

chiedenen Strömungen, sammeln sich hier, ziehen sich dort auseinander. Aber bald werden auch dem Laienange die klaren, scharf gerichteten Bahnen erkennbar, in gewaltigen, unabsehbaren Transporten geht es der Grenze zu, ein riesengroßer, in unvorstellbarer Gewalt über alles übrige Leben hinweg sich schließender Heerbaum.

Es ist nicht nur in der deutschen Presse, sondern auch im Ausland mit Bewunderung von den deutschen Militärtransporten geschrieben worden. In diesem Zweifelsmoment kam es für Deutschland darauf an, Waffen und Menschen so schnell als möglich an die Grenzen zu schaffen, der gewaltigen Heeresmaschinerie selbst aber eine innere Beweglichkeit und Geschwindigkeit zu geben.

Wir müssen den Techniker fragen, um an feinen Zahlen und Betriebsergebnissen den Unterschied auch in dieser Beziehung zwischen einst und jetzt genügend würdigen zu können.

Professor Kammerer von der Technischen Hochschule Charlottenburg veröffentlicht über die heutigen Transportleistungen im Kriege folgende Berechnungen: Er nimmt zunächst an, daß ein Armeekorps aus strategischen Gründen von Belgien nach Rußisch-Polen hinübergetrieben werden müsse und diese Bewegung nur in Logenmärschen, also ohne unsere heutigen Verkehrsmittel, erfolgen kann. Das wäre eine Marschstrecke von 1200 Kilometer. Bei einer Tagesgeschwindigkeit von 30 Kilometer würden 40 Tage dazu nötig sein, bis die Vorhut das Ziel erreicht hätte. Da das Armeekorps auf der Straße eine Strecke von 50 Kilometer einnimmt, so würde die Nachhut erst zwei Tage später eintreffen. Demgegenüber nun die Transportzeit eines Armeekorps auf der heutigen Militärtransportbahn.

Die durchschnittliche Stundenleistung von Militärzügen ohne durchgehende Bremsung beträgt 22,5 Kilometer in der Stunde, die Tagesgeschwindigkeit rund 400 Kilometer. Die Vorhut eines mit der Bahn beförderten Armeekorps würde also nach drei Tagen ans Ziel gelangen. Erforderlich sind dazu 124 Züge zu je 110 Achsen.

Ein anderes Beispiel: Bei der Mobilmachung im Jahre 1866 wurden 12 Militärzüge täglich gefahren, im Jahre 1870 liegt die Zahl auf 18 Züge, die jetzt ihrer erreichbaren Zahl wird in der Literatur auf 30 angegeben. So hat der technische Fortschritt die Leistungsfähigkeit der heutigen Eisenbahnen gesteigert.

Vielseitig genug sind ja auch in dem jetzigen Krieg die Funktionen des Militärzuges geworden: Stolz und zuversichtlich schleppt er die Menschen hinaus an die Front, betrieblich und eifrig als Güterzug bringt er Munition, Lebensmittel und Ausrüstungsgegenstände herbei, still und ernst kehrt er als Kasareizug zurück.

Auch das werden wir mit als eine der Kriegsehren und sozialen Fortschritte zu veruchen haben, daß als Voraussetzung für die glatte Betriebsführung auch die Pflichttreue und Zuverlässigkeit der Menschen hinzukommen muß, die im Dienste des Eisenbahnwesens stehen. Bei den späteren sozialpolitischen Debatten über Eisenbahnerfragen im Parlament wird hoffentlich auch hier der Krieg als Lehrmeister wirksam gewesen sein, um die notwendigen Wandlungen in den Anschauungen einzuleiten.

Die Eisenbahnen regeln den Transport nach der Front, sie stellen die Verbindungen her zwischen der Heimat und den Kriegsschauplätzen, im Operationsgebiet selbst aber tritt das Kriegsgeschehen in Funktion.

Während die Eisenbahnen bereits von Völkern in großem Umfange verwendet wurden, sind die Kraftwagen erst jetzt in den Kriegsdienst gestellt worden. Wenn der einzelne Kraftwagen mit seinen 40 Pferdestärken gegenüber der Lokomotive von 2000 Pferdestärken auch ein Zwerg ist, wenn die Kraftwagen also an die großen Transportleistungen der Eisenbahnen nicht heranreichen, so sind die Autos doch den Eisenbahnen in der Unabhängigkeit der Straßenbenutzung überlegen. Der Kraftwagen ist nicht an Geleise gebunden, sondern kann auf jeder Straße fahren. Ferner können Bahnen nur hinter der Front benutzt werden, denn vor der Front werden sie vom zurückweichenden Feinde zerstört. Kraftwagen aber können vermöge ihrer großen Geschwindigkeit bis in die vordersten Linien vorrücken, und so treffen wir heute im Operationsgebiet das Auto in den verschiedensten Verwendungsformen: als Kennwagen für Patrouillen, als Tourenwagen zu Informationsfahrten für die Stäbe, als Einzellaufwagen für Munitionstransport im Gefechtsgebiet und als Lastenzüge für Verpflegung und schwere Munition hinter der Front.

Um auch hier einen Vergleich mit alten Transportmitteln anzustellen.

Nach Kammerer beträgt die für das Militärwesen durchschnittlich errechnete Tagesleistung von Pferdejurteern . . . 25-35 Kilometer
von Postkutschen . . . 60-100

Belanntlich hat die deutsche Heeresverwaltung seit dem 1. April 1908 die Privatlastwagen „subventioniert“, bei der Anschaffung eines Lastautos für den Privatverkehr wird unter der Bedingung eine Unterstützungsumme gewährt, daß am Tage der Mobilmachung diese Lastautos sofort zur Verfügung der Militärbehörde stehen müssen.

Nach der Zeitschrift „Motorwagen“ zeigt die Entwicklung der untersuchten Armeelastwagen folgendes Zahlenbild:

1908	0	Lastzüge
1909	175	"
1910	382	"
1911	534	"
1912	690	"
1913	825	"
1914	920	und 80 Einzelaufwagen.

Wie die Gesamtzahl der Kraftwagen in Deutschland zugenommen hat, ist nach derselben Quelle aus folgender Tabelle erkennbar:

Motor- räder	0-8 PS	8-16 PS	16-40 PS	Über 40 PS
1907	254	770	1083	1209
1908	235	1060	1478	1752
1909	248	1283	1785	2233
1910	195	1521	2233	2990
1911	121	1815	2815	4199
1912	157	1755	4069	5435

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, daß die kleinen Lastwagen an Zahl abgenommen, während die mittelgroßen und die großen beträchtlich gewachsen sind. Es macht sich also ein Energieübergang bemerkbar, entsprechend dem zunehmenden Transportbedürfnis der Industrie. Und diese Zunahme der starken Lastwagen hat auch wieder für die Verwendung des Autos zur Landesverteidigung seine große Bedeutung, Kammerer präzisiert das durch folgenden Satz: „Wenn erst die vollständigen Zahlen der verwendeten Kraftwagen und ihrer Leistungen bekannt sein werden, wird sich ergeben, daß ein Krieg von solchem Umfang ohne Autobetrieb nicht geführt werden könnte.“

Kriegsleitbahnen und Kriegsgüter bilden also richtige Glieder in dem Gebirge der modernen Heeresmaschinerie.

„Lichtstrahlerei.“

Seit dem Beginn dieses Monats wird in den Kreisen der organisierten Arbeiterchaft Deutschlands eine Hochdruckpropaganda für ein Organ entfaltet, das den Namen „Lichtstrahlen“ und die Selbstbezeichnung „Mittlungsorgan“ führt und seit dem September 1913 monatlich herausgegeben wurde, nunmehr aber allwöchentlich erscheinen soll. Die Nr. 7 vom 4. April 1915 soll in einer Auflage von 100 000 Exemplaren verbreitet werden sein, während das Blatt vor dem eine blühende Auflage nicht hinausläuft. Herausgeber dieses Blattes ist Julian Borchardt, früher Redakteur der „Königsberger Volkszeitung“ und ehemaliger Abgeordneter im preussischen Landtage. Er ward bei den letzten Landtagswahlen nicht wieder aufgestellt, weil er gegen das Mitglied des Reichstages Brauns und gegen den Genossen Linde-Königsberger ehrenrührige Angriffe erhoben hatte und seine Behauptungen in dem danach folgenden schiedsgerichtlichen Verfahren nicht zu beweisen vermochte. Der Vorsitzende der damaligen Untersuchungskommission, Rechtsanwalt Dr. Hugo Heimann, erklärte in der Generalversammlung des Verbandes der Wahlvereine Groß-Berlins vom 15. Juli 1913, die sich mit dem Fall Julian Borchardt zu befassen hatte, am Schluß seines Berichtes: „Ich hoffe, daß sie mir darin bestimmen: Borchardt ist entweder ein kranker, unzurechnungsfähiger Mensch, oder er ist ein ganz gewissenloser Ehrabschneider.“ Die Generalversammlung stimmte mit großer Mehrheit dem einstimmig gefaßten Kommissionsurteil zu, daß die von Borchardt gegen Brauns und Linde geltend gemachten Vorwürfe in einer gründlich leistungsfähigen und unerbittlichen Weise erhoben worden sind. Da Borchardt vor dem seine Stellung in Königsberg ausgeübt hatte und infolge dieses Schiedsgerichtsurteils in seiner Tätigkeit als Redakteur und freier Schriftsteller auf Schwierigkeiten stieß, gründete er im September 1913 die „Lichtstrahlen“, die ihm eine Erlöse bieten sollten. Das Blättchen verhielt sich alsbald alsbald über Wirtschaftskrisen und Gesellschaft; auch die Naturwissenschaften, Kunst und schöne Literatur wollte er pflegen, falls es ihm gelänge, sich einen genügenden Leserkreis zu erwerben. Einsteilen werde es ein bloßes Organ des Klassenkampfes sein. Daß es in dieser Zwecksetzung eine Lücke ausgefüllt habe, kann nicht behauptet werden, denn es fehlt der Arbeiterbewegung nicht an Blättern, die sie über wirtschaftliche und historische Fragen weit besser und nachhaltiger aufklären, als die neuen „Lichtstrahlen“, deren Schreibweise an Wahrheit und Oberflächlichkeit kaum überboten werden konnte. Wer man wußte in den Kreisen der Arbeiterbewegung, daß das Blättchen lediglich dem Nahrungswerb seines Herausgebers dienen mußte, und so ließ man es unangesehen seinen Weg gehen, auch dann, als einige fähige Genossen kleine Beiträge lieferten, die vielleicht zu kritischen Erörterungen Anlaß geboten hätten.

Seit dem Ausbruch des Krieges aber sind in den Lichtquellen der „Lichtstrahlen“ erhebliche Veränderungen zu verzeichnen. An die Stelle der um gelegentliche Beiträge angeknüpften Genossen Wehring, Haenisch und Stark sind die Namen Pannetel und Parabellum getreten und das Blatt propagiert selbstbewußt dem Gegensatz zu der von der sozialdemokratischen Reichstagsfraktion vertretenen Politik der Landesverteidigung gegen den äußeren Feind.

Anton Pannetel ist unseren Lesern kein Unbekannter. Wir haben sein Konterfei im Jahrgang 1911 unseres Blattes (Nr. 2 und 4) gezeichnet, als er in einer für die deutsche Arbeiterpresse herausgegebenen Korrespondenz das Vertrauen der Arbeiter zu den Leitungen der deutschen Gewerkschaften zu untergraben versuchte. Beim Kriegsausbruch fand es dieser Ehle für zweckmäßiger, nach dem neutralen Holland zu verdriften und von dort aus in der holländischen „Tribüne“ die deutsche Sozialdemokratie zu verhöhnen und ihre Führer Ebert und Scheidemann als beschränkte Bürokraten zu beschimpfen. Dieser Mann hält die gegenwärtige Zeit für geeignet, den deutschen Arbeitern den Marxismus als eine Propaganda der Tat vorzuführen, ohne sich näher darüber auszulassen, wohnin sich dieser Latendrang richten soll. Es zeugt von einer Struppelhaftigkeit sondergleichen, vom sicheren Port in einem neutralen Lande aus die Arbeiter eines im Kriege befindlichen Staates in solchen jeder Auslegung möglichen Artikeln gegen die Haltung der Arbeiterpartei aufzusuchen. Wir halten die deutsche Arbeiterpartei

für vernünftig genug, auf diese Art von Propaganda nicht hereinzufallen — sie hat in ihrem jahrzehntelangen Klassenkampf bewiesen, daß ihr zum tatkräftigen Handeln weder der Wille, noch die Energie fehlt, ohne der Mitgeber im neutralen Ausland zu verberren.

Unter dem Pseudonym Parabellum verbergt sich ein Mann, der der deutschen Sozialdemokratie durch den Namen Nadel bekannt geworden ist. Unter diesem Namen war er Redakteur eines Parteiblattes geworden, ohne politisch organisiert zu sein. Er suchte später in einem anderen Orte um Aufnahme in die Partei nach, die aber abgelehnt wurde. Dabei wurde bekannt, daß er aus der polnischen Partei wegen ehrenrühriger Dinge ausgeschlossen worden war. In Bremen fand er dann dennoch Aufnahme, wogegen sich ein Protest an dem Chemnitzer Parteitag 1912 richtete. Die Angelegenheit wurde — nach wiederholten Debatten, in denen August Bebel erklärte, daß es sich um ein „Persönlichkeits“ handele, über deren moralische Qualitäten, nach dem, was wir hier gehört haben, wohl keinerlei Meinungsverschiedenheiten bestehen. Ich will der Persönlichkeit nicht einmal die Ehre antun, ihren Namen zu nennen“ — dem Jenaer Parteitag 1913 überwiesen und dort dadurch erledigt, daß einem Antrage des Parteivorstandes zugestimmt wurde, wonach Personen, die aus einer Bruderpartei ausgeschlossen sind aus Gründen, die auch in der deutschen Partei zum Ausschluß führen würden, die Mitgliedschaft letzterer nicht erwerben können. Später fand sich ein Schiedsgericht polnischer Genossen in Paris zusammen, das den Ausschluß Naddels aus der polnischen Partei als zu Unrecht erfolgt erklärte. Dieser Nadel hat seit dem Kriegsausbruch in gleicher Richtung wie Pannetel gearbeitet, um das Vertrauen der sozialdemokratischen Arbeiter zur Reichstagsfraktion zu zerstören, wobei er allerdings unter dem Namen Parabellum die ausländische Presse, in erster Linie die „Berliner Tagblatt“ bevorzugt. Sein wirklicher Name ist aber nicht einmal Nadel, sondern Sobelsohn. Sobelsohn-Nadel-Parabellum verlangt Protestaktionen gegen den Krieg und vertritt es der Reichstagsfraktion, daß sie für die Kriegskredite gestimmt hat. Nach seiner Meinung hat das Proletariat mit diesem Kriege überhaupt nichts zu tun, sondern es müsse danach trachten, den Übergang von der kapitalistischen Produktion zu höheren Produktionsformen möglichst schmerzlos durchzuführen, sinemalen er die Menschheit schon heute reif zu höheren Lebensformen hält. Daß gerade die Stellung, in die der Weltkrieg das deutsche Volk gedrängt hat, die geeignete zur Verwirklichung dieser Forderungen sein soll, wird jedem vernünftigen, von Verantwortung getragenen Menschen schwer einleuchtend. Das werden auch Julian „Lichtstrahlen“ nicht zuwege bringen!

Julian Borchardt will sich indes nicht mit der beschriebenen Rolle, fremde Lichtstrahlen zu reflektieren, begnügen. Er hat auch sein eigenes Licht leuchten lassen, in einer Broschüre („Vor und nach dem 4. August. Hat die deutsche Sozialdemokratie abgedankt?“ Berlin 1915. 31 S.), in der er der Sozialdemokratie vorwirft, sie habe die Lehre des Sozialismus verlassen und sei an dem Tage, an dem es ernst wurde, zu einer Schartruppe des Kapitals geworden, gleich zu belieren mit dem Feindherrs, der mit seiner Armee im Augenblick der Schlacht zum Feind überläuft. Inwiefern die Lehre des Sozialismus verlange, daß ein Volk, das sich gegen 3, 4, 5 oder 7 andere Völker zugleich im Kriege befindet, Krieg Krieg und Nation Nation sein lassen und sich zunächst mit der Verwirklichung einer anderen Produktions- und Gesellschaftsordnung befassen müsse, hat Borchardt selber nicht näher begründet. Dagegen gibt er uns eine Auffassung vom Sozialismus zum besten, die uns reichlich konfus für einen früheren sozialdemokratischen Landtagsabgeordneten erscheint, der sich noch dazu rühmt, Universitätsbildung genossen zu haben. Er schreibt auf Seite 18 seiner Schrift:

„Die Lehre des Sozialismus beruht auf zwei tragenden Pfeilern: dem historischen Materialismus und der Werttheorie. Will man Sinn und Inhalt des historischen Materialismus kurz zusammenfassen, so besagt er, daß das geschichtliche Werden der Menschheit von ihrer wirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Folglich, um die Geschichte der Gegenwart zu verstehen, müssen wir die Wirtschaft der Gegenwart kennen. Diese wird uns durch die Werttheorie erschlossen. Deren Inhalt ist kurz und bündig der folgende: aller Wert und Reichtum wird durch menschliche Arbeit geschaffen; ohne Arbeit, von Menschen geleistet, gibt es keinen Wert.“ (Als Fußnote folgt er hinzu: „Manche Kritiker des Sozialismus behaupten gern, hiernit sei nur die körperliche Arbeit gemeint. Das ist natürlich falsch. Einmal läßt sich eine strenge Grenze zwischen „körperlicher“ und „geistiger“ Arbeit überhaupt nicht ziehen; zu jeder Arbeit brauchen wir Körper und Geist. Sodann erzeugt jede Arbeit Wert, sofern sie mir nützlich und für die Gesellschaft notwendig ist.)“

„Aber durch die Arbeit geschaffene Wert geht dann in zwei Teile; den einen bekommen die Arbeiter als Lohn, den anderen behalten die Besitzer des Kapitals als Mehrwert. Wir wollen hier nicht darüber diskutieren, ob diese Lehre richtig ist, wir wollen nur zeigen, daß und wie auf ihr der Sozialismus beruht. Man mag diese Lehre für falsch halten, und niemandem, dem ihre Nichtigkeit nicht bewiesen wird, können wir zumuten, sich zu ihr zu betennen. Aber wer sie betreibt, ist kein Sozialist. Nur dies zu zeigen, ist der Zweck der Zeilen.“

Vielleicht lohnt es sich aber dennoch, darüber zu diskutieren, ob diese Lehre richtig ist. Denn kein anderer als Karl Marx selbst hat sich mit Entschiedenheit gegen die Behauptung gewandt, daß die Arbeit die Quelle alles Reichtums sei. Er schrieb in seinem Handbuche vom 1878er Proqramm der deutschen Arbeiterpartei (vgl. Neue Zeit IX, S. 563): „Die Arbeit ist ebensoviele die Quelle der Reichtums (und

Pont d'Anty...

Berter Kollege!

Den letzten "Courier" haben wir dankend erhalten. In unserer Abteilung sind drei Mitglieder unseres Verbandes...

M. S.

Im Unterland im Osten.

Werte Kollegen!

Kraft will mir das "Werte Kollegen!" nicht aus dem Meißtiff heraus, so banal erscheint es mir...

Allerhand Achtung vor Hindenburg. Das ich aber als Landwehr 2. Aufgebotes in einem Bekleidungsamt...

Doch genug! Wäre der Humor nicht, es gäbe nichts, was unsere Lage verschönerte. Leider, leider fällt uns organisierten Arbeitern in Felde jeder Aufbruch...

terstiehl an Opfern, die sie zu Hause und hier bringen müssen. Denken diese Leutchen denn nicht daran, daß wir im Felde es sind...

Ach, solche Gedanken kommen kleinlichen Kreaturen nicht, für sie ist jedes Opfer, das sie der Allgemeinheit bringen...

Das schmerzt uns, uns, die wir am Aufbau der Organisation geholfen haben so gut es in unseren Kräften stand...

Na, hoffentlich kommt bald der Friede, den wir alle wünschen, dann Verachtung allen denjenigen, die sich in dieser großen Zeit abseits vom Wege stellen...

Mein lieber F.!

Deinen Brief habe ich erhalten. Besten Dank dafür. Es freut mich, daß es Euch dabei noch immer gut geht und daß die Organisation sich hält...

ja wunderschön hier, wenn nur der Zweck unserer Hierarchie ein menschlicher wäre. War der Krieg in seinen Wirkungen in... schrecklicher, so war das Leben dort doch angenehmer...

Nun zu Deiner Frage, wie ich über die Haltung der Fraktion denke. Habe Gelegenheit gehabt, gerade über diese Frage mit anderen, gleichfalls im Felde stehenden Genossen zu sprechen...

Wenn die Herren nichts Wichtigeres zu tun haben, als sich um diese Frage zu streiten, dann sollten sie sich lieber freiwillig melden und in den Schützengraben gehen...

Aus unserm Berufe

Automobil-Führer



Berlin. Das Verkehrsbezernat des Polizeipräsidenten gibt bekannt: In weiterer Ausführung der Bundesratsverordnung vom 25. Februar 1915...

Von einem Auto im Großstadtrudel zu Tode gefahren. Urteil des Reichsgerichts vom 30. März 1915. Das Landgericht Berlin I verurteilte unter dem 12. Dezember 1914 den Bankier Max M. S. u. z. in Charlottenburg wegen fahrlässiger Tötung...

rechts zu ab. Er hatte also vor dem Kraftomnibus her einen Wagen gemacht. Unglücklicherweise versuchte zur kritischen Zeit der Kaufmann Franz Wendt von der nordwestlichen Ecke der Kreuzung her den Fahrbahn zu überschreiten...

Die Verurteilung des Angeklagten erfolgte auf Grund der Bundesratsverordnung zum Automobilgesetz vom Jahre 1910 und der Straßenordnung der Stadt Berlin. Darnach durfte er nicht die rechte Seite der Fahrbahn verlassen...

Gegen seine Verurteilung legte M. Revision beim

Reichsgericht ein, die von zwei Anwälten vertreten wurde. Der zweite Strafsenat des höchsten Gerichtshofes verwarf jedoch entsprechend dem Antrage des Reichsanwaltes das Rechtsmittel als unbegründet.

Eisenbahner.

Die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen im Jahre 1913.

Nach dem im Januar d. J. dem Abgeordnetenhaus zugegangenen Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen (Schloß das Rechnungsjahr 1913 mit folgenden Ergebnissen ab: Die Einnahmen haben im ganzen 2 557,339 Mark betragen...

Ausgaben 908,199 Millionen Mark oder 51,32 Proz. Unter anderem wurden ausgegeben: an Beförderungen für 1354 höhere, 61 320 mittlere und 134 055 untere, insgesamt 196 729 — darunter 1296 weibliche — etatsmäßige Beamte 338,851 Millionen Mark, an diätarische Beförderungen für 475 höhere, 5940 mittlere und 542 untere, insgesamt 6957 — darunter 160 weibliche — außeretatmäßige Beamte 12,331 Millionen Mark, an Tagesvergütungen der Gehilfen und Löhnen der Hilfskräfte im unteren Dienste mit Einschluß der Schrankenwärter (99 047 — darunter 3797 weibliche — Personen) 124,659 Millionen Mark, an Löhnen der Betriebsarbeiter (88 393 — darunter 3170 weibliche — Personen) 121,993 Millionen Mark, an Kesselfosten, Fahr-, Stunden- und Nachgehbern, Prämien für Materialerparnisse usw. 60,065 Millionen Mark, an außerordentlichen Remunerationen und Unterstützungen 17,605 Millionen Mark, für Kraftfahrzeuge 116,285 Millionen Mark, für Unterhaltung und Ergänzung der Geräte, Beschaffung der Betriebsmaterialien 238,066 Millionen Mark, für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen 298,406 Millionen Mark (darunter 81 656 474 Mt. Arbeiterlöhne), für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen, einschließlich der Löhne der Werkstättenarbeiter, 290,015 Millionen Mark, für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten 10,113 Millionen Mark, für Benutzung fremder Fahrzeuge 17,765 Millionen Mark, an Steuern, Gemeindeabgaben und öffentlichen Lasten 31,529 Mill. Mark, an Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetzte 8,873 Millionen Mark, an Entschädigungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Beförderungsgegenstände 5,620 Millionen Mark.

Gegen das Vorjahr stieg die Gesamteinnahme im ganzen um 55,887 Millionen Mark oder 2,23 Prozent, die Gesamtausgabe im ganzen um 111,499 Millionen Mark oder 6,72 Prozent. Als Betriebsüberschuß ergaben sich 787,489 Mill. Mark gegen 843,102 Millionen Mark im Rechnungsjahre 1912, mithin 55,613 Millionen Mark oder 6,60 Prozent weniger. Der erzielte Ueberschuß machte auf 1 Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge 20 084 Mark, im Verhältnis zu dem im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagekapital 6,39 Prozent und im Verhältnis zur Gesamteinnahme 30,79 Prozent aus.

Bei der Personenbeförderung betrug die Einnahme

	Zahl der beförderten Personen	im ganzen	Mill. Mt.	Proz.
in der 1. Klasse	1 397 871	20,100	2,93	
" " 2. "	112 260 680	120,783	17,59	
" " 3. "	569 822 503	305,913	44,59	
" " 4. "	571 666 639	226,445	33,00	

Personenbeförderung
des öffentl. Verkehrs 1 255 147 693 673,221 98,11
Militär 12 928 138 12,991 1,89
zusammen: 1 268 075 831 686,212 100,00

Einschließlich der aus dem Ausgabenteil 8 des Etats der Eisenbahnverwaltung gezahlten 89 101 Bahnunterhaltungsarbeiter und der aus Titel 9 gelöhnten 79 590 Werkstattarbeiter waren im Jahresdurchschnitt insgesamt 559 817 Bedienstete vorhanden, d. h. 14,25 auf 1 Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge, außerdem 144 Regierungsverwalter sowie 271 Zivilsubnumerare in der Ausbildung ohne Beförderung und 1297 Gepäckträger, die wegen gewerblicher Einnahmen keine Vergütung aus der Staatskasse empfangen. Ferner wurden beim Bau neuer Bahnstrecken und bei den außerordentlichen Strecken 7338 Arbeiter beschäftigt, deren Löhne aus extraordinärem Fonds gezahlt worden sind.

Der Bericht enthält wie in den früheren Jahren auch wieder eine Uebersicht über die an die Gehilfen, die Hilfskräfte im unteren Dienste, die Sandwerker und Arbeiter im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung gezahlten durchschnittlichen Tagesvergütungen und Löhne, aus der die untenstehende Uebersicht entnommen ist.

Dagegen enthält der Bericht in diesem Jahre keine Uebersichten über die durchschnittlichen Dienst- und Ruhezeiten, an denen der „Beckruf“ alljährlich scharfe Kritik zu üben hatte, der noch in seiner Nr. 16 vom 8. August v. J. sich mit der amtlichen Statistik über die Dienstbauer beschäftigt und u. a. schrieb: „Die amtliche Dienstbauerstatistik ist in ihrer ganzen Anlage nicht geeignet, die wirklich geleistete Arbeitszeit des Personals nachzuweisen.“ Da es

während des Krieges nicht möglich gewesen ist, die Dienstpläne für die Winterfahrplanperiode im Voraus zu bestimmen, so mußte in dem vorliegenden Bericht, der unter normalen Verhältnissen die Statistik über die Dienst- und Ruhezeiten nach dem planmäßigen Stande vom 1. Oktober 1914 enthalten hätte, verzichtet werden.

Mit Rücksicht auf die Zeitumstände begnügen auch wir uns mit der Wiedergabe des vorliegenden Auszuges aus dem Betriebsbericht. Vielleicht nehmen wir gelegentlich noch Veranlassung, auf einzelne Teile des sehr umfangreichen und interessanten Zahlenmaterials zurückzukommen.

Die sächsischen Eisenbahnen im Jahre 1913.

Nach den amtlichen Nachweisen sind im Jahre 1913 die Betriebseinnahmen gegen die des Jahres 1912 um 4 116 116 Mt. gestiegen. Es haben ergeben: der Personenverkehr 3 947 081 Mt. mehr, der Güterverkehr 425 198 Mt. weniger und die Erträge aus anderen Quellen 1 094 233 Mt. mehr.

Die Betriebsausgaben sind gegen diejenigen des Vorjahres um 4 418 795 Mt. gestiegen, so daß der Betriebsüberschuß den des Vorjahres um 197 321 Mt. übersteigt.

Das mittlere Anlagekapital aller Linien zusammen wird durch den erzielten Ueberschuß mit 4,398 v. H. (gegen 4,473 v. H. im Vorjahr) verjüngt. Die vollspurigen Linien erbrachten einen Ueberschuß von 52 445 506 Mt. (1912: 51 926 522 Mt.), durch den ihr mittleres Anlagekapital mit 4,618 v. H. (gegen 4,633 v. H. im Vorjahr) verjüngt wird. Der Ueberschuß der schmalspurigen Linien beträgt ohne Abzug des Aufwandes für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen 257 137 Mt. oder 0,434 v. H. des mittleren Anlagekapitals (1912: 631 586 Mt. oder 1,110 v. H.) nach Abzug jenes Aufwandes aber nur 109 734 Mt. oder 0,185 v. H. des mittleren Anlagekapitals (1912: 431 397 Mt. oder 0,758 v. H.).

Bei den staatlichen Straßenbahnen ist die Gesamteinnahme gegen das Vorjahr um 44 427 Mt. gestiegen. Die Ausgaben weisen jedoch ebenfalls eine Steigerung, und zwar um 59 973 Mt. gegenüber dem Vorjahr auf, so daß der Ueberschuß um 15 546 Mt. niedriger ist als im Jahre 1912. Die Verjüngung des Anlagekapitals der staatlichen Straßenbahnen infolge von 3,028 v. H. im Jahre 1912 auf 2,516 v. H. im Jahre 1913 zurückgegangen. Die einzelnen Straßenbahnlinien ergaben: Dresden-Cohmannsdorf 6,748 v. H. (gegen 6,764 v. H. im Vorjahr) Verjüngung, Dresden-Alsdorf mit Zwicklitz nach Hellerau 5,643 v. H. (gegen 5,217 v. H. im Vorjahr) Verjüngung, Dresden-Coschabe 0,300 v. H. Zuschuß (gegen 2,110 v. H. Verjüngung im Vorjahr), Rößchenroda-Dresden 0,793 v. H. Zuschuß (gegen 1,953 Zuschuß im Vorjahr), Bühlau-Weißig 7,043 v. H. Zuschuß (gegen 4,581 v. H. Zuschuß im Vorjahr).

Zur Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen.

Während die Feinde Deutschlands in unbegreiflicher Verleumdung der tatsächlichen Verhältnisse ihre Forderung auf Vereinigungen und Spaltungen im deutschen Volke setzen zu dürfen glauben, haben umgekehrt durch den Krieg alle Bestrebungen nach weiterer Ausgestaltung einheitlicher Anstalten und Einrichtungen im Deutschen Reiche eine mächtige Förderung erfahren. Dies gilt insbesondere auch für die Frage der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen. Ein Aufsatz unter der Ueberschrift: „Wird der Krieg zur Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen beitragen?“ im Abendblatt des „Schwab. Merkur“ vom 27. März d. J. läßt erkennen, welche Erwartungen in dieser Richtung vor allem in Süddeutschland gehegt werden. Es wird hier in den Vordergrund gestellt die gemeinsame Aufgabe, die den deutschen Eisenbahnverwaltungen durch die Inbetriebnahme der Eisenbahnen in Belgien, Nordfrankreich und Polen erwachsen ist. Infolge der Zerspaltung des deutschen Eisenbahnwesens steht für den Betrieb dieser außerdeutschen Bahnen kein gleich vorgebildetes, tein einheitlich ausgebildetes und bezeichnetes Personal zur Verfügung. Denn über Vorbildung, Ausbildung und Amtszugehörigkeit der einzelnen Berufsclassen bestehen bei den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen verschiedene Bestimmungen. Die Beförderung der Angehörigen einer und derselben Beamtenklasse ist keine gleichmäßige, und die Dienstvorschriften, die für die einzelnen Klassen

bestehen, sind bei den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen für dieselbe Klasse verschieden. Die Dienstkleidung des Eisenbahnpersonals ist ebenfalls keine einheitliche, und was schließlich die Fahrzeuge anbelangt, so ist hierüber unter den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen bisher nur eine beschränkte Einheitslichkeit erzielt worden. Durch diese Verschiedenheiten entstehen Unzulänglichkeiten, die zwar durch die Vereinigung, mit der auch die deutschen Eisenbahnbeamten ihre Pflichten in Fernbestand erfüllen, soweit irgend möglich ausgeglichen werden, deren Beseitigung aber immerhin die Verwaltung und den Betrieb der fremden Bahnen erheblich erleichtern würde. Von militärischer Seite wird daher eine nachdrückliche Unterstützung der Bestrebungen nach Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen erhofft. In einer an die „Z. d. V. D. E. B.“ gerichteten Mitteilung aus einer süddeutschen Eisenbahnverwaltung wird dazu bemerkt:

„Man darf diesen Ausführungen die bestimmte Erwartung weiterer Kreise des deutschen Volkes entnehmen, daß da, wo bisher finanzielle oder politische Rücksichten der Einzelstaaten einer weiteren Vereinheitlichung entgegenstanden, der trausvolle Nachdruck des Einheitsgedankens die bisherigen Hemmnisse zu überwinden wissen wird.“

Verwendung von Kriegsgefangenen als Eisenbahnarbeiter.

Ein Erlass des preussischen Eisenbahnministers vom 28. v. M. befaßt folgendes: „Infolge der weitestgehenden Entberufung zum Heeresdienst und der steigenden Beschäftigung in zahlreichen Industrie- und Gewerbebetrieben hat das Angebot an Arbeitskräften stark nachgelassen. Mit dem Herannahen der milden Jahreszeit wird die Landwirtschaft zur Durchführung der Vossarbeiten, das Baugewerbe zur Aufnahme der Bauarbeiten, das Bergbauwesen zur Aufnahme der Bauarbeiten, die Zahl der Arbeitskräfte in Anspruch nehmen, so daß, zumal auf den Zuzug ausländischer Arbeiter nicht zu rechnen ist, Arbeitermangel zu befürchten ist. Auch auf die Eisenbahnverwaltung werden diese Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt nicht ohne Nachwirkung bleiben, und es werden die Zahlen der im eigenen Betriebe wie bei ihren Unternehmern beschäftigten Arbeiter eine stöhrbare Abnahme zeigen, obgleich es gerade bei Eintritt milder Witterung erwünscht wäre, für die dann in verstärktem Umfang auszunehmenden Bau- und Unterhaltungsarbeiten die Arbeiterzahlen zu erhöhen. Da es im Interesse der allgemeinen Landesversorgung unerlässlich ist, auf die Arbeiterbedürfnisse der Landwirtschaft und der die Rohstoffe schaffenden Industrie weitgehendste Rücksicht zu nehmen, wird nur übrig bleiben, auf die zahlreichen Arbeitskräfte nach Möglichkeit zurückzugreifen, die sich in den Kriegsgefangenen befinden. Es sind Maßnahmen getroffen, daß Kriegsgefangene in der Landwirtschaft, im Bergbau, in industriellen und gewerblichen Betrieben zur Arbeit herangezogen werden. Aber auch im Bereiche der Eisenbahnverwaltung wird angestrebt werden müssen, Kriegsgefangene überall, wo dies zweckmäßig und unbedenklich erscheint, heranzuziehen. Von der Arbeit an durchgehenden Betriebsstellen und solchen Bahnhöfen (auch Ueberschlags-) Gleisen, die regelmäßig dem Zugverkehr dienen, sind Kriegsgefangene in Rücksicht auf das obenstehende Interesse der Betriebssicherheit zwar fernzuhalten. Es wird sich aber anderwärts genügende Arbeitsgelegenheit für Gefangene finden, die auszuwählen ich den königlichen Eisenbahndirektionen überlassen will. In erster Linie würden Arbeiten aller Art bei Neubaufreden, in fiskalischen Kies- und Steingewinnungsstellen, auf Kohlenlagern zum Abladen von Dienstlohlen, auf Hafen- und Umschlagplätzen zur Güterbewegung, bei Materialienmagazinen, Schwellenlagern und dergl., vielleicht auch auf geeigneten Güterschuppen, ins Auge zu fassen sein, aber auch Erd- und sonstige Arbeiten bei Bahnhofsumbauten usw., soweit sie nicht die Hauptgeleise betreffen, ferner Gleisunterhaltungsarbeiten auf Nebengleisen, gegebenenfalls auch auf anderen Streckenteilen, die von durchgehenden Zügen nicht befahren werden, und auf geeigneten Nebenbahnen, werden in Frage kommen. Ich erwarre auch, daß die königlichen Eisenbahndirektionen auf die Unternehmung in genügender Weise dahin einwirken, daß sie Gefangene beschäftigen. Die Ueberscheidung von Kriegsgefangenen an die verschiedenen Verwendungsorte wird, nachdem die Heeresverwaltung kleinere Trupps an Gemeinden für landwirtschaftliche Arbeiten und dergleichen abzugeben sich entschlossen und die Bewachung der Einzelarbeiten durch zuverlässige Hilfsmannschaften zugelassen hat, keine besonderen Schwierigkeiten bieten. Uebrigens sind Gefangenenlager so zahlreich vorhanden, daß an vielen Stellen föhliche Entnahme von Arbeitskräften und deren Rückbeförderung nach Arbeitsluß nach dem Lager sowie die Beschäftigung durch Heranzugung der Mittagslohi aus dem Lager möglich sein wird. Mit den zuständigen Militärbehörden wird alsbald in Venehm zu treten sein.“

Daß sich im Bereiche der Eisenbahnverwaltung ein starker Mangel an Arbeitskräften föhbar machen wird, steht außer Zweifel und die Aufrechterhaltung des Betriebes und der Betriebssicherheit stellt außerordentliche Anforderungen an die Umsicht und Leistungsfähigkeit der Eisenbahnverwaltungen. Es liegt nahe, daß die Heranziehung der Kriegsgefangenen für den Eisenbahndienst in Erwägung gezogen wird, aber die Verwirklichung dieses Gedankens erscheint uns doch sehr bedenklich. Zwar wird in dem Erlass besonders darauf hingewiesen, daß die Beschäftigung der Kriegsgefangenen nur da stattfinden soll, wo dies zweckmäßig und unbedenklich ist, immerhin erwächst den Eisenbahnverwaltungen dadurch eine besonders große Verantwortung.

Tagesvergütungen und Löhne an Hilfskräfte und Arbeiter im Jahresdurchschnitt.

Arbeiter- oder Dienstklasse:	1910	1911	1912	1913
	Mt.	Mt.	Mt.	Mt.
Technische Bureaugehilfen, Bauausseher und Zeichnergehilfen	7,41	7,45	7,84	7,50
Hilfskräfte im innern Dienst (Hilfsstapeldiener, Kanzlei-gehilfen usw.)	3,63	3,79	3,82	3,89
Hilfskräfte im unteren Bahndienst und Abfertigungsdienst	3,22	3,54	3,49	3,57
Hilfskräfte im unteren Bahnbewachungs- und Unterhaltungsdienst	2,60	2,72	2,95	3,08
Hilfskräfte im Lokomotiv-, Maschinen- und Wagenmeisterdienst	3,09	3,25	3,39	3,46
Hilfskräfte im Zugdienst (Hilfskassierer, Hilfswagenwärter)	2,85	3,00	3,24	3,28
Arbeiter im innern Dienst (Steindrücker, Altenhelfer usw.)	3,85	3,44	3,67	3,80
Betriebsarbeiter (Bahnhofs-, Güterboden-, Rangierarbeiter usw.)	3,87	3,49	3,68	3,78
Bahnunterhaltungsarbeiter, Telegraphenarbeiter, Schwellenträger	2,83	2,92	3,10	3,18
Hilfskräfte im unteren Werkstättendienst und Hilfswerkführer	4,15	4,28	4,44	4,51
Werkstättenhandwerker: a) im Tagelohn	4,94	4,62	4,87	5,17
b) im Stücklohn	4,90	5,11	5,48	5,70
Handwerksmäßig ausgebildete Werkstättenhandwerker: a) im Tagelohn	3,85	3,97	4,34	4,79
b) im Stücklohn	4,54	4,78	5,05	5,31
Sonstige Werkstättenhandwerker: a) im Tagelohn	3,85	3,46	3,73	4,04
b) im Stücklohn	4,05	4,22	4,49	4,66
Werkstattschlinge	1,18	1,14	1,14	1,13
Im Durchschnitt aller Arbeiter- und Dienstklassen	3,39	3,51	3,72	3,82

Rundschau.

Unterbringung von Kriegsinvaliden im Schrankenwärterdienst. Zur Erleichterung der Unterbringung von Kriegsinvaliden im Schrankenwärterdienst bestimmt ein Erlass des preussischen Eisenbahnministers vom 25. v. M., daß auf Schrankenwärterposten, die von Invaliden bedient werden können, bis auf weiteres nur Kriegs- oder Eisenbahninvaliden einzustellen sind. Die zurzeit auf solchen Posten vorhandenen, in anderen Dienstzweigen verwendbaren Bediensteten sind, sobald sich Gelegenheit bietet, durch Invalide zu ersetzen.

Teuerungszulagen. Der Magistrat der Stadt Berlin hat beschlossen, den städtischen Arbeitern, Angestellten und Beamten, welche nicht mehr als 2000 Mark jährliches Dienstverkommen beziehen und nicht bereits infolge des Krieges eine Ausbesserung ihrer Bezüge erfahren haben, vom 1. April 1915 ab eine Kriegszulage von monatlich 10 M., zahlbar monatlich, nachträglich zu bewilligen. Der Magistrat berechnet überschläglich die Kosten auf monatlich 140 000 Mark. Die Kriegszulage soll für die Dauer des Krieges gezahlt werden.

In den Gasanstalten der Gemeinden Friedrichsfelde, Tegeler und Wittenau bei Berlin ist anstelle der bisherigen 12stündigen Schicht die achtfünftägige Schicht eingeführt worden.

Gleichzeitig erfolgte eine Ausbesserung der Schichtlöhne um rund 40 bis 50 Pfennige. Für die Einführung war in erster Linie die Verfassung des Arbeitsgesetzes in Groß-Berlin maßgebend.

Auf den Schächten der oberstelektischen flötzalischen Gruben wurde durch Anschlag bekannt gemacht, daß den Arbeitern in Anbetracht der allgemeinen Teuerung Lohnzulagen gewährt werden.

Es erhalten: verheiratete Arbeiter monatlich 8 M., ledige Arbeiter monatlich 5 M., Arbeiterinnen monatlich 3 M. und jugendliche Arbeiter 2 M. Lohnzulage.

Diese Zulage wird aber nur dann gewährt, wenn die Arbeiter sämtliche, von der Verwaltung angeordnete Schichten verfahren. Sie tritt vom 1. April ab in Kraft.

Durch die Bedingung, sämtlich angeordnete Schichten zu verfahren, stellt sich diese Lohnzulage freilich als eine Prämie auf das Ueberstehen dar.



Fahstuhlführer Portiers

Berlin. In der am 7. April abgehaltenen Branchenversammlung referierte Herr Ingenieur Möven über die Elektrizität und deren Bedeutung für die Haushaltung und die Hausbeleuchtung. Einleitend führte der Referent aus, daß uns die Elektrizität Licht, Kraft und Wärme liefert. Was eigentlich die Elektrizität sei, darüber sind sich die Gelehrten noch nicht klar. Der Witz ist auch eine Elektrizität, welcher verbunden mit dem Aukleier Erbe, eine Stärke von 800 000 Volt besitzt.

Bestens empfohlen sei es, in jeder Wohnung das billige elektrische Licht einzuführen. Das Petroleumlicht erweist sich teurer und unangenehmer, das Gaslicht ebenso, teurer und lebensgefährlicher. Lebensgefährlich sind diese beiden Lichtarten insofern, als von ihnen immer Ausbrennungen erfolgen, welche beim elektrischen Licht gänzlich fortfallen.

Ebenso liefert uns die Elektrizität Wärme. Ein jeder Draht, durch welchen der elektrische Strom geleitet wird, wird hiervon erhitzt und erlischt. Hierdurch verteilt er die Wärme in den Räumen, durch welchen die Leitung gezogen ist. Es ist dies bewiesen an dem elektrischen Plättchen, welches in einem Widerstand den Strom aufnimmt und dadurch die Wärme zum Platten gebrauchsfähig macht.

Zur Verwendung der Elektrizität als Kraft führte der Referent hauptsächlich Beispiele an Fahrstühlen an. Der frühere Windmühlentraktor hat den Ingenieuren die erste Gelegenheit gegeben, Elektrizität an Fahrstühlen zu verwenden. Diese hat sich heute bis zum modernen Knopfsteuerfahrstuhl und bis zum Patentfahrstuhl vervollkommen. Hier ist die Verwendung als Kraft vollkommen klargelegt.

Dann führte der Referent an Hand einer Installation verschiedene Beispiele vor, worin er die Treppenbeleuchtung eines modernen Wohnhauses sowie die sich hierzu am besten bewährende Apparate auseinandersetzte, und kam zu dem Schluss, daß der Elektrizität in allen diesen Verwendungsarten der Vorzug gebührt. Allgemeine Zustimmung bewies die Zufriedenheit der Versammlung. In der Diskussion wurde von einigen Kollegen bedauert, daß auf Grund der heutigen teureren Elektrizitätspreise es leider nicht jeden Arbeiter möglich ist, sich den Vorzug des elektrischen Lichtes zu leisten.

In seinem Schlußwort schloß sich der Referent diesen Wünschen an, und glaubt, daß es durch die Veranschaulichung der Elektrizitätswerke vielleicht möglich ist, die Stromtarife in Zukunft niedriger zu setzen.

Den Bericht von der örtlichen Generalversammlung gab der Kollege Wigale. Letzter war es, da das Versammlungslokal um 11 Uhr geschlossen werden mußte, nicht möglich, auf die übrige Tagesordnung näher einzugehen. Bachmann gab noch bekannt, daß die nächste Branchenversammlung am 2. Juni stattfindet, und Vossat übermittelte zum Schluss die Grüße der eingezogenen Kollegen Leube und Worwitsch. Hieran schloß sich noch die Mahnung an die Kollegen, sich recht regen am Monats-

fonds zu beteiligen, um den Familien der eingezogenen Verbandsmitglieder öfter eine Unterstützung gewähren zu können.

Hafenarbeiter.

Löhne für Londoner Hafenarbeiter. „Morning Post“ vom 30. März veröffentlicht folgende Zuschrift: Lord Devonport als Chef der Londoner Hafenbehörde erklärt, daß vor einem Monat eine allgemeine Lohnzulage von 3 Schilling wöchentlich bewilligt worden sei. Das Handelsministerium hat e dem auf genannte Behörde gedrückt, die Frage, ob diese Zulage ausreiche oder um wieviel sie erhöht werden sollte, durch Schiedsgericht zu entscheiden.

Die Hafenbehörde weist dies aus drei Gründen zurück:

1. Der Handel des Londoner Hafens und anderer führender Häfen ist durch den Krieg geschädigt, da die Regierung ein Fünftel der ganzen Handelsflotte in Beschlag nahm und diese Schiffe dem Handel entzogen sind. In London ging die Tonnage der den Hafen betreibenden Schiffe in neun Monaten um 3/4 Millionen Nettoregistertonnen zurück. Die Warenausfuhr allein über die Quais der Hafenbehörde fiel im gleichen Zeitraum um 82 300 Tonnen. Die Einnahmen aus Flußtonnage, Gebühren und Hafengebühren fielen um 40 000 Pfst. Trotzdem stieg die Arbeiterrechnung um 50 Prozent.

2. Die Geldstellen der Hafenbehörde erlauben keine weitere Befähigung. In weniger als vier Jahren sind die Dodabgaben um 15 Proz. in die Höhe gesetzt worden, um die höheren Arbeitslöhne zu decken, die sich auf annähernd 250 000 Pfst. jährlich belaufen.

3. Es gibt Ueberfluß an Beweisen, daß in London allgemein 3 Schilling wöchentlich als ausreichende Kriegszulage betrachtet wird. Keine der nachstehenden Behörden zahlt darüber hinaus, weder die Eisenbahngesellschaften unter Staatskontrolle, noch die Polizei der Londoner Grasschaftsrat, noch die königlichen Werften.

„Fortsschritte“ des englischen Militarismus. In dem Lande des Manchesterismus par excellence, wo dem freien Spiel der Kräfte alles überlassen bleiben soll, hat der Revolutionär Krieg schon bisher die ungeheuerlichsten Umwälzungen hervorgerufen. Die Eisenbahnen, die Banken, ein Teil der Schiffahrt, zahlreiche Fabriken und Werke sind bis zu einem gewissen Grade mit ertanlicher Energie nationalisiert worden. Die Bedürfnisse des Krieges sind so gewaltig, und daneben ist das völlige Verlangen des desorganisierten Unternehmertums so staatsgefährdend, daß fast täglich neue Maßnahmen der Regierung den Bereich des englischen „Kriegssozialismus“ erweitern.

In dieser Beziehung dürfte von besonders weittragender Bedeutung die Meldung von der Bildung „gewerkschaftlicher Hafenarbeiter-Bataillone“ in Liverpool sein. Schon von jeher waren die Liverpooler Hafenarbeiter das Schmerzenskind der Heeder und der Behörden. Um das wolle zu verstehen, muß man die unsagbar traurige Verfassung vieler ungelerneter Arbeiterdichten in dieser besonders schmutzigen Hafenstadt kennen, wo das Massenelend so traß auftritt wie wohl in keiner einzigen deutschen Stadt. Die physisch und geistig besten Elemente solcher Orte werden naturgemäß seit vielen Jahren mit dem großen Auswandererstrom in die Kolonien gezogen. Unter den Zurückbleibenden, und das sind in Hafenorten hauptsächlich die Ungelernten, tragen Trunksucht und Unbildung das Ihre dazu bei, der Bevölkerung ein Geptäge zu geben, das den Fremden mit Entsetzen und tiefem Mitleid erfüllt. Aus diesen Schichten legen sich auch die Hafenarbeiter zum Teil zusammen und sie verbanden es nur der gewerkschaftlichen Arbeit, daß die guten Elemente vor dem Niedergang bewahrt, daß viele Gekünnene wieder hinaufgehoben werden konnten.

Die unständige Beschäftigung der Hafenarbeiter trägt natürlich sehr zur Verschlechterung der Verhältnisse bei. Vor einigen Jahren war die Regierung sogar gezwungen, einen besonderen staatlich-paritätischen Arbeitsnachweis für den Liverpooler Hafen zu schaffen, um etwas Ordnung in das bestehende Chaos zu bringen. Seit Beginn des Krieges aber ist die alte Anarchie im Hafen wieder so groß geworden, daß der Verkehr zum Teil ins Stocken geriet. Die Hafenarbeiter, dezimiert durch die Verbungen für das Meer, suchten die gute Konjunktur nach Möglichkeit für sich auszunutzen. Sie erzielten oft leicht höhere Löhne und das soll sie nach den Behauptungen der Unternehmer zu vielem und willkürlichem Feiern verletten.

In letzter Zeit wuchsen die Schwierigkeiten gerade im Liverpooler Hafen so stark, daß drastische Maßnahmen nötig wurden. Diese sind jetzt erfolgt, und zwar in außerordentlich geschickter Weise durch den Lord Derby, der im Austrage von Ritzener handelt. Er vereinbarte mit der Leitung der Döder-Gewerkschaft nichts weniger und nichts mehr wie die Militarisierung der Hafenarbeit. Der Sekretär dieser Gewerkschaft, Gerton, war von Ritzener selbst eines Gespräches und eines Briefes gewürdigt worden, damit er auf eine „bessere Pflichterfüllung“ der Arbeiter hinwirkte. Gerton erklärte nachher, daß Ritzener, wie ein Vater zu ihm gesprochen“ habe und er hat sich alle Mühe gegeben, den übernommenen Auftrag auszuführen. Jetzt ist er sogar „beratendes Mitglied“ der Leitung der neuen „Hafenarbeiter-Bataillone“ geworden. Jedes Bataillon zählt 1 Feldwebel, 10 Unteroffiziere und 114 Mann. Wäher wurden der erste und zweite Vorhiebende und ein weiterer Beamter des Verbandes zu Feldwebeln der ersten drei Bataillone ernannt. Der Antrag ist so stark, daß noch eine ganze Anzahl von Bataillonen gebildet werden sollten.

Die Mannschaften erhalten einen „Zivillohn“ von mindestens 35 Mf. in der Woche, der von den Unternehmern der Behörde zurückerstattet wird, neben 7 Mf. „Soldatengeld“ und freier Uniform. Für die anderen ist der Sold etwas höher. Nur Mitglieder der Gewerkschaft können diesen Bataillonen angehören, die, so wird versichert, nur nach gewerkschaftlichen Grundsätzen arbeiten und nie als Streikbrecher verwendet werden sollen. Allerdings unterliegen sie der militärischen Disziplin und den Kriegsregeln. Schon am 9. April soll die Arbeit im Hafen von den uniformierten Arbeitern begonnen werden.

Wenn dieser Versuch zufriedenstellend ausfällt, so ist nicht unwahrscheinlich, daß er auch an anderen Orten und in anderen Industrien wiederholt wird. Einwilligen sind die Funktionäre des Hafenarbeiter-Verbandes, die Heeder und die Militärbehörden gleich enthusiastisch für das Projekt. Gerton, der auch als Mitglied des Parlamentarischen Komitees des Gewerkschaftskongresses bei uns bekannt wurde, gehört übrigens zu jenen Arbeitern, die „unter gewissen Voraussetzungen“ die Einführung der allgemeinen Dienstpflicht befürworten.



Handelsarbeiter

Kasse a. b. S. Das Institut der Hallischen Bach- und Schließgesellschaft ist seit Vesteher dadurch bekannt, daß es für seine Angeestellten geringe Löhne zahlt, die im Anfang nur 85 Mark pro Monat betragen und nach 10 Jahren nach und nach bis auf 105 Mf. steigen. Auch sonst gibt eine famose Dienstoffnung zu allerlei berechtigten Klagen Anlaß. Infolge des bestehenden Bürgerfriedens wollen wir uns jedoch nicht darüber auslassen, denn es müßten dabei Worte gebraucht werden, die wir uns lieber auf später aufbewahren. Von einer Organisation der Wächter konnte die ganze Jahre hindurch nicht die Rede sein, denn erstens führt der Inhaber der Gesellschaft ein gar strenges Regiment und verbietet kurzerhand die Zugehörigkeit zu einem Verband; zweitens waren die meisten Wächter von der Wichtigkeit ihrer Funktion so durchdrungen, daß sie es weit von sich wiesen, einer gewerkschaftlichen Organisation anzugehören. Sieber suchten sie durch bedoes Besen sich einer vor den andern lieb sind zu machen, um dadurch einen bessere Posten zu ergattern.

Als der Krieg ausbrach mußte nun eine ganze Anzahl derselben zu den Fahnen und die Gesellschaft mußte notgedrungen unter anderen auch organisierte Leute anstellen. Hierdurch kam etwas Leben in die Wäde, wie man so zu sagen pflegt. Es wurden Betriebsbesprechungen angeleht und obwohl die alten und etwas besser bezahlten Wächter diesen fern blieben, wurde beschlossen, dem Direktor Sürth eine Eingabe um Lohnzulage usw. zu übermitteln. Ob dieser „Unversöhnlichkeit seiner Leute“ war er natürlich ganz außer sich, mußte aber wohl oder übel gute Miene zum bösen Spiel machen. Das Resultat war, daß den Anhängern der Lohn von 85 auf 90 Mf. pro Monat erhöht und auch sonst einige Erleichterungen im Dienste versprochen wurden.

Daß unser Verband die treibende Kraft in der für Herrn Sürth fatalen Sache war, das ist ihm natürlich von Anfang an zur Gewißheit geworden und als ihm gar seitens unseres Verbandes eine schriftliche Anfrage übermittelt wurde, ob er auch jetzt im Zeichen des Bürgerfriedens seinen Angeestellten die Zugehörigkeit zu unserem Verbande und den Besuch „sozialdemokratischer“ Versammlungen noch verbietet, da war er in besten Wäden und die Antwort fiel deshalb auch danach aus. Sie war nämlich weiter nichts als ein Verlegenheitsprodukt, in dem zum Ausdruck kam, daß er ja im großen Ganzen nichts dagegen habe, aber er müsse da doch erst warten, bis seine alten Leute wieder aus dem Kriege kämen und sie sich dazu äußern lassen, ob sie vielleicht etwas dagegen hätten und er erwarte von uns, daß wir ihm in jetziger Zeit nicht hinderlich sein möchten. So kurios die Antwort nun auch an und für sich sein mag, so gibt sie doch zu dem Bedenker Anlaß, daß es jetzt und später noch vieler Arbeit bedarf, um Herrn Sürth und „seine Leute“ zu modernen Ansichten zu belehren. Daß dies aber geschieht, dafür werden wir sorgen.

Teuerungszulagen für die Käselagerarbeiter in Südbahern. Auf Eruchen der in diesem Beruf tätigen Mitglieder hat der Deutsche Transportarbeiter-Verband in verschiedenen Orten Südbaherns Eingaben an die Arbeitgeber um Teuerungszulagen gerichtet, die fast alle von Erfolg waren.

Die Augsburger Firmen, die sämtlich im Tarifverhältnis mit unserem Verband stehen, haben für die in Betracht kommenden Lagerarbeiter eine Zulage von 2 Mf. pro Woche gewährt. Auch den während des Krieges neu eingetretenen Leuten wurde diese 2 Mf. pro Woche bewilligt.

Bei den Firmen Schmidt u. Böhm und Louis Friedmann in München, wo die Leute sehr gut organisiert sind und ebenfalls im Tarifverhältnis stehen, wurden nach den Verhandlungen mit der Organisationsleitung ebenfalls Teuerungszulagen zugestanden. Dieselbe beträgt für jugendliche Arbeiter 1 Mf. und für Erwachsene 2 Mf. pro Woche. Durch festen Zusammenhalt in der Organisation haben diese Kollegen den Wochenlohn jetzt auf 28 und 29 Mf. hoch gebracht.

Auch die Inhaber der Firma Hoher u. Labo, die Herren Gebrüder Speidel in Wangen im Allgäu haben trotz des bestehenden Tarifvertrages, nach Verhandlung mit dem Verbandsvertreter für jetzt 80 be-

schäftige Arbeiter und Arbeiterinnen, in lokaler Weise den Leuerungsverhältnissen Rechnung getragen und Lohnzulagen gewährt. Diese betragen für weibliche und jugendliche Arbeiter 1 bis 2 Mk. und für erwachsene und Vollarbeiter 2 und 3 Mk. pro Woche. Gewöhnlich ein anerkannterwertiges Entgegenkommen seitens dieser Firma.

Nicht so erfreulich war der Erfolg in Kempten im Allgäu. Trotzdem die Ein- und Verkaufspreise für die Käseprodukte dieselben sind wie in den vorgenannten Orten, sind die Löhne in Kempten um 2 bis 5 Mk. pro Woche niedriger. Auch bei der Leuerungszulage haben sich die Käsefabrikarbeiter nicht so nobel gezeigt wie in anderen Orten und haben durchschnittlich nur eine Leuerungszulage von 1 Mk. pro Woche gegeben. Allerdings haben die Arbeiter in Kempten zum Teil selbst Schuld an diesen Verhältnissen. Während die Käsefabrikarbeiter in anderen Orten gut organisiert sind, gibt es hier immer noch einen Teil Kollegen, die es nicht begreifen können, daß sie sich organisieren müssen, wenn die Lohn- und Arbeitsverhältnisse geregelt werden sollen. Auch die Christlichen haben in ihrer bekannten Art zu diesem „Erfolg“ beigetragen. Trotzdem sie nur ganz wenige Mitglieder haben, haben die Christlichen eine Eingabe um Leuerungszulage gemacht, dabei aber nicht einmal einen bestimmten Betrag verlangt. Ohne mit den Käsefabrikarbeitern gesprochen zu haben und ohne von diesen beauftragt zu sein, verhandeln die Vertreter des christlichen Nahrungs- und Genussmittelarbeiterverbandes mit dem Vorsitzenden des Arbeitgeberverbandes und waren trotzdem, als sie hörten, daß die Arbeitgeber eine Zulage von 1 Mk. pro Woche gewähren wollten. Sie hielten sich sogar für die jüngeren Leute mit einer Zulage von 50 Pf. pro Woche zufriedene gegeben. Diese Zulage machten die Christlichen, trotzdem sie wußten, daß der Transportarbeiterverband eine Eingabe um 2 Mk. Leuerungszulage eingereicht hatte. Selbstverständlich war es nach dieser Glanzleistung nicht mehr möglich, die Arbeitgeber von der Notwendigkeit einer Zulage von 2 Mk. zu überzeugen. Da die Kemptener Arbeiter durch Verarmungsbeschluß bei dem Arbeitgeberverband gegen eine derartige Vertretung protestiert haben und ihre Eingabe um Zulage von 2 Mk. erneuert, ist zu hoffen, daß auch die Kemptener Arbeitgeber ein Einsehen haben und eine weitere Zulage geben werden. Die Lebensmittel und sonstige Bedarfsartikel sind in Kempten mindestens so hoch wie in anderen Städten und besonders während des Krieges zum Teil sehr hoch gestiegen, so daß ein Verlangen um Zulage von 2 Mk. wirklich nicht unbescheiden genannt werden kann.

In anderen Orten sind die Verhandlungen noch nicht zum Abschluß gelangt, doch ist auch hier mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß die Arbeitgeber nachahmende Lohnzulagen machen.

Wegen die Kollegen allerorts aus diesen Verhältnissen die Anwendung geben und einsehen, daß es notwendig ist, auch während der Kriegszeit sich ihrer Organisation, dem Deutschen Transportarbeiterverband anzuschließen.

Straßenbahner.

Wie ist der Jahresarbeitsverdienst eines Straßenbahnführers zu berechnen?

Trotzdem die Reichsversicherungsordnung den Begriff Entgelt festgelegt und die Rentenberechnung durch die einschlägigen Paragraphen vorgeschrieben, wird von den verschiedenen Berufsgenossenschaften der Jahresverdienst häufig zuungunsten des Verletzten berechnet.

Ein Münchner Straßenbahnführer erlitt, als er 9 1/2 Monate als Wagenführer tätig war, einen Betriebsunfall. Die Straßen- und Kleinbahn-Berufsgenossenschaft berechnete den Jahresarbeitsverdienst wie folgt:

... Tringelder, die Strobl von den Schaffnern erhalten hat, können nicht angerechnet werden, da die Städtische Straßenbahn zu München solche in der Jahreslohnabrechnung für die Umlage nur für Schaffner, aber nicht für Führer nachweist. Ferner war der Berufsgenossenschaft bekannt, daß St. außer Kleidergeld und Freifahrtberechtigung in dem Jahre vor dem Unfall 1427,22 Mk. Lohn erhalten hat. Da unseres Erachtens aber die Lohnsumme, die St. für 52 dienstfreie Tage erhalten hat, für die Rentenberechnung nicht in Betracht kommt, sind 196,56 Mk. abzusetzen. Mittbin verbleiben 1230,66 Mk. und da St. an 313 Tagen wirklich gearbeitet hat, durchschnittlich täglich 1230,66 : 313 = 3,93,18 Mk.

Hiernach wird daran festgehalten, daß die Rente nach einem Jahresarbeitsverdienst von 1281,65 Mark zu berechnen ist.

Das Oberversicherungsamt München beschäftigte sich mit diesem Fall in seiner Sitzung vom 15. Februar 1915 (Nr. 9/14). Aus dem Urteil geben wir folgendes wieder:

... Das St. Oberversicherungsamt hat noch erhoben, das St. im Jahre vor dem Unfall tatsächlich 313 Tage gearbeitet und an Barlohn hierfür — einschließlich des Aufschlages für den Dienstmantel mit 27 Mk. — 1230,66 Mk. bezogen hat.

Zur heutigen Verhandlung ersahen lediglich Arbeitersekretär Schmidt, welcher beantragte, die Beklagte kostenfällig zu verurteilen, der Rentenberechnung einen Arbeitsverdienst von 1607 Mk. zu Grunde zu legen und zwar 1380 Mk. Gehalt, 20 Mark für Ueberstunden, 120 Mk. Tringelder, 51 Mark für Kleidergeld und 36 Mk. für die Fahrkarte.

Er übergab eine Arbeitsordnung für die Arbeiter der Stadtgemeinde München vom 25. März 1913 und die Ergänzungs- und Ausführungsbestimmungen zur städtischen Arbeitsordnung für die Arbeiter der städtischen Straßenbahnen nebst den Satzungen für den Arbeiterspruch vom 18. Juli 1911 und machte unter Bezugnahme auf Seite 166 der Denkschrift des Oberbürgermeisters von München über die Neuordnung der Gehalts- usw. Verhältnisse der Münchener Beamten insbesondere geltend, daß hiernach als feststehend anzusehen sei, daß St. verpflichtet war, alle Tage zu arbeiten, daß er aber Anspruch auf 52 dienstfreie Tage im Jahre hatte, für welche ein Lohnabzug nicht stattgefunden habe. Dafür würden aber auch Ueberstunden nicht besonders vergütet.

Es war zu erkennen, wie geschehen Vermögenskläger bemängelt mit Recht, daß Beklagte unzutreffendweise an der in der Lohnabrechnung vom 10. April 1913 ausgegebenen Lohnsumme den für dienstfreie Stunden bezahlten Lohnbetrag in Abzug gebracht und aus der Restsumme den Durchschnittsverdienst für den vollen Arbeitstag ermittelt hat. Wenn Beklagte die Nichtrechnung der Leistungen für die dienstfreien Tage mit Berufung auf die Verfügung des Reichsversicherungsamtes vom 12. Juni 1903 I. 6122 begründet, so geht sie hierbei schon insoweit fehl, als diese Verfügung Leistungen im Auge hat, welche mit Bezug auf die Bestimmung des § 616 des B.G.B. durch besondere Vereinbarung geregelt sind, also den Fall betrifft, daß Bezüge gewährt werden für eine Zeit, da der Arbeiter durch einen in seiner Person liegenden Grund ohne sein Verschulden an der Dienstleistung verhindert wird (wie z. B. Krankheit oder militärischer Dienstleistung). Um solche Leistungen handelt es sich hier aber nicht, sondern vielmehr, wie die Klagepartei glaubhaft aufstellt, um Fortgewährung des Lohnes für die nach der Arbeits- und bezw. Dienstordnung ausstehenden dienstfreien Tage. Diese Leistung ist ihrer Natur nach ein wirklicher Lohnbezug, bestimmt als Gegenleistung für die Gesamtarbeitsleistung und stellt nur eine besondere Regelung der Lohnauszahlung dar; denn zweifellos würden die betreffenden Arbeiter, wenn für die dienstfreien Tage der Lohn abgezogen bzw. nicht gewährt würde, eben dann einen höheren Lohn für den Arbeitstag beantragen. Diese Leistungen zählen darnach als Entgelt im Sinne der §§ 160, 563 der R.V.O. Ob dieselben auch in die für die Beitragsberechnung bestimmten Lohnausweise aufzunehmen sind, braucht von der Spruchkammer nicht geprüft zu werden; immerhin will nicht unbedenklich bleiben, daß sie die Anschaffung vertritt, daß die Lohnabweise für die Entschädigungsstellen und jene für die Beitragsberechnung nicht unbedingt sich decken müssen; für erstere ist maßgebend das „bezogene“ Entgelt, für letztere das „verdiente“ Entgelt; es würde auch wohl keine Schädigung der Versicherungssträger bedeuten, wenn ihnen die für die dienstfreien Tage bezahlten Löhne nicht nachgewiesen würden, da sie ja für diese Zeit auch kein Unfallrisiko haben.

Geredetfertig erscheint auch das klägerische Vergehen auf Anrechnung des Tringelberanteiles aus Tringelberentnahmen des Schaffners. Tringelder werden dem Straßenbahnpersonal in München zu Händen des Schaffners amtlich bekannt gewohnheitsmäßig gewährt und letzterer bemittelt den Anteil des Führers nach seiner Einnahme und zahlt ihn an diesen aus, als die Direktion der städtischen Straßenbahnen München dies auch im Anschreiben an die Beklagte vom 21. Juli 1914 bestätigt hat. Es ist dieser Tringelberanteil aber auch eine Einnahme, mit welcher das in Betracht kommende Personal als einer sicheren Einkommensquelle in dem Sinne rechnet, daß es sich mit Rücksicht hierauf mit dem für die Münchener Verhältnisse etwas gering bemessenen Tagelohn begnügt; das Tringeld ist demnach als Lohnbestandteil anzusehen und anzurechnen. Daß die Tringelder der Führer im Lohnabweise für die Umlage nicht nachgewiesen werden, steht dieser Anrechnung nicht entgegen. Es ist Sache der Beklagten, ihre bezüglich der Rechte gegenüber der Betriebsunternehmerin zu wahren, der Verletzte darf durch deren Unterlassungen nicht geschädigt werden.

Tringelberanteil wie Aufschlag für den Dienstmantel können aber nur für die Zeit, da solche Bezüge zugestanden sind, angerechnet werden, nicht für das ganze Jahr in Ansatz gebracht werden, da nach nur mit 95 Mk. bzw. 27 Mk. nicht wie vom Kläger heute begehrt mit 120 Mk. bzw. 36 Mk.

Im übrigen kommen, da Kläger an den betriebsüblichen Arbeitstagen im Betriebe beschäftigt war, die verdienten Löhne in Ansatz, sodas der Gesamtjahresarbeitsverdienst sich ergibt mit:

1400,22 Mk.	Barlohn (inkl. Ueberstunden),
27,—	„ Aufschlag für den Dienstmantel,
15,—	„ Kleidergeld,
36,—	„ Aufschlag für Freifahrt,
95,—	„ Tringelberanteil

Sa.: 1573,22 Mk.

Ein Straßenbahner-„Vertrag“ aus der Zeit des Burgfriedens.

Zwischen der Verwaltung der Coblenzer Straßenbahngesellschaft, vertreten durch Herrn Direktor Hoff und ... geboren am ... wohnhaft Coblenz, ist heute folgender Vertrag abgeschlossen worden:

*) Der Verletzte war nur 9 1/2 Monate im Fahr-dienst beschäftigt.

1. tritt mit dem 4. September 1914 als Führer in den Dienst der Coblenzer Straßenbahngesellschaft.

2. verpflichtet sich, jederzeit und unverzüglich alle ihm von der Verwaltung oder deren Vertreter übertragene Dienstverrichtungen und Arbeiten im Fahrdienst oder sonst im Betriebe gewissenhaft auszuführen.

3. verpflichtet sich, seinen Dienst stets pünktlich zu versehen und namentlich die Fahrgäste ein höfliches Betragen zu beobachten.

4. Zur Sicherstellung der Verwaltung für alle ihr aus diesem Vertrage an ... zustehende Ansprüche, Zahlung der Dienstbezüge usw. und ihr etwa durch ... entstehende Nachteile hat letzterer bei Unterzeichnung dieses Vertrages ein Haftgeld von 50 Mk. in bar zu hinterlegen.

Dieser Betrag haftet auch für alle diejenigen Schäden und Kosten, die der Verwaltung nach dem Ausschließen des ... entstehen und mit dem Dienst mittelbar oder unmittelbar zusammenhängen.

5. Die Verwaltung ist berechtigt, für alle ihr durch ... zugehende Nachteile ihre Schadloshaltung an dem gestellten Haftgelde sowie an dem rückständigen Lohn zu nehmen, unbeschadet ihrer weitergehenden Ansprüche an denselben. Im Falle des Rücktritts der Verwaltung auf das Haftgeld ist dieses, wenn noch ferner im Dienste verbleiben sollte, von demselben zu ergänzen, und zwar erforderlichen Falles durch Abzug bis zu 10 Proz. des monatlichen Gehaltes; Verzugszahlung ist nicht erforderlich.

Den gekieberten Dienstanzug (Mantel, Kappe, Hose und Mütze) hat ... bei seinem Eintritt zu bezahlen. Falls denselben Teilzahlungen bewilligt sind, bleibt der Anzug bis zur vollständigen Bezahlung Eigentum der Straßenbahngesellschaft.

Teilzahlungen unter 6 Mk. für den Monat können nur nach Angabe eines genügenden Grundes bewilligt werden.

Scheidet ... vor Ablauf eines Jahres aus, so ist die Verwaltung berechtigt, den für die Bezeit vergüteten Lohn an dem gestellten Haftgelde, sowie den rückständigen Lohn zu kürzen.

6. ... verfällt für jeden einzelnen Fall einer Dienstunachtsamkeit oder Dienstverdrigkeit, begangen durch ungenehmigtes Benehmen gegen die Fahrgäste, Trunkenheit im Dienste, leichtfertiger oder mutwilliger Beschädigung von Dienstgegenständen, Angehörigen gegen Dienstanzweisungen, Verlassen des ihm zugeteilten Wagens ohne Erlaubnis usw., in eine Strafe von 1—6 Mk. nach billigen Ermessen der Verwaltung und des Gerichts, falls ein Rechtsstreit entsteht; auch kann von der Verwaltung oder von ihrem Vertreter auf Jurisdiktion vom Dienste für einen oder mehrere Tage erkannt werden; für solche Tage erfolgt keine Bezahlung. Die Strafgebühren fließen der Beamtenunterstützungskasse zu.

Bei Ausgabe falscher Fahrcheine, Veruntreuungen oder Gewährung von Wittfahr ohne richtig bezahlten Fahrchein, verfällt, abgesehen von der strafrechtlichen Verfolgung, das ganze Haftgeld und der rückständige Lohn, und zwar soweit derselbe von der festgesetzten Entschädigung an die Verwaltung nicht aufgewendet wird, zugunsten der Unterstützungs-kasse.

7. Der Lohn für ... beträgt für den Tag 3,60 Mark sowie 10 Pf. Kleiderzulage und wird demselben monatlich nachträglich ausgezahlt.

8. Von dem Gehalte des ... werden zunächst die erkannten Geldstrafen, Kleidergeld, Krankenlöhne, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversicherungsbeiträge sowie Kosten für etwa verurteilte Beschädigungen an Dienstgegenständen usw. in Abzug gebracht.

9. ... verpflichtet sich, eine vierwöchige Kündigungsfrist innezuhalten, vor deren Ablauf er bei Vermeidung einer der Verwaltungskasse verfallenden Vertragsstrafe von 50 Mk., welche von dem gestellten Haftgelde oder dem Gehalte in Abzug gebracht wird, den Dienst nicht verlassen darf.

Auch die Verwaltung hält eine vierwöchige Kündigungsfrist inne, wenn nicht ... durch sein Verhalten oder seinen Zustand Grund zu einer sofortigen Entlassung gibt.

Wenn nach Ansicht der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde ... nicht mehr als technisch zuverlässig anzusehen ist, kann die sofortige Entlassung erfolgen.

10. Das eingezahlte Haftgeld wird vier Wochen nach erfolgter Entlassung des ... zurückgezahlt, wenn nicht Abzüge gemacht werden mußten.

11. ... übernimmt es, im Dienste stets eine genau gehende Uhr bei sich zu führen.

12. Dieser Vertrag ist doppelt ausgefertigt, selbst gelesen, genehmigt, von beiden Teilen unterschrieben und bleibt ein Stück bei der Verwaltung, das andere erhält Coblenz, den ... Sept. 1914.

Coblenzer Straßenbahngesellschaft.
Hoff.

Wir wollen in der Zeit des Burgfriedens von der berechtigten herben Kritik dieses „Vertrages“ absehen, soweit Kritik könnte der Burgfrieden nicht verletzen. Inbes kritisiert dieser „Vertrag“ sich für jeden sozial rechtlich denkenden Menschen von selbst.

Seeleute.

Kriegsleiden.

Wie wenig Recht die stolzen Briten haben, sich über angebliche Missetaten der deutschen „Hunnen“ und „Barbaren“ zu beklagen, das beweisen sie am besten durch die Art, wie sie gegebenenfalls wehrlos? Mannschaften und Passagiere behandeln, die ihnen als „Feinde“ in die Hände fallen. Nur als Beispiel wollen wir heute den Bericht des Kapitäns des Dampfers „Pallat“ anführen, der Frauen und Kinder aus dem Stauffhagengebiet an Bord hatte und auf der Reise von Singtau nach Tientsin von englischen Torpedobooten aufgebracht wurde. Der Kapitän H. H. Müller berichtet: Während wir mit gestoppter Maschine trieben, umfresen uns die Torpedoboots. Etwa um 10,30 nachmittags kam ein Torpedoboot quer vom Nachbord auf uns zu und hatte anscheinend die Absicht, vor dem Bug der „Pallat“ vorüberzugehen. Das Boot kam der „Pallat“ so nahe, daß eine Kollision unvermeidlich war und traf um 10 Uhr 35 Minuten die „Pallat“ vorne am V. D. I. um 10 Uhr 35 Minuten wieder frei; obwohl der Stoß ziemlich kräftig war, so war doch nur eine große Wunde in einer der Bugplatten oberhalb der Wasserlinie und es waren auch einige Rieten herausgesprungen, jedoch war die Beschädigung für das Schiff nicht gefährlich. Wäre das Material, aus dem die „Pallat“ gebaut ist, nicht so vorzüglich gewesen und würde das Boot die „Pallat“ mehr achterlicher getroffen haben, so wäre zweifellos das Schiff schwerer beschädigt worden und vielleicht gesunken. Die Folgen wären unabsehbar gewesen.

Nachdem dann „Pallat“ noch Weibsbild angefahren ist, sollen Frauen und Kinder auf Anordnung der Behörden auf dem Dampfer „Shenking“ der Linie Butterfield u. Swire übergeben und nach Tientsin transportiert werden. Der Bericht fährt fort: Ich protestierte hiergegen energisch und sagte den Herren, daß es vollkommen ausgeschlossen sei, die Frauen und Kinder auf einem anderen Schiffe so gut unterzubringen, das nicht für diesen Zweck hergerichtet sei, wie die „Pallat“, und daß es der Gesundheitszustand der Frauen und Kinder nach all dem Durchleben der letzten Stunden nicht zulasse. Der Arzt erklärte mir in ganz rücksichtsloser Weise, daß, wenn die Frauen und Kinder nicht freiwillig an Bord gehen würden, sie einfach mit Gewalt ins Schiffe an Bord getrieben würden. Innerlich war ich hierüber empört und auf das Tiefste verletzt, doch hielt ich es nicht für ratsam, ihm zu widersprechen, um nicht das Los der Frauen eventuell zu verschlechtern. Ich begab mich an Bord des Dampfers „Shenking“, um mir das Schiff anzusehen, welches mir der Kapitän auch bereitwillig zeigte und mir jegliches Entgegenkommen anbot. Er selber war darüber empört, daß der von mir gemachte Vorschlag, mit der „Pallat“ selbst die Reise nach Tientsin fortzusetzen, nicht angenommen wurde. Er sagte mir, daß es ihm fast unmöglich sei, die Frauen und Kinder bei sich an Bord unterzubringen, da die Zwischendecke mit Ladung belegt seien und daß er nur 24 Betten zur Unterbringung der Passagiere zur Verfügung habe. Es bleibe also nur der Deckplatz übrig, und hier seien die Passagiere allen Unbilden der Witterung ausgesetzt, denn man könne die Passagiere doch nicht wie gewöhnliche chinesische Deckpassagiere an Deck unterbringen. Ich möchte hier persönlich bemerken, daß es in normalen Zeiten von der englischen Regierung überhaupt verboten ist, Europäer auf Deck zu befördern. Ferner machte die Verpflegungsfrage dem Kapitän große Sorge, denn er erklärte, für solche Anzahl Passagiere überhaupt weder genügend Proviant noch Einrichtungen, um dieselben zu verpflegen, an Bord zu haben. Auch in hygienischer Beziehung sei sein Schiff für diesen Zweck absolut untauglich.

Der Kapitän mit Ingenieuren und Offizieren des Schiffes, mit Ausnahme des Arztes, der auf „Shenking“ verbleibe, wurden als Kriegsgefangene an Land gebracht. An Land angekommen, wurde die Offiziere und die Mannschaften in einer Art Kavallerie untergebracht, wo sie auf das Gemeinste behandelt wurden. Als Nahrung wurde ihnen Wasser, Brot und verdorrenes Cornedbeef gereicht, und sie mußten auf dem harten Zementboden ohne Matten und wollene Decken schlafen, da die von Bord bestellten Matten nicht eingetroffen waren, wie uns von der Hafenbehörde berichtet worden war. Der Zahlmeister der „Pallat“, Herr Lange, ließ noch an demselben Tage den Arzt kommen und machte ihm Vorstellungen über die Behandlung, welche ihnen widerfähre, worauf dieser Herr in derselben rücksichtslosen Weise lächelnd erwiderte, sie wären sehr gut untergebracht und weiter hätte er auch nichts zum Abendessen.“

Der Kapitän ist inzwischen gegen sein Ehrenwort auf freien Fuß gesetzt und begibt sich auf die „Shenking“, um der Auslieferung der Frauen und Kinder von „Pallat“ auf „Shenking“ beizuhelfen. Hierüber berichtet er: Man war bei meiner Ankunft noch mit der Uebernahme des Gepäcks beschäftigt, und dieses geschah in schamloser Weise. Der weit größere Teil des Gepäcks mußte noch an Bord der „Pallat“ verbleiben und sollte später nach Tientsin nachgeliefert werden. Zweifelsohne haben viele der Passagiere den Verlust ihres Gepäcks teilweise oder ganz zu beklagen. An Bord bot sich uns ein großes Chaos. Die Priisenbesatzung hatte nach Lust gepfändert und die chinesische Mannschaft hatte anscheinend das gleiche getan. Aus den Kammern der Offiziere und Ingenieure waren Kleidungsstücke entwendet. Die Schiebedecken erbrochen und nach Geld durchsucht; Proviant und Getreidemüllern waren erbrochen und des Inhalts beraubt worden, soweit den Leuten der Inhabit der Kisten

zugefagt hatte. Während wir schon an Bord waren und als ich mich an Deck befand, war einer der englischen Matrosen in meine Kammer eingedrungen und hatte aus derselben eine Flasche Portwein entwendet. Als ich ihn in Gegenwart eines Offiziers darüber zur Rede stellte, erklärte er mir, daß für den Fall ich ihm keine Getränke gäbe, er den chinesischen Steward zwingen werde, ihm das Gewünschte zu verabfolgen. Der Offizier sagte nicht einen Ton und hatte nur ein Rächeln für das Benehmen des Mannes. Mir war eine solche Disziplinslosigkeit noch nicht vorgekommen.“

Der Kapitän bringt unter dem Geleit englischer Kriegsschiffe den „Pallat“ nach Hongkong. Der Vizekonsul, Kommander Westcott, kommt an Bord, um mit dem Kapitän über die Abgabe des an Bord befindlichen Proviantes, der sein persönliches Eigentum war, zu verhandeln. Es entwickelte sich dann später im Salon ein Gespräch, in dem der Kommander Westcott nachher erklärte, daß der Deutsche Kaiser absolut verrückt sei und daß sowohl er, wie der Kronprinz erschossen werden müßten, wenn nur dann würden wir Frieden in Europa haben. Am Abend dieses Tages kam der Priisenoffizier Moog an Bord, um seinen Kameraden zu besuchen. Der betreffende Herr blieb zum Abendessen, und die Unterhaltung, welche bei Tisch zwischen diesen beiden Herren geführt wurde, war so ordinär, daß sie uns alle in größtes Staunen versetzte und wir uns nur darüber wunderten konnten, wie derartige Menschen Reserveoffiziere in der englischen Marine sein konnten. Späterhin holten sie sich die englischen Matrosen, sowohl von der „Pallat“, wie die von der „Sanametal“, die das Boot, in dem Moog an Bord gekommen war, gerübert hatten, in den Salon, lagen sich in den Armen und bekränkten sich auf die gemeinste Art und Weise, ließen uns jedoch, die wir den Salon längst verlassen hatten, unbehelligt.“

Kapitän und Mannschaft werden darauf im deutschen Gefangenenlager auf Stonecutters Island untergebracht. Ueber die Behandlung daselbst berichtet er: Die Behandlung, die uns im Lager zuteil wurde, war gerade nicht sehr angenehm. Unser Gepäck, welches wir mitgebracht hatten, wurde durchwühlt, aus dem Koffer herausgerissen und der Inhalt über die Erde zerstreut. Mein Nachtkleid und Fernrohr, welches ich in meinem Koffer hatte, wurden mir abgenommen, jedoch keine Bescheinigung dafür ausgeschrieben. Die baren Geldmittel, die wir bei uns führten, wurden uns ebenfalls abgenommen. Und auch hierfür keine Empfangsbescheinigung ausgestellt. Die Verpflegung war miserabel; sie reichte nicht im entferntesten an die Mannschaftsverpflegung auf unseren deutschen Schiffen heran. Es hieß, die englische Regierung habe pro Kopf 25 Cents mex. für die Verpflegung ausgesetzt.“

Das unwürdige englische Verhalten fordert zur schärfsten Kritik heraus und zwingt zu einem Vergleich mit der von der deutschen Marine bei ähnlicher Gelegenheit beobachteten Haltung, z. B. der Freilassung des englischen Dampfers „Gallion“ durch unseren Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“.

Das Seebüchrecht.

Wenn England feststellt, und damit renommieret, daß es bereits 450 deutsche Schiffe ausgebracht oder in seinen Häfen festgehalten habe, und wenn es uns ferner androht, fortan noch rücksichtsloser als bisher gegen selbst nur deutsch gewesene Schiffe vorgehen zu wollen, so ist die Frage des Seebüchrechts selbstverständlich eine Frage, die auch uns interessiert.

Wie „Gesetz und Recht“ feststellt, hat das Seebüchrecht im Laufe der Zeiten verschiedene Wandlungen durchgemacht. Ehemals wurde die Kaperei durch Kapereis, im Privatbesitz stehende Fahrzeuge, ausgeübt, die von einer kriegsführenden Macht durch eine schriftliche Vollmacht, den sogenannten Kapereibrief, für besetzt erklärt wurden, feindliches Eigentum zu kapern, das heißt wegzunehmen und zu zerstören. Unter dieser Voraussetzung galt die Kaperei nicht als Seeräuberei, sie war vielmehr allgemeiner Brauch und spielte namentlich in den Befreiungskämpfen der Niederländer gegen Spanien eine große Rolle. Oft wurde das gekaperte Schiff gegen Lösegeld, das Prisengeld, freigelassen; es erhielt dann einen Schein, durch den ihm die unbedingte Fortsetzung der Reise bis zum Bestimmungshafen anderer Kapern derselben Macht gegenüber gesichert wurde. In der Pariser Seerechtskonvention vom Jahre 1856 wurde die Kaperei zwar beseitigt, es blieb aber das Prisenrecht bestehen, nach dem im Gegenfall zum Landkriegsrecht die kriegsführenden Mächte berechtigt sind, zur See auch privates Eigentum von Angehörigen der feindlichen Macht, insbesondere also Kaufdampfschiffe samt ihrer Ladung, mit Beschlag zu belegen.

Eine weitere Regelung erfuhr die Angelegenheit dann in dem sechsten Abkommen der zweiten Friedenskonferenz über die Behandlung der feindlichen Kaufdampfschiffe beim Ausbruch der Feindseligkeiten vom 18. Oktober 1907. Es wurde hier im wesentlichen folgendes vereinbart: Befindet sich ein Schiff einer kriegsführenden Macht beim Ausbruch der Feindseligkeiten in einem feindlichen Hafen, so ist es erwünscht, daß ihm gestattet wird, unverzüglich oder binnen einer ihm zu bestimmenden ausreichenden Frist frei auszulassen und, mit einem Prisenchein versehen, unmittelbar seinen Bestimmungshafen oder einen sonstigen, ihm bezeichneten Hafen aufzusuchen. Das gleiche gilt für ein Schiff, das seinen letzten Abfahrtsort vor dem Beginn des Krieges verlassen hat und ohne Kenntnis der Feindseligkeiten einen fremden Hafen anläuft. Feindliche Schiffe, die ihren letzten Abfahrtsort vor dem Beginn des Krieges verlassen haben und in Unkenntnis der Feindseligkeiten auf See betroffen werden, dürfen nicht einge-

jogen werden. Rein negativer Natur, wie diese Bestimmungen, ist auch das erste Abkommen derselben Konferenz über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekrieg; es sind hier lediglich Vereinbarungen über die Behandlung von Briefpostsendungen beschnagnahmter Schiffe, deren Befahrung und andere mehr getroffen. Mit den hieraus sich ergebenden Beschränkungen ist also jedenfalls der Grundsatz stillschweigend beibehalten geblieben, daß im Krieg den Kriegsschiffen das Recht zusteht, Handelsschiffe der feindlichen Macht zu beschagnahmen.

Durch diese Beschnagnahme geht nun aber das Eigentum an Schiff und Ladung noch nicht endgültig verloren, der Kommandant des Kriegsschiffes, durch das die Beschnagnahme erfolgte, kann hierüber unmöglich endgültig entscheiden. Es wird also demnach erst durch den von einem Prisengericht zu fällenden Rechtspruch, das Prisenurteil, darüber entschieden, ob die Beute als „gute Beute“ zu erklären, also einzuziehen, oder freizugeben ist. Diese Prisenurteile bestehen für jeden Staat besonders, da es an einer internationalen Einigung fehlt, und in diesen Gerichten wird nach den Grundsätzen entschieden, die jeder Staat seinerseits für maßgebend erklärt. Auf der zweiten Haager Friedenskonferenz wurde zwar ein internationaler Prisenkodex in Aussicht genommen, der alle Urteile der nationalen Prisenurteile nachprüfen sollte, er ist aber noch nicht ins Leben gerufen, und so sind einseitigen noch nationales Recht und nationale Rechtsprechung maßgebend, wenn auch gewisse völkerrechtliche Grundsätze allenthalben anerkannt werden.

Krieg und Schiffverluste 1914.

Der Germanische Lloyd hat die Schiffsverlustliste für 1914 kürzlich herausgebracht und festgestellt, daß die Dampferverluste 1914 erheblich gestiegen sind, was natürlich in erster Linie auf Kriegssachen zurückzuführen ist; dagegen sind weniger Segler verloren gegangen, und auch die Beschädigungen haben gegen 1913 abgenommen. In den Jahren 1914 und 1913 wurden nachstehende Seeschäden gemeldet, und wir möchten besonders auf die in der Tabelle enthaltenen Zahlen über durch Minen der Feinde zum Sinken gebrachte Schiffe hinweisen:

	Dampfer		Segler	
	Zahl	Tons	Zahl	Tons
Gestrandet	189	205948	171	276544
Zusammengestoßen	34	53798	48	68405
Durch Eis beschädigt	4	1024	1	8017
Durch Feuer beschädigt	27	48005	19	24185
Verschollene Ursachen	—	—	2	889
Verschollen	26	29631	27	57648
Gekentert	3	2672	4	7198
Gesunken	85	87002	40	88915
D. Minen od. Feinde	161	386398	—	—
gebracht	—	—	5	6852
Verlassen	3	5676	2	344
Rundemiert	1	219	8	7896
Zusammen	433	770358	317	479576

Beschädigungen:

	Dampfer		Segler	
	Zahl	Tons	Zahl	Tons
Gestrandet	—	—	1166	1646
Zusammengestoßen	—	—	1420	2087
Notbahen angelaufen	—	—	184	177
Maschinenschäden*)	—	—	508	674
Durch Eis beschädigt	—	—	64	24
Durch Feuer beschädigt	—	—	380	446
Durch schweres Wetter beschädigt	—	—	418	616
Verschollene Ursachen	—	—	178	217
Verschollen	—	—	—	—
Gekentert	—	—	—	1
Gesunken	—	—	7	5
Durch Minen oder Feinde zum Sinken gebracht	—	—	—	—
Verlassen	—	—	2	4
Rundemiert	—	—	—	—
Zusammen	—	—	4275	5854

Von den Totalverlusten im Jahre 1914 entfallen auf die verschiedenen Nationen:

Nation	Dampfer		Segler	
	Zahl	Tons	Zahl	Tons
Amerika, Ver. St.	21	25 755	71	47 041
Belgien	3	2 332	—	—
China	1	960	—	—
Dänemark	10	15 602	11	1 533
Deutschland	47	96 769	11	5 061
Frankreich	15	13 184	26	14 595
Griechenland	7	15 956	—	—
Großbritannien	191	434 860	107	27 486
Holland	12	22 231	—	—
Italien	10	11 984	10	6 153
Japan	22	25 945	—	—
Norwegen	39	43 743	36	35 262
Oesterreich	6	6 829	1	1 858
Portugal	2	3 64	5	755
Rußland	11	13 836	9	5 741

*) Von den im Jahre 1914 gemeldeten Maschinenschäden betreffen: Wellenbrüche 54, Kesselchäden 65, Schraubenbeschäden 89, verschiedene Maschinenschäden 300, zusammen 508.

Nation	Dampfer		Segler	
	Zahl	Tons	Zahl	Tons
Schweden	22	24 065	18	4 635
Spanien	6	10 648	1	72
Zentral- u. Südamerika	7	4 754	3	3 155
Andere außereuropäische Länder	1	536	—	—
Zusammen	433	770 353	309	153 347

Durch Minen oder Feinde zum Sinken gebracht:

Nation	Dampfer		Segler	
	Zahl	Tons	Zahl	Tons
Dänemark	5	8 494	1	199
Deutschland	28	76 468	1	78
Frankreich	—	—	2	4 779
Großbritannien	97	265 466	1	1 798
Holland	7	15 498	—	—
Norwegen	8	11 901	—	—
Oesterreich	4	5 818	—	—
Rußland	8	2 868	—	—
Schweden	9	10 894	—	—
Zusammen	161	886 993	5	6 882

Ohne vorhergegangene Unfälle wurden im Jahre 1914 tonnenweise zum Abbruch verkauft, als Leichter oder Lagerfähiger verwendet: 38 Dampfer mit 67 279 Brutto-Reg.-Tons und 37 Segler mit 22 225 Netto-Reg.-Tons.

Ueber die deutschen Verluste erfolgen später amtliche Angaben.

Ausland.

Englands Marinemannschaftsverluste.

In der Bemannung seiner Kriegsflotte hat England bekanntlich schon in Friedenszeiten erhebliche Schwierigkeiten, die sich in Kriegszeiten und namentlich in diesem Kriege ganz erheblich vermehren. Hinzu kommt, daß die Mannschaftsverluste der englischen Kriegsflotte ganz erhebliche sind. Die neueste Aufstellung der englischen Admiralität, die sämtliche seit Ausbruch des Krieges von der Admiralität veröffentlichten Unfälle enthält, ergibt einen Gesamtverlust von 7305 Tönen, 567 Vermissten und 2542 Vermissten. Wie bei allen amtlichen englischen Meldungen, wird man aber an der Vollständigkeit der Listen einigen Zweifel hegen können, da die Listen einiger uns bekanntgewordener Schiffsverluste nicht darin enthalten sind. Wenn man auch annimmt, daß bei dem Untergange des Großkampfschiffes „Audacious“, des Torpedobootzerstörers „Hullisind“ Mitte August und eines anderen Torpedobootzerstörers Ende November an der schottischen Küste keine Menschenleben verlorengegangen sind, so bleibt doch die Tatsache bestehen, daß etwa am 20. August ein englisches Unterseeboot in der Nordsee mit der Besatzung versenkt worden und das australische Unterseeboot „H. G. 1“ mit etwa 35 Mann untergegangen ist. Diese Unfälle sind in der Aufstellung nicht enthalten. Die größten Verheerungen hat sich die englische Admiralität aber bei den beiden großen Treffen bei den Falkland-Inseln und in der Nordsee am 24. Januar erlaubt. Die angegebenen Verlustziffern für diese Schlachten sind einfach lächerlich gering und werden sicherlich von den wirklichen Ziffern um ein Vielfaches übertroffen. Unter Berücksichtigung des Umstandes, daß in der Nordseeschlacht von deutscher Seite einwandfrei der Untergang eines Großkampfschiffes und zweier Torpedoboots festgestellt ist, hat man, wenn man die übrigen Ziffern als richtig bestehen läßt, mit etwa 7500 Tönen den Verlust der englischen Kriegsflotte in dem bisherigen Verlauf des Krieges nicht zu hoch geschätzt. Die erst kürzlich erfolgten Verluste, der Truppentransportdampfer 192 usw., werden diese Ziffern noch beträchtlich in die Höhe schwellen.

Also Wobion führt es diesmal erheblich an eigenen Reibe, was es heißt, wenn man seine angezeigten Kriege auch mit eigenen Mannschaften führen muß, statt andere Völker ausschließlich für Wobions Krämerinteressen blühen zu lassen.

Kämpfer für Freiheit, Sittlichkeit, Humanität und Kultur

nennen sich vom ersten Kriegstage an die stolzen Briten, und es gibt dumme und naive Menschen genug in der Welt, die den Talnrittern die Maske nicht zu lüften wagen. Wo sie herrschen, verüben sie die größten Schandthaten. Nach Aussage der Missionare Schwarz und Gehr von der Baseler Mission im Sobetal am Sanagafluß sowie des Kaufmanns Erich Student, Angestellter der Firma Deutsche Kamerun-Gesellschaft m. b. H. in Edoa, die in Gefangenschaft waren, hat die englische Truppe am Sanaga Eingeborene jener Gegend aufgefordert, Deutsche, die im Dienste der deutschen Verwaltung am unteren Sanaga als Postenführer standen, einzuliefern oder unschädlich zu machen, und hierfür eine Belohnung bis fünfzig Schilling für jeden Deutschen ausgesetzt.

Infolge dieser Aufforderung wurden die Postenführer Obermatrose Nißhadt und Quartiermeister Schlichting, beide von dem im Dualafachen liegenden Dampfer „Kamerun“, von Eingeborenen überfallen und ermordet. Nißhadt wurde ertränkt und Schlichting mit Buschmessern zerhackt.

Der von der Schutztruppe eingestellte Kaufmann Erich Student wurde nach seinen Aussagen am 23. Oktober, nachmittags 2 Uhr, mit seinem schwarzen Begleiter von circa 50 Eingeborenen überfallen, bis auf die Hosen entkleidet und sehr geschlagen, darauf in ein bis zur Hälfte mit Wasser gefülltes Kanoe gelegt und so an Bord des englischen Dampfers „Remos“ gebracht. Er gab an, daß er 16 Stunden in diesem Wasser gelegen habe, ehe man den Dampfer erreichte. In Bord genommen, befragte er sich bei den englischen Offizieren über die ihm zuziel gewordene unmenschliche Behandlung, worauf einer dieser Herren sagte: „It was high time that we caught you“ (Es war hohe

Zeit, daß wir Sie faßten). Er wurde dann ins Gefangenentager in Duala gebracht, wo er barfuß und nur mit Hosen bekleidet sowie mit geschwollenen und mit Blut unterlaufenem Gesicht ankam. Die Spuren der Mißhandlungen waren deutlich zu erkennen. Missionar Schwarz erzählt, daß er im Besitze eines englischen Pfundes Gold sei, welches als Belohnung an einen Eingeborenen ausgesetzt war.

Hierzu gibt der Missionar Gehr folgende Erklärung als Augenzeuge zu Protokoll:

„Ich bestätige, daß die Kaufleute Student und Nicolai sowie der Matrose Fischer von Eingeborenen am Sanaga furchtbar mißhandelt wurden, daß Nißhadt ertränkt und Schlichting ermordet wurde. Kaufmann Student sah einen Schein, nach welchem 50 Schilling von den Engländern auf den Kopf eines Deutschen gesetzt waren. Selbstverständlich fühlen sich die Gentlemen trotz alledem berufen, den deutschen „Sunnen“ und „Barbaren“ Moralpauken zu halten. Englische „Aufrichtigkeit“.“

Die Armierung von Handelschiffen

wird in England und Frankreich fortgesetzt, obwohl sie dem Seekriegsrecht widerspricht und für die fraglichen zivilen Schiffsbesatzungen eine große Gefahr in sich birgt. Mannschaften bewaffneter Handelschiffe gelten als feindliche Kriegsteilnehmer und werden dementsprechend behandelt; demzufolge haben es auch mehrere englische Needer abgelehnt, die Anweisung der englischen Admiralität, die darin geht, alle englischen Handelschiffe mit Geschützen oder Maschinengewehren zu armieren, zu befolgen.

Nachdem England damit vorangegangen ist, eine Reihe seiner Handelsdampfer mit Geschützen oder Maschinengewehren zu armieren, beschäftigt sich auch der Pariser „Temps“ mit der aktuell gewordenen Frage. Er schreibt, daß die englische Admiralität schon vor dem Kriege mit dieser Möglichkeit gerechnet habe. Winston Churchill habe schon vor einem Jahre in Unterhaus ausgeführt, daß die Admiralität auf die Schiffareeder einwirken wolle, ihre Schiffe zur eigenen Verteidigung zu armieren. Zu diesem Zweck werde sie die nötigen Geschütze verleihe und für die Ausbildung der Mannschaften Sorge tragen. Einzelne Needer haben den Rat der Admiralität befolgt und etwa 40 Schiffe wurden beim Ausbruch des Krieges mit Geschützen und Munition ausgerüstet. Diese so bewaffneten Schiffe haben aber keinerlei militärischen Auftrag, sie führen ihre Geschütze lediglich zur Verteidigung.

Neuerdings scheint England besonders Fischdampfer und Fischkutter zu bewaffnen, um sie als friedlich ihrem Gewerbe obliegende Fahrzeuge gegen deutsche Unterseeboote zu verwenden. Und tatsächlich haben auch bereits englische Handels- und Fischereifahrzeuge auf deutsche Unterseeboote geschossen.

Merckwürdig ist die planmäßige Bewaffnung englischer Handelschiffe auf Einwände und Schwierigkeiten aller Art. So z. B. hat der Marinearbeiter der „Times“ zwar keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Ausrüstung von Handelschiffen mit Geschützen, er ist aber der Ansicht, daß ein Hindernis in der großen Anzahl der notwendigen Geschütze liegen wird, die kaum beschafft werden können und ebenso in einem Mangel an ausgebildeten englischen Geschützmannschaften. Leichter sei die Frage für Frankreich lösbar, dessen Handelschiffe viel weniger zahlreich sind als die Englands, und wo jeder Seemann in der Kriegsflotte gedient hat. Für jede französische Schiffsbesatzung wird man in der Lage sein, einige ausgebildete Geschützmannschaften zu stellen.

Diese Erörterungen der englischen und französischen Presse sind besonders interessant zu dem Zeitpunkt, wo das merkwürdige Verhalten der britischen Admiralität den Verdacht aufkommen läßt, doch unter waderem Unterseeboot „29“ (Kommandant Otto Wobdingen) dem meuchertlichen Handreich eines bewaffneten feindlichen Handelschiffes zum Opfer gefallen ist, das aller Wahrscheinlichkeit nach auch noch unter falscher Flagge fuhr. Nach völkerrechtlichen Grundsätzen verliert ein Fahrzeug von dem Augenblick an, da es bewaffnet wird, den Charakter als Handelschiff und hat die Kriegsfähigkeit zu führen. Verbirgt es aber seinen Charakter als Kriegsschiff verträglich hinter der Handelsflagge, so macht es sich der Seeräuberei schuldig und ist dementsprechend zu behandeln.

Uebrigens hat nicht nur Deutschland gegen die Armierung von Handelschiffen protestiert, sondern auch neutrale Staaten schloßen sich diesem Protest an. Es heißt, daß daraufhin dem englischen Botschafter in Washington bedeutet worden ist, daß Handelschiffe keine Geschütze mehr führen dürfen, wenn sie nicht als Kriegsschiffe betrachtet werden sollen. Das Kaliber der Geschütze wurde auf 15 Zentimeter beschränkt. Ihre Aufstellung dürfe nur nach hinten gerichtet sein, so daß sie lediglich gegen ein verfolgendes Schiff gebraucht werden könnten.

Natürlich wird England diesen amerikanischen Wind, wie viele andere, einfach in den Wind schlagen. Warum auch nicht: England hat in diesem Seekriege an Ehre und Ansehen eben nichts mehr zu verlieren und geht noch einmal vorübergehend von den ruinösen Folgen seiner verächtlichen schmachtvollen Kaperriege gegen Holland, Spanien und — Frankreich.

Ein erbärmlicher Akt britischer Kriegs„moral“.

Für die deutschen Unterseebootmannschaften, die mannhaft und heroisch ihrer Pflicht genügen, haben nicht nur wir, sondern die ganze Welt Achtung und Respekt. Anders natürlich die englische Presse und die englische Regierung. Man bezeichnet die Unterseebootmannschaften als „Seeräuber“, also als „Verbrecher“, und behandelt sie dementsprechend in den Fällen, wo man ihrer als Ge-

fangene habhaft wurde. Der französische radikal-revolutionäre Sozialistenführer Verbe ruft sogar gemeinsam mit einem britischen Lord nach dem Deuter und will die gefangenen deutschen Unterseebootmannschaften wie Mörder an den Galgen knüpfen lassen. Am Ende mit französischem Parteigrub.

Wohin doch der übergeschnappte Deutschnab „besonnene“ Briten und „gerechte“ Franzosen bringen kann.

Wir wollten nicht daran glauben, daß bei den Briten selbst das Unglaublichste Tatsache werden könnte. Jetzt steht unwiderleglich fest, daß England nicht zurückrecht vor der Infamie, den Helden des Meeres, die eine Welt bewundert, die Ehre abzuspreden. Die durch einen Appell des deutschen Auswärtigen Amtes bewirkte Grundung der amerikanischen Botschaft in London hat zu einer Erklärung der englischen Regierung geführt: daß die gefangenen Mannschaften der Unterseeboote „U 8“ und „U 12“ nicht wie andere Kriegsgefangene behandelt, sondern in das Marinegefängnis gesteckt worden seien. Und zur Begründung dieser Maßregelung sagt die englische Regierung:

„Da die Bemannungen der beiden fraglichen deutschen Unterseeboote, bevor sie aus dem Wasser aufgefischt wurden, damit beschäftigt waren, unschuldige britische und neutrale Handelschiffe zu versenken, und mit kühler Ueberlegung Nichtkombattanten zu töten, so können sie nicht als ehrenhafte Gegner angesehen werden, sondern eher als Leute, die auf Befehl ihrer Regierung Taten begangen haben, die Verbrechen gegen das Völkerrecht sind und im Widerspruch mit der allgemeinen Menschlichkeit stehen.“

Gegenüber einer solchen unerhörten Idellen und materiellen Mißhandlung von Männern, die mit beispiellosem Heroismus Befehlen gehorchten, die von der bitteren Notwendigkeit einer durch Englands Hungerkrieg gegen unser Volk eingeleiteten Kriegsführung diktiert sind, — hört jedes Verständnis auf. Ein einziger Schrei der Empörung geht durch alle deutschen Herzen. Wir sind — so schreibt ein radikal-demokratisches Blatt — die letzten, die einer Verschärfung der Kriegsführung das Wort reden, — aber hier scheint es uns am Marke, den übermühtigen Schändern deutscher Ehre mit entschlossenen Repressalien entgegenzutreten! Und diesem Verlangen können und müssen wir uns in jeder Form anschließen.

Unter Naval Detention Barracks sind Anstalten zu verstehen, in denen die längeren Arreststrafen abgebußt werden, während die kleineren Arreststrafen an Bord oder in den Kasernen erledigt werden. Selbstverständlich geht das Verbringen von Kriegsgefangenen in Arrestlokale über das völkerrechtlich Zulässige hinaus.

Natürlich hat die deutsche Regierung gegen dieses unerhörte Verhalten der britischen Regierung Protest erhoben, den diese ignoriert hat. Erst dann hat die von der englischen Regierung angeordnete Maßregelung der in ihre Gewalt geratenen Besatzung von Unterseebooten durch Verlegung ehrenhafter Kriegsgefangenschaft und Unterbringung in Naval Detention Barracks, die deutsche Regierung zu der Gegenmaßnahme veranlaßt, für jeden Gefangenen der Unterseebootsbesatzung für die Dauer seiner völkerrechtswidrigen, harten Behandlung einen Kriegsgefangenen englischen Offiziers ohne Ansehen der Person in gleicher Weise zu behandeln. Dementsprechend sind am 12. 4. 19 aus Offiziersgefangenenlagern 39 englische Offiziere in entsprechende Dast in Militärarrestanstalten übergeführt worden.

Ein englischer Sozialistenführer gegen den Handelskrieg.

Reir Gardie, einer der wenigen Angloirenen sozialistischen Arbeiterführer Englands, schreibt im „Labour Leader“: Unsere ganze Militär- und Marinepolitik wirkt ausschließlich im Interesse von Millionären und Kapitalisten. Was sind die britischen Interessen in Perien, Aegypten, Indien, Afrika? Sicher nicht die Wohlfahrt der Bevölkerung, sondern nur das Interesse der großen Finanzunternehmen, also der Geldmänner. Nur für die Geld- und Handelswelt werden die großen Heere und Flotten geschickt. Deutschland's enstehendes Verbrechen im Auge dieser Leute war nun einmal sein großer Erfolg im Welthandel. Eine beschämende und unwürdige Tat in diesem Kriege ist die Forberung der Tagespresse nach einem Kriege auf Leben und Tod gegen den deutschen Handel. Es muß gesagt werden, daß das Ergebnis dieses Versuches mehr oder weniger entmutigend gewirkt hat. Trotzdem hofft man noch nach Vernichtung der deutschen Wirtschaftlichkeit und des deutschen Anpassungsvermögens, ohne selbst diese unschätzbaren Eigenschaften zu besitzen, die reichen deutschen Märkte zu erobern.

Am Ende nehmen unsere Ueberinternationalisten von diesen Ausastungen Reir Gardies nachdenklich Notiz.

Englischer Offiziers- und Mannschafsmangel.

Die englische Kriegsmarine hat starke Reserven aus der Handelsmarine gezogen. Davaus erhoffen den englischen Neederen Schwierigkeiten über Schwierigkeiten insolge ständig wachsendem Offiziers- und Mannschafsmangel, der auch noch andere Ursachen hat, auf die die „Times“ besonders hinweist.

Von einzelnen großen Linien sind so viele Reserveoffiziere in die Flotte eingetreten, daß es den Briten unmöglich ist, ihre Dampfer mit der üblichen Anzahl von Offizieren zu besetzen. Einzelne große Postdampfer, die im Frieden außer dem Kapitän fünf oder sechs Offiziere haben, haben jetzt nur vier, die kleineren

still gelegt war, hatten verschiedene Arbeitgeber neben der Entlassung von Arbeitskräften auch die bis dahin bestehenden Tariflöhne herabgesetzt. Mit der später zunehmenden Beschäftigung haben die Kutscher und Bodenarbeiter darauf gedrungen, daß die Lohnsätze des abgelaufenen Tarifvertrages in allen Betrieben wieder weiter gegolten wurden. Da sich in diesen Betrieben ebenfalls Schwierigkeiten in bezug auf die Erlangung von Arbeitskräften bemerkbar machten, so wurden auch mit den Unternehmern im Expeditions-gewerbe Verhandlungen geschlossen. Hierbei wurden den Kutschern und Arbeitern eine Teuerungszulage von je 5 Mk. pro Woche bewilligt und den Jugendlichen Mitfahrern 1 Mk. bis 1,50 Mk. pro Woche.

Der Lohn für die Kollkutscher beträgt zurzeit mit der Teuerungszulage 37,50 Mk. und der für Bodenarbeiter 35 Mk. pro Woche. Ueberstunden werden ebenfalls besonders vergütet.

Die Vereinigten Berliner Möbelfabrikanten bewilligten ihren sämtlichen Kutschern, auf eine schriftliche Anregung des Transportarbeiterverbandes hin, eine Teuerungszulage von 4 Mk. pro Woche. Der Lohn beträgt somit pro Woche 36 Mk. in diesem Betriebe, ohne Abzug der Versicherungsbeiträge. Auch hier werden nach 7 Uhr abends die Ueberstunden besonders bezahlt.

In dem Schwerfuhrwerksgewerbe haben eine Reihe von Fuhrherren ihren Kutschern neben dem Tariflohn Teuerungszulagen von 2 bis 6 Mark pro Woche bewilligt. Mit verschiedenen Fuhrherren schweben zurzeit noch diesbezügliche Verhandlungen. Einige Fuhrherren, obwohl sie ebenfalls die bedeutend erhöhten Fuhrpreise für ihre Ebenen zahlen lassen, weigern sich jedoch, ihren Kutschern Zulagen zu geben, und versuchen im Gegenteil noch, die Löhne herunter zu drücken.

In den Möbeltransportbetrieben sind den festangestellten Kutschern und Wadern seit Anfang März 2 bis 3 Mk. pro Woche, und den nichtständigen Arbeitern 1 Mk., in einigen Betrieben 1,50 Mk. pro Tag gewährt worden.

Daß den Getreidebehalterarbeitern der Stundenlohn von 55 auf 65 Pf. erhöht wurde, hat der „Vorwärts“ bereits berichtet. Hierzu ist noch zu bemerken, daß die Verwaltung des hiesigen Ostbahns sich auf wiederholte Anregungen des Transportarbeiterverbandes nunmehr bereit erklärt hat, den dort beschäftigten Speicherarbeitern den Lohn von 55 auf 60 Pf. pro Stunde zu erhöhen. Diese Zulage ist zunächst gewährt worden, unabhängig von der allen in städtischen Betrieben beschäftigten Arbeitern bewilligten monatlichen Teuerungszulage.

Den Fensterputzern sind durch Verhandlungen mit den Unternehmern ebenfalls Lohnzulagen gewährt worden, und zwar für die Neuanfänger 1 Mk. und den länger Beschäftigten 1,50 Mk. pro Woche.

Ferner erhielten die Geschäftskutscher und Lagerarbeiter neben ihren tariflichen Löhnen bei folgenden Firmen noch Teuerungszulagen bewilligt. Die Kolonialwarenfirmen Emil Herrmann, Kösterly u. Co., Einkaufszentrale der Kolonialwaren-händler bewilligten je 3 Mk. pro Woche; Butterhandlung Valentin u. Co., Vorkers u. Nixens, Eisenwaren, je 2 Mk. pro Woche; Dampfbräuherei Franz Wagner 1 bis 4 Mk. pro Woche; Wollfabrik „Vorwärts“ 3 Mk., M. Drudenmüller, Eisenlager, 3 Mk.; Wollfabrik Wilhelm Wehr 2 Mk.; Wollfabrik Karl Raeske 2 Mk. und „Willa“, Margarine 1,50 Mk. und 3 Mk. pro Woche. Bemerkenswert ist noch, daß die bisher von den Arbeitgebern gewährten Unterstützungen an die Familien ihrer Arbeiter, die zu den Fabrik einberufen sind, durch diese Teuerungszulagen keine Unterbrechungen erleiden.

Dieses von den hier infrage kommenden Arbeitgebern in anerkennenswerter Weise geübte soziale Verhalten findet beiderseitigerweise bei manchen Unternehmern, obwohl ihr Geschäftseinkommen durch den Krieg nicht beeinträchtigt sind, in der jetzigen Zeit nicht immer gleiche Betätigung. Unter anderen ist es besonders die Hofkiessteinfirma Karl Schulz in der Posenstraße, Eisenblechfabrik, welche vor einigen Tagen Kutscher verlangte und den sich bei ihr darauf meldenden Leuten einen Anfangslohn von sage und schreibe 23 Mark pro Woche anbot. Auch die Raffestirma Schöning lehnte ihren Kutschern die Gewährung einer Teuerungszulage vor einigen Wochen rundweg ab. Die Kutscher haben daraufhin die Arbeit bei dieser Firma ausgegeben und sind sofort in anderweitige Beschäftigung eingetreten, wo sie einen höheren Verdienst haben. Solche Arbeitgeber dürften wohl keine Ursache haben, sich über Mangel an Arbeitskräften zu beklagen.

Diese schönen Erfolge verdanken unsere Kollegen dem Willen des Verbandes. Hoffentlich werden diejenigen unserer Berufscollegen, die der Meinung waren, der Verband könne während der Kriegszeit den Mitgliedern nichts nützen, zu einer anderen Einsicht gelangen. Auf eins möchten wir aber auch alle unsere Kollegen noch hinweisen, die Unternehmer haben fast unerschütterlich bei den Verhandlungen lebhaft Klage geführt, daß vielfach die neu eingestellten Arbeitskräfte nicht genügend leistungsfähig wären, auch sich über die tariflichen Bestimmungen hinweg gesetzt. Wir richten daher eindringlich das Ersuchen an unsere Kollegen, nach wie vor ihre Pflichten zu erfüllen und sich keinen unbilligsten Handlungen hinzugeben. Es muß unsere Aufgabe sein, dafür zu sorgen, daß die hartgearbeiteten Unternehmer keinen Ersatz finden.

Berlin. Am Sonntag, den 28. März, fand eine Versammlung der Kollkutscher, Bodenarbeiter, Begleiter usw. statt. Ein Kollege gab den Bericht von der dritten Generalversammlung und führte aus, daß im

Laufe des letzten Quartals 90 Kollegen verstorben und 244 Kollegen im Felde gefallen sind. Die Verarmten erlitten das Unbeden der Verstorbenen in der üblichen Weise durch Erben von den Mätern. Vier Kollegen sind dem Verbandsvorstand wegen großer Verdienste gegen das Verbandsstatut zum Ausschluß empfohlen worden. Zum Militär eingezogen waren bis Jahres-schluß über 16 000 Kollegen gemeldet. Die General-versammlung beschloß, von einer Wahl der Delegierten zur dritten Generalversammlung Abstand zu nehmen, da doch verschiedene Delegierte, welche zurzeit im Felde stehen und wieder zurückkehren, ihre Funktion wieder aufnehmen werden; das Mandat dieser Kollegen müßte während des Krieges gesichert bleiben. Die Zahl der Arbeitslosen stieg vom August bis Oktober auf 5175 Kollegen, folgedessen sind die Einnahmen der Beiträge bedeutend zurückgegangen, und die Ausgaben, speziell zur Unterstützung der arbeitslosen Kollegen, enorm gestiegen, so daß die Einnahmen die Ausgaben nicht decken konnten. Außerdem sind eine große Anzahl von Unterstützungsgeheugen von Frauen unserer im Felde befindlichen Kollegen eingegangen. Zur Unterstützung in solchen Fällen wurde der Kolliandfonds geschaffen. Aus diesem Fonds sind bis zum Jahres-schluß 28 000 Mark an Unterstützung ausbezahlt worden. Pflicht aller Kollegen ist es, einen freiwilligen Beitrag zu diesem Fonds zu leisten, um dadurch die Not der Frauen und Kinder unserer im Felde befindlichen Kollegen lindern zu helfen.

Am Jahres-schluß trat eine Besserung des Arbeitsmarktes ein, so daß die Zahl der Arbeitslosen auf 604 Kollegen zurückging. Auch die Behörden wandten sich um Vermittlung von Arbeitskräften an unsere Organisa-tion, so z. B. die Verwaltung der Post und Eisen-bahn, so daß wir auch hier Kollegen vermitteln konnten.

Mit dem Kasseebestand kann man unter den augen-blicklichen Verhältnissen zufrieden sein; es muß Auf-gabe sämtlicher Kollegen sein, ihre Beiträge pünktlich zu entrichten. Der Mitgliederbestand betrug am Jahres-schluß 33 175 Kollegen, so daß ein Rückgang von ca. 20 000 Kollegen zu verzeichnen ist.

In der darauf folgenden Diskussion wurde noch die Interesslosigkeit verschiedener Kollegen scharf kriti-siert. In der Generalversammlung waren von zirka 18 Delegierten unserer Branche nur 5 Kollegen an-wesend. Weiter wurde noch das sammlige Verhalten eines großen Teils unserer Kollkutscher und Boden-arbeiter bezüglich der Sammlung zum Kolliandfonds einer scharfen Kritik unterzogen. Diese Branche siehe in Lohn mit an erster Stelle und zeigen die Kollegen in diesem Falle sehr wenig Opferbereitschaft. Die Generalversammlung sprach die Erwartung aus, daß die Kollegen aus der Expeditionsbranche mehr als bis-her ihre Pflicht erfüllen mögen.

Unter Verschiedenes wurde die Verhandlung mit den Expedienten belanggeben und mitgeteilt, daß eine nachmalige Teuerungszulage von 2,50 Mk. wöchentlich ab 19. März d. J. zur Auszahlung gelangt, so daß der jetzige Lohn für Kollkutscher 37,50 Mk. und für Bodenarbeiter und Stallente 35,50 Mk. beträgt. Eine Karenzzeit von zwei Monaten sollen nur diejenigen Kutscher und Arbeiter durchmachen, welche noch in keinem Berliner Expeditions-geschäft tätig waren. Für Mitfahrer über 17 Jahren wurde 1,50 Mk. und unter 17 Jahren 1 Mk. wöchentlich als Teuerungszulage be-willigt. Zum Schluß wurden noch einige Betriebs-mißstände zur Sprache gebracht, worauf der Branchen-leiter nochmals eine dringende Mahnung an die Ver-sammelten richtete, ihre Pflichten der Organisation und den im Felde befindlichen Kollegen gegenüber nach-zukommen, worauf Schluß der schwach besuchten Ver-sammlung erfolgte.

Zur Teuerungszulage im Transportgewerbe in Stuttgart. Am 1. und 2. März gaben die Fuhr-Unternehmer von Stuttgart und Umgebung bekannt, daß sie genötigt seien, über die Dauer der schweren Zeit einen Teuerungszuschlag von 30 Proz. eintreten zu lassen. Begründet wurde die Forderung mit den schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen im Fußwege-werbe, wie sie durch den Krieg geschaffen wurden. Noch bevor die Unternehmer ihren Plan bekannt geben, haben wir uns bereits mit dem Gedanken getragen, im Laufe des Frühjahrs ebenfalls mit der Forderung der Gewährung einer Teuerungszulage auf die tarif-lichen Löhne an die Unternehmer heranzutreten, denn auch für die Arbeiter des Transportgewerbes lagen die Verhältnisse so, daß sie einer Verbesserung wohl be-dürftig. In einer stark besuchten Versammlung be-schlossen die Kollegen dann auch, von den Unterneh-mern pro Woche 2 Mk. Teuerungszulage zu verlangen. Der Arbeitgeberbund erkannte die Berechtigung einer solchen Zulage an und bewilligte für die Arbeiter pro Woche 2 Mk., für die Ledigen 1 Mk. Nach mehr-fachen Verhandlungen kam dann folgende Vereinbarung zustande:

1. Die verheirateten Fuhrleute und Arbeiter er-halten 2 Mk. wöchentliche Teuerungszulage;
 2. diejenigen ledigen Fuhrleute und Arbeiter, die schon beim Kriegsausbruch im Betrieb tätig waren, erhalten dieselbe Zulage;
 3. die neu seit 1. August 1914 eingetretenen ledi-gen Leute erhalten 1 Mk. Zulage.
- Die dem Arbeitgeberbund angehörenden Möbel-transportarbeiter während der schwierigen wirtschaf-tlichen Verhältnisse 50 Pf. Zulage täglich zu gewähren. Die Expeditions- und Möbeltransportfirmen be-zahlen die Zulage erstmals Samstag den 27. März. Mit der ersten Auszahlung am 27. März haperte es zunächst; denn es wurde uns gemeldet, daß von 54 Unternehmern nur 2 die Zulage zur Auszahlung brachten. Auch am 3. April waren noch verschädene vorhanden, die den nicht gerade bescheidenen Satz eines

Teuerungszuschlages von 30 Proz. am liebsten ganz in die eigene Tasche gesteckt hätten. Mit dieser unheim-lichen Vorgehen wurde den Kollegen wieder einmal klar, daß die Organisation auch über den Krieg recht not-wendig ist. Viele von denen, die uns über den Krieg im Stich gelassen haben, sehen dies allmählich ein. Hoffentlich kommen sie zu der Erkenntnis, daß jeder, der sich heute, ganz gleich, in welcher Situation, ab-seits stellt, nicht nur die Organisation in ihrer Aktions-kraft schädigt, sondern sich selbst am meisten. Wäre ihrem schlechten Beispiel die Mehrzahl gefolgt, dann wäre eben die Vergünstigung eines Mehrlohnes von 2 Mk. pro Woche zu Wasser geworden.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Königsberg i. Pr. Am Sonntag, den 11. April, lagte unsere Viertelsjahrgeneralversammlung, welche sich eines verhältnismäßig guten Besuches zu erfreuen hatte. Vor Eintritt in die Tagesordnung gedachte der Vorsitzende der verstorbenen Kollegen C. Neumann, F. Bartsch, A. Sattler, C. Krause, A. Adam, A. Gronau, ebenso widmete er den auf dem Schlachtfel-de verbliebenen 13 Kollegen einen warm empfundenen Nachruf. Zum Geschäftsbericht führte Kollege Werner aus, daß das verflozene Quartal im Zeichen der Lebensmittellieferung stand. Es herrschte eine sehr starke Nachfrage nach Arbeitern aller Berufe und waren wir bei weitem nicht in der Lage, die ge-meldeten Stellen besetzen zu können. Ein Steigen der Löhne sei zweifellos festzustellen und müßte dafür ge-sorgt werden, daß dieselben auch über die Kriegszeit hinaus gehalten werden können. Dazu bedürfte es aber einer guten schlagfertigen Organisation, um Ge-hülfe der Unternehmer nach Lohnreduzierung abzuwehren zu können. Der Mitgliederbestand ist auf 941 zu-rückgegangen, 1676 Kollegen sind zum Kriegsdienst einberufen. Ein weiteres Sinken der Mitgliederzahl sei auch für die Zukunft zu erwarten, da noch viele Kollegen zum Militärdienst abgerufen werden dürften. Die Ortsverwaltung ist bestrebt gewesen, ihren über-nommenen Verpflichtungen den allgemeinen gewerk-schaftlichen Einrichtungen gegenüber nachzukommen, doch war solches nur mit Hilfe eines Zuschusses von 1707,68 Mk. aus der Hauptkasse möglich. Die Ein-nahmen und Ausgaben balancieren mit 11 883,74 Mark, der Kassa-sollbestand, der festgelegt ist, beträgt 786,63 Mk. Für Erwerbslosenunterstützung wurden 1900,10 Mk. ausbezahlt, für sonstige Unterstützungen 148,65 Mk. Der Kolliandfonds verzeichnet eine Ein-nahme von 432 Mk. und eine Ausgabe von 335 Mk. Es konnte aus demselben an 43 Kriegstrauren Unter-stützung in dringenden Fällen gewährt werden. In der Berichtszeit fanden 4 Versammlungen und 24 Sitzungen statt. Die Ortsverwaltung erledigte ihre Geschäfte in 7 Sitzungen. Die Korrespondenz wies an Eingängen 249, an Ausgängen 750 Poststun-dungen auf.

Aus dem gewerkschaftlichen Leben ist hervorzu-heben, daß unsere Unternehmer an den Burgfrieden sich nicht halten, wenn es heißt, ihre Schamacher-gelüste zu befriedigen. So hatten wir beim Träger-amt die Mahregelung von 10 Getreidebeträgern zu ver-zichnen, deren Wiedererstattung nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten gelang. Die Verlängerung der abgelaufenen Tarife gelang mißlos, in verschiede-nen Betrieben konnten einige Verbesserungen erzielt werden. Bei mehreren Arbeitgebern sind wir um Teuerungszulage eingekommen, zum Teil sind die Kollegen selbst an die Arbeitgeber herangetreten. Die Zeit der Lebensmittellieferung kann für die Arbeiter-schaft nur durch erhöhten Arbeitsverdienst ausge-glichen werden.

Zum Schluß ernannte der Vorsitzende die An-wesenden, treu zur Organisation zu halten und mit-zuhelfen, unsere Verwaltungsstelle über alle drohen-den Gefahren glücklich hinwegzubringen zu neuen Kämpfen, zu neuen Erfolgen.

Auf Antrag der Revisionskommission wurde der Verwaltung Entlastung erteilt und die Veranmutung mit einem Hoch auf die im Felde stehenden Ver-bandsmitglieder geschlossen.

Stuttgart. Am Sonntag, den 28. März, sprach hier der Verbandsvorsitzende in nahezu dreistündigem Vortrag über das Thema „Krieg und Arbeiterbewe-gung“. Die Versammlung war, trotzdem wir zirka 1000 Mitglieder im Felde stehen haben, erfreulich-weise recht gut besucht. Auch viele Frauen haben der Einladung Folge geleistet. In Anbetracht des Um-fanges der Rede ist es nicht möglich, im Rahmen eines Versammlungsberichts erschöpfend auf sie ein-zugehen. Einleitend besprach der Redner die großen Schwierigkeiten, die sich bei Kriegsausbruch für unsere Organisation auftraten, um dann all die Geschwinde der letzten acht Monate im Zusammenhang mit der Arbeiterbewegung an dem gefügigen Auge der Zuhörer vorüberziehen zu lassen. Scharf wandte er sich gegen die Neummalweilen, die bei jeder Gelegenheit behau-ten, die deutsche sozialdemokratische Arbeiterschaft hätte den Krieg verhindern können. Diese Leute, die stets das Gras wachsen hören, haben es aber bis jetzt un-terlassen, zu sagen, wie der Krieg durch die organi-sierte Arbeiterschaft hätte verhindert werden können. Er halte es hier mit dem verstorbenen Genossen Webel, der auf dem letzten Parteitag in Jena gesagt habe, wenn der Krieg ausbricht, verlangen die Arbeiter nicht nach dem Massenfreil, sondern sie werden rufen: Gebt uns Arbeit und Brot! So war es in der Tat nach dem 1. August. Der Redner kam dann auf die Hal-tung der Fraktion im Reichstage zu sprechen. Nach seiner Uebersetzung konnte die Fraktion nicht anders handeln, als die Kriegskredite bewilligen. Inzukunft,

Verbandskollegen!

Der Beitrag für die 18. Woche des Jahres 1915 ist fällig.

Der gefährliche und traditionelle Feind aller Zivilisation und Demokratie, schickte sich an, Deutschland mit seinen Millionen stumpfsinniger Muschitz zu überfallen und alles niederzutrampelein, was Kultur heiße. Es war die Frage, zu entscheiden, soll die deutsche Nation untergehen? Es handelte sich um Sein oder Nichtsein des Landes, das wir unser Vaterland nennen. Wir haben zwar an seinen inneren Einrichtungen viel auszuweichen, haben jedoch im Laufe der Jahre durch unsere Organisationen eine Position erobert, die so ist, daß wir keine Neigung verspüren, sie mit russischen Zuständen zu vertauschen. Wir haben etwas zu verteidigen und erfüllen unsere Pflicht. Nach dem Kriege kann und wird der Kampf um unsere geistige und kulturelle Aufwärtsentwicklung und um unsere wirtschaftliche Besserstellung wieder weiter gehen. Redner bespricht dann eingehend die Internationale, deren deutsche Sektion ihr Kopf ist und die wir vertreten haben sollen, ferner das Verhältnis Deutschlands zu den kriegführenden Staaten, besonders Englands, und kommt zu dem Schlusse, daß wir durchhalten müssen im wohlverstandenen Interesse der Arbeiterschaft selber. Die oft von Zustimmung unterbrochenen Ausführungen wurden durch reichen Beifall belohnt. Möge die Versammlung reiche Früchte tragen.



Lübeck. Mit berechtigten Hoffnungen auf weitere Stärkung der Zahlstelle und Erzielung günstigerer Positionen ist das Jahr 1914 begonnen. Aber es sollte anders kommen. Niemand ahnte das Unheil, das uns bevorstand. Unsere Mitgliederzahl wurde durch die Einziehung der Kollegen zum Militärdienst bedeutend verringert. Am 31. Dezember v. S. waren bereits 720 Kollegen einberufen. Wenn trotzdem noch über einen Mitgliederbestand von 2207 verfügt werden kann, so liegt dies an der betriebenen Agitation, die uns eine Zunahme von 295 Kollegen brachte; selbst im 4. Quartal, wo der Krieg bereits im Gange, konnten wir noch 74 Neuaufnahmen machen. Die Entnahme der Beitragsmarken betrug 139 997 (familiäre Sorten); hiervon entfallen im 4. Quartal noch 28 341, so daß mit Berechtigung gesagt werden kann, daß die Kollegen, die am Ort geblieben, ihre Pflicht der Organisation gegenüber erfüllt haben. An Arbeitslosenunterstützung wurden 26 469,15 Mk., Krankenunterstützung 20 187,35 Mk., Beerdigungsbeihilfe 1300 Mk., Notfallunterstützung 95 Mk., Rechtschutz 42 Mk. und Gesamtergebnisunterstützung 97,50 Mk. gezahlt. Die Gesamtergebnisunterstützung betrug 86 561,72 Mk., der eine Ausgabe von 86 098,92 Mk. gegenübersteht. Der Hilfsfonds, welcher aus freiwilligen Beiträgen besteht, die von den Mitgliedern aufgebracht, um im Bedürfnisfalle verwendet zu werden, beträgt 12 225,35 Mk.

Da die Schifffahrt durch die Nordsee zu gefährlich, hat sich die Distanzfahrt gehoben, welches die Folge hatte, daß sich der Schiffsverkehr in Lübeck bedeutend hob. Es haben u. a. einige auswärtige Firmen ihre Betriebe nach Lübeck verlegt, auch werden Artikel über Lübeck gefloht, die unbekannt oder in den Mengen nicht über Lübeck kamen. Die Arbeitslosigkeit im Hafen ist gestiegen und auch der Verdienst der Hafnarbeiter hat sich infolgedessen gegen dieselbe Zeitperiode im Vorjahre gehoben. Bemerkenswert ist hierbei, daß von einem Verdienst von 21,30 Mark pro Tag nicht gesprochen werden kann, wie der Bericht der Hafnarbeiterinspektion behauptet. Wenn ein solcher Verdienst einmal erzielt worden ist, dann ist aber auch jeden Abend länger gearbeitet worden, so daß sich die gewöhnliche tägliche Arbeitszeit verdoppelt. Daß für den Arbeitsubrang die technischen Einrichtungen hier fehlen, ist bekannt und hatten sich anfangs Mißbilligkeiten herausgestellt, die aber durch Vereinbarungen zwischen den in Frage kommenden Instanzen und unserer Organisation ihre Erledigung finden konnten, so daß jetzt eine glatte Abwicklung der Arbeiten im Hafen vor sich geht. Durch die Herbeiführung von Schwimmutzrännern zur Erzeugung war die Einführung der Tag- und Nachtarbeit notwendig, da die Kräfte einerseits ihre Ausnutzung erfahren mußten, andererseits aber auch eine schnellere Beförderung des Erzes notwendig war, da dasselbe zu Kriegszwecken verwendet wird. Eine Entlohnung ist auch hier mit den Arbeitgebern erstellt worden.

In Anbetracht der gegebenen Situation sind die Tarife der Schauerleute und Holzspeditionsarbeiter verlängert worden. Der Tarif der Schauerleute soll mit der Maßnahme weiter gehen, daß ein neuer Tarif erst innerhalb von drei Monaten nach Beendigung der Feindseligkeiten zur See vereinbart zu werden braucht. Der Tarif der Holzspeditione ist auf ein Jahr verlängert.

Die Kohlenplazarbeiter und Kohlentischer waren aufs neue in eine Lohnbewegung eingetretet; die alte Bewegung wurde feinerseit abgebrochen, da keine günstige Situation. Diese Bewegung mußte in Anbetracht

der Mobilmachung verlagert werden. Aus demselben Grunde auch die Lohnbewegung der Hausdiener bei Haerter u. Co.

Eine erfolgreiche Lohnbewegung hatten die Hausdiener vom Hofsteinhaus. Hier erfolgte zum erstenmal ein Tarifabschluß, der äußerst günstige Positionen — Lohnerrhöhung und Arbeitszeitverlängerung — vorsieht. Eine bestimmtere Festlegung einzelner Arbeitspositionen und Erhöhung des Aussträgerlohnes konnten die Aussträger und Aussträgerinnen im Lübecker Volksbotten durch die Organisation erzielen.

Für die Rutscher, Lagerarbeiter und Arbeiterinnen in der Genossenschaftsbäckerei und Konsumverein fanden Verhandlungen statt. Dieselben brachten die Anerkennung des zwischen den beiden Zentralinstanzen festgelegten Reichstarfs und keine Aufbesserungen.

Differenzen waren recht viele zu erledigen. Auseinandersetzungen brachte uns die Auffassung verschiedener Holzfirmen, die der Ansicht waren, daß der Tarif unter der Voraussetzung friedlicher Zeiten abgeschlossen. Unter den augenblicklichen Umständen erbliden sie ihre wichtigste Aufgabe darin, die Betriebe durch Anpassung an die veränderlichen Verhältnisse im Gang zu halten. Es haben dann des öfteren Verstöße gegen den Tarif stattgefunden. Die Verhandlungen schweben noch mit dem Verein der Holzhändler und Sägemühlenebener.

Durch die Eigenartigkeit, die sich im Hafen herausgebildet, waren denn auch hier der Differenzen recht viele, die ein Eingreifen der Organisation in der Regel erheischt.

Eingaben hatten wir für die Schiffer und Maschinisten in der Schiffschifferei über verschiedene Mißstände an das Hafenmeisteramt zu richten. Dieselben zeitigten denn durch Beratungen ein günstiges Resultat für die Angestellten.

Um einen Platz zum Ausruhen für Arbeit hatten sich die Flußschiffer an das Polizeiamt gewandt. Dieser Platz wurde dann den Flußschiffern angewiesen.

Unliebame und für unsere Kollegen nachteilige Verhältnisse hatten sich durch eine erlassene Polizeiverordnung bet. Betreten der Holzlagerplätze herausgebildet. Eine Eingabe an den Senat und die Bürgererschaft haben dann für die Hafnarbeiter und Lastdiener Erleichterungen bet. der Ab- und Zugänge zu den Holzlagern herbeigeführt. Strafverfügungen, die gegen einzelne Arbeiter erlassen wurden wegen Uebertretung der Polizeiverordnung, sind dann durch gerichtlichen Beschluß aufgehoben.

Des öfteren mußte die Organisation auch die Justiz zum Scherz begehren, um die Arbeitgeber zur Zahlung der Ansprüche unserer Kollegen zu veranlassen. In den meisten Fällen sind die Klagen zu unseren Gunsten entschieden.

Auf sozialem Gebiet fanden Erledigungen statt. Es gelang es uns, eine Verständigung betreffend der Hafnarbeiter zwecks Kontrolle der Invalidentarnten und Krankenlastenbücher durch Vermittlung des Vorsitzenden der Landesversicherungsanstalt der Hansestädte herbeizuführen. Des Weiteren waren wir in der Lage, durch Eingaben an das Versicherungsamt die Sektion der Seeleute als wahlberechtigt zum Versicherungsamt Anerkennung zu verschaffen.

Trotz der nicht günstigen Verhältnisse ist auch im Geschäftsjahre die Agitation nicht unterblieben. Es haben Agitationsveranstaltungen bei den Lastdienern, Seeleuten, Kaufmanns- und Weinarbeitern, Geschäftsmännern, Hausdienern usw. stattgefunden, die günstige Resultate zeitigten.

Eine rege Tätigkeit nahm auch der geschäftliche Teil in Anspruch. An Eingängen waren 185 Briefe und Karten, 40 Drucksachen, 1022 Pakete, 2 Depeschen und 23 Gebildungen, an Ausgängen 575 Briefe und Karten, 88 Drucksachen, 82 Pakete, 2 Depeschen, 19 Gebildungen und 27 auswärtige Telegrammgebühren zu verzeichnen. Abgehalten wurden 129 Versammlungen und 113 Sitzungen und Besprechungen werden.

Die in dem vorstehenden Bericht bekanntgegebene Arbeit zeigt unbedingend von einer großen Leistungsfähigkeit unserer Organisation, die aber nur möglich, indem jeder seine Kräfte der Organisation zur Verfügung stellte. Arbeiten wir so weiter, dann dürfen wir uns der Hoffnung hingeben, daß wir noch in der Lage sein werden, recht viel Gutes im Interesse unserer Mitglieder leisten zu können.

Das Tarifamt des Zentralverbandes deutscher Konsumvereine

Hielt am 8. April 1915 in Hamburg eine Sitzung im Sitzungszimmer der Verlagsgesellschaft deutscher Konsumvereine ab. Anwesend waren als Vertreter der Genossenschaften die Herren A. v. Elm, Heinrich Kaufmann, Heinrich Lorenz, Josef Nieger, Dr. August Müller und Emil Berger, als Vertreter der Gewerkschaften die Herren Dreher, Himpel, Kriebitz, Kahl, Stille und Urban. Die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands vertrat Herr Bauer.

Das Tarifamt hatte außer Beschwerden, die vom Zentralverbande der Bäcker, Konditoren und Berufsgenossen sowie vom Deutschen Transportarbeiterverband angehängt gemacht worden waren, auch zwei Beschwerden zu erledigen, die der Fabrikarbeiterverband erhoben hatte, und eine Beschwerde, die auf einem Tarifvertrag beruhte, den der Verband der Handlungsgehilfen abgeschlossen hatte. Die Herren Stille und Urban vertraten den Fabrikarbeiterverband und den Handlungsgehilfenverband.

Das Tarifamt nahm zur Kenntnis, daß für Spandau ein Ortszuschlag von 30 Prozent, für Kiel ein solcher von 22 1/2 Prozent vereinbart worden ist.

Außerdem hat die Konsumgenossenschaft für Niefta einen Ortszuschlag von 15 Prozent vereinbart, der andere genossenschaftliche Unternehmungen im gleichen Bezirk jedoch nicht betrifft.

Von den gefällten Entscheidungen haben die folgenden allgemeines Interesse:

In einzelnen Genossenschaften sind infolge des Krieges im Jahre 1914 Ferien nur einem Teile der Beschäftigten gewährt worden. Nach Kriegsausbruch konnten in der Zeit vom 1. August bis 31. September vielfach keine Ferien mehr gestattet werden. Auch für das Jahr 1915 ergeben sich infolge des Krieges Schwierigkeiten bei der Feriengewährung. Das Tarifamt hatte nun die Frage zu entscheiden, ob für den Ausfall der Ferien im Jahre 1914 eine Entschädigung zu gewähren sei und ferner, wie die Ferienfrage im Jahre 1915 in einer Weise geregelt werden könne, die dem Kriegszustande Rechnung trägt und doch auch sowohl den Interessen der Genossenschaften als auch denen der auf die Ferien Anspruch habenden Angestellten und Arbeiter und Arbeiterinnen gerecht wird. Das Tarifamt hat zu dieser Angelegenheit den folgenden Beschluß gefaßt:

Infolge der außergewöhnlichen Situation, die im Jahre 1914 herrschte, erwies sich in vielen Fällen die Gewährung von Ferien als unmöglich; eine nachträgliche Gewährung der im Jahre 1914 ausgefallenen Ferien oder eine anderweitige Entschädigung für den Ferienausfall kann nach Ansicht des Tarifamts nicht in Frage kommen.

Für das Jahr 1915 empfiehlt das Tarifamt, die in diesem Jahre fälligen Ferien soweit wie irgend möglich zu gewähren. Diejenigen Angestellten, denen aus betriebstechnischen Gründen in diesem Jahre Ferien nicht eingeräumt werden können, sollen die Ferien im Jahre 1916 oder, bei längeren Ferien, in den Jahren 1916 und 1917 entsprechend verlängert werden.

Eine weitere Frage von allgemeinem Interesse betraf die Lohnzulageermeine der beschäftigten Transportarbeiter. Da die Tarife am 1. August in Kraft getreten sind und an diesem Termin sowohl außerordentliche, bei den Tarifvereinbarungen festgesetzte Lohnzulagen eintraten als auch vielfach von den Konsumvereinen aus freien Stücken die Lohnzulage auf diesen Termin verlegt wurde, hat sich die Meinung gebildet, daß die Erhöhung der Staffellöhne für Transportarbeiter immer nur am 1. August vorzunehmen sei. Diese Meinung ist jedoch irrig. Der Tarif sieht für Transportarbeiter Staffellöhne vor, die verschieden sind nach der Höhe der Ortszuschläge und jährlich um 1 Mk. bis zum tarifmäßigen Höchstlohn steigen. Es besteht nun kein Zweifel darüber, daß bei Arbeitern, die nach dem 1. August 1914 eingetreten sind, der Eintrittstermin der Tag ist, an dem die tariflich vorgesehene Erhöhung der Staffellöhne einzutreten hat. Zweifel scheinen bei einzelnen Konsumvereinen nur darüber zu herrschen, ob der Eintrittstag auch bei solchen Arbeitern den Termin bildet, an dem die Staffellöhne einzutreten hat, die vor Inkrafttreten des neuen Tarifs bereits beschäftigt waren und infolgedessen am 1. August 1914 die Lohnzulage von 2 Mk. erhalten haben, die durch die Verhandlungskommission für alle bei Inkrafttreten des Tarifs beschäftigten Arbeiter vereinbart wurde, eventuell auch andere Lohnzulagen. Das Tarifamt hat, um diese Zweifel zu beseitigen, entschieden,

daß die Erhöhung der Staffellöhne zu erfolgen hat an dem Tag, an dem die betreffenden Arbeiter ein weiteres Jahr der Beschäftigung in der Genossenschaft vollendet haben, es sei denn, daß ihnen schon zu einem früheren Termin eine tarifmäßige Lohnzulage gewährt worden ist.

In diesem letzteren Falle würde der frühere Termin der Termin sein, an dem die Staffellöhne einzutreten hat. Die Genossenschaft hätte einfach die Bartezeit des Arbeiters auf eine neue Lohnzulage dadurch abgesetzt, daß sie ihm schon vor Ablauf des Jahres eine Zulage gewährte. Die ganze Frage wird am besten durch ein Beispiel erläutert, wobei die Ortszuschläge außer acht bleiben können, weil diese den Fall nur komplizieren.

Angenommen, ein Arbeiter trat am 1. April 1914 in den Dienst einer Genossenschaft. Er hatte am 1. April 1914 in einem Orte mit 12 1/2 bis 20 Proz. Ortszuschlag einen Tariflohn von 21 Mk. Am 1. August 1914 erhielt dieser Arbeiter 2 Mk. Zulage, wie alle Beschäftigten. Die jährliche Zulage, auf die der Arbeiter Anspruch hat, ist ihm am 1. April 1915 und dann die folgenden Jahre zu gewähren, bis zur Erreichung des Höchstlohns von 28 Mk. Nur dann, wenn der Konsumverein dem Arbeiter am 1. August zu dem Lohne von 21 Mk. außerdem gewährt hätte 2 Mk. Zulage infolge der allgemein vorgeordneten Erhöhung der Löhne aller Beschäftigten, ferner die Staffellöhne von 1 Mk., die erst am Eintrittstage des Arbeiters fällig war, wäre der Anspruch auf eine Staffellöhne am 1. April 1915 nicht mehr vorhanden gewesen. Dieser Arbeiter hätte hinfort nur am 1. August Anspruch auf die jährliche Zulage, die im Tarif vorgesehen ist.

Die weiteren Verhandlungen des Tarifamts betreffen allgemeines Interesse.

Der gewerkschaftliche Vorsitzende, gez. S. Dreher.
Der genossenschaftliche Vorsitzende, gez. A. v. Elm.

Verantwortlicher Redakteur: Otto Robst, Lichtenberg.
Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H.
Druck: Maurer & Dimmig, Berlin, Köpenickerstr. 36/38.