachtung

der geschlichen Schutzbestimmungen betreffend Arbeits- und Ruhezeiten des Zugpersonals im Zivildienst; 3. gegen die schändliche Behandlung des Zugpersonals durch einzelne Vorgesetzte, welche diese von denselben als gefesselt und rechtlos betrachtete Zeit nur dazu benötigen wollen, sich ihren Untergebenen in ihrer ganzen Größe zu zeigen und sie ihre Macht fühlen zu lassen. Die Delegiertenversammlung setzt das volle Vertrauen in den Zentralvorstand, in der Hoffnung, derselbe werde in Verbindung mit den übrigen Zentralverbänden alles daran setzen, um diese Uebelstände zu beseitigen.

Mit Akklamation wurde diese Resolution gutgeheißen. Darauf referierte der Vizepräsident des Zentralvorstandes, Grieder, über den Hauptpunkt der Tagesordnung: Nothstandsaktion. Es handelt sich darum, sowohl den von Lohnreduktionen betroffenen Kollegen der Nebenbahn als auch der übrigen notleidenden Arbeiter nach Möglichkeit zu helfen. Der Zentralvorstand stellte den Antrag, es seien zu diesem Zweck 10 000 Fr. aus der Zentralkasse zu entnehmen und außerdem sei eine Sammlung im Schoße der Sektionen zu veranstalten.

In der Diskussion wurde u. a. festgestellt, daß es z. B. bei der Süd-Ost-Bahn heute Schaffner und Zugführer gibt, die infolge der Gehaltsreduktionen ein ganzes Monatsgehalt von 81 bis 89 Fr. beziehen. Die weitere Debatte über die zahlreich eingelaufenen Anträge war im allgemeinen auf den Grundton gestimmt, daß etwas geschehen müsse, und zwar auf breiter Basis, nicht nur für die eigenen Kollegen, sondern auch für die übrige Arbeiterschaft. Die Erhebung von Ertragsbeiträgen wurde abgelehnt, während der vom Zentralvorstand geforderte Kredit von 10 000 Fr. einstimmig genehmigt wurde, der für die Nebenbahn bestimmt ist. Der Ertrag der vorzunehmenden freiwilligen Sammlungen soll in erster Linie zur Unterstützung der notleidenden organisierten Arbeiterschaft verwendet werden. Vom Schweizerischen Gewerkschaftsbund lag ein Besuch vor, es möge zur Unterstützung des Sekretariats dieses Verbandes, dessen finanzielle Lage infolge der Weltreignisse eine höchst prekäre sei, vom Zugpersonalverein ein freiwilliger Beitrag geleistet werden. Dem Gesuche wurde entsprochen und der Beitrag auf 2000 Fr. bemessen mit dem Zusätze des Wasser-Verreters, daß durch diese Unterstützung die Frage des Eintritts in den Gewerkschaftsbund keineswegs präjudiziert werde. Um mit dem guten Beispiel voranzugehen, verzichteten die Delegierten auf Antrag von Theiler-Olsen auf ihre Diäten, die der freiwilligen Sammlung zuzuflehen sollen. Gegen Abend konnten die äußerst interessanten Verhandlungen geschlossen werden.

Rundschau.

Rangierlokomotive mit magnetischen Puffern. Auf der schweizerischen Nationalausstellung in Bern ist eine kleine durch Akkumulatoren betriebene Rangierlokomotive aufgestellt, deren Bau auf ein möglichst einfaches und stützes und mit möglichst wenig Bedienungsaufwand verbundenes Rangieren zugeschnitten ist. Die Hauptenergieung an ihr sind vier magnetische Puffer. Diese bestehen aus zylindrischen Massen, die an der Vorderfläche eine halbkugelförmige Vertiefung haben und eingelassene Erregerwicklungen besitzen. In die Vertiefung paßt der an den Wagen befindliche Puffer, der aus einer Stange mit einer Kugel besteht. Zum Rangieren ist nur ein Mann nötig, der Führer der Lokomotive. Er fährt an den zu besorgenden Wagen heran, bis Puffer in Puffer stoßt, schließt den Erregerstrom der Magnete und kann dann mit einer Geschwindigkeit von 5 Kilometer in der Stunde den Wagen an Ort und Stelle schleppen. Ein einfaches Ausschalten des elektrischen Stromes genügt, um den Wagen freizugeben.

Auf diese Weise wird eine beträchtliche Ersparnis an Zeit und Geld erzielt und gleichzeitig die Gefährlichkeit des Rangierens völlig beseitigt. Die Anziehungskraft jedes Puffers beträgt unter günstiger Verdrängung 1700 Kilogramm und wenn der magnetische Puffer 5 Millimeter vom Wagenpuffer entfernt ist, 900 Kilogramm. Die Erregerung jedes Puffers beansprucht 220 Watt. Die beiden Puffer an einer Seite können somit eine Hochspannung von 2x1700 Kilogramm leisten, die die tatsächlich nötige Kraft weit übersteigt.

Gewicht und Leistung der Eisenbahnlokomotiven. Die Leistung der Eisenbahnlokomotiven ist nicht nur abhängig von ihrer Kesselanlage, dem Dampfdruck und der Art und Größe der Antriebsmaschine, sondern in weiten Grenzen auch von dem Gewichte, das auf dem mit dem Antriebe zwangsläufig verbundenen Räder ruht. Die zulässige Belastung dieser Räder ist, abgesehen von der Güte des Materials, je nach der Stärke des Oberbaues der Bahnen verschieden und schwankt von 6000—15 000 Kilogramm für jedes Rad. Von diesem Gewichte kann aber nur 1/3 bis 1/2 für die Zugkraft ausgenutzt werden, wobei die Glätte der Schienen, die durch Regen, Schnee und Eis stark beeinflusst wird, eine wesentliche Rolle spielt. Durch Streuen von Sand bei Regenwetter kann die Reibung der Radlaufränze auf den Schienen und damit auch die Zugkraft der Lokomotiven erhöht werden. Die letztere schwankt, am Radlaufränze gemessen, bei den schweren Lokomotiven, zwischen 15 000 und 30 000 Kilogramm. Die schwersten Lokomotiven in Europa wiegen selten viel über 100 000 Kilogramm, während amerikanische Lokomotiven das doppelte Gewicht erreichen. In Deutschland laufen die schwersten Lokomotiven auf den bayerischen Staatsbahnen. Sie dienen als Schnellzugslokomotiven auf stark ansteigenden Strecken, werden mit überhitztem Dampf angetrieben, haben 4 Dampfzylinder und wiegen einschließlich Tender mit voller Betriebslastung rund 150 000 Kilogramm. Daß wir auch hierin von Amerika überholt sind, ist bei der

gewaltigen Ausdehnung des dortigen Eisenbahnnetzes, bei der stellenweise 500 Kilometer und mehr ohne Zwischenstationen durchfahren werden, nur naturgemäß. Man findet daher dort auf den durchgehenden Strecken Lokomotiven, deren gesamte Betriebslastung einschließl. des Tendens 300 000 Kilogramm übersteigt.

Landwirtschaftliche Unterrichtskurse in Eisenbahnzügen. Die amerikanischen Eisenbahnen sind in manchen Gegenden allein oder doch vorwiegend auf den Transport der landwirtschaftlichen Bodenprodukte angewiesen. Ihre Verdienstmöglichkeiten sind deshalb in weiten Grenzen von dem Gedeihen der Landwirtschaft abhängig, und sie haben alle Ursache, dieses zu fördern. Das geschieht denn auch nach allen Richtungen hin. So haben die dortigen Eisenbahnverwaltungen in den letzten Jahren besondere Unterrichts-züge eingeführt, die mit vollständigen Einrichtungen zum Veranlassen von Ausstellungen zum Halten von Vorträgen und zum Erteilen von praktischen und theoretischem Unterricht ausgerüstet sind. Diese Züge fahren auf den verschiedenen Eisenbahnstrecken von Ort zu Ort, um je nach Bedarf längere oder kürzere Zeit zu verweilen, während das mitfahrende Lehrpersonal Ausstellungen, Vorträge und Unterrichtskurse für alle Zweige der Landwirtschaft veranfaßt, zu denen die Bevölkerung freien Zutritt hat. Daß diese die vorzügliche Einrichtung richtig einschätzt, beweisen die rege Teilnahme an allen Veranfaßungen und die fortwährend eingehenden Anträge sowohl seitens der landwirtschaftlichen Vereinigungen wie auch der Behörden und der Einwohner um Einlegung neuer Unterrichts-züge und Abhaltung weiterer Kurse.

Die Spurweite der russischen Eisenbahnen. Während die Hauptländer Europas auf ihren Eisenbahnen die sogenannte Normalspur eingeführt haben, besitzen einzelne Länder wie Irland, Spanien und Portugal sowie Rußland eine andere, und zwar zumeist größere Spurweite. Die Normalspur, wie sie von den ersten Bahnanlagen an beibehalten wurde, beträgt genau 1,435 Meter, jedoch sind Abweichungen um 4 Millimeter nach unten und 25 Millimeter nach oben als äußerste Grenzen gestattet, wozu letztere also zwischen 1,431 und 1,46 Meter schwanken. In Irland ist die Spur 1,60, in Spanien und Portugal 1,676 Meter breit. Rußland hat eine Spurweite von 1,524 Meter, fast ausschließlich aus militärischen Gründen gewählt. Doch dürfte es unseren heutigen Eisenbahntechnikern nicht schwer fallen, auch hier bei weiteren Eindringen unserer Truppen in das Innere des Landes sowohl die Menschen wie auch die Materialtransporte anstandslos zu bewältigen. Schon seit Kriegsbeginn sind einzelne Fabriken unabhängig mit der Herstellung von einzelnen Teilen mit russischer Spurweite beschäftigt, die unter unseren gewöhnlichen deutschen Eisenbahnwagen angebracht werden können. Auch hatte man schon in Friedenszeiten Wagen und Wagengestelle, bei denen man mittels besonderer Stützvorrichtungen die Spurweite vergrößern konnte, um Güter über die Grenze zu befördern, ohne dieselben vorher umladen zu müssen. Im Nothfalle würde es unseren Monteuren auch keine besonderen Schwierigkeiten verursachen, die eine Schiene der anderen auf Normalspur zu nähern, was namentlich bei Holzschwellen leicht zu bewerkstelligen ist. Bei manchen Eisenbahnen des Auslandes hilft man sich so, daß man bei größerer Spurweite eine dritte Schiene dazwischen legt, um die Wagen mit kleinerer Spur im Grenzverkehr übernehmen zu können.



Fensterputzer

Dresden. Der Krieg und alle die Maßnahmen, die durch ihn bedingt wurden, haben auch den hiesigen Kollegen veränderte Lohn- und Arbeitsverhältnisse gebracht. Als der Krieg ausbrach, da glaubten wir alle, daß nun recht viele Kunden abbestellen und insolge dessen eine große Arbeitslosigkeit unter den Kollegen eintreten würde. Ganz besonders aber nahmen wir an, daß Arbeiter aus anderen Gewerben in großer Zahl zu uns herüberkommen würden. Alles dies traf nicht zu. Die Abbestellungen bzw. Einschränkungen der Tourenkunden betragen zurzeit kaum 6 Prozent. Etwas höher ist der Prozentsatz bei den größeren Arbeitern. Am besten erzieht man das aus den Zahlen der noch Beschäftigten. Während gegenwärtig hier mit samt den circa 20 Selbständigen wenig mehr als 100 Mann arbeiten, waren es vor dem Kriege circa 130 Mann. Durch die fortwährenden Abberufungen zum Militär sind uns höchstens noch 1/3 der gebildeten Kollegen geblieben. Die Folge hiervon ist ein seit vielen Monaten bestehender Mangel an Fensterreinigern, da sich auch relativ wenig Anfänger unserem Beruf zuwenden. Der Mangel an Leuten war zeitweise so groß, daß man für die Vermittlung eines gebildeten Kollegen eine Gebühr von 3—5 Mk. bot und auch zahlte. Ein größeres Geschäft unserer Branche beschäftigt jetzt sogar Frauen. Andere Institute können zeitweise nur mit der Hälfte der sonst beschäftigten Leute arbeiten. Dieser Zustand brachte uns eine Erhöhung der Löhne, die teils durch Vorkostigkeiten erreicht wurde, zum anderen jedoch von den Unternehmern von selbst gewährt wurde. Die Zulagen betragen 1—2 Mk. pro Woche. Der Mindestlohn für geübte Arbeiter beträgt zurzeit 27 Mk. Erwähnenswert ist noch, daß eine Firma die Kundenpreise erhöhte, und zwar um 10 Prozent.

Das Organisationsverhältnis ist relativ gut; trotzdem haben die Kollegen alles aufzubieten, um es zu einem absolut guten zu machen. Laufen doch in diesem Jahre sämtliche Tarifverträge ab. Wissen wir auch jetzt noch nicht, ob die Verhältnisse eine Lohn-

bewegung geraten erscheinen lassen, so gilt doch auch für diese Zeit das Wort: Gerüstet sein, heißt alles. Dazu ist jedoch die agitatorische Mitarbeit aller Kollegen erforderlich. Der Kollege erfüllt nicht voll und ganz seine Pflicht dem Verband und den Kollegen im Felde gegenüber, der nur seine Beiträge bzw. Ertragsmarken bezahlt; eigenhändig mitheilt, daß der Verband auf der Höhe bleibt, neue Mitglieder zu werben für die ausgeübten, das ist Solidarität im idealsten Sinne des Wortes.

Hafenarbeiter.

Der Jahresbericht der Hafenspektion Lübeck für 1914 ist soeben erschienen. Wir entnehmen ihm folgendes: Im Jahre 1914 ist die Hafenspektion durch Ausbruch des Krieges nur bis zum 1. August 1914 in vollem Umfange ausgeführt. Am 2. August kam die Mobilmachung und sockte in der ersten Zeit nach der Mobilmachung die Schifffahrt fast gänzlich. Am 8. August wurde Herr Hafensmeister Warten einberufen und übernahm der stellvertretende Hafensmeister Kieß die Vertretung. Auf einen diesbezüglichen Bericht vom 21. Oktober an das Polizeiamt, hat sich dieses damit einverstanden erklärt, daß mit Rücksicht auf die Kriegszeit von einer täglichen Kontrolle der Schiffe abgesehen werden kann. Nach Beendigung des Krieges wird die Hafenspektion wieder in vollem Umfange aufgenommen werden. In der Zeit vom 1. Januar 1914 bis 1. August wurden 1221 Revisionen ausgeführt, davon auf Seeschiffen 496, auf Binnen Schiffen 385 auf Holzlagern 117, auf sonstigen Arbeitsplätzen (Kohlenlager, Schuppen, freie Wäge) 223, zusammen 1221 Revisionen. Auf den Schiffen waren zurzeit der Revisionen beschäftigt in der Ladung 10 472, auf den sonstigen Arbeitsplätzen 10 560, zusammen 21 032 Personen. Die Seeschiffe verteilten sich auf die verschiedenen Nationen wie folgt: deutsche 216 Dampfer und 14 Segler, schwedische 130 Dampfer und 16 Segler, dänische 30 Dampfer und 22 Segler, russische 45 Dampfer und 3 Segler, norwegische 14 Dampfer, holländische 1 Dampfer und 1 Segler, französische 1 Dampfer, englische 3 Dampfer, zusammen 440 Dampfer und 56 Segler. Sämtliche zum ersten Male den hiesigen Hafen anlaufenden Schiffe wurden, je nach Bedarf, ein oder mehrere Mal revidiert, die in fester Fahrt auf hier befindliche Schiffe in der Regel 1 bis 2 mal im Monat. Schwierigkeiten bei der Ausübung des Dienstes kamen nicht vor, was namentlich bei Ausländern, Unkenntnis hinsichtlich der Tätigkeit der Revisionsbeamten vorlag, wurden dieselben entsprechend aufgeklärt. Die vorgehenden Mängel waren im allgemeinen solcher Art, daß ihre Abstellung ohne Störung der Arbeit vorgenommen werden konnte. Meistens handelte es sich um geringfügige Sachen, so daß eine Arbeitseinstellung wegen Gefährdung der Arbeiter oder wegen mangelhaften Zustandes der Bösch- und Ladevorrichtung nicht erfolgte. Die Sprechstunde wurde nicht besucht. Beschwerden und sonstige Mahnrungen wurden gelegentlich der Revisionsgänge vorgebracht und sämtliche Fälle untersucht. Wenn nötig, wurde die Abstellung gesunder Mängel veranfaßt. Es kann auch in diesem Jahre nur gesagt werden, daß sich sowohl auf Seiten der Arbeitgeber wie Arbeitnehmer das Bestreben zeigte, den geschmächtig vorgeschriebenen Anordnungen nachzukommen.

Mängel. Es wurden Mängel festgestellt und deren Abstellung veranlaßt in 513 Fällen, davon entfielen auf Schiffe: Bösch- und Ladegehirre 111, Raummotoren 43, Luken und Schuß 33, Wänden und Ladehör 24, Falltreppstufen und Treppen 39, Stellinge und Böde 1, Stege und Schiebsplanen 1, Arbeitsweise und Einschlingen 15, fehlende oder reparaturbedürftige Rettungsringe und Boote 50, unvorschriftsmäßige oder fehlende Verbandslatten 47, Unfallverhütungsvorschriften auf Binnen Schiffen 16, zusammen 380 Fälle auf See- und Binnen Schiffen.

Holzlagertische. Arbeitsweise 21, Lagerung 85, Stellinge, Böde und Laufplanen 1, Sonstiges 4, zusammen 111.

Kohlenlagertische. Arbeitsweise 1, Stellinge, Böde und Laufplanen 4, Sonstiges 2, zusammen 7.

Schuppen und sonstige Arbeitsplätze. Arbeitsweise 1, Anlegebrücken und Kräne 6, Bodenbelag und Pflasterung 7, Sonstiges 1, zusammen 133 auf Plätzen und 380 auf Fahrzeugen, in Summa 513 Fälle.

In 238 Fällen wurden schriftliche Aufforderungen zur Abstellung vorgegebener Mängel erlassen, davon auf Seeschiffen 11, Binnen Schiffen 227; im übrigen genügenden mündlichen Hinweise. Die auf Seeschiffen vorgegebenen Mängel beliefen sich auf 380 und betrafen schadhafte Fischbrähe oder abgenutzte Ketten, Fehlen von Mutings auf Wänden, Sälen und Seilen, Kränzen in Hangern und Ladeletten, schadhafte Klappkäufer in Seilen, abgenutzte Vordrähte, offene Sälen, unzuverlässige und schadhafte Stropfen und Ketten, reparaturbedürftige, fehlende und unzuverlässig angebrachte Leitern, schlecht oder nicht genügend besetzte Leitern und solche ohne Spitzen, zu niedrige und ungeschützte Lukenfüße, fehlende Geländer, Fehlen von Schutzblechen an den verschiedenen Blindenreisen, ungehörige und unzuverlässige Ausläufer, Fehlen von Stützbeinen in der Luke. Zu schmal und schadhafte Laufplanen und Stege. Fehlen von Falltreppen und Landgängen, Fehlen von Geländern an solchen, schlecht besetzte Leitern und Treppen oder Landgänge, fehlende Treppen an Hochdecks, und nicht abgesperrte Niedergänge, Mangelhafte oder fehlende Beleuchtung auf Seeschiffen.

Arbeitsweise. Schlecht angelegte Stellagen, Löcher über Decklast ohne Schutz, unvorsichtiges

Uebersehen der Holzschlingen, schlecht eingeschlagene Lasten, Ausbiegen von falsch eingeschlagenen Trägern, mangelhaft abgeflüchte oder gefährlich liegende Stellanlagen, Fängen der Anker vor dem Weg, Arbeiten mit uneingemessenen Seilen, gefährliches Arbeiten beim Hochnehmen, Arbeiten mit verdorrten Ketten, Unterhaltung mit den Windenleuten, Arbeiten ohne oder bei ungenügender Beleuchtung, zu volle Kohlenkörbe und Arbeiten unter hängenden Lasten.

Binnenschiffe. Auf Binnenschiffen wurden 582 Mängel festgestellt: Mangelhafte Unterwinden, Fehlen von Ausrichtvorrichtungen und Sperrevorrichtungen, Fehlen von Schutzblechen, reparaturbedürftige Sandwinden, mangelhafte bzw. falsch konstruierte Bremsen, schadhafte und angefaulte Masten, schadhafte und verrostete Stahlseile, mangelhafte Drahtseile, schadhafte Bodenbelag, schlechter Zustand der Deckbretter, Mängel am Rade- und Rudergerüst, mangelhafte Kaufplanken, fehlende Geländer an Treppen, fehlende oder mangelhafte Abortanlagen, mangelhafte Schleppeintrichtung, mangelhaftes Pumpengerüst, fehlende oder reparaturbedürftige Rettungsringe, reparaturbedürftige Treppen oder Leitern, reparaturbedürftiges Deck, fehlende und reparaturbedürftige Schutzlatten und Leisten, mangelhafte, ungenügend geschützte Heizanlagen, unrichtige Ballastlagen im Mannschaftslogis, ungenügende Positionsalternen, fehlende oder unrichtig montierte Signalapparate, fehlende oder unvorschriftsmäßige Verbandslasten, mangelhafter Ausguss aus dem Maschinenraum, mangelhafte Umsteuerung auf Schleppern, fehlende Schutzvorrichtungen an Maschinen, mangelhafte Sprachrohre, fehlende Deckleuchte auf Schleppern.

Holzlagerrplätze. Aus der Seite gebrochene Stapel, schlecht abgeflüchte oder zu schmale oder schlecht gebaute, gefährlich stehende sowie von selbst umgefallene Stapel, gefährlich hingestellte Planen in den Durchgängen, zu schmale Kaufplanken. Schlecht gelegte oder reparaturbedürftige Stellanlagen, schlechte Beleuchtung.

Kohlenlagerplätze. Reparaturbedürftige Stellanlagen und Böden, mangelhafter Bodenbelag, reparaturbedürftige Ladebrücke, mangelhaftes Lösgefährt. — **Sonstige Arbeitsplätze.** Reparaturbedürftige Pfahlsicherung, fehlende Wachgelegenheit für mit Häuten arbeitende Leute, reparaturbedürftiger Wärendelbelag, verkaufte Brückenpfeile, schlechte Lösdrähne bei Krananlagen. — **Hochseilwerk.** Der Zustand der Krananlage des Hochseilwerks ist derselbe wie im Vorjahre, die Zuwegung zu den Schiffen und das Festmachen derselben, namentlich bei Eis und Schnee, ist für Arbeiter mit Gefahr verbunden. Bei den Revisionen wurde fortwährend darauf Bedacht genommen, daß die Zuwegung zu den Schiffen so gut wie möglich hergestellt wurde. Raut Mitteilung des Werks soll ja nun umgehend mit den Katarbeiten begonnen werden.

Unfälle. Zu den für die Hafeninspektion zuständigen Betrieben ereigneten sich in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1914 insg. 200 Unfälle und zwar während der Tagesarbeit von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends 185, während der Nachtarbeit von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens 15, zusammen 200 Unfälle, von diesen waren 135 leichter, 44 mittlerer und 21 schwerer Art, davon 1 tödlich. Die Unfälle verteilen sich auf die Arbeitsplätze wie folgt: Schiffe 115 (14 schwere), Holzlagerrplätze 45 (4 schwere), Kohlenlagerplätze 8 (1 tödlich), sonstige Arbeitsplätze 11, Hochseilwerk 2 (1 schwere), zusammen 200 Fälle.

Von den Unfällen am Hochseilwerk ereigneten sich 20 auf Schiffen, 4 am Plabe. Den Unfällen haben folgende Ursachen zu Grunde gelegen: Herabfallen, Zusammenbrechen von Lasten und Gegenständen 35, Umschlagen, Umfallen von Lasten und Gegenständen 17, Fuß- und Fingerquetschungen, Ausstritten und Vestrüß, Stoß und Fall bei der Arbeit 98, Bewegen von Lasten, Los- und Ausbrechen derselben 40, Verletzungen durch Holzsplitter 3, Sehen und Abschlippen von Lasten 7, zusammen 200 Fälle.

Art der Verletzungen: Augenverletzungen 1, Kopfverletzungen 11, Humpfverletzungen 30, Rippenbrüche und Quetschungen 5, Hand- und Fingerverletzungen 44, Arm- und Beinverletzungen 48, Fuß- und Zehenverletzungen 45, Verstauchungen 16, zusammen 200 Unfälle.

Die Verletzten standen im Alter von 15 bis 19 Jahren 7, 20 bis 30 Jahren 15, 30 bis 39 Jahren 48, 40 bis 49 Jahren 69, 50 bis 59 Jahren 42, 60 bis 70 Jahren 16, zusammen 197. Bei 3 Personen war das Alter nicht angegeben.

Verteilung auf die Monate und Wochentage. Januar 19 (2 schwere), Februar 13 (2 schwere), März 13 (1 schwerer), April 16, Mai 9 (1 schwerer), Juni 17 (2 schwere), Juli 12 (2 schwere), August 4 (2 schwere), September 8 (2 schwere), Oktober 27 (2 schwere), November 28 (2 schwere), Dezember 34 (3 schwere), zusammen 200 (21 schwere).

Sonntag 5, Montag 30 (2 schwere), Dienstag 29 (3 schwere), Mittwoch 35 (6 schwere), Donnerstag 29 (4 schwere), Freitag 42 (2 schwere), Sonnabend 30 (4 schwere), zusammen 200 (21 schwere).

Die schweren Verletzungen bestanden aus Kopfverletzungen infolge Niederstürzens von der Stellage in die Trave zwischen Schiff und Kaimauer (tot), Genickverstauchung durch Hinunterwerfen einer Person in den See, Arm-, Bein-, Fuß- und Handverletzungen der verschiedenen Körperteile, Quetschungen, Verrentungen, Sehnenverletzungen, Verstauchungen. Eine Untersuchung an drei Stellen wurde in 4 Fällen vorgenommen, wobei in 3 Fällen ein Verschulden der Verletzten vorlag, in einem Falle konnte ein Verschulden dritter Personen nicht festgestellt werden. Viele der Unfälle würden sich unzweifelhaft vermeiden lassen,

wenn die Arbeiter beim Arbeiten etwas vorsichtiger wären.

Unterkaufsräume, Abtransport der Verletzten und Benutzung der Tragbahnen. Die Unfallstation im Hafentam wurde dreimal benutzt, zweimal wurde die Verletzten von Hafenbeamten verbunden, zweimal wurde die Tragbare benutzt. Die Unfallstation in Schuppen E wurde zweimal benutzt, die im Schuppen 17 auch zweimal. Die Verbandkästen wurden von der Feuerwehrevorrichtung revidiert und ergänzt. Der Abtransport der Verletzten erfolgte in allen Fällen so schnell wie möglich vermittelst Sanitätswagens, sodas Klagen nicht eingelaufen sind. Die Tragbare im Schuppen E wurde einmal benutzt und zwar wurde ein junges Mädchen, welches zu Wasser gefallen war, damit nach Schuppen E gebracht und dortselbst in wollene Decken geschlagen und dann in ihre Wohnung befördert.

Beleuchtung. Ueber die Beleuchtung kann im allgemeinen daselbe wie im Vorjahre gesagt werden. Die in regelmäßiger Fahrt auf hier verkehrenden Schiffe besitzen ausreichende Beleuchtung, wo dieselbe auf sonstigen Fahrzeugen fehlte, hatte der Stauer erforderlichenfalls die nötigen Lampen zu liefern. Auf denjenigen Arbeitsplätzen, insbesondere den Holzlagern, auf denen eine künstliche Beleuchtung nicht vorhanden war, wurde die Arbeitszeit dem Tageslicht entsprechend gekürzt.

Arbeiterzimmer und Klosetts. Die Räume und Klosetts wurden verschiedentlich in bezug auf Einrichtung und Reinlichkeit revidiert.

Nacht- und Sonntagsarbeit. Von 10 bis 12 Uhr haben im Berichtsjahre 20 Dampfer gearbeitet, 1 Dampfer bis 3 Uhr morgens und 15 Dampfer während der ganzen Nacht. An 12 Sonntagen und Festtagen wurde mit Ausnahme der Gottesdienststunden auf 105 Dampfern und zwar in der Regel bis 2 Uhr nachmittags gearbeitet. Von diesen waren 91 Toubendampfer, 2 Erzdampfer, 8 Blehdampfer, 1 Kohlendampfer sowie 2 leer angekommenen Dampfer. Von Ende Oktober ab wurde es den Schiffen vom Holzamt, ohne Anmeldung und ohne Gebühr dafür zu entrichten, gestattet, an Sonn- und Festtagen zu arbeiten.

Arbeits- und Lohnverhältnisse. Im Berichtsjahre herrschte, abgesehen von den ersten Monaten des Jahres, in denen der Verkehr infolge der Eisverhältnisse in der Ostsee, überhaupt ein flauer ist, eine lebhafteste Tätigkeit im Hafen. Die Arbeitslosigkeit war demnach eine gute, verschiedentlich herrschte Mangel an geübten Arbeitsträften und mußte vielfach auf ungerne Leute, für welche die Betriebsgefahren immer bedeutend größer sind, zurückgegriffen werden. Verschiedene Hamburger Firmen haben hier eine Zweigniederlassung eingerichtet und haben diese ihre Stauer, Vorleute und Anwärter für ihre Schiffe von Hamburg kommen lassen. Auch sind Fälle vorgekommen, wo die hiesigen Arbeiter nicht im Tagelohn arbeiten wollten und sind von Hamburg Arbeiter nach hier geholt, um Schiffe zu beladen. Es ist sehr häufig vorgekommen, daß während der Kriegszeit an der Arbeiterfront Duzende von Arbeitern anwesend waren, sobald aber ein Stauer Leute im Tagelohn beschäftigen wollte, wurde dies rühmweg abgeschlagen mit dem Vermerk, im Tagelohn arbeiten wir nicht, wenn uns nicht 10-12 Mk. Verdienst pro Tag garantiert wird. Aussperrungen oder Streiks kamen, mit Ausnahme einzelner Arbeitseinstellungen, welche durchweg beigelegt wurden, im Hafengebiet nicht vor. Der am 1. Januar 1912 in Kraft getretene, zwischen Reedereiverein und Deutschem Transportarbeiterverband abgeschlossene Lohnvertrag besteht noch und behält seine Gültigkeit bis 3. Monate nach Kriegsende. Der Tagelohn betrug im Berichtsjahre 5 Mk. pro Tag. Abfordräge wurden erzielt, die zwischen 6,70 Mk. und 21,30 Mk. schwankten. Für Arbeiten außerhalb des Hafens, auf dem Revier, sind besonders Sätze aufgestellt, ebenso für Nacht- und Sonntagsarbeit. Die Flussschiffahrt auf der Trave hatte auch in diesem Jahre unter der schlechten Bauartigkeit zu leiden. Alle Ein- und Ausladungen werden im Afford ausgeführt nach einem Lohnvertrag vom 1. Mai 1911, welcher noch heute besteht. Die Abfordräge schwankten zwischen 6 Mk. und 10 Mk. Die Schiffsahrt nach der Elbe war eine sehr rege.

Holzlagerrplätze. Die Tätigkeit auf den Holzlagern war bis zum Ausbruch des Krieges im allgemeinen eine lebhafteste, stochte aber dann in den ersten Wochen fast gänzlich, später trat hierin eine Besserung ein; es kamen vereinzelt Dampfer und Segler von Schweden an. Der am 1. Januar 1912 in Kraft getretene Lohnvertrag besteht noch. Arbeitseinstellungen oder Streiks fanden nicht statt. Der Tagelohn betrug 47 Pf. pro Stunde für 1914. Nachtarbeit wird mit 67 Pf. pro Stunde bezahlt. Die meisten Schiffseinstellungen wurden im Afford, die Makararbeiten im Tagelohn ausgeführt. Für einige Holzspektationsfirmen besteht ein besonderer Tarif, mit Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1914. Nach demselben müssen sämtliche Hafnarbeiten im Afford ausgeführt werden, nur die Lagerplatz-Aufbaumungsarbeiten im Tagelohn. Die Tagelohnsätze betragen 60 Pf. pro Stunde, die Abfordräge schwankten zwischen 85 Pf. und 2,50 Mk. pro Stunde. Seit Kriegsausbruch waren Arbeitskräfte des Hafens sehr knapp.

Kohlenlagerplätze. Der Lohnvertrag ist am 1. Januar 1914 durch einen neuen ersetzt worden. Alle Hafnarbeiten werden im Afford alle Makararbeiten im Tagelohn ausgeführt. Für Affordarbeit waren immer genügend Leute vorhanden. Ein Mangel an Hafnarbeitskräften machte sich bei Ausbruch sowie während des Krieges häufig bemerkbar. Mit den Hafeninspektionen Hamburg, Bremen und Bremerhaven sowie den verschiedenen Berufsvereinigungen, insbesondere der Lagerierergesellschaft, Sektions Hamburg, der die Mehrzahl der hiesigen

Hafenbetriebe unterstellt ist, wurde die zur Beurteilung verschiedener Fragen notwendige Verbindung ausrecht erhalten.

Einigen Standpunkt, der von der Hafeninspektion eingenommen, daß mancher Unfall sich vermeiden ließe, wenn die Arbeiter bei der Arbeit vorsichtiger wären, können wir nicht billigen. In ganz einzelnen Fällen mag dieses zutreffen. Im allgemeinen liegt doch die Arbeit so, daß sie ganz schnell vollführt werden muß und jemand, der ständig darauf bedacht, immer nur dafür auszusuchen, daß ihm kein Unfall zustoßt, dürfte als Hafnarbeiter nicht verwendbar sein, da die Arbeitgeber denselben einfach nicht zur Arbeit heranziehen würden.

Fälle, daß hiesige Hafnarbeiter nicht im Tagelohn arbeiten wollten und deshalb Hamburger Schauerleute herangezogen werden mußten, sind uns nicht bekannt. In dem einen Fall, wo Hafnarbeiter von Hamburg geholt werden, ist die Genehmigung der Organisation gegeben. Dieses geschah aber, weil die Leute knapp und sind auch die Hamburger Schauerleute nach Fertigstellung der betr. Arbeit sofort abgereist. Es besteht in Lübeck ein Übereinkommen zwischen der Handelskammer und dem Reedereiverein einerseits und unserer Organisation andererseits, daß, wenn Hafnarbeiter von Hamburg geholt werden sollen, dieses erst durch eine Verständigung zwischen den vorgenannten Instanzen geschehen darf. Auch die Behauptung, daß Aufwende von Arbeitern Löhne von 10 bis 12 Mk. pro Tag gefordert, können wir nicht zugeben. Es handelt sich hier um Einzelfälle.

Nicht zugeben können wir ferner, daß Abfordräge bis zu 21,30 Mk. pro Tag erzielt wurden. Wenn einmal ein solcher Verdienst erzielt, dann ist derselbe nicht in der gewöhnlichen täglichen Arbeitszeit von 9 Stunden verdient, sondern durch Längerarbeit, und es dürfte sich beinahe eine doppelte Arbeitszeit herausstellen.

Das den Militarismus angeblich bekämpfende Großbritannien militarisiert die Hafnarbeiter. Der englische Kriegsminister hat der Plan gebilligt, dessen Ausführung nunmehr begonnen werden soll, die Dockarbeiterbewegung dadurch ungefährlich zu machen, daß sie militärisch organisiert wird. Mit Genehmigung Kingens wird nämlich Graf Derby in Liverpool ein Bataillon „militärischer Dockarbeiter“ errichten. Die Mannschaften werden in jeder Hinsicht dem Militär gleich unterstellt, aber nur für ihre gewöhnliche Arbeit, das Laden und Löschen von Schiffen, verwendet werden. Außer ihrem gewöhnlichen Lohn werden die „Soldaten“ einen Schilling täglich und die „Gefreiten“ 17 Schilling erhalten. Die Arbeiter tragen Kavallerieuniform. Graf Derby wird selber den Befehl über das aus 10 Gefreiten und 114 Mann bestehende Bataillon übernehmen.

Da wird den britischen Unternehmern das Herz im Leibe lachen, militärische Streitkräfte dann auch im Frieden, das dürfte die Erfüllung ihres Ideals sein.

Lord Ritzener gegen die Hafnarbeiter. In einem Briefe an den Sekretär des Nationalverbandes der Hafnarbeiter teilt Lord Ritzener mit, daß die Regierung scharfe Maßnahmen gegen die Liverpooler Hafnarbeiter getroffen habe, die sich fortgesetzt weigern, Heberstunden zu machen und ihre bisherige Haltung nicht ändern.

Eine nette Blüte des britischen Militarismus, der nach Meinung der englischen Arbeiter nicht erlöschen soll. Den Teufel merkt das Völkchen nie, und wenn er es am Kragen hätte.

Kopenhagen. Zwischen Hafnarbeitern und Holzlagern, die in einer früheren Zusammenkunft zu einem Übereinkommen Stellung nahmen, kam es zu einer Verständigung über fast alle Abfordrbestimmungen. Die noch nicht geregelten Punkte wurden, ausschließlich der Frage einer Unfallversicherung, unter Mitwirkung des Arbeitgeberverbandes, dem die Vereinigung der Holzhändler angehört, auch erledigt. Die Frage der Unfallversicherung wurde den Vertretern der Arbeitgeber zur Erwägung überwiesen.



Kinematographie des Unsichtbaren. Unsere gewöhnliche Kinematographie arbeitet mit 30 bis 40 Aufnahmen in der Sekunde. Da unser Auge nur fähig ist, zehn getrennte Eindrücke in der Sekunde aufzunehmen, so genügt eine solche Aufnahmefrequenz vollständig, um uns die Vorstellung eines sich fortlaufend abwickelnden Ereignisses zu vermitteln. Ganz andere Anforderungen werden an die Kinematographie natürlich gestellt, wenn es sich darum handelt, Bewegungen festzuhalten und wiederzugeben, die sich mit so ungeheurer Schnelligkeit vollziehen, daß unser Auge überhaupt nicht in der Lage ist, sie wahrzunehmen. Eine solche macht beispielsweise in der Sekunde 700 Flügelschläge, wobei sie das bekannte summende Geräusch hervorbringt. Für unser Auge verschwinden diese Bewegungen zu einem feinen Schlieren. Um nun diese Flügelschläge in ihren einzelnen Phasen scharf und klar auf den photographischen Film zu bekommen, ist es nötig, mehrere Tausend Aufnahmen in der Sekunde zu machen. Das ist natürlich mit den gewöhnlichen Aufnahmegeräten nicht mit einem mechanischen Schließverschluß arbeiten, unmöglich. Außerdem würde auch bei einer so ungeheurer kurzen Aufnahmedauer ein normal beleuchtetes Objekt keine genügende Wirkung auf die lichtempfindliche Schicht ausüben. Der Abhilfer Bull hat nun, wie die „Welt der Technik“ mittelt, einen außerordentlich sinnreichen Appa-

rat konstituiert, der es erlaubt, 2000 Aufnahmen in einer Sekunde von einem bewegten Objekt zu machen. Er benutzt dabei als Beleuchtungsquelle den elektrischen Funken. Neuere Versuche haben ergeben, daß ein Blitz in der Natur etwa den 500 000. Teil einer Sekunde dauert. Dasselbe ist auch mit dem im Laboratorium für elektrische Entladungen erzeugten Funken der Fall. Null benutzt einen elektrischen Apparat, der in der Sekunde 2000 solcher Blitze liefert, mit denen er das sonst im Dunkeln befindliche Objekt beleuchtet. Diese Bilder werden von dem mit großer Geschwindigkeit hinter dem offenen photographischen Objektiv vorbeirrollenden lichtempfindlichen Filmband aufgefangen.

Auf den dem Artikel beigegebenen hochinteressanten Photographien sehen wir so die Aufnahme einer fliegenden Biene, bei der in der Sekunde 2000 Aufnahmen gemacht wurden, während jede einzelne Aufnahme nur eine zehntausendstel Sekunde gewährt hatte. Wir sehen auf jedem Bilde die doch in so rasender rascher Bewegung begriffenen Flügel absolut scharf. Läßt man nun diese Bilder in einem Wiedergabepapparat entsprechend langsam abrollen, so hat man ein genaues Bild der Bewegung, die sonst nie ein menschliches Auge wahrnehmen könnte. Eine andere Bilderreihe zeigt das Eindringen einer Schrotkugel in eine Seifenblase und die Veränderungen, die sich in dieser beobachten, bis sie zerplatzt. Eine andere die Lebensgeschichte eines Epters, der durch Hineinfallen eines Stechfliegels in eine mit Milch gefüllte Schale entstand. Eine dritte Bilderreihe stellt das Abfliegen einer Stubenfliege dar.

Ja, es ist sogar mit Hilfe eines solchen Schnellkinoapparates gelungen, Aufnahmen von Geschossen zu machen, die sich in einen Gegenstand einbohren. Der Triumph der Schnellphotographie ist aber die Aufnahme einer fliegenden Gewehrfluge. Eine solche Gewehrfluge legt in der ersten Sekunde zirka 700 Meter zurück. Um von ihr ein scharfes Bild auf eine Platte zu bekommen, darf die Belichtung der Kugel nicht länger als den 700 000. Teil einer Sekunde währen, wie sich aus einer einfachen Rechnung ergibt. Ein Blitz von so kurzer Dauer wird von einer Leuchtigen Flüssigkeit geliefert. Man hat davon ausgehend nun folgenden Apparat konstruiert: Das festgeschraubte Gewehr wird so gerichtet, daß die Kugel an dem Objektiv eines photographischen Apparates vorbeischießt. Der Name ist absolut dunkel, so daß also das Objektiv geöffnet bleiben kann. Während die Kugel vor dem Apparat vorbeischießt, muß sie ein dünnes Wachstafelchen durchschlagen, das auf beiden Seiten mit Staniol bedeckt ist. In dem Augenblick des Durchschlagens verbindet die metallene Kugel die beiden Staniolblättchen, von denen Leitungsdrahte zu einer Batterie Leptener Flaschen führen, die dadurch zur Entladung gebracht werden. Durch Linsen wird das Licht auf die Kugel geworfen, deren Bild sich infolgedessen scharf auf der photographischen Platte abzeichnet. Aber wir sehen auf einer solchen Photographie einer fliegenden Gewehrfluge, wie sie Prof. Hach in Wien aufgenommen hat, nicht nur die Kugel selbst, sondern auch die Luftwellen, die sie erzeugt. Vorn wie bei einem das Wasser durchschneidenden Dampfer eine breite Bugwelle, die sich nach den Seiten ausbreitet, und hinter der Kugel die Luftwirbel, empfindend dem wirbelnden Kielwasser.

Wie die Erforschung des unendlich Kleinen (durch das Mikroskop) wird auch noch die Beobachtung der unendlich schnell sich vollziehenden Bewegung zur Lösung der gewaltigsten wissenschaftlichen Probleme beitragen.

Straßenbahner.

Von der Städtischen Straßenbahn.

Zeit Monaten leiden nicht nur die Angestellten der städtischen Straßenbahn unter der sehr fühlbaren Teuerung, nein, auch die Ausbilskräfte haben unter der minimalen Entlohnung von sage und schreibe pro Arbeitstag 4 M. ihr Dasein zu fristen. Schon im Januar wurden Anträge auf Verbesserung des Lohnes sowie Bezahlung der freien Tage für das Ausbilspersonal gefordert. Nach langem Warten und auch erst dann, als sich wiederum mehrere Versammlungen mit dem im Januar eingereichten Wunschen befaßen sollten, erließen ganz plötzlich folgender Anschlag in den Büros Obgenannter Betriebes:

B e t a n n u n g

Gemäß Beschluß des Magistrats vom 26. d. M. wird den bis zu einem normalen Jahreseinkommen von 2000 M. besoldeten Angestellten eine monatliche postnumerando zahlbare Kriegszulage von 10 M. gezahlt werden. Diese Festsetzung tritt vom 1. April d. J. in Kraft.

Berlin, den 29. März 1915.

gez.: Dietrich.

Nun, lange genug hat man gebraucht, den bescheidenen Wünschen der Angestellten Rechnung zu tragen. Nur fragt es sich, ob auch die Ausbilskräfte unter die in der Befestimmung als Angestellte bezeichnete fallen, oder ob nicht für diese noch ein anderer Modus gefunden werden soll.

Der Stadtverwaltung ist wohl nicht bekannt, daß den Ausbilskräften, die Abzüge für alle sozialen Einrichtungen angerechnet, ein Lohn pro Woche von 20 Mark verbleibt. Rechnet man nun wirklich die 10 M. Kriegszulage hinzu, so ist dieses ein Einkommen, welches unter den jetzt bestehenden Verhältnissen nicht mal für eine Person, geschweige für eine Familie mit Kindern auch nur halbwegs zur Erhaltung ausreicht.

Die Stadtverwaltung kann den Vorwurf nicht von sich weisen, bezüglich der Bezahlung der freien Tage recht rücksichtlos zu sein. Die Ausbilskräfte können sich nicht beruhigen, wenn man über ihre Bitte so ohne weiteres hinweggeht. Die Verwaltung hat ja

einen Keil in die Ausbilskräfte zu treiben versucht, indem sie einen Teil dieser zur Anstellung brachte. Wenn die Stadtverwaltung glaubt, damit alles getan zu haben, um der Unzufriedenheit zu begegnen, so irrt sie sich sehr. Der Wunsch nach der Bezahlung der freien Tage wird nicht verschwinden. Die Stadtverwaltung sollte sich wirklich eines besseren belehren lassen und den Ausbilskräften ebenfalls die gewählten freien Tage bezahlen, um einen Ausgleich in der Entlohnung zu schaffen.

Die Schaffnerin.

„Ich kann niemanden mehr mitnehmen, der Wagen ist schon voll!“

Eine „Schaffnerin“, die neueste Errungenschaft im Berliner Verkehrsleben, ruft es. Wie der Oberst vor dem Paradies, so steht sie auf der hinteren Plattform. Ihr Gesicht ist rot, sie hat sich erschauert. Die Untertanen wollen durchaus mit. Aber sie wehrt ihnen den Eintritt. Nur über ihre Leide könnten sie in den Wagen gelangen, anders nicht. „Ich darf nicht mehr mitnehmen, ich würde es ja gern tun, aber ich darf doch nicht.“ Immer wieder sagt sie es. Der Wagen ist schon in Bewegung. Sie beginnt zu knirschen und einzustampfen. Der Gang steht voller Fahrgäste, nur schwer kann sie sich bewegen, der lauschige Hoch ist hinderlich. Sie hat alle Hände voll zu tun. Muß zwischen dem Gebetnehmen und wechselläufigen, die Haltestellen ausrichten, Mühsamt ertönen usw. Genug, für eine ungeübte Frau. Dann und wann muß sie auch die Mühe wieder zurechtbringen, die nun einmal nicht so geübt sein will, wie auf einem Männerkopf.

Zwei gepuderte und parfümierte Dämchen — Genre Bayrisches Viertel, Zweizimmerwohnung mit allem Komfort nebst „Verhältnis“ — amüsieren sich über die Schaffnerin. Die Mühe, die Tade und der Hoch bieten ihnen reichlich Stoff zu spöttischen Bemerkungen.

„Du, das soll die neueste Mode sein, echt deutsche Mode, daß mal auf, die findet Anhänger“, meint die eine, und dann lachen sie beide. Auch die Geldtasche wird unter die Lupe genommen und die eine Gevuerie erklärt, die Tasche sähe „fortschid“ aus und sie würde sich nächstens auch so eine bestellen. So flüchtern und ulken sie in einem Fort, während die Schaffnerin nervös hin und her haftet und buchstäblich im Schwitze ihres Angesichts ihr Brot verdient. Sie hat keine Zeit, auf die Großstadtlaffen zu achten, die nicht faen und doch weit mehr ernen, als eine Straßenbahnschaffnerin.

Mir aber drängen sich eigenhümliche Betrachtungen auf. Ich habe in so vielen Versammlungen und in so vielen Artikeln den Ruf vernommen: Die Frau gehört ins Haus, daß er mir nicht mehr aus den Ohren will. Die Frau soll des Hauses Hüterin und Welterin sein, soll ihre Kinder... Ja, an die Kinder denke ich auch. Wo mögen sie sein und wo mag sie betreuen, während die Mutter tagsüber auf der elektrischen Schaffnerdienste ist? Offen gestanden: ich sähe diese Frauen auch lieber zu Hause, ihre Wirtschaft führen, ihre Kinder warten und heryen und bei günstigem Wetter hinausgehen in den knospenden Park.

Ja, das wäre mir lieber! Und ich glaube den Frauen auch!

Straßenbahn-Schaffnerinnen.

In der „Rheinischen Zeitung“ vom 5. März erlesen wir:

Der „Stadt-Anzeiger“ kündigt an, daß nun bald auch in Köln Straßenbahn-Schaffnerinnen angestellt werden. Es wird in dem Aufsatz zugegeben, was wir übrigens immer behauptet haben, daß ein Teil der neuangestellten Hilfschaffner der Straßenbahn wieder den Wägen kehren, weil sie lohnendere Arbeitsgelegenheit finden. Wenn auch der Lohn der Hilfschaffner auf 3,75 M. erhöht wurde, so steht er aber immer noch in keinem Verhältnis zu dem überaus teuren Lebensmitteln. Hätte die Straßenbahn sofort den Verhältnissen entsprechende Löhne gezahlt, hätte sie jetzt genügend eingearbeitetes Personal und könnte es auch noch jeden Tag durch geeignete Leute ergänzen. Verweist man aber jetzt Arbeitslose an die Straßenbahn, wird man in 99 von 100 Fällen hören müssen: „Mit diesem Lohn ist kein Auskommen!“

Die Eisenbahndirektion als Aufsichtsbehörde soll ihre Zustimmung zur Einstellung weiblicher Hilfskräfte unter folgenden Bedingungen gegeben haben: 1. sollen die Frauen zur Fahne einberufenen Schaffner an erster Stelle berücksichtigt werden; 2. dürfen nur einwandreie Frauen eingestellt werden; 3. müssen sie gelesenen Alters sein; 4. dürfen die Schaffnerinnen nur 8 Stunden täglich, und zwar möglichst zur Tageszeit und nur auf den Anhängewagen beschäftigt werden.

Was bezweckt man nun damit, daß die Frauen der zur Fahne Einberufenen bevorzugt werden sollen? Wir haben gegen diese beabsichtigte geforderte Ausdehnung der Berufsarbeit verheirateter Frauen große Bedenken. Bei einem evtl. achtsündigen Dienst der Mutter sind die Kinder dieser Frauen vielfach sich selbst überlassen, die Erziehung und Ernährungsweise leidet, und der moralische Schaden in verarmten Familien ist größer als die etwaige Ersparnis der Stadt an Unterhaltungen, die ja dann teilweise den Frauen eintragen würden. Diese Wirkungen treffen auf die Familien aller Frauen zu, ob deren Männer nun bei der Stadt beschäftigt waren oder nicht.

Bei dieser Gelegenheit noch etwas anderes. Seit Anfang des Krieges hat man den Straßenbahnern den prozentualen Zuschlag für Lieberstunden und für geleistete Arbeit an freien Tagen entzogen. Besonders in den ersten Monaten sind vom Personal viele

Ueberstunden verlangt und gemacht worden. Die freien Tage wurden ganz erheblich eingeschränkt. Durch diese Abzüge hatten die Straßenbahner einen Schaden von monatlich etwa 5 bis 6 M. Gerade in der jetzigen Zeit hätte man eine derartige Maßnahme nicht treffen sollen. Man unterbiete dadurch die Arbeitsfreudigkeit des Personals. Daneben hat man aber die Dienstbereitschaft der Angestellten, die sonst im Winter 14 Stunden betrug, auf 15, seit dem 1. März sogar auf 16 Stunden verlängert. Ein sozialer Fortschritt ist das auf keinen Fall. Auch diese Maßnahme hat wieder viel zum Wechsel bei dem Straßenbahnpersonal beigetragen.

Hoffen wir, daß die öffentliche Kritik dazu beiträgt, daß den geschädigten Straßenbahnern diese Abzüge nachgezahlt werden. Man hätte allerdings erwarten können, daß die so genannten Vertreter der Kölner Straßenbahner durch ihren und ihrer Freunde Einfluß derartige Reduzierungen verhindert hätten, dann wäre die öffentliche Kritik unterblieben.“

Zur Kritik der „Rheinischen Zeitung“ können wir nur zustimmen. Im Zeichen des Burgfriedens hätten wir es gern gesehen, wenn städtische Straßenbahnen den Gesellschaftsbahnen ein besseres Beispiel gegeben hätten.

Weibliche Straßenbahnschaffner in Hanburg.

Die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft hat sich entschlossen, von neuem einen Versuch mit weiblichen Schaffnerinnen zu machen, wozu ihr jetzt von der Polizeibehörde die Genehmigung erteilt worden ist. Es soll deshalb sofort eine größere Anzahl von weiblichen Personen, also Frauen oder Mädchen, in den Betrieb eingestellt werden. Sie erhalten als Dienstkleidung ein kleidames Uniform-Jackett und eine Mütze, sowie selbstverständlich auch die übliche Schaffnerausrüstung, wie Geld- und Fahrgeldtasche. Die weiblichen Schaffner sollen zunächst nur auf Anhängewagen beschäftigt werden. Für die Anstellung kommen gesunde und unbescholtene weibliche Personen im Alter von über 21 Jahren in Betracht. Es ist wohl anzunehmen, daß das Publikum den Schaffnerinnen den Dienst nach Möglichkeit erleichtern und sie auch in solchen Fällen unterstützen wird, wo sich vielleicht durch unpassendes Benehmen von Fahrgästen Unaufrichtigkeiten ergeben sollten. Die männlichen Schaffner bzw. Führer sind angewiesen worden, ihren Kollegen in jeder Weise beizustehen.

Es wäre gut, wenn zugleich auch bekanntgegeben werden könnte, daß die Schaffnerinnen nicht niedriger entlohnt werden als ihre männlichen Kollegen, damit sie nicht noch mehr als diese an Trinkgeld angewiesen sind.

Gerichtliche.

Dresden.

Gute, fehlerfreie Augen sind im Dienst eines Straßenbahnwagenführers die Hauptsache. Daß man im Straßenbahnverleide gegen dieses Erfordernis handelt, sollte man nicht für möglich halten. Und doch ist ein solcher Fall, der beinahe ein großes Unglück herbeiführt, in Dresden zu verzeichnen. Ueber eine Verhandlung vor dem Schöffengericht wird uns berichtet: Der Tiefbauarbeiter Ulrich war schon seit Jahren bei der städtischen Straßenbahn als Streckenarbeiter beschäftigt. Als beim Kriegsausbruch viele Leute vom Fahrpersonal zum Militär einziehen mußten, wurde er erst als Ausbilschaffner, dann als Ausbilsführer mit herangezogen. Als man ihn als Fahrer ausbildete, protestierte er sofort, da er sehr kurzschichtig ist. Dem kam man entgegen; der Inspektor B. ordnete an, daß U. nur Sonntags fahren sollte. (!) S. mußte aber schließlich auch ins Feld, und sein Nachfolger bestimmte wieder, daß U. jeden Tag fahren müßte. Am 1. Februar, nach 12 Uhr 20 Min., fuhr U. in der Wartburgstraße an ein auf den Geleisen stehendes Automobil, wodurch ein großer Materialschaden entstanden ist. Weischen wurden glücklicherweise nicht verletzt. U. hatte sich nun wegen Gefährdung eines Eisenbahnzuges vor Gericht zu verantworten. In der Beweisaufnahme wurde festgestellt, daß U. mit seinem Dreiwagenzuge zu genannter Zeit die Wartburgstraße befahren kam. Das Auto hielt zum Teil auf den Geleisen, die dort sehr nahe der Bordsteine und nicht auf der Mitte der Straße liegen. Der Chauffeur gab gerade den Fahrgästen Geld wieder. Kurz vor dem Auto stand eine Laterne, ein paar Schritte weiter ein großer Baum, in dessen Schatten zum Teil das Auto stand. U. ist seine Strecke gefahren und hat, wie er angibt, infolge seiner Kurzschichtigkeit bei zirka 20 Meter Entfernung das Auto nicht gesehen. Von einem Fahrgast aufmerksam gemacht, bremste er sofort, der Chauffeur rief auch aus vollem Halse, aber der schwere Zug war auf so kurze Entfernung nicht zu halten, der Zusammenstoß erfolgte. U. konstatierte, daß er das Auto nicht gesehen habe, weil er sehr kurzschichtig ist, außerdem trant stets das linke Auge, was ihn auch noch am klaren Sehen hindert. Er habe die Direktion sofort aufmerksam gemacht, daß er keinen Fahrertisch verrichten könne, und sich gewundert, als man ihn das zweite Mal zum Fahren zwang, da er sich stets der Verantwortung bewußt war und Angst vor einem Unfall hatte. Im Alter von ungefähr 14 Jahren war er ein Fahrgast und ist der Schule ferngeblieben. Auch voriges Jahr ist er viele Wochen lang von einem Spezialarzt an den Augen behandelt worden. Als er jetzt das zweite Mal zum Fahren gezwungen wurde, war er wieder beim Augenarzt wegen einer Brille. Der Arzt hat aber gesagt: „Wenn wir bei Ihnen mit der Brille anfangen, wird es immer schlechter.“ Er hat schließlich den Widerstand aufgegeben und ist gefahren. Vom Vorsitzenden wurden Schwere sünde angefleht, die bestätigen, daß es mit U.s. Augen sehr schlecht bestellt ist. Das Gericht erkannte auf Freisprechung. Der Stadtrat dürfte so einen Mann nicht

n diesen Posten stellen, so wurde in der Begründung des Urteils sehr richtig betont.

Wegen Gefährdung eines Eisenbahnzuges und zahlreicher Körperverletzung hatte sich der Motorwagenführer Scheußler von derselben Bahn zu verantworten. Am 7. Januar, mittags nach 1 Uhr, erfolgte in der Nähe der Annenkirche ein Zusammenstoß. Der Motorwagen der Linie 23 fuhr in den ersten Anhängewagen eines Dreiwagenzuges der Linie 7, der von Bölschütz stadtwärts fuhr. Der Motorwagen der Linie 23 und die beiden Anhänger der Linie 7 entgleisten. Auf dem Vorderperson des Anhängers der Linie 23 stand der 15jährige Schüler M. Er lag nach der Katastrophe auf der Straße und hatte ein Bein unterhalb des Knies gebrochen. Sch. stürzte aus: Er sei damals seit zwei Monaten gefahren und ihm bis dahin nichts passiert. Er bestreite entschieden, zu schnell gefahren zu sein. Es sei dort eine gefährliche Stelle. Er habe sofort an der Kirche (wie die Vorchrift lautet) gebremst und auch Sand gestreut, da die Schienen diesen Tag sehr schlüpfrig waren. Bremen möge er so wieslo, da dort eine Haltestelle sei. Ihm entginge ihm ein Wagenzug der Linie 15, der die Ansicht auf den Berg vom Freiburger Platz heraus verdeckte. Von dort kam der Wagenzug der Linie 7, den er viel zu spät sehen konnte. Als er ihn sah, war es unmöglich, seinen Wagen mit Bremsen zu halten, da die elektrische Bremse beim Langsamfahren nicht sehr wirkt und er einen der größten Anhängewagen bei sich hatte, der infolge seiner Schwere schiebe.

Es wurden eine Reihe Zeugen abgehört, fast sämtliches Fahrpersonal der beteiligten Wagen und ein Hilfskontrolleur. Einig waren alle darin, daß dort eine gefährliche Stelle ist, daß man einen Zug nicht so schnell hatten kann, uneinig aber darin, ob der Angeklagte zu schnell gefahren sei. Die meisten sagten, er sei in gemäßigtem Tempo gefahren. Zeuge war auch Stadtv. Genosse Fischer, der auf der Linie 7 mit hereinkam. Nach seiner Ansicht trifft die Schuld an dem Unfälle die Verwaltung der Straßenbahn. An eine so gefährliche Stelle gehöre schon längst ein Warnungssignal. (Ein solches hat man sofort am nächsten Tage angebracht.) Ob der Angeklagte zu schnell gefahren sei, darüber könne er kein Urteil abgeben. Wesentlich spricht sich ein Beamter der Orts-Frankenkasse aus, der auf der Linie 23 fuhr. Der Schüler M. kann sich auf nichts mehr besinnen, vor allem weiß er nicht, ob er abgegrungen oder herabgeschleubert worden ist. Bei einer Vernehmung sofort nach dem Unfall hat er gesagt, er hätte den Krach des Zusammenstoßes gehört, als er schon auf der Straße lag. Seine Verletzung ist gut geheilt und es scheinen keine Folgen zurückzubleiben. Das Gericht sprach den Angeklagten frei, indem es anerkennt, daß Sch. alles getan habe, um einen Unfall zu verhüten.

In Dresden scheint die Straßenbahnverwaltung ihren alten Ruf wahren zu wollen.

gen 47.032 (i. B. in 4773 Verhandlungen 71.660) Personen an- und abgemustert worden. Die mittlere Matrosenbeute betrug 69,65 Mk. gegen 69,30 Mk. im Vorjahre. Es gelangten 708 Unfälle (i. B. 1258) und 1555 Desertionen zur Anzeige und gegen 269 Personen wurden Klagen erhoben, die den Seemannsämtern unabhängig gemacht. Die meisten Desertionen, nämlich 855, erfolgten wie bisher in New York.

Die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wird am 29. Mai 1915 auf fünfzig Jahre ihres Bestehens zurückblicken können. Am 18. März 1865 hatte ein provisorischer Vorstand den Plan für die zu bildende Gesellschaft zur Förderung des Rettungswezens an den Küsten der Nord- und Ostsee entworfen, und am 29. Mai 1865 erfolgte in Kiel die Gründung. Zum ersten Vorstehenden wurde Konful M. S. Meier in Bremen gewählt.

Schwindel ist auch bei Lloyd's Trampf.

Kürzlich ist Lloyd's bekanntes Register nebst Tabellenwerk erschienen. Nach diesem hatte die Dampferflotte Großbritanniens im Jahre 1914 eine Zunahme von 1.542.353 Brutto-Register-Tons und die Seglerflotte eine solche von 16.919 Tons zu verzeichnen, es liegt also insgesamt eine Zunahme von 1.559.272 Brutto-Register-Tons vor. Die Abnahme stellt sich auf insgesamt 1.154.642 Brutto-Register-Tons, davon entfallen auf Dampfer 1.080.246 Tons und auf Segler 74.396 Tons. Danach hat die Handelsflotte Großbritanniens gegen 1913 um 404.630 Tons zugenommen; sie bestand nach den Angaben von Lloyd's am 31. Dezember 1914 aus 12.854 Dampfern mit 19.145.146 Tons und 8203 Seglern mit 864.384 Tons, insgesamt also aus 21.057 Schiffen mit 20.009.530 Brutto-Register-Tons. — Soweit die jetzigen Veröffentlichungen von Lloyd's. Man hat, nachdem die Angaben unrichtig erschienen, die Ziffern vom Jahre 1913 zum Vergleich herangezogen. Man fand für 1913 eine Handelsflotte von 11.328 Schiffen (Segler und Dampfer) über 100 Tons mit insgesamt 21.045.049 Register-Tons (Netto für Segler, Brutto für Dampfer), woraus allein das unglaubliche Schwindelmaß von Lloyd's erkenntlich ist. Zweifellos hat man bei den Angaben für 1914 alle Schiffe, auch solche unter 100 Tons angeführt, während solche sonst nicht mitgerechnet wurden. Nur die Fahrpreise wird einen solchen Schwindel merken, während die übrige Presse und, was das Schlimmste ist, auch die neutralen, die Angaben ohne weiteres veröffentlicht, wodurch natürlich Großbritannien als durch den Krieg ungeschwächt hingestellt wird. Wir sind nicht in der Lage, festzustellen, wie groß die Gesamtzunahme der Schiffe unter 100 Tons ist, soweit dürfen wir jedoch behaupten, daß die britische Handelsflotte ganz bedeutende Verluste zu verzeichnen hat, die sich übrigens zur Genüge aus den englischen Berichten über den Seekrieg mit aller Deutlichkeit ergeben. Also wozu der Schwindel?

Ausland.

Der Weltschiffbau.

Lloyd's Register veröffentlicht eine Uebersicht über den Schiffbau der Welt im Jahre 1914. Nach einem vom „Prometheus“ gegebenen Auszuge baute England dem Tonnengehalt nach mehr Schiffe als alle anderen Länder zusammen. Es wurden 656 Schiffe mit 1.683.553 Tonnen Rauminhalt gebaut; alle übrigen Länder bauten dagegen nur 663 Schiffe mit 1.169.200 Tonnen Rauminhalt. Am meisten wurden Dampfer gebaut, in England 621, in den übrigen Ländern zusammen 473. 71 der in England gebauten Dampfer waren größer als 6000 Tonnen. Deutschland nimmt die zweite Stelle im Schiffbau ein; es wurden insgesamt 387.194 Tonnen Rauminhalt gebaut; 28 Dampfer waren 5000 und 10.000 Tonnen groß. Der größte in Deutschland gebaute Dampfer war der Hamburg-Amerika-Turbinendampfer „Bismarck“ mit einem Tonnengehalt von 56.000 Tonnen, der bisher der Rekord im Schiffbau ist. Nach Deutschland folgten in der Statistik die Vereinigten Staaten von Amerika, Holland und Frankreich. Und trotz alledem der Reiz und die Furcht Englands.

England.

Englischer Mißbrauch neutraler Schiffe im Seekriege.

Das deutsche U-Boote von Schiffen unter neutraler Flagge unter Umständen zu erwarten haben, zeigt folgende Aussage neutraler Schiffsoffiziere. Der Kapitän von Hansen und der 1. Offizier A. Jansen, beide amerikanische Bürger, vom amerikanischen Dampfer „Oliver J. Olson“, sagten übereinstimmend aus: „Wir fuhren von Savannah im Schottland nach Bremen. Bei der Insel Foula im Westen von Schottland kamen vom englischen Hilfskreuzer „Celtic“ ein Leutnant, ein Kadett und sechs Seelente an Bord, die uns nach Kielwall brachten. Während dieser Fahrt erklärte uns der Leutnant, der die Führung des Schiffes übernommen hatte, er würde, wenn ein deutsches U-Boot erchiene, soches mit der „Oliver J. Olson“ in den Grund zu bohren versuchen.“ Wenn der amerikanische Kapitän ihm auch gleich antwortete, das möge er mit dem neutralen amerikanischen Schiff nur mal versuchen, so zeigt doch die Ausrückerung des englischen Offiziers jedenfalls wieder einmal, wie Engländer die Rechte der Neutralen einschätzen. Als der Kapitän eines kanadischen Dampfers vor einigen Wochen ein gleiches Erlebnis von der Fahrt durch den Kanal berichtete, wurde die Schilderung als abenteuerliche Seemannsgeschichte abgetan und als Märchen be-

handelt. Die Mitteilung der Amerikaner bestätigt jetzt, daß die Engländer sich nicht nur hinter den Flaggen neutraler Länder verbergen, sondern auch neutrale Schiffe direkt zu Angriffen auf deutsche Kriegsschiffe zu verwenden wagen.

Englands völkerrechtswidrige Bewaffnung von Handelsschiffen.

Als vor mehreren Jahren der englische Marineminister im Parlament erklärte, daß England beabsichtige, Handelsschiffe militärisch auszurüsten und zu bewaffnen, erhob sich außerhalb Englands ein allgemeiner Sturm der Entrüstung dagegen, da man mit Recht von dieser Neuerung nichts Gutes erhoffen konnte. In der Haager Friedenskonferenz vom Jahre 1907 ist darin ein Abkommen von der Umwandlung von Kaufahrtschiffen in Kriegsschiffe getroffen worden. Aber natürlich, mußten diese neuen Kriegsschiffe auch die äußeren Umkleiden der Kriegsschiffe ihres Heimatlandes tragen. Der Befehlshaber muß im Staatsdienste stehen und sein Name in der Rangliste der Kriegsmarine. Die Umwandlung eines Handelsschiffes in ein Kriegsschiff muß sobald wie möglich auf der Liste der Kriegsschiffe vermerkt werden. Was aber England plante, das war mit diesem Abkommen nicht zu vereinbaren, denn die plötzlich in Kriegszeiten zu Kriegsschiffen umgewandelten Handelsschiffe sollten nicht Hilfskriegsschiffe werden, wie es das Abkommen von 1907 verlangt, und trotzdem hat Churchill seinen Drohungen die Tat folgen lassen, und hat eine Reihe von Handelsschiffen bewaffnen lassen, damit sie beim plötzlichen Ausbruch eines Krieges als Kriegsschiffe zu benutzen wären. Die Erklärung im englischen Parlament erfolgte im März 1913 und Ende desselben Jahres sollen 45 Handelsschiffe bereits bewaffnet geworden sein. Sie wurden im Jahre 1914 um weitere 30 vermehrt und dürften heute die Zahl 100 erreicht haben.

Englische „Freiheitsdampfer“ ränzonieren über den deutschen Militarismus, ersteren aber vor Befestigung über den englischen Marinismus. Briische Konsequenz.

Das heißt die Kriegschancen ausnützen.

Wie unterm 29. März aus Livorno gemeldet wird, weigerte sich die Mannschaft des englischen Dampfers „Italia“, der den Dienst zwischen Livorno und New-York versieht, und der der Anchor-Linie gehört, von Livorno abzufahren, wenn die Gesellschaft nicht jeden Matrosen mit 250.000 Lire (!) gegen den Todesfall während des gegenwärtigen Kriegszustandes versichere und die Beträge sofort auf der Livornoer Bank hinterlege. Außerdem verlangte die Besatzung Lohnerhöhung um 20 Prozent. (!) Da die Anchor-Linie die verlangte Lebensversicherung gewährte und sich mit den Streikenden auf 10 Prozent Lohnerhöhung einigte, konnte der Dampfer abfahren.

Mangel an Seelenten.

„Times“ schreibt, daß die englischen Handelsschiffe Schwierigkeiten haben, genug Offiziere und Mannschaften aufzutreiben. Viele Schiffe werden sich mit zwei Offizieren begnügen müssen. Die Lücken in den Besatzungen werden zum Teil mit indischen Seelenten ausgefüllt.

Wo bleibt der nachdrückliche Protest gegen die Massenanhueerung von farbigen Mannschaften?

Englische „Freiheit“.

In Grimsby wurde der Bootsmann des Dampfers „Bruno“ der Wilson-Linie zu 28 Tagen Gefängnis verurteilt, weil er sich weigerte, wegen Minen- und U-Bootegefahren die Reise anzutreten. Vier andere Leute von der Besatzung wurden aus demselben Grunde mit je 5 Pfund Sterling Geldstrafe belegt.

Amerika.

Schiffahrts-Inspektoren.

Die amerikanische Regierung beabsichtigt nach der „Shipping Gazette“ die Anstellung von Schiffahrts-Inspektoren, deren Aufgabe sein soll, inognito als Passagiere mit den Dampfern zu fahren und während der Reise die Sicherheitsvorrichtungen der Schiffe zu überwachen. Das englische Schiffahrtsblatt lehnt diesen Überwachungsdiens als eine Art Spionage ab. „Man kann“, so meint das „S. F.“, „darüber anderer Ansicht sein. Ohne Zweifel kann eine Überwachung der Sicherheitsvorrichtungen auf See einen gewissen Nutzen stiften, zumal wenn man sich klar macht, daß bei den regelmäßigen Besichtigungen in den Häfen dafür gesorgt wird, daß die Sicherheitsvorrichtungen besonders gut im Stande sind. Es mag aber die Frage aufgeworfen werden, ob man überhaupt einer fremden Regierung das Recht zusprechen will, außerhalb ihres Hoheitsgebietes einen Überwachungsdiens auszuüben. Darin liegt ohne Zweifel ein Eingreifen in die Hoheitsrechte des Staates, deren Flagge das Schiff führt.“ Ganz unbillig ist aber diese Einrichtung, wenn die Inspektoren inognito reisen. Mit Recht wird jeder Kapitän eine Kontrolle seiner Sicherheitsvorrichtungen durch irgendeinen Passagier ablehnen. Die „Titanic“-Konferenz hatte als Grundsatz die gegenseitige Anerkennung der staatlichen Aufsicht gestellt. Die neue amerikanische Maßnahme scheint gerade gegen diesen Grundsatz zu verstoßen und sollte deshalb auf das schärfste abgelehnt werden.“ Worauf die amerikanische Regierung natürlich gar keine Rücksicht nehmen wird, und wir möchten ihr darin beistimmen.

Seelente.

Einheit und Freiheit.

Gefühle, wie wir sie sonst nie in solcher Stärke und Tiefe fanden, bewegen jetzt das Volk und auch die Arbeiterklasse. Während es bisher nur äußerlich ein Ganzes war, weil in Wahrheit die Selbsthülfe der einzelnen eine geistige Einheit unmöglich machte, sieht sich das Volk jetzt als ein einheitliches Ganzes. Und wenn auch immer noch die unverbesserlichsten der Geiseln in plumpster Art ihr Gesäßchen aus der jetzigen Zeit zu ziehen suchen, so ist doch im allgemeinen die Einheit die Idee, die unser Leben heute beherrscht. Als großes, freies Ganzes sieht sich das Volk, und es ist freudig zu allen Opfern bereit, wenn nur die Freiheit und die Unabhängigkeit gewährleistet wird.

Merkwürdig ist es jedoch, daß man diese Idee der Freiheit jetzt erst im Kriege kennt. Wertwüchtig, daß man sie in der Abwehr nach außen hin preist und schätzt, daß man sie aber nicht auch zur Friedenszeit beachtet als den bedeutungsvollsten Faktor der inneren Entwicklung, der weiteren Aufwärtsentwicklung des Ganzen. Wenn die Freiheit eines einzigen Ganzen nun einmal solch etwas Hohes ist, als das wir sie jetzt verehren, dann kann es einem echten Patrioten nicht genügen, nur, wenn die Grenzen bedroht sind, für diese Freiheit einzutreten. Die normale Zeit ist die Friedenszeit, und darum hat die Idee der Freiheit erst recht im Frieden die leitende Idee des Ganzen zu sein.

Und wie zeigte sie sich im Frieden? Als Freiheit der einzelnen Persönlichkeit. Die Freiheit eines großen Volkes gedeiht in einer wirtschaftlich freien Welt, wie sie die Gewerkschaftsbewegung erstrebt. Wenn wir jetzt schon trotz all der Not des Krieges mit solch schöner innerer Freude den starken Drang nach Einheit und Freiheit empfinden, wie er heute unser Volk beherrscht, wie unendlich selig wird da erst sein die Freiheit in jener Welt uneres Sehnens und Kampfes!

Ein erbarmlicher Nicht, der dieses hohe Ziel, die Einheit und Freiheit des Ganzen, nicht mit uns zu erreichen trachtet.

Das Seemannsamt in Bremen

hat seinen Jahresbericht für 1914 herausgegeben, dem wir folgendes entnehmen: Die bremische Seeschiffslotte umfaßte Ende 1914 236 Segelschiffe und Leichter mit 1217 Mann Besatzung, 507 Dampfer und Motorschiffe mit 23.635 Mann Besatzung, zusammen 24.385 Schiffe mit 25.452 Mann gegen 713 Schiffe mit 24.363 Mann im Vorjahre. Von den Seemannsämtern Bremen, Bremerhaven und Vegesack sind in 4112 Verhandlungen

Amerikanische „Neutralität“.

Dem „Hamburger Fremdenblatt“ zufolge zeigen die amtlichen Zahlen des amerikanischen Handelsministeriums, daß die Ausfuhr von Kriegsmaterial aus den Vereinigten Staaten in den ersten sieben Monaten seit Ausbruch des Krieges 269 Millionen Dollars, also über eine Milliarde Mark, betragen hat.

Natürlich hat Amerika nur an die Feinde Deutschlands Kriegsmaterial geliefert. So „förder“ man in Amerika den Frieden.

Italien.

Streik in Sicht?

Der italienische Verband der Seeleute und der Verband der Hafenarbeiter haben beschlossen, den Dienst auf allen Frachtdampfern der nicht konventionierten Reedereien und in allen Häfen das Ein- und Ausladen einzustellen, um die Anerkennung ihrer Organisation von den Reedern zu erzwingen.

Dänemark.

Zwangsarbeit für Seeleute.

Aus London wird gemeldet: Fünf skandinavische Seeleute wurden zu Zwangsarbeit verurteilt, weil sie den Dampfer „Trio“ in Grimsby wegen Lohnstreikigkeiten verlassen hatten. Der Dampfer war mit wichtiger Ladung unterwegs und konnte wegen mangelnder Mannschaft nicht abfahren.

Was nicht alles nach der „freiwillig-fortschrittlichen“ seemannischen Gesetzgebung anderer Seestaaten möglich ist.

Norwegen.

Frieden.

In Bergen haben sämtliche ausländischen Steuerleute und Köpfe den Dienst wieder aufgenommen, so daß alle Küstendampfer die regelmäßige Fahrt wieder aufnehmen. Gleichzeitig wurden laut „N. S.“ Verhandlungen mit dem Reederverein eingeleitet.

Massenankauf deutscher Schiffe.

Die norwegische Regierung läßt erklären: Beim Ankauf deutscher Schiffe, die in England für gute Risiken erklärt wurden, sei es wahrscheinlich, daß Deutschland nach Friedensschluß den Kauf respektieren werde, und während des Krieges werde wohl eine Klausel in Kraft treten, wonach die Mächtigkeitsentscheidungen der Preisgerichte anerkannt. All dies sei jedoch nur Vermutung. Wägen könne das Ministerium für nichts. Die norwegischen Reederei wollen nunmehr alle in England liegenden deutschen Segler kaufen. Die bisher auf den Nationen geübten Preise überlegen alle Erwartungen, schreibt „Vorwärts“.

Anlaßlich des Austritts des norwegischen Staates als Befrachter schlägt „Sozialdemokraten“ die Erwerbung der seit Kriegsausbruch in den norwegischen Häfen liegenden deutschen Dampfer durch den Staat vor. Das Blatt will wissen, daß sich die norwegische Regierung deswegen bereits an England gehend habe, um beim eventuellen Ankauf solcher Schiffe des Einverständnisses der Londoner Regierung gewiß zu sein, damit kein neuer „Dacia“-Fall eintrete. Im Falle Norwegens werde ja die Sachlage eine ganz andere sein, da der Kauf für Staatsrechnung erfolgen solle. Dadurch würde England die Sicherheit haben, daß die Schiffe zu nichts Ungeheuerlichem gebraucht werden würden. Außerdem müsse erwogen werden, ob der norwegische Staat nicht auch die Küstenschiffahrt übernehmen könne, da auch hier die Frachten außerordentlich zu steigen beginnen. Dazu könnten deutsche Schiffe vom norwegischen Staat dann ohne weiteres benutzt und erworben werden.

Holland.

Gegen den englischen Flaggen-schwindel.

Die holländische Regierung hat, wie die „Rhein-Westfälische Zeitung“ meldet, der englischen und französischen Regierung mitgeteilt, daß sie jedem Schiff, das eine falsche Flagge führt oder falsche Nationalitätszeichen (Bemalung des Schiffsrumpfes oder der Schornsteine) das Befahren der holländischen territorialen Gewässer (drei Seemeilen von der Küste) und das Anlaufen holländischer Häfen verbietet. Der Kapitän eines Schiffes, der diesem Verbot zuwider handelt und dem diese Zuwiderhandlung von der holländischen Hafenbehörde nachgewiesen wird, droht eine Gefängnisstrafe von einem Jahr.

Binnenschiffer.

Darum kein Murren und Schellen. Einige Worte zur ernstesten Beachtung.

Wie die ganze Natur, so erfüllt auch unser Menschenleben ein ewiger Kampf, ein Kampf um unsere Existenz, um unsere körperliche, geistige und seelische Entwicklung. Jedoch genügt der Kampf allein nicht. Wie in der übrigen Natur, so muß auch bei den Menschen neben den Kampf die gegenseitige Hilfe treten, der Zusammenschluß. Der einzelne erreicht mit seinem Kampfe nicht viel, erst der zielbewußte Zusammenschluß ist es, der uns vorwärts bringt. Ueber das Wünschen und Wollen des einzelnen geht das Leben leicht hinweg; es kann aber nicht so leicht über den einzelnen hinweggehen, wenn hinter ihm eine Schar steht, die entschlossen zu ihm hält.

Das alles haben so manche erkannt, die sich unsern Reihen angeschlossen, aber sie haben den großen Wert dieses Zusammenschlusses nicht gefühlt, und darum haben sie uns jetzt verlassen, wo sich ihr nächster Verband des Krieges und „Burgfriedens“ wegen von unserer Bewegung augenblicklich keinen praktischen Erfolg verspricht. Das Herz schliebt ihnen, was warm für uns schlug, das tiefe Empfinden, das ihnen den Zusammenschluß als sittliche Pflicht zeigt. Und darum gilt es für uns, an das Gefühl dieser unserer Brüder zu appellieren, sie innerlich aufzurütteln, sie fühlen zu lassen diesen Geist, der uns erfüllt.

Welch hohes inneres Glück ist es uns doch, zu wissen, daß es weite Scharen gibt von Mitmenschen, die fühlen und denken wie wir und, wenn es nottut, auch gleich handeln. Solch ein Gefühl gibt uns in unserem Lebenskampfe innere Kraft: Stolz gegenüber dem wirtschaftlich Stärkeren und Selbstbewußtsein im Fördern anderer Rechts. Und in wie reichem Maße wird nicht durch diese Kampfgemeinschaft das lebendige Gefühl der Einheit mit dem Ganzen in uns wachgehalten und erzoget: Liebe empfinden wir, wenn wir mit unsern Brüdern vereint sind.

Auch der Nächsterne wird etwas mitfühlen können von diesem unserm Geiste, und gar mancher wird erkannt sein über diese Tiefe des Glücksempfindens, die ihm der Zusammenschluß auch jetzt bietet, wenn wir ihn diese Tiefen nur einmal fühlen und ahnen lassen. Gerade in dieser Zeit der allgemeinen Erhebung wird man den großen geistigen und sittlichen Gehalt verstehen können, der in unserem Ziele und in unserm Streben liegt. Darum kein Murren und Schellen über jene Abzuringen, sondern frohen Mut, sie wiederzugewinnen, indem wir nicht nur zu ihrem berechnenden Verstande sprechen, sondern auch zu ihrem Herzen und sittlichen Gefühl.

Wir können nicht dringend genug wünschen, daß diese wenigen, aber ernsten und herhaften Worte, besonders in dieser großen und schweren Zeit, speziell unsern Lesern Anregungen zum Nachdenken und Handeln geben möchten.

Zur Brotfrage.

In der am 24. März stattgefundenen Ausschusssitzung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt verlas der Generalsekretär Wolf ein Schreiben des Vorsitzenden des Schiffsahrtsvereins Dortmund-Gesandau, Prof. Schilling-Bremen, in dem dieser darauf aufmerksam macht, daß den Schiffsbesatzungen während der Fahrt im Binnenlande Schwierigkeiten entstehen bei der Versorgung mit Brotsorten. Da die Brotsorten immer nur für einen Ort oder Bezirk gelten, die Schiffer aber oft wochenlang unterwegs sind, so kommen sie eben in die größte Verlegenheit. Der Vorstand hat sich, der Anregung von Professor Schilling folgend, an den Reichskanzler gewandt und ihn gebeten, in Erwägung zu ziehen, ob die Brotsorten nicht für familiäre Haushaltungen an den Wasserstraßen ausgestellt werden könnten, auch wenn der Anfertigungsort wechselt.

Nach einer Entscheidung des zuständigen Ministers sind die in der Binnenschiffahrt beschäftigten Personen auf der Fahrt bei längerer Abwesenheit von der Wohnsitzgemeinde vorläufig durch die Gemeinde des Aufenthaltsortes mit Mehl und Brot innerhalb der festgesetzten Verbrauchsmenge zu versorgen. Hierdurch entlastender Mehraufwand ist von den Gemeinden anzufordern und mitzutellen. Es empfiehlt sich daher, für die Schiffer besonders, nur für ihre Person bestimmte Brotscheine auszustellen.

Mit diesem Ministerialerlaß ist natürlich die Frage keineswegs befriedigend entschieden.

Auch unsere Organisation hat bereits zur Brotfrage in Form von Eingaben Stellung genommen.



Transport-Arbeiter

Magdeburg. Erfolgreiche Lohnbewegungen in den Schwerfuhrwerksbetrieben, Speditions-, Abschabfuhr- und Möbeltransportgeschäften. Am 31. März d. J. ließen die mit dem Arbeitgeberverband abgeschlossenen Tarifverträge ab. In mehreren Bezirksverhandlungen nahmen Kutscher und Arbeiter zum Ablauf des Tarifvertrages Stellung, und beschlossen: In Anbetracht des Kriegszustandes neue Anträge zwecks Abänderung der einzelnen Tarifpositionen nicht zu stellen, sondern lediglich eine Erhöhung der Wochenlöhne zu beantragen und das bestehende Tarifverhältnis um ein Jahr zu verlängern. Verlangt wurden für die Kutscher ein Wochenlohn von 31 Mk. und für die Arbeiter ein Wochenlohn von 30 Mk. Die Lohnforderung wurde dem Arbeitgeberverband mit einer eingehenden Begründung der wirtschaftlichen Verhältnisse übermittelt. Nach mehreren Verhandlungen der Verbandsleitung mit dem Syndikus des Arbeitgeberverbandes erklärten sich die Unternehmer bereit, die Wochenlöhne der Kutscher in den Schwerfuhrwerksbetrieben und Abschabfuhrgeschäften von 28,50 Mark auf 30 Mark und für die Kutscher in den Speditions- und Abschabfuhrbetrieben von 27,50 Mark ebenfalls auf 30 Mark zu erhöhen. Für die Arbeiter werden die Wochenlöhne von 27,50 Mark auf 29 Mark erhöht. Vorstehend festgesetzte Wochenlöhne sind nur Mindestlöhne. Eine ganze Anzahl Arbeitgeber zahl den Kutschern heute schon Wochenlöhne von 31 bis 35 Mark. Das alte Tarifverhältnis wurde bis zum 31. März 1916 verlängert.

Der mit den Möbeltransportfirmen abgeschlossene Tarifvertrag hat Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1915. Auf eine Eingabe der Verbandsleitung an den Verein der Möbelpediteure, in Anbetracht der unvorhergesehenen, ungünstigen wirtschaftlichen Lage der Arbeiter, trotz des bestehenden Tarifvertrages, die Trägerlöhne zu erhöhen, fand die Zustimmung der Unternehmer. Die Trägerlöhne, welche in der gewöhnlichen Zeit pro laufendes Wagenmeter 2,25 Mk. und nur für wenige Wochen 2,50 Mark betragen, werden ab 15. März bis zum 31. Dezember 1915 einheitlich auf 2,50 Mark erhöht. Die auf glütlichem Wege durch eine Verständigung herbeigeführten Lohn-erhöhungen kommen 447 Berufskollegen in 75 Betrieben zu gute.

Werner sei noch, daß es eine ganze Anzahl Firmen gab, welche der Ansicht waren, der bestehende Kriegszustand hebe jede tarifliche Vereinbarung auf. Wiederholt mußte die Verbandsleitung diesen Arbeitgebern zu Gemüte führen, daß sie den im Jahre 1912 abgeschlossenen Tarifvertrag anerkannt und dadurch auch die Verpflichtung übernommen hätten, die getroffenen tariflichen Bestimmungen einzuhalten. Aufgabe unserer in den Fuhr-, Speditions- und Möbeltransportgeschäften tätigen Kollegen muß es daher sein, dafür Sorge zu tragen, daß die getroffenen Vereinbarungen auch von allen Unternehmern beachtet und eingehalten werden.

Gleichzeitig erwacht den Kollegen auch die Verpflichtung, alles daranzusetzen, um endlich die noch unorganisierten Kutscher dem Verbands beizutreten. Glauben diese unorganisierten Kutscher, auch jetzt wieder die Vorteile, die der Verband für sie mit errungen hat, zu genießen, so muß dies, wenn jeder organisierte Kutscher seine Schuldigkeit tut, endlich einmal ausfallen.

Magdeburg. Feuerungsanlagen gewährt auf Antrag unserer Kollegen die Mitteldeutsche Eisenhandlung ihren Arbeitern von drei Mark pro Woche, die Brauerei Bodenstein den Bierfahrern vorläufig drei Mark pro Woche auf 4 Wochen; die Kohlen-säure-Attien-gesellschaft ebenfalls den Kutschern drei Mark pro Woche.

Hoffentlich finden sich noch recht viele Arbeitgeber, das vorstehende Beispiel nachzuahmen.

Lohnbewegung der Speditionsfuhrleute in Mainz. Eine erfolgreiche Lohnbewegung haben die Fuhrleute im Mainzer Speditions-gewerbe durchgeführt. Im Jahre 1907 wurde ein Tarifvertrag mit der Vereinigung der Mainzer Spediteure abgeschlossen, der eine zweijährige Lohnsteigerung vorsah und am 30. Juni 1910 ablief. Eine Erneuerung dieses Vertrages fand seit dieser Zeit nicht mehr statt, da die Herren Unternehmer zu einer Erhöhung der Löhne sich nicht entschließen konnten. Durch die wirtschaftliche Depression gezwungen, konnten wir zu keinem für uns günstigen Tarifabschluß gelangen und haben seit dem Jahr 1909 keine Lohnsteigerung erzielt. Durch den Weltkrieg machte sich nun ein Mangel an Fuhrleuten geltend, auch ist der Geschäftsgang im Speditions-gewerbe besser wie in den vorhergehenden Jahren. Durch die gewaltige Steigerung der Preise aller Lebensmittel und Bedarfs-artikel haben sich nun die Fuhrleute im Speditions-gewerbe veranlaßt, durch ihre Organisation eine 15-prozentige Lohnsteigerung zu beantragen. Die Unternehmer, die nun einstufig voll genug waren und selbst einsehen, daß mit der zurzeit gezahlten Löhne die Fuhrleute der Unterhalt ihrer Familien nicht bestreiten konnten, ließen sich zu einer Verhandlung mit uns ein und wurde eine 15-prozentige Lohnsteigerung vereinbart. An den Kollegen liegt es nun, auch fernerhin an der Ausbreitung der Organisation mitzuwirken und den letzten Mann der Organisation zuzuführen, damit ihnen auch das Erzielte erhalten bleibt.

Die strafrechtliche Haftung des Fuhrwerksbesitzers für Unfälle infolge Fahrens mit unbeluchtetem Wagen. (Urteil des Reichsgerichts vom 23. März 1915.) Wenn infolge Fahrens mit unbeluchtetem Wagen zur Nachtzeit ein Unfall eintritt, ist der Fuhrwerksbesitzer ebenso zu bestrafen wie der zunächst verantwortliche Kutscher, falls er die Nachlässigkeit des Kutschers gekannt und nichts zu ihrer Verhütung getan hat; das Reichsgericht vertritt diesen strafrechtlichen Grundsat in folgender neuesten Entscheidung:

Der Kutscher Pferdehändler Hermann Raabe fuhr in Begleitung seines Kutschers Wrofe am 27. Juni 1914 mit seinem Fuhrwerk von einer Geschäftstour über Spremberg nach seinem Wohnort Weiskauer zurück. Als sie in der zehnten Abendstunde Spremberg verlassen hatten, forderte Raabe beim Passieren eines Bahnhofsüberganges den Wrofe auf, er solle Licht machen, d. h. in Entzündung von Laternen, die an den vorhandenen Laternenhaltern hätten angebracht sein müssen, eine in einer Selterswasserflasche stehende Kerze zu entzünden, die eine recht notdürftige, immerhin aber noch sichtbare Beleuchtung gab. Wrofe kam jedoch aus Bequemlichkeit dem Befehl nicht nach und Raabe ließ es hierbei bewenden. So fuhr denn beide auf unbeluchtetem Wagen in die Nacht hinein, Wrofe auf dem Vord die Pferde lenkend, Raabe neben ihm mit geschlossenen Augen sitzend. Da am gleichen Tage ein Gassee-Branden von Berlin aus stattfand, war die Landstraße von Fahrzeugen aller Art sehr belebt. Gegen 1/11 Uhr abends kamen dem unbeluchteten Raabeschen Fuhrwerk ein Motorradfahrer K. auf dem Fußgängerbandel und ein Radfahrer G. auf dem Steinweg entgegen. Infolge der Dunkelheit erkannten sie den Wagen erst im letzten Augenblick. K. konnte noch seitwärts vorbeikommen, G. aber fuhr mit voller Wucht auf die Reithelspide des Geschwirs auf und erlitt schwere Verletzungen, an welchen er nach zwei Stunden verstarb.

Das Landgericht Cottbus hat daher am 30. Dezember 1914 den Raabe und den Wrofe wegen fahr-

find. Bis zum 1. März sind insgesamt 36 800 M. gesammelt und 31 000 M. zur Verteilung gelangt. Ferner wurden zu Weihnachten an die Frauen circa 52 000 M. außerdem gezahlt.

Angenehm berührte es ferner, daß auch an die Familienangehörigen der im Felde Gefallenen eine Sterbewerterung gezahlt wird. Auch wurde darauf hingewiesen, daß der Verbandsvorstand in sozialer Weise auf diesem Gebiet im "Courier" vom 14. März bestimmte Sterbegeldsätze festgelegt hat.

Mit Entrüstung wurde andererseits die Mitteilung begleitet, daß jetzt ein Teil Mitglieder, die in der W. N. G. tätig sind, sich jetzt weigern, weitere freiwillige Beiträge zum Notstandsfonds zu entrichten. Dieses eigentümliche Verhalten der Kollegen erregte umfomehr Mißfallen, als am 1. August der neue Tarifvertrag in Kraft trat, wodurch die Verteilung eine Lohnerböschung von über 2,60 M. die Woche ergab. Die Ausrede, daß Arbeitslose nicht mehr vorhanden sind, die unentgeltlich werden brauchen, kann als Entschuldigung nicht angesehen werden, da die gesammelten Gelder vorwiegend für die Familien der Kriegsteilnehmer bestimmt sind.

Anerkannt wurde, daß einzelne Branchen, im besonderen die Kunstpapier, in bezug auf Solidarität ihre volle Pflicht erfüllen, obgleich der Verdienst im Gegensatz zu anderen Branchen ein ziemlich niedriger ist. Auch die kleine Gruppe der Speicherearbeiter wurde rühmend hervorgehoben. Dasselbe trat für die Sektion I der Handelsarbeiter zu.

Der Bezirksleiter sprach seine Anerkennung auch dahin aus, daß den Behörden eine gewisse Unparteilichkeit den Arbeitern gegenüber jetzt nachgesagt werden kann. Andererseits wurde aber auch mit Nachdruck betont, daß die Arbeiterchaft andere Tendenzen nicht einschlagen darf.

Der Bericht, der eingehend und sehr ausführlich war, wurde mit regstem Interesse und recht beifällig aufgenommen. In der Diskussion wurden die Maßnahmen der Verwaltung durchaus gebilligt und allgemein anerkannt, daß während der Kriegszeit die Organisation den gestellten Ansprüchen voll und gerecht genügt ist. Von verschiedenen Rednern wurde aber das Verhalten der Konsumgenossenschaften gebilligt und die Erwartung ausgesprochen, daß diese Kollegen nicht vergessen sollen, was Solidarität heißt. Einmütig wurde ferner die Ansicht vertreten, daß diejenigen Branchen, welche sich bisher an den Sammlungen zum Notstandsfonds nicht, oder nur wenig beteiligt, das Veräumte nachholen sollen.

Der Antrag der Revisionskommission, dem Kassierer Entlastung zu erteilen, fand einstimmige Annahme. Zur Neuwahl der Bezirksverwaltung wurde beschlossen, sämtliche Mitglieder, mit Ausnahme des Vertreters der Expeditionsbranche, wählen zu lassen. An dessen Stelle wurde ein Kollege aus der Branche der Geschäftsführer in die Verwaltung gewählt. Auch die Revisionskommission fand einstimmige Bestätigung. Desgleichen die Arbeitsnachweisbehördekommission.

Von der Wahl der Delegierten zur örtlichen Generalversammlung wurde im Hinblick auf die Verhältnisse Abstand genommen. Für etwaige Ausgeschiedene wird den Branchen anbeigelegt, Ersatzleute wählen zu lassen.

Von der Entlastung des früheren Kassierers N. Quaaf, der sich Unregelmäßigkeiten hat zuschulden kommen lassen, wird Kenntnis genommen. Nachdem noch mehrere Redner sich über einige Artikel im "Courier" äußern, die Ansichten darüber jedoch auch auseinandergehen, ist sich die Versammlung einig darüber, organisatorisch und agitatorisch gerade in dieser Zeit ihre volle Pflicht zu erfüllen, damit die Kollegen, wenn sie aus dem Felde zurückkehren, ihre Organisation gefestigt wiederfinden.

Berlin. Mit Stolz kann die Sektion der Leitergehilfen auf das vergangene Jahr zurückblicken, denn durch eine tüchtige Agitation der Vertrauensleute war es gelungen, 90 Prozent der Kollegen zu organisieren. In allen 31 Betrieben wurde darüber gewacht, daß tarifmäßige Löhne gezahlt wurden, und durch die monatlichen Betriebsbesprechungen wurden Differenzen aus der Welt geschafft, indem die Sektionsleitung, die an allen Besprechungen teilnahm, die Schlichtungskommission zusammenrief, um sofort einzugreifen. Auch die Mitgliederzahl ist im vergangenen Jahre bis zum Ausbruch des Krieges dauernd im Steigen begriffen gewesen. In 31 Betrieben waren bis zum 31. Juli 71 Arbeiter, 342 Arbeiter, 69 Arbeiter und 46 Arbeiter, also 528 Kollegen beschäftigt gewesen, die dem Verbande angehören. Bis zum 31. Januar d. J. waren 137 Kollegen zu den Fabrik einberufen. Eine der größten Firmen, die Alster-Genossenschaft, die sonst an 90 Kollegen beschäftigte, meldete den Konkurs an. Vom 1. Februar 1914 bis 1. Februar 1915 haben stattgefunden 9 Sektionsversammlungen, 12 Sektionsleitungsbesprechungen, 11 Vertrauensmännerversammlungen und 117 Betriebsbesprechungen. Viermal trat die Schlichtungskommission in Kraft und ebenso zweimal unsere Inhaberkommission. In allen diesen Sitzungen und deren Erfolg ist bewiesen worden, daß die Sektionsleitung eine rege Tätigkeit entfalten mußte. Zum Jahresabschluss wurde uns noch unter dem Banner des berühmten Burgfriedens die Tarifbindung der Unternehmer befehrt. Die Funktionen haben in ihrer Sitzung am 31. Januar d. J. mit Freuden davon Kenntnis genommen und beschlossen, kein Tarifverhältnis mit den Unternehmern einzugehen. Von einer Neuwahl wurde Abstand genommen und blieben alle Kollegen in ihren alten Funktionen.

Einshorn. In der letzten Versammlung wurden die Wahlen vollzogen. Es fungieren als Bevollmächtigter Waagner, als Kassierer Hafe, Schriftführer Fischbach; Beisitzer: Rohwedder und Schmidt; Revisoren: Kröber und Hübner; Beitragskassierer: Fischbach und Krause; Kartelldelegierter: Rohwedder. Die

Abrechnung vom 4. Quartal ergibt eine Gesamteinnahme von 1502,31 M. Ausgabe 1129,99 M. Weibst ein Kassierbestand von 372,32 M. An Kriegerefamilien wurden 111,50 M. Unterstützung gezahlt. Für den Notstandsfonds wurden im Dezember 47 M. eingenommen; jetziger Bestand 32 M. Dem Kassierer wurde Entlastung erteilt. Dann wurde der Kartellbericht zur Kenntnis genommen. Nach Regelung einiger Internas Schluß.

Salle a. d. S. Eine Mitgliederbesammlung unseres Verbandes, welche am 23. d. Mts. tagte, nahm eine Protest-Resolution an, die in ihrem Inhalt sich gegen die hierorts geplante Verklammerung der Sonntagsruhe im Handelsgewerbe wandte. Des ferneren wurde beschlossen, den Magistrat und das Stadtverordnetenkollegium in einer Eingabe zu ersuchen, dieser Verklammerung entgegenzutreten.

Wegen der durch den Krieg hervorgerufenen enormen Verteuerung aller Lebens- und Bedarfsartikel wurde ein Beschluß dahingehend gefaßt, daß an alle Arbeitgeber im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe, soweit in deren Betrieben organisierte Berufsangehörige beschäftigt werden, ein Rundschreiben zu richten ist, in welchem um eine den jetzigen Verhältnissen entsprechende wöchentliche Feuerungszulage zu den jetzt üblichen Löhnen ersucht werden soll. Diejenigen Firmen, die dem Ersuchen Rechnung tragen, sollen alsdann veröffentlicht werden. Da auch der Zentralausschuß der Arbeitgeberverbände für obige Gewerbe bereits einen Aufruf an seine Mitglieder ergaß, hat, der se er sucht, eine Feuerungszulage trotz der schlechten Zeit einreichen zu lassen, so besteht Hoffnung, daß alle in Frage stehenden Arbeitgeber dem Wunsch nachkommen werden. Mehrere Firmen sollen übrigens schon, wie verlautete, Anordnungen in dieser Sache getroffen haben.

Silbesheim. In der am 31. Januar abgehaltenen Versammlung wurde das Andenken der im Felde gefallenen Kollegen Rien, Palitz, Kaffen, Engelhardt und Graf durch Erheben von den Vätern gebührt. Kollege Lehnhoff teilte den Geschäfts- und Kassierbericht mit. Eingänge an: Briefen und Karten 20, Drucksachen 4, Paketen 14. Ausgänge an: Briefen und Karten 30, Paketen 5, Gebührenden 1. Versammlungen wurden 1 abgehalten, Besprechungen und Sitzungen 2. Der Kassierbericht gestaltete sich wie folgt:

Einnahmen:	
Bestand	306,26 M.
Beitrittsgeb.	6,- "
Wochenbeiträge	1143,- "
Verl. Fonds	23,10 "
Verl. Fonds	1,75 "
Verl. Fonds	0,50 "
Sonstige Einnahmen	1,40 "
Summa:	1482,01 M.

Ausgaben:	
Reiseunterstützung	15,- M.
Gehalt und Prozenie	159,80 "
Material	2,90 "
Drucksachen	3,- "
Kartell- und Sekretariatsbeiträge	56,02 "
Mietzuschuß (28 Fälle)	310,- "
Worto	3,20 "
In Arbeitslosenunterstützung	434,- "
In bar an die Hauptkasse	459,48 "
Weibst ein Kassierbestand	38,61 "
Summa:	1482,01 M.

Die Nichtigkeit behaupten: Der Kassierer Lehnhoff, der Schriftführer Kreier, die Revisoren Otto Schmieske und Wilsch. — Aufnahmen im Laufe des Jahres 54. Wochenbeiträge im Laufe des Jahres 10 010. Ausgezahlt im Jahre an Reiseunterstützung 94 M., an Arbeitslosenunterstützung 1338,10 M., an Krankenunterstützung 1421,60 M., Notfallunterstützung 85 M., Todesfälle 170 M., Rechtszuschuß 15 M., Streikunterstützung 624,65 M., Mietzuschuß 635 M. Kreier stellte die Abrechnung zur Diskussion, worauf Schmieske erwiderte, er habe der Revision beigewohnt, Bücher, Belege und Kasse in bester Ordnung gefunden und hat die Anwesenden, dem Kassierer Decharge zu erteilen, was einstimmig geschah. Es sprach sich sodann einige Kollegen dafür aus, solange der Krieg dauere, die Stelle des Bevollmächtigten unbesetzt zu lassen. Die Kollegen Lehnhoff als Kassierer und Kreier als Schriftführer wurden einstimmig wiedergewählt, zu Revisoren die Kollegen Schmieske, Gutwirth und Bader; Weisiger: Rudolph, Kreier, Hoffmann und Niserreit; Kartelldelegierter: Lehnhoff, Gutwirth, Schneider und Dohrs als Vertreter. — Dann wurden die Mitgliedschaften auf den Kohlenwerken „Glück Auf“ unter die Lupe genommen; es muß hier unter allen Umständen Wandel geschaffen werden. Dann Schluß der Versammlung.

Sirchberg i. Schl. Unsere Generalversammlung war leider sehr mäßig besucht. Da ungefähr 80 Kollegen zum Kriegsdienst eingezogen sind, so bleiben doch immer noch über 100 Mitglieder zurück, welche die Versammlungen besuchen können. Ja, sogar alle Kollegen, welche noch in tariflichen Arbeitsverhältnissen stehen, zeigten kein Interesse in der jetzigen schweren Zeit.

Vor Eintritt in die Tagesordnung erbat die Versammlung die Kollegen: Gustav Hornig, Gustav Mischer und Hugo Wimmer, die ein Opfer des Krieges wurden.

Die Gesamteinnahme betrug 1675,39 M., die Ausgabe 1179,07 M. Unter letzterer befinden sich die Weihnachtsunterstützungen an 56 Kriegerefamilien in Höhe von 387 M. und 17 Arbeitslose in Höhe von 94 M. Die Hauptkassiere erhielt in bar 378,55 M. Der Kassierbestand beträgt 496,32 M. Der Notstandsfonds hatte eine Einnahme von 141,85 M. Davon wurde in 17 Fällen 112 M. an Unterstützung ausgezahlt. Leider zeigen auch hier wieder viele Kollegen, auch solche mit gutem Verdienst, große Neu-

heit. Die Wahl der Ortsverwaltung ergab: G. Haude, ersten, S. Neumann, zweiter Vorsitzender, R. Beufert Kassierer, Revisoren: P. Weisiger und J. Schmidt. Kartelldelegierter: G. Haude und S. Wödmel.

Zum Schluß wurde den Kollegen nochmals ans Herz gelegt, trotz der Kriegswirren in der Agitation nicht zu erlahmen.

Krefeld. Im Montag, den 1. März, fand unsere Generalversammlung statt. Zu Ehren des Andenkens des am 2. März verstorbenen Kollegen Joh. Föhles sowie der auf dem Schlachtfelde gefallenen Kollegen Peter Coimmanns, Walter Schüren, Peter Kippers, Wilsch, Lohmann, Karl Vieten, Jak. Hilgers und Peter Ridders, erhoben sich die Anwesenden von ihren Plätzen. Kollege Föhler erstattete den Jahres- und Quartalsbericht, aus dem folgendes zu entnehmen ist: Unsere Zahlstelle hatte am Schluß des Jahres 1913 einen Bestand von 395 männlichen und 42 weiblichen Mitgliedern, am Schluß des Jahres 1914: 172 männliche und 22 weibliche Mitglieder. Zum Militär waren bis Ende Dezember eingezogen 156 Mitglieder, davon waren verheiratet 94, ledig 62. Ein großer Teil der Kollegen hat sich leider auf den Standpunkt gestellt, während des Krieges brauche man keine Beiträge zu zahlen. Es war nun ja in den ersten Kriegsmoenten, wo im Transportgewerbe eine große Arbeitslosigkeit bestand, auch den meisten Kollegen nicht möglich, Beiträge zu zahlen. Aber in den zwei letzten Monaten des verfloffenen Jahres hatten wir fast gar keine Arbeitslosen mehr und die meisten Kollegen bekommen auch den tarifmäßigen Lohn. Zum Beitragszahlen aber sind sie schlecht zu bewegen.

Was die Organisation an Unterstützungen ausgezahlt hat, beweist nachfolgende Aufstellung:

Krankenunterstützung	1646,65 M.
Sterbewerterung	40,- "
Notfallunterstützung	100,- "
Arbeitslosenunterstützung	1925,80 "
Streikunterstützung	779,35 "
Rechtschutz	156,95 "

An die Familien der im Felde stehenden Kollegen zu Weihnachten 808 M., an ausgescheuerte Arbeitslose zu Weihnachten 110 M.; aus dem Notstandsfonds wurden 156,67 M. an die Angehörigen der im Felde stehenden Kollegen gezahlt. Soweit der Ortsverwaltung die Adressen der im Felde stehenden Kollegen bekannt sind, bekommen dieselben alle vierzehn Tage den "Courier" zugesandt. Außerdem sind Ende Dezember 89 Paketen, 800 Bogen und 40 Pakete an die Einberufenen ins Feld geschickt worden. Bis Ende Dezember sind der Ortsverwaltung 37 Kollegen als verunndet gemeldet worden. Soweit diese in Krefeld in Krankenhäusern lagen, sind sie stets von Kollegen der Ortsverwaltung aufgesucht worden, und daß die Betroffenen nicht leer ausgingen, braucht nicht erst erwähnt zu werden. —

Obge aber jetzt daraus ersehen, daß die Organisation alles getan hat, um in dieser schweren Zeit den hilfsbedürftigen Mitgliedern und deren Familien zu helfen. Es ist unvollständig, daß es trotzdem noch eine große Anzahl Transportarbeiter gibt, die jetzt den Verband so wenig beachten. Die Kollegen, welche heute im Felde stehen und ihr Leben und ihre Gesundheit aufopfern, werden aber auch nach dem Kriege von diesen Einnahmen Rechenschaft verlangen. Gewiß, auch die, die nicht im Felde stehen, haben Opfer zu bringen, aber lange nicht in dem Maße wie diejenigen, die ausgezogen sind, um für uns den Frieden zu erkämpfen.

Durch die Post wurden erledigt 312 Eingänge und 887 Ausgänge. Versammlungen, Besprechungen und Sitzungen wurden 127 abgehalten. Im Juli wurde mit den Bedienten ein neuer Kontrakt auf drei Jahre abgeschlossen. Bei der Firma Hegmann, welche den Tarif ablehnte, kam es zum Streik; derselbe blieb aber, da inzwischen der Krieg ausbrach, ohne Resultat. Verschiedene Unternehmer glaubten nach Ausbruch des Krieges den tarifmäßigen Lohn nicht mehr zahlen zu brauchen. Durch Eingreifen der Organisation sind sie eines besseren belehrt worden. Die Firma Zaak, dessen Geschäftsführer mit Namen Hermanns, hatte jedem Fuhrmann seit Ausbruch des Krieges pro Woche 4 M. abgezogen. Nachdem nun die Organisationsleitung eine Betriebsbesprechung einberufen hatte, hat der Verband dafür Sorge getragen, daß der tarifmäßige Lohn bezahlt wird. Der zurückbehaltene Lohn in Höhe von 78,50 M. pro Mann wurde nachgezahlt. Wie nun die Betroffenen das Geld hatten, war der Verband für sie Nebenache.

Genötigt Klafel berichtete über Unterstützungen, welche der Verband seit Ausbruch des Krieges ausgezahlt hatte. Ferner ersuchte er die Anwesenden, mehr als bisher zum Notstandsfonds beizutreten. Nachdem eine Kommission von drei Kollegen gewählt worden war, welche die Unterstützungsgeuche prüfen soll, forderte der Kollege Kühnen die Anwesenden auf, für den Verband weiter zu agitieren. Hoffentlich wird dieser Krieg bald ein Ende nehmen, und wenn dann unsere Kollegen, welche jetzt im Felde stehen, in die Heimat zurückkehren, uns sagen: Wir haben gekämpft für Vaterland, dann die in der Heimat Verbliebenen sich revanchieren können und sagen, ja, und wir haben dafür gefordert, daß der Verband seine alte Schlagkraft behalten hat. Und damit auf zu neuer Arbeit.

Zangerhausen. In der Versammlung am 6. Februar wurde die Abrechnung vom 4. Quartal gegeben. Die Einnahmen betragen 803,08 M., nach Abzug der Ausgaben verbleibt ein Kassierbestand von 101,46 M. Kollege Lubber wurde als Beisitzer in die Verwaltung gewählt. Nach einer lebhaften Diskussion über örtliche Verhältnisse trat Schluß der Versammlung ein.

Strasbourg i. G. In unserer letzten Generalversammlung erstattete der Bevollmächtigte den Jahresbericht vom abgelaufenen Geschäftsjahr. Vor Eintritt in die Tagesordnung machte derselbe zunächst die traurige Mitteilung, daß im Laufe des Jahres

