





abermals begründet mit der „Erhöhung der Selbstkosten, die keinen angemessenen Gewinn zuläßt“.

Da nicht zuletzt von den Preisserhöhungen, für Holz- und Halbrohstoffe, unter denen die mineralischen Brennstoffe, schon weil sie ständige Bedarf in jedem Haushalt sind, eine Hauptrolle spielen, sich die kolossale unerträglich gewordene Verteuerung des Lebenshaltung herleitet, so muß eine neuerliche Preisserhöhung für Kohlen, Holz und Breiweiß vornehmlich für die Lebenshaltung der breiten unbemittelten Volksmassen böse Konsequenzen nach sich ziehen.

Über auch den ziemlich bemittelten Mittelschicht kann es nicht gleichgültig sein, ob die Feuerung weiter verfrachtet wird. Ist denn eine abermalige Preisserhöhung für Kohlen usw. unbedingt notwendig mit Rücksicht auf etwaige geringfügige Betriebs- und Sanbsergebnisse? Diese Vorfrage müßte schon und zunächst zweifelsfrei besagt werden können, bevor man jener neuen Preisserhöhung das Stigma der Notwendigkeit zubilligt. Wie verhält sich aber die Sache?

Bei allen Preisbeschlüssen des rheinisch-westfälischen Kohlenyndikats — dem sich hinterher alle anderen Bergwerksvereinigungen Deutschlands anschließen — handelt es sich um sogenannte „Richtpreise“, d. h. um Berechnungspreise, die das Syndikat bei seiner Berechnung mit den ihm jeweils Weitervertrieb stehenden Syndikatsverträgen zugrunde legt. Da es heute kein Absatzgebiet für das Syndikat gibt, in welchem es unter den „Richtpreisen“ zu verkaufen braucht, vielmehr überall infolge der (relativen) Kohlenknappheit die höchsten Sortenpreise erzielt werden, so haben die „Richtpreise“ tatsächlich den Charakter von Mindestpreisen erhalten.

Ferner hat das Syndikat den selbständigen Zwischenhandel so gut wie ausgeschlossen, die Syndikats-Unterabteilungen in den verschiedenen Teilen Deutschlands besorgen den Handel und schreiben auch die Detailpreise in der Hauptsache vor. Daß im Kleinhandel im nennenswerten Maße Kohlenpreiserrhöhungen vorkommen, ohne daß das Syndikat davon weiß oder mitprofitiert, ist ausgeschlossen.

Welche Gewinne nun durch den vom Syndikat kontrollierten Zwischenhandel gemacht werden, dafür ein typisches Schulbeispiel. Typisch darum, weil an dieser Handels-gesellschaft das rheinisch-westfälische Kohlenyndikat als Hauptgenossenschaft beteiligt ist. In Rede steht die „Rheinische Kohlenhandl. und Feederergesellschaft“ mit dem Namen „Kohlenkontor“ (Wülheim-Ruhr). Was steht im Kohlenhandel verdient wird, darüber gilt der oben veröffentlichte kurze Auszug aus dem Geschäftsbericht des Kohlenkontors schlüssige Antwort. An dieser Genossenschaft sind durch höchste Kapitaleinlagen hauptsächlich das Kohlenyndikat selbst, dann die Firma Stinnes, die Gelsenkirchener und die Parpener Bergabergesellschaft, ferner eine Anzahl der bedeutendsten, wieder mit Syndikatszwecken kooperierten Kohlenhändlerfirmen West-, Süd- und Südwestdeutschlands.

Das Geschäftsjahr schließt ab mit dem 31. März d. J. Es fallen acht Monate des Geschäftsjahres in die Kriegszeit, wo es anfänglich, wie der Bericht erläutert, mit dem Kohlenabzug bzw. Versand recht trüb ausfiel. Von dem Versandminus gegen das Vorjahr im Betrage von rund 2.090.000 Tonnen entfallen allein 1.140.000 Tonnen auf die beiden ersten Kriegsmo-nate. Diese Geschäftslage muß man mit berücksichtigen, wenn man den trotzdem erzielten Gewinn nach Gebühr würdigen will.

Nach dem Geschäftsbericht haben betragen:

	1913/14	1914/15
	Tonnen	Tonnen
Verband . . . . .	12 319 163	10 229 163
	Mart	Mart
Gewinn auf Kohlentonto . . . . .	11 412 669	14 091 123
Gefamtsüberschuß . . . . .	12 778 049	15 731 271
Berwaltungskosten usw. . . . .	2 748 526	2 650 125
Abreibungen . . . . .	30 544	12 336
Zinsenausgaben . . . . .	900 081	1 038 555
Reinüberschuß . . . . .	8 586 772	12 026 467

Rechnet man den Reinüberschuß auf pro Tonne Verband um, dann stellt sich für 1913/14 ein Tonnenüberschuß von knapp 0,70 Mk., für 1914/15 aber ein Tonnenüberschuß von über 1,17 Mk. heraus! Dieser Ueberschuß fließt den Syndikatsverträgen außer dem Gewinn zu, den das Syndikat als solches bei dem Verkauf der Versandmengen an das Kohlenkontor erzielt.

Von dem Gewinn werden wieder 10 Proz., wie auch in den beiden Vorjahren, zur Erhöhung des Stammkapitals verwendet.

Das Kohlenkontor hat nach seinen Angaben in den letzten vier Jahren insl. dem Kriegsjahr folgende Ueberschüsse pro Tonne Verband gemacht (in Mart): 0,40, 0,65, 0,70, 0,85.

Der Gewinn im Kriegsjahr ist demnach mehr als doppelt so hoch als in dem dritten Vorjahr und sogar noch 15 Pf. pro Tonne höher als in dem letzten Hochkonjunkturjahre, das sich durch nie zuvor erreichte Gewinnhöhen auszeichnete!

Nicht um eine „ordinäre“ Kohlenhandels-gesellschaft handelt es sich, der man nachsagt, sie treibe „Kohlen-touche“ gegen die Absichten der maßgebenden Produzentkreise, sondern es ist das große Kohlenyndikat selbst im Verein mit den angesehensten Westbelgiern, das in den Kriegsjahren solche, selbst in den allerbesten Friedensjahren nicht erzielten Handlungsgewinne macht. Das läßt einen Schluß zu auf die augenblickliche wirtschaftliche Situation der Kohlenindustriellen Deutschlands, der mit ihren Behauptungen von den „kaum durch die letzte Preisserhöhung gedeckte Zunahme der Selbstkosten“ im denkbar

schroffen Widerspruch steht. Das Bezeichnendste ist nämlich, daß das „Kohlenkontor“ diese außerordentlich hohen Gewinne schon gemacht hat, bevor die letzte Erhöhung der Syndikatsrichtpreise (ab 1. April 1915 um zirka 2 Mk. pro Tonne) in Kraft getreten war! Nun soll demnach abermals eine Preisserhöhung um 1,50 bis 2 Mk. pro Tonne erfolgen!

Da ist denn doch die Reichsregierung ernstlich zu fragen, ob sie, gegen verschiedene Preisstreiberen mit der Festsetzung von Höchstpreisen einschritt, nicht endlich die Zeit für gekommen erachtet, wo auch der Verteuerung unseres wichtigsten Brennstoffes Einhalt getan werden muß. Wohin kommen wir, wenn die Reichsregierung hier den Dingen ihren bösen Lauf lassen wird?

### Feldpostbriefe.

Der Soldat des „Transportwezens“ im Felde (Train).

Der Kriegsdienst ist für jeden Soldaten recht vielseitig, ganz gleich in welcher Truppenformation er seine Verwendung findet. Jeder Truppenteil hat seine bestimmte Funktion zu erfüllen und dementsprechend auch die nötige Ausrüstung.

Die Aufgabe des Train-soldaten besetzt nicht darin, Kämpfe zu führen, den Feind anzugreifen oder in Verteidigungsstellungen einzurücken, sondern er hat die „unsehnbare“, aber doch sehr wichtige Aufgabe, „das Heer mit Lebensmitteln, Munition und Kriegsmaterial zu versorgen.“ Die Aufgabe ist nicht immer leicht zu lösen. Es gehört ein großer Apparat dazu, schon ein Armeekorps, vierzig bis fünfzig tausend Mann, mit Nahrungsmitteln, Munition und sonstigem Kriegsmaterial pünktlich zu versorgen. Denn davon ist so manchmal das Schicksal unserer kämpfenden Truppen abhängig. Die Ernährung der Pferde eines Korps (zwei bis vierzehntausend) mit Hafer und Heu erfordert schon eine riesige Transportarbeit. Wenn auch in diesem ungeschicklichen Kriege alle technischen Hilfsmittel des zwanzigsten Jahrhunderts angewandt und bis zum äußersten ausgenutzt werden und das Auto im Transport und Befehr eine hervorragende Rolle spielt, so sind trotzdem unendlich viele Pferde-gespanne unentbehrlich für den Kriegsdienst.

Die Ausrüstung sowie die Bespannung der Kolonnenfahrzeuge ist von der zweckentsprechenden Verwendung abhängig. Schon die Bezeichnungen der Kolonnen sind in einem Armeekorps sehr verschieden. Wir haben Munitionskolonnen für Infanterie und Artillerie, Kriegsbrückentrains, Feldbäckereikolonnen, Probiantkolonnen, Fuhrparkkolonnen, Clappentolonnen, Feldlazarett. Die Kolonnen, ungefähr 50 an der Zahl, unterstehen einem Kommandeur im Range eines Oberst, Kommandeur der Train- und Munitionskolonnen. Von dem genannten Stabe wird das ganze Fuhrwesen für ein Armeekorps organisiert. Die Munitionskolonnen, Kriegsbrückentrains, Feldbäckereikolonnen stellen in Friedenszeiten kriegsbereit mit den entsprechenden Pferdegeschirren; auch eine Anzahl Probiantkolonnen in gleicher Ausrüstung. Für Fuhrpark- und Clappentolonnen sind bei der Mobilmachung brauchbare Blockwagen von Brauereien angekauft und finden im Kriege, so gut es geht, ihre Verwendung, auch dementsprechend Pferde und Geschirr. Wir haben Sattler, Stellmacher und Schmiede in jeder Kolonne, die den eventuell entstehenden Schäden, so gut es geht, reparieren. In der Ehe, mit der wir nach Belgien abziehen, machte sich bei unseren Wagen in dem bergigen Terrain die gänzlich fehlende Brems- oder Hemmvorrichtung bemerkbar. Von unseren zweirädrigen Wagen hatten nur vier eine Hemmvorrichtung (Gemmischuh), und zwei Wagen waren mit Handbremsen versehen. Wir mußten uns, so gut es ging, gegenfeitig helfen. Ein Rad wurde festgebunden oder ein Knüppel zwischen Speichen und Untergerüst des Wagens geklemmt. Es kam dabei häufiger vor, daß der Strich zerriß und der Knüppel in Stücke brach, besonders wenn der Berg steil und lang war. Dadurch hatten es die Pferde dauernd schwer, sie mußten bergan schwer ziehen und bergab mit aller Macht den Wagen ausfallen. Es ist früher wiederholt von der „Organisationsleitung des Transportarbeiter-Verbandes“ auf diesen Nebelstand hingewiesen und Abhilfe verlangt worden; jeder Wagen sollte mit einer Bremsvorrichtung versehen werden, aber leider fand der berechtigte Wunsch kein Gehör. Vielleicht wird die Seeresleitung nach dem Kriege aus ihren Erfahrungen heraus unsere Forderung unterstützen. Jetzt haben wir als Notbehelf Gemmischuhe an die Wagen erhalten. Nicht nur in Belgien, auch in Frankreich ist der Transportdienst durch das bergige Terrain sehr erschwert. Unter Berücksichtigung der Größe und Schwere der Wagen ist die Belastung und dementsprechend auch die Bespannung. Es gibt Kolonnen, deren Fahrzeugbespannung ein, zwei, vier und auch sechs Pferde beträgt. Unsere Fuhrparkkolonnenwagen, bei uns Geschütz genannt, also angekaufte Bauernwagen, sind mit je zwei Pferden ausgerüstet. Auch die Empfänger, bei uns unter dem Namen Karrenkolonne, finden im Kriege Verwendung, diese stammen aus dem Rheinland und sind den Norddeutschen als Lasttransportwagen unbekannt.

Die Verwendung dieses Seeresapparates liegt nun in der prompten Ablieferung von Lebensmitteln, Futtermittel, Munition und sonstigem Kriegsmaterial. Die Aufgabe pünktlich zu erfüllen, ist auch bei den größten Anstrengungen nicht immer möglich, besonders wenn unsere Truppen auf Einmärschen den Feind verfolgen wie im vergangenen Jahre in Belgien. Unter Berücksichtigung der Umstände ist unser Train trotzallem den Anforderungen dieses schweren Krieges gerecht geworden. Auch von seiten höherer Kommandostellen ist dies anerkannt worden.

Die Tätigkeit des Trains im erfolgreichen Offensivkriege ist eine wesentlich andere als im Stellungskriege. Das Korpsprobiantamt liegt in Sicherheit hinter der Front, d. h. so weit vom Feinde entfernt, daß es von feindlichen Artilleriegeschossen nicht vernichtet werden kann. Die stolonnen empfangen auf dem Amt sämtlichen Probiant, nur Brot wird bei der Feldbäckerei direkt auf unsere Wagen geladen. Jeder Fahrer seines Wagens ist für den richtigen Empfang an Stückzahl verantwortlich. Es heißt: Wagen Nr. 1 ladet 20 Sack Hafer, Wagen Nr. 2 10 Sack Salz usw. Die schnelle Abfertigung einer Kolonne, das Beladen der 60 Wagen, richtet sich ganz nach den Umständen, wieviel Wagen zurzeit laden, wie die An- und Abfahrtsstraßen den Verkehr zulassen und ob aus dem Eisenbahnwaggons oder Magazin usw. Nach dem Beladen sämtlicher Wagen werden die Pferde schnell getränkt, d. h. wenn es die Zeit erlaubt, und die Kolonne fährt nach ihrem Ziel, nach dem Bestimmungsort oder Gelände. Am Ziel angelangt — sagen wir auf einer Koppel — werden die Wagen in Reih und Glied aufgestellt, die Pferde werden hinten am Wagen angebunden, abgeschirmt, getränkt und gefüttert. Das Tränken der Pferde ist von dem Wasserverhältnissen abhängig und erfordert durch die weiten Wege manche Schwierigkeit.

Nun können die Fahrer an „sich“ denken und über nicht auf Wache kommandiert ist oder sonstigen Posten zu versehen hat, fängt an, sein Essen zu kochen, oder Kaffee — wie es die Zeit erlaubt. Außer der Wache begibt sich alles zur Ruhe. Wer im Wagen noch den nötigen Platz hat, legt sich auf die Kisten oder Säcke, oder über Brot geladen und nicht zum Hinlegen den nötigen Raum in der kleinen Hütte erübrigen kann, legt sich unter oder neben seinen Wagen in den Mantel gehüllt, ausgestreckt auf Mutter Grün. Manche Kameraden ziehen es aber vor, im Wagen sitzend zu schlafen. Am nächsten Morgen um 3 oder 4 Uhr ist die erste Arbeit: Pferde tränken, füttern, putzen, schirren, anspannen. Der Probiant wird abgeladen, in Reih und Glied überflächlich aufgestapelt, in der Zeit haben etliche Kameraden den Kaffee gekocht. Das Divisionsprobiantamt nimmt die Sachen für die Truppen in Empfang. Von dieser Stelle aus holen sich die Truppenteile mit ihren Fuhrwagen ihre Sachen ab — alles, was die Truppe braucht. Wir fahren mit unseren Wagen wieder zurück zum Korpsprobiantamt und beladen. Unser nächstes Ziel hängt von dem Vornarrsch der Truppen ab. Ist die Truppe weiter vorgedrungen, ist unsere Marschroute eine andere wie am Tage zuvor. Auch das Gelände und die Straßen müssen berücksichtigt werden. Die Kolonne muß sich vorrückschrittlich fortbewegen und die Straße für andere Truppen und Fahrzeuge, besonders für Automobile freihalten. Dabei dürfen die Gefahren, die von feindlichen Fliegern drohen, nicht außer acht gelassen werden. Unüberwindliche Hindernisse gibt es grumbäufig nicht. Bei Tag und Nacht, bei hellem und finsterner Wetter, auf guten und schlechten Wegen hat die Kolonne all die Aufgaben zu erfüllen. Neben dieser Funktion haben wir im vergangenen Jahre im „Heldenskrieg“ wertvolle zur Bahn und zu den Feldlazaretten transportiert. Dieser Transportdienst war für uns der unangenehmste, besonders die Nachtransporte zu den Feldlazaretten. In finsterner Nacht, der Sicherheit halber stets ohne Beleuchtung, über Berg und Tal und durch Wälder mußten unsere verwundeten Kameraden in Sicherheit gebracht werden. Das Sammeln und Sichern der fürs Vaterland so schwer lebenden Kämpfer war für jeden Fahrer herzerstreuend, zumal man keinem helfen konnte; nur Worte des Trostes dienten zur kurzen Verhöhnung. Für jeden Fahrer war ein ruhiges, sicheres Fahren, um Erschütterungen möglichst zu vermeiden, die Hauptsache. Jeder Stoß des Wagens verurfachte den drei bis vier auf einem Wagen untergebrachten Verwundeten erhebliche Schmerzen. Die Franzosen und Ruaben wurden ebenso vorsichtig behandelt wie unsere deutschen Kameraden.

Der Kriegsdienst des Trains im „Stellungskriege“ ist recht eigenartig und vielseitig. Wer hätte wohl vor dem Kriege daran geglaubt, wenn Deutschland gegen so eine große Uebersmacht zu kämpfen gezwungen ist, noch Zeit und Gelegenheit hat, mit einem Teil des Heeres auf feindlichen, erobertem Boden Kulturarbeiten verrichten zu können. Schon im Oktober vorigen Jahres wurde jede freie Zeit ausgenutzt, um das auf dem Felde (in Frankreich) noch stehende Korn hinter der Front einzufahren und auszubrechen. Im Winter wurden alle von den Franzosen aufgespeicherten Vorräte gebohrt. Hafer, Kartoffeln, Bohnen und dergl. mehr fanden für unser Heer gute Verwendung. Im Februar wurde mit den Kulturarbeiten auf Frankreichs Kriegsstrecken hinter der Front begonnen. Die Trainkolonnen erhielten ihren Distrikt zugewiesen und hatten die Ländereien zu bestellen, düngen, pflügen, eggen, walzen, säen usw. Große Werte an Futterrüben mußten ungenutzt überwintern. Erst im Frühjahr dieses Jahres konnte ein Teil derselben durch Hilfe russischer Gefangener ausgemacht werden. Wir transportierten die Rüben zur Bahn und dann wurden sie nach ihrem Bestimmungsort expediert. Bei unseren Landarbeiten im Februar, März und April stellten wir uns die Frage: wird die französische Regierung dem englischen Diktator noch so lange Folge leisten und die „Deutschen“ die Entwürfe ernten lassen? Heute zweifelt bei uns keiner mehr daran, daß wir das Getreide auch ernten. So haben wir auch ein Teil mit dazu beigetragen, den Hungerungsplan unserer Feinde zu vernichten. Nicht mit der menschenvernichtenden Waffe, sondern mit den französischen Land- und Wirtschaftsgütern auf dem Boden Belgiens und Frankreichs.

Neben unserem Transportdienst und unserer Kulturarbeit haben wir für unsere Kameraden Holzsohlen gebrannt, um ihnen ein rauchloses Seilzugmaterial für kleine Seilen im Schützengraben zu liefern. — Aber







im Süden, am Nobi und im Gesicht nicht unerheblich verlegt worden. Außerdem litt E. seit diesem Tage öfter an epileptischen Anfällen, derart, daß dadurch seine Dienstbrauchbarkeit in Frage gestellt wurde. Zum 1. September 1909 verfiel daher die Direktion Essen seine Dienstentlassung. E. versuchte nun zunächst im Gesuchwege von der Behörde einen Schadenersatz in Gestalt von 900 Mk. jährlicher Rente zu erhalten. Nachdem er im Jahre 1912 eine endgültige abschlägige Antwort von Seiten des Ministeriums erhalten hatte, beschritt er beim Landgericht Essen den Rechtsweg. Der Fiskus machte nun geltend, daß E. schon vor dem Unfall an Epilepsie gelitten und sich auch in diesem Sinne zu dem behandelnden Arzt und anderen Zeugen geäußert habe. Die Epilepsie des Klägers könne im übrigen auch auf dessen chronische Trunksucht zurückgeführt werden.

Ungeachtet dieser Einwände kam das Landgericht Essen am 21. Januar 1914 zu der Entscheidung, der Klage stattzugeben. Hiergegen legte der beklagte Fiskus Berufung beim Oberlandesgericht Hamm ein, auf welche dahin entschieden wurde, daß der Kläger einen Eid zu leisten habe, wonach er am 19. Januar von einer Lokomotive zu Boden geworfen sei. Keisse der Kläger den Eid, wurde der Klage stattgegeben, im Weigerungsfalle erfolgte Klageabweisung. Zur Begründung führte das Oberlandesgericht aus: Es sei unbestritten, daß der Kläger an sich in einem solchen Verhältnis zum Fiskus stand, daß er sich auf das Pensionsgesetz vom Jahre 1872 in Verbindung mit dem Unfallgesetz von 1902 verlassen könne, auch sei unbestritten, daß seit dem Januar 1909 Dienstunfähigkeit bestesse. Beiritten wurde lediglich der Kaufaufsammenhang zwischen der Dienstunfähigkeit und dem Unfall, hinsichtlich dessen der genaue Arbeitszustand nicht zu ermitteln sei. Daß der Kläger schon vor 1909 an Epilepsie gelitten habe, sei durch seine Neuzeugnisse Zeugen gegenüber nicht genügend erwiesen. Der erste Deliriumanfall habe erst 1911 stattgefunden.

Ob endlich auch ohne Unfall die Epilepsie zum Ausdruck gekommen wäre, darüber erübrige sich eine Erörterung.

Gegen diese Entscheidung wendete sich der Beklagte mit dem Rechtsmittel der Revision an das Reichsgericht, indem er geltend machte, die Eidesauferlegung sei bei dem als Alkoholiker bekannten Kläger wegen mangelnder Vertrauenswürdigkeit nicht angebracht. Der III. Zivilsenat des höchsten Gerichtshofes wies indessen das Rechtsmittel als unbegründet zurück. (Menschen III 38/15.)

## Hafenarbeiter.

Ein Aufruf der französischen Hafenarbeiter. Gleich den englischen so haben auch die französischen Hafenarbeiter, die gleichfalls der S. F. F. angegeschlossen sind, gleich von Kriegsbeginn an alles getan, um ihrer Nation beizustehen. In der „Bataille Socialiste“ vom 7. August wird ein Teil des Aufrufes veröffentlicht, den der Landesverband der Hafenarbeiter an die Mitglieder richtete. Darin heißt es, daß nur der deutsche Imperialismus den Krieg herbeiführte. Es hätte eine Ehrlosigkeit und das Aufgeben der so teuer erkauften Freiheiten bedeutet, wenn das französische Volk diese Produktion unbeantwortet gelassen hätte. Die Arbeiterklasse hat verstanden, daß es galt, der Drohung des Militarismus zu begegnen. Sie ist der Mobilisation gefolgt. Die Läden, welche diese Mobilisation herangezogen hat, haben die Arbeitskraft in den Häfen bedeutend reduziert: Eine Arbeitskraft, die nur schwer ersetzbar ist, da der Krieg mit der Erntezeit zusammenfällt. Unter diesen Umständen hält es der Vorstand des Landesverbandes für seine Pflicht, die Hafenarbeiter, welche von der Mobilisation nicht befreit wurden, aufzufordern, zum Ersatz des Mangels an zur Verfügung stehenden Kräften beizutragen, indem sie durch Verlängerung der Arbeitsstunde die Produktion fördern helfen. Die beginnende Krise fordert von allen Unterstützung. Die Hafenarbeiter werden ihre Pflicht erfüllen, indem sie die Lebensmittelversorgung beschleunigen helfen.

Im Auftrage des Landesverbandes:

Die Sekretäre: H. Bujalov, C. Vignaud.  
**Feldmarschall Sir John French** und der **Hafenarbeiterführer Ben Tillett**. Von der Front zurückgekehrt, sprach Tillett am 21. Juni im Londoner Palladium und las einen Brief vor, den er vom englischen Feldmarschall erhalten hatte: „Lieber Herr Tillett! Ich hoffe aufrichtig, daß Ihr Besuch in Flandern und Ihre hierbei gesammelten Erfahrungen Sie aufklärt und überzeugt haben. Unsere Armee leidet Mangel an; mehr Soldaten und mehr Kriegsmaterial müssen sofort hiergeschickt werden, um den Geist und den Mut unserer Streitkräfte zu unterstützen.“ — Tillett sprach in diesem Sinne zur Versammlung.

## Handelsarbeiter



Berlin. Sektion der Papier-, Pappen-, Engros-, Buchdrucker-, Buchbinder-, Buchhandlungen-, Journal-Verleger- und sonstigen in den Papier-Industriebetrieben tätigen Hausdiener usw. Teuerungszulagen und Urlaubsfrage waren in der letzten Monatsrunde Gründe der Beschwerde in den Betrieben. Die Branchenleitung konnte bereits in der Nr. 10 des „Courier“ über einige Erfolge berichten. Daß in einigen Betrieben die Lohnung erfolgte, hat folgende Gründe: Verschiedene Firmen haben seit Kriegsbeginn Einrichtungen getroffen, wonach Familien der Kriegsteilnehmer, welche vor der Einberufung zum Kriegsdienst dort

tätig waren, Unterstützung erhalten. Auf diese Unterstützungen wurde von den Firmen bei den Verhandlungen hingewiesen. Es wurde den Arbeitern gesagt: „Sowohl, Sie können Teuerungszulagen erhalten, es werden aber sofort die Unterstützungen für die Familien der Kriegsteilnehmer eingestellt; nun bitte, wählen Sie.“ Die Arbeiter wurden dadurch moralisch gezwungen, auf ihre Forderung zu verzichten, da sie nicht die Wahl haben, auf Kosten der armen Kriegsfamilien ihre Lage zu verbessern. Obwohl man diese soziale Einrichtung begrüßen kann, hat aber auch nicht jede Familie der Kriegsteilnehmer Anspruch darauf, und sind in dem einen und dem anderen Betriebe verschiedenartige Gründe, Beschäftigungsänderung usw. damit verknüpft. Die Gewährung des Urlaubs für das technische sowie Hilfsarbeiterpersonal zeltete ebenfalls Schwierigkeiten. Daß die Notwendigkeit vorliegt, den Arbeitern Erholungsurlaub zu gewähren, ist wohl allseitig von den Ausschüssen, Vertrauensleuten anerkannt, nur nicht von allen Unternehmern. Noch viel notwendiger als in normalen Zeiten ist das Ausspannen der Arbeiter aber jetzt, da in einzelnen Betrieben an Ueberarbeit das menschenmögliche geleistet worden ist. Die in den Buchdrucker- und Zeitungsbetrieben beschäftigten Arbeiter sind täglich der höchsten Leistung von Ueberstunden ausgesetzt, obwohl sie des Morgens beim Antritt der Arbeit der Annahme waren, nach Leistung ihrer regulären Arbeitszeit ihr freier Herr zu sein in den warmen Sommermonaten. Gerade dieser Zustand der Unbestimmtheit des täglichen Arbeitschlusses, verhindert den freien Entschluß irgendeines Vorbahens und hat wiederholt zu Differenzen geführt. Einen Teil der Arbeitgeber will dieses nicht einleuchten sein, und leider gibt es Firmen, welche den Preis des Urlaubs für den Arbeiter, gesundheitliche Stärkung und geistige Erfrisung, nicht würdigen, sondern illusorisch machen. Ehe aber die Frage des Erholungsurlaubs im allgemeinen nicht durch Tarifverträge für technische sowie Hilfsarbeiterpersonal geregelt ist, werden bei dieser Frage Hunderte von Arbeitern ausgeschaltet, die dann ihren unwilligen Urlaub in Heißhänden usw. erleben müssen. Durch Ausfällen des Versammlungsbereiches in den Monaten Juli und August berichtet die Branchenleitung über diese Zeit. Auch innerhalb der ersten Kriegsmonate fällt der Termin, daß es hundert Jahre her ist seit Beginn des ersten Zeitungsdrucks. Am 28. und 29. November 1845 wurde auf der vom deutschen Erfinder König zusammengestellten Schnellpresse zum ersten Male die „Times“ gedruckt, die 1100 Bogen die Stunde lieferte. Aus der ersten Zeitungs-Schnellpresse ist die Notationsmaschine geworden. Inzwischen ist das Zeitungswesen zu einer Macht geworden. Den Gegensatz zwischen früher und jetzt charakterisiert die neueste Notationsmaschine, die auch von der Firma König u. Bauer kommt und 96seitige Zeitungen druckt. Wie aus einer Zeitschrift: „Der Maschinenkonstrukteur“ zu entnehmen ist, werden auf der Maschine 24 Bogen, zweimal zusammengefalzt, als fertige Zeitung hergestellt. Die gesamte Länge der Maschine mit Einschluß der Reserverollen beträgt zehn Meter, die Höhe vier Meter. Die Technik hat die Produktion ganz rational gesteigert, aber auch Arbeitskräfte verdrängt. Auch in der Kriegszeit werden große Anforderungen an die Zeitungen gestellt; trotzdem fallen auch Unternehmen. „Der Zeitungsverlag“ berichtete, daß seit Ausbruch des Krieges nach dem neuesten Nachtrag der Postgesetzliche 864 Zeitungen ihr Erscheinen eingestellt haben.

**Gelernte Arbeiter und ungelernete Arbeit im Handelsgewerbe.** Es ist eine unbefreitbare Tatsache, daß unter den — sozialistisch ungeschulten — gelernten Arbeitern noch vielfach die Ansicht zu finden ist, die ungelernen Arbeiter im Handelsgewerbe wären minderwertige Arbeiter im allgemeinen Wirtschaftsbetriebe. Sie meinen, durch die drei- oder vierjährige Lehrzeit in ihrem Berufe, es zum qualitativ höher zu bewertenden Arbeiter gebracht zu haben, als es die ungelernen Arbeiter sind, und daß dementsprechend auch ihr Lohn-einkommen ein höheres sein müsse, als das der ungelernen Arbeiter. Haben sie nun gar ihr Lohn-einkommen, mit Hilfe ihrer Organisation, durch Tarifabschlüsse mit dem Unternehmern auf eine längere Zeit festgelegt, so will es ihnen erst recht nicht einleuchten, daß die ungelernen Arbeiter ihre Arbeitskraft teilweise höher einschätzen, als sie es, als gelernte Arbeiter, getan haben. Die sozialistisch ungeschulten Arbeiter haben die eigene Berufsüberhebung noch immer nicht überwunden. Die wirtschaftliche Interessenolidarität, indem die guten oder schlechten Lohn- und Arbeitsverhältnisse eines Berufes auch auf die Verhältnisse in den anderen Berufen einwirken, haben sie noch nicht begriffen. Diese gelernten Arbeiter generieren sich, in den ungelernen Arbeitern gleichwertige Arbeiter anzusehen und dünken sich noch immer als „bessere Menschen“, die jede Gleichstellung mit den ungelernen Arbeitern ablehnen müssen. Den Vorteil aus diesem unsozialistischen Gebaren der Arbeiter zieht einzig das Unternehmertum. Ja, es wird ihm hierdurch geradezu Unfug gegeben, die Wichtigkeit einer, von ungelernen Arbeitern geforderten Lohnerhöhung, nachzuweisen.

Durch die Stilllegung zahlreicher gelernter Berufe während der Kriegszeit sahen sich nun viele gelernte Arbeiter gezwungen, gerade zu der so oft verächtlich bedachten ungelernen Arbeit im Handelsgewerbe ihre Zuflucht zu nehmen. Selbst manche öffentliche Arbeitsnachweise haben das Handelsgewerbe als Arbeitsgebiet für Arbeiter gelernter Berufe gewählt. Not kennt kein Gebot, und ist durch sie nun vielen gelernten Arbeitern die Möglichkeit gegeben, die nach ihrer Anschauung qualitativ so niedrig zu veranschlagende ungelernete Arbeit im Handelsgewerbe praktisch kennen zu lernen. Viele Ueberläufer zählen aber zu alledem noch zum größten Teil zu den unorganisierten Arbeit-

tern und ist diesen das Gemeinschaftsbewußtsein selbst mit ihren Berufskollegen noch ein Brief mit sieben Siegeln. Den unorganisierten, „Gleichgültigen“ fehlt jede Ueberzeugung und Idealismus zur Organisation und glauben sie noch immer, auf das Wohlwollen der Unternehmer in erster Linie alle Hoffnungen auf Besserung ihrer Lage setzen zu müssen.

Die Ausübung der Tätigkeit der modernen Handelskassensarbeiter ist aber eine so vielgestaltige, daß es unmöglich ist, daß jeder einzelne Arbeiter — selbst wenn er der am höchsten qualifizierte „gelernte Arbeiter“ wäre — die nötige Anpassungsfähigkeit zu ihr besitzen kann. Mag der gelernte Arbeiter in seinem eigenen Berufe eine erste Kraft repräsentieren, so ist damit noch nicht entschieden, daß er sie auch im Handelsgewerbe darstellt. Zum Beispiel: ein tüchtiger, mit allen technischen Handgriffen vertrauter Schriftsetzer, Lithograph oder Bildhauer wird zum Handelskassensarbeiter (Kassier in Porzellan, Majolika oder in der Nippesindustrie) ebenso ungeeignet sein, wie der Kassier zum Schriftsetzer usw., selbst wenn er über gute Kenntnisse in der Grammatik und Orthographie verfügt. Ausnahmen in der Anpassungsfähigkeit einzelner Arbeiter zu verschiedenen Berufen können keinesfalls als Regel gelten. Die Spezialisierung der Arbeiten im Handelsgewerbe erfordert ebenfalls eine — wenn auch stille — Lehrzeit dieser Arbeiterkategorie. Darum sind auch die zurzeit in das Handelsgewerbe übergetretenen gelernten Arbeiter anderer Berufe nur als Notbehelf für das Gewerbe zu betrachten. Die Unternehmer im Handelsgewerbe werden froh sein, wenn nach dem Kriege recht viele ihrer gesuchten Arbeitskräfte an ihre früher innegehabten Stellen wieder zurückkehren.

Den Arbeitern sollte die Not des Krieges mit aller Deutlichkeit das Bewußtsein schärfen, daß sie auf Berufseligkeits keinen Anspruch erheben dürfen. „Gelernten“ und „ungelernten“ Arbeitern muß die Ueberzeugung der Solidarität mit ihren Klassenangehörigen als höchstes Ideal gelten. Der Zusammenhalt aller Arbeiter und Arbeiterinnen in Berufsorganisationen ist nach dem Kriege dringender geboten, als je zuvor. Die Gleichgültigkeit unter den Arbeitern darf sich nach dem Kriege auf keinen Fall behaupten, damit wäre zugleich der Berufseligkeitsverlust und der Selbstschutz unter der Arbeiterschaft der Boden zum Fortbestehen zum größten Teil entzogen. Ist der Kasengeist und Eigenbündel in den einzelnen Berufsgruppen der Arbeiterbewegung erst gänzlich ausgerottet, dann ist auch der Organisationsarbeit ein schweres Hemmnis aus dem Wege geräumt.

## Straßenbahner.

### Aus Berlin.

In der Nr. 14 des „Courier“ haben wir über die von der Großen Berliner Straßenbahn gewährte Teuerungszulage berichtet und darauf hingewiesen, daß die im Januar gewährte Aufbesserung der Angestelltengehälter lediglich eine Verzählung für höhere dienstliche Leistungen angesehen werden müßte, weil den Angestellten im allgemeinen die ihnen zustehenden freien Tage von 4 auf 2 pro Monat herabgesetzt worden sind. Durch den angeblichen Mangel an Personal haben sich inzwischen die Verhältnisse so entwickelt, daß den angestellten Fahrern und Schaffnern zum Teil nur ein freier Tag im Monat gewährt wird. Es ist sogar vorgelommen, daß Schaffner 23 und 24 Tage hintereinander im Dienst waren, bevor dieselben in die Lage kamen, einen freien Tag zu haben. Dazu kommt noch, daß die Arbeitszeit durch Ableiten von Ueberstunden ganz erheblich verlängert worden ist. Abgesehen davon, daß die Ueberstundenbezahlung mit 50 Pf. pro Stunde erfolgt, muß doch darauf hingewiesen werden, daß die so ausgedehnte Arbeitszeit für die Angestellten zu recht bedenklichen Konsequenzen führt. Abgesehen davon, daß eine ganze Anzahl unserer Kollegen vermittlungslos Ueberarbeiten verrichten, um dadurch ihre Einkünfte zu erhöhen, so daß sie in der Lage sind, die durch die Teuerung des gesamten Lebensunterhaltes sich ergebenden Mehrausgaben einigermaßen bestreiten zu können, so bringt ein solches System doch andererseits Nachteile mit sich, welche in gesundheitlicher Beziehung die schwersten Folgen nach sich ziehen kann. Wenn dann aber die Glieder und Nerven frühzeitig zerrüttet und die Betroffenen nicht mehr imstande sind, ihren Dienst vorchriftsmäßig auszuführen zu können erfolgt unerbittlich die Entlassung — mit oder ohne Gewährung des sogenannten Ruhegehalts. In solchen Fällen kennt die Direktion in der Regel keine Rücksichtnahme, auch dann nicht, wenn der Betroffene seine frühestmögliche Dienstunfähigkeit sich im Interesse der Gesellschaft durch übermäßige körperliche Anstrengungen im Dienste derselben zugezogen hat. Namentlich haben die Kollegen Fahrer mit derartigen Eventualitäten zu rechnen. Bei letzteren erhöht die körperliche Ueberanstrengung und Ermüdung nicht nur die eigene Lebensgefahr, sondern auch diejenige von vielen im Verkehr sich befindenden Personen.

Wir erinnern bei dieser Gelegenheit an den Zusammenstoß, welchen der Kollege Weibte auf dem Kurfürstendamm hatte. Es bleibt dahingestellt, ob denselben ein eigenes Verschulden trifft oder welches ihm nachgewiesen werden kann. Fest steht jedoch, daß der Motorwagen Nr. 2053, den M. zu führen hatte, bezüglich seiner Funktionalisierung im Laufe der Zeit den verschiedensten Fahrern zu Klagen Veranlassung gegeben hat. Wiederholt ist dieser Wagen zur Reparatur gegeben und dann immer wieder in Benutzung genommen worden, so daß die Möglichkeit nicht von der Hand gewiesen werden kann, daß der Zusammenstoß lediglich auf einen Defekt des Wagens zurückzuführen sei. Weibte ist auf Grund dieses Zusammenstoßes gelähmt und entlassen worden, und z w a r o h n e G e w a h r u n g



des ihm auf Grund seiner Diensttabelle zustehenden Ruhegehalts. Bekanntlich gehen laut § 4, 3 des Statuts der Ruhegehaltsklasse diejenigen Angestellten des Anpruchs auf Gewährung des Ruhegehalts verlustig, welche ihren Dienst bei der Großen Berliner Straßenbahn selbst kündigen, oder durch ihr Verhalten Veranlassung zur Kündigung seitens der Direktion geben. M. hat der Großen Berliner Straßenbahn über 17 Jahre lang treue Dienste als Schaffner geleistet. Seit Oktober 1914 ist derselbe wegen Mangel an Fahrern, der durch die Einberufung eines großen Teils des Personals zum Heere entstanden, sowie mit ihm viele andere Schaffner zum Fahrdienst herangezogen worden. Er hätte im Juli d. J. sein 18. Dienstjahr vollendet, und ist nun kurzerhand entlassen worden. So sieht die von vielen Angestellten betrachtete Lebensstellung bei der Großen Berliner aus. Und so kann so mancher derselben bei so hoch gepflegten sozialen Fürsorge in diesem Betriebe verlustig gehen. Deshalb dürfte es ratsam erscheinen, daß die hier in Frage kommenden Angestellten bei dem jetzt herrschenden Mangel und Jagen, sich ihrer Gesundheit und im Zusammenhang damit ihrer Existenz für die Zukunft erinnern.

Eine andere Erscheinung, welche durch die allgemeine Kriegslage hervorgerufen worden ist, ist die Einstellung von Frauen in den Fahrdienst. Daß sich die Frauen nicht aus besonderem Interesse für die Große Berliner, sondern gezwungen durch die Notlage, in der sie sich befinden, für den schweren Fahrdienst engagieren lassen, sei nur nebenbei bemerkt. Die Herren Aufsicht- und Inspektionsbeamten machen in bezug auf die Ausführung des Dienstes zwischen männlichem und weiblichem Personal recht wenig Unterschied. Klagen der einzelnen Frauen über diese oder jene Mißstände, unter denen sie zu leiden haben, werden von den aufsichtsbefehlenden Herren vielfach mit einer Handbewegung oder mit dem Bemerkeln: Warum können die andern Frauen fertig werden? usw. erledigt. Es soll sogar vorgekommen sein, daß solche Frauen, die den Mut hatten, sich zu beschweren, bei der Einteilung des Dienstes zurückgesetzt wurden, wodurch dieselben in ihrem Verdienste, der nach Stunden berechnet wird, zu Unrecht Einbußen erleiden können. Ganz besonders wird über den Aufsichtsbefehlenden „Herrn Krause“ vom Bahnhof 24 in Nichtenberg, von den Frauen und dem Er-fahrpersonal Klage über sein rigoroses und schroffes Auftreten dem jungen Personal gegenüber geführt. Derselbe scheint eine besondere Vorliebe darin zu setzen und sich seinen Vorgesetzten in gutem Lichte zu zeigen, wenn er über geringfügige Fehler der mit den Verhältnissen noch wenig vertrauten Frauen und Erfahrungsmännischen Maßnahmen und Anzeigen erläßt und dabei jede Objektivität vermissen läßt. Nicht selten soll es vorkommen, daß Leute mit Anzeigen bedacht werden, die, weil er sie fortgesetzt schändlich behandelt hat, sich zu unbedachten Äußerungen haben hinreißen lassen. So verlangte Herr Krause von einer Frau, die bereits 12 Stunden Dienst getan hatte, daß sie noch eine Tour, deren Erledigung drei Stunden in Anspruch nimmt, auszuführen sollte. Eine andere Frau wurde auf offener Straße von ihm beschimpft, weil sie den Fehler begangen hat, sich in einen Rangierwagen zu setzen, der die Weisungen abholt usw.

Mit einer Beschwerde gegen Herrn Krause vorzugehen, der, man weiß nicht warum, vom Innen-zum Außendienst versetzt worden ist, und das Glück hat, seinen Bruder als Oberinspektor im Betriebe der Großen Berliner zu haben, halten die hier in Betracht kommenden Angestellten für nutzlos. Es besteht aber die Gefahr, daß Herr Krause, der eine etwas wandelbare Vergangenheit hinter sich hat, der sich früher besonders für geistige Getränke interessierte und jetzt Mitglied eines frommen Vereins sein soll, mit seinen rigorösen Maßnahmen den Angestellten gegenüber der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft nicht nützlich, sondern schädlich werden kann. Denn schon werden unter einem großen Teile der Angestellten Stimmen laut, die da rufen: „Wir lassen uns die rigorose Behandlung des Herrn Krause nicht mehr länger gefallen.“

**Die Straßenbahnschaffnerin!**

Kaum ist die Magdeburger Straßenbahn dazu übergegangen, die weibliche Arbeitskraft für ihren Betrieb auszunutzen, sofort sind auch schon phantastische Redakteure dabei, um sich über die in ihren eigenen Beruf kaum eingefundenen Frauen lustig zu machen. Dies beweist ein längerer Zeitungsauflauf in Nr. 187 des Generalanzeiger vom 11. Juli. Seit Sonntag, den 11. Juli, sind die Frauen der im Felde stehenden Schaffner und Wagenführer als selbständige Schaffnerinnen im Dienst der Straßenbahn, aber (schon an demselben Tage erscheint eine längere Ab-handlung, die sich vor einiger Zeitgetragen haben soll. Wir scheitern, als wenn man nur das nachahmen will, was man in Berliner und anderen Zeitungen getan hat, als man die weibliche Kraft in anderen Städten bei der Straßenbahn auszunutzen begann. Man stellt sich in bürgerlichen Kreisen und bürgerlichen Zeitungen den Beruf der Schaffnerinnen als ein Kinderpiel vor und die Personen, die diesen Beruf ausüben, als auf gleicher Stufe stehend mit den Kellnerinnen in Damenkleidern, Damenkapellen und dergleichen. Wir stellen fest, und dies mögen sich die von dem Ernst der Zeit weniger heimgesuchten Herren und Damen beim Anblick einer Schaffnerin vor Augen halten, daß dies Frauen und Löhner von Angestellten der Straßenbahn sind, welche letztere zurecht für das Vaterland kämpfen, die nicht aus freien Stücken den anstrengenden gefahrvollen Beruf ihrer Männer ergriffen haben, sondern ihre Kinder bei fremden Leuten in Pflege oder unter Beaufsichtigung größerer Geschwister allein zu Hause sitzen. Die Direktion der Straßenbahn hat die Frauen dazu veranlaßt, nicht unter einem gewissen Druck, sich zu diesem Abhängigkeitsverhältnis zur Straßenbahn wegen der seit Kriegsausbruch bezogenen Unterbringung sehen.

Außerdem hat die Straßenbahn herausgefunden, daß sich die weibliche Arbeitskraft billiger stellt, als die männliche. Den männlichen Hilfschaffnerin zählt man 40 Pf. pro Stunde, den weiblichen nur 30 Pf. pro Stunde. Die Arbeitszeit beträgt bei den Schaffnerinnen 6-7 1/2 Std. pro Tag und diese ist auf je die Hälfte vormittags und nachmittags geteilt. Es wird hiermit nun die Bitte an das fahrende Publikum ausgesprochen, daß man den Schaffnerinnen ihren Beruf nicht noch mehr erschwert, ihnen höflich und anständig entgegenkommt und nicht wie es in anderen Städten und von dem Trittelstreifer im Generalanzeiger geschehen ist, daß man sie anpöbelt!

**Aus Straßburg i. El.**

Durch schriftliches Ersuchen seitens der Organisation an die Direktion der hiesigen Straßen- und Nebenbahn-Gesellschaft um Gewährung einer Teuerungszulage für das Personal ist nunmehr seitens des Aufsichtsrats der Gesellschaft der Beschluß gefaßt worden, eine Teuerungszulage ab 1. Juli d. J. wie folgt zu gewähren: Für Verheiratete 5 M. und für jedes Kind bis zum Alter von 15 Jahren 1,25 M. pro Monat und für Ledige 2,50 M. pro Monat, bei einem Jahreseinkommen bis 2000 M.

Die Sätze werden auch dem neu eingestellten Personal gezahlt.

Auch in Krankheitsfällen wird diese Zulage weitergewährt.

Die Kollegen sehen daraus, was ihnen auch in der schweren Zeit des Krieges die Organisation nützt.

**Seeleute.**

**Erste Gebote der Stunde für jeden Volks- und Berufsangehörigen.**

Nicht nur das deutsche Volk, sondern auch die deutsche Arbeiterklasse, und nicht zuletzt auch unsere Kollegenchaft, durchlebt infolge dieses schmerzlichen und furchterlichsten Krieges, den die Weltgeschichte kennt, eine ernste und schwere Zeit. Sie sollte allerorts und jeden von uns zum ersten Nachdenken und zielbewußten Handeln anregen und namentlich zur Beachtung nachstehender vier Kriegsgebote zwingen:

Das erste und wichtigste Gebot für jeden unserer Volksgenossen ist, nichts zu tun, was den ungeheuren Kampf Deutschlands um seine Existenz erschwert, alles zu unterlassen, was den mörderischen Krieg zu verlängern geeignet ist. Diesen Standpunkt haben wir seit Kriegsbeginn eingenommen, wir werden ihn bis zum hoffentlich baldigen Kriegsende beibehalten. Wir sind absolut sicher, für diese Haltung die Zustimmung unserer Mitglieder zu finden.

Das zweite Gebot ist die Erhaltung der körperlichen Gesundheit und Leistungsfähigkeit auch der Volksgenossen, die ihrer Berufsarbeit nachzugehen haben. Im Interesse unseres Vaterlandes sprechen wir es aus, daß die sogenannten „Flaumacher“ oder „Quertreiber“ der Einigkeit des Volkes absolut ungefährlich sind im Vergleich zu den Wucherern auf dem Lebensmittelmarkt. Das sind die landesgefährlichsten Unterwühler der Volkseinigkeit, sie sind es, deren Treiben das Volk in steigende Verarmnis versetzt, die es die Drangsal des Krieges besonders bitter empfinden lassen. Die Regierung muß jetzt ihre volle Macht anwenden, um die Lebensmittelversorgung zu wirklich angemessenen Preisen vom nationalwirtschaftlichen, nicht privatwirtschaftlichen Gesichtspunkt aus zu bewerkstelligen. Je rascher und gründlicher das geschieht, desto besser für Deutschland.

Das dritte Gebot haben die Arbeitgeber zu beachten. Es heißt: Zahlt höhere Löhne, auch wenn ihr deswegen während des Krieges nur ganz geringe Gewinne erzielt! Die Loyalität und der Fleiß, die vaterländische Arbeits- und Opferfreudigkeit der deutschen Arbeiter aller Berufe ist offiziell und von privatwirtschaftlicher Seite wiederholt rühmend anerkannt worden. Schön! Aber es darf nicht verschwiegen werden, daß es immer noch vielfach bei dieser Anerkennung geblieben ist, die Entlohnung und sonstige Behandlung immer noch sehr viel zu wünschen übrig läßt.

Wir sind keine Phantasten, die an die Überwindung des Gegenfahrs zwischen Arbeit und Kapital durch die gemeinsamen Kriegsergebnisse glauben. Das taten wir selbst in der ersten Zeit der stärksten Kriegseinigkeit nicht und haben das hier pflichtgemäß den Wundergläubigsten gesagt. Der klaffende Widerspruch zwischen dem nationalen Gesamt- und dem privatwirtschaftlichen Einzelinteresse ist nie so offenbar geworden als während des Krieges. Die Kriegslage, welche den Arbeitern als Volksgenossen Einschränkungen ihrer gewerkschaftlichen Kampfsmittel auferlegt, darf aber nicht von den wirtschaftlich günstigeren Gesellschaften mißbraucht werden. Darum ist es ein vaterländisches Gebot für alle Unternehmer, auch den Arbeitern ausnahmslos durch Lohnaufbesserungen das wirtschaftliche Durchhalten zu ermöglichen.

Das vierte, aber nicht unwichtigste Gebot ergeht an unsere Berufskollegen: Seid einig, haltet treu zum Verbände und holt die Säumigen wie die noch Denkschwachen zur Organisation heran!

Man man einen Arbeiter, der offenen Auges die Vorgänge im Wirtschaftsleben verfolgt, noch erst erzählen, was nach der hoffentlich recht baldigen Wende des Krieges kommen wird!

Gegenwärtig herrscht in Deutschland aus Rücksicht auf die allerhöchsten Volksinteressen der Bürgerdeien und wir anerkennen, daß selbst der Zentralverein

deutscher Arbeiter und in dankenswerter Weise die Möglichkeit schieblich-friedlicher Verständigung über differierende Fragen im Seemannsberuf gegeben hat. Wiegen wir uns aber nicht in allzu großer Sicherheit. Die Zeiten nach dem Kriege können andere Stimmungen, andere Situationen schaffen und schon heute sehen die Gelben ihr Verbetungs- und Verleumdungswort fort und versuchen, sich den geeigneten Resonanzboden für die Friedensseiten zu schaffen.

Uebereinstimmend auch das, Kollegen, nur recht ernstlich und ihr wieder wissen, welches Gebot ihr als Arbeiter und Familienernährer unbedingt zu befolgen habt!

Träumt nicht! Sorgt für eure Zukunft! Stört euch nicht an lug schwäbende Flaumacher, die euch raten, einfach alles geben zu lassen wie es wolle. Weist auch die Einigkeitstörner zurück, denn sie be-sorgen, wenn auch nur unbewußt, die Geschäfte eures wirtschaftlichen Segner.

Ber seine Zeit als Arbeiter recht verlieht, der besogt das Gebot: Wir müssen einig sein und nun sofort die Reihen des Verbandes bedeutend verstärken, damit wir, wenn der Krieg beendet ist, auf alle Fälle gerüstet sind! Auch gewerkschaftlich rüsten wir nicht um des wirtschaftlichen Krieges wegen, sondern wir rüsten, um auch uns als Arbeiter einen ehrenvollen Frieden zu sichern.

**Gelbe Seiltänzer.**

Die „Führer“ der sich seemannische Berufsvereine nennenden gelben Konventischen in Hamburg haben dem Zentralverein deutscher Arbeiter eine programmatische Erklärung“ zugehen lassen, in der es bezeichnender Weise nach der „Gansa“ heißt:

„Der Zentralverband seemannischer Berufsvereine erkennt voll und ganz die außerordentlich schwierigen Verhältnisse an, unter welchen die deutsche Schiffahrt zurzeit leidet, er ist sich auch vollbewußt, daß es den Reedereien nicht möglich sein wird — so lange keine bestimmten Ausichten auf Frieden bestehen — irgendwelche bestimmte Zusagen in Hinsicht der Höhe der Gehälter usw. zu machen. Die Mitglieder des Zentralverbandes seemannischer Berufsvereine haben bisher und sind auch ferner gewillt, unter diesen Verhältnissen Schwierigkeiten, sowie Einschränkungen nach verschiedenen Richtungen im Interesse des Vaterlandes und der deutschen Schiffahrt auf sich zu nehmen, so lange ihnen dabei noch die Möglichkeit der Selbst-ernährung und der den Verhältnissen angepaßten Verpflegung ihrer Familie möglich ist. In Anbetracht dieser Stellungnahme richten aber die Mitglieder des Zentralverbandes seemannischer Berufsvereine an den Zentralverein deutscher Arbeiter die Bitte, daß, sobald die Verhältnisse sich für die Reedereien derartig gestalten, daß diese in der Lage sind, ihre Tätigkeit wieder aufzunehmen, sie in erster Linie mit, der arbeitenden Seeleute gedanken mögen, welche durch die Knappheit des Gebalts während des Krieges in eine außerordentlich bedrängte Lage gekommen sind, und daß bei Wiedereinführung der vor dem Kriege geltenden Bestimmungen über Gehälter und so weiter, in erster Linie diejenigen in Betracht gezogen werden, deren Gehälter während des Krieges kaum zur Deckung der notdürftigsten Nahrungsmittel aus-reichten. Daß ferner, falls es möglich ist, eine Entschädigung für die gehaltenen Verluste auszusprechen, auch die mit dem kleinsten Verdienst Arbeitenden in erster Linie berücksichtigt werden.“

Wir wollen uns heute und an dieser Stelle über den Zweck dieser gelben Liebung noch nicht näher auslassen. Jedenfalls werden wir zu gegebener Zeit den Beweis dafür antreten, daß die Laten sowohl der gelben „Führer“ als auch ihres Anhanges mit dieser verschwommenen Erklärung nur in verteilte losem Zusammenhang stehen.

**Die Fischbampferreedereien**

im Elbegebiet (Hamburg, Altona, Cuxhaven usw.) haben sich nunmehr auf Antrag der organisierten Mannschaften den Beschlüssen der Reedereien im Weserg Gebiet, betreffend Gewährung von Kriegsgeldern, Versicherung der Mannschaften gegen Kriegsunfall-gesahren und Effektenverlust bereitwillig angeschlossen. Ueber die von den Fischbampferreedereien im Elbe- und Weserggebiet nunmehr gemeinsam gemachten Zugeständnisse auf den vorbenannten Gebieten haben wir bereits in Nr. 13 des „Courier“ vom 20. Juni ausführlich berichtet.

Anschließend an diese Feststellung hätten wir nur noch die Pflicht, einen besagenden „Gansa“-Artikel richtig zu stellen. In ihrer Nr. 28 vom 10. Juli behauptet nämlich die „Gansa“:

„Ohne besonders darum ersucht oder auch nur von Beteiligten dazu angeregt worden zu sein, hat der Arbeit-geberverband der deutschen Hochseefischer den Besagungen der ihm zugehörigen Fischbampfer neben erheblichen Teuerungszulagen auch namhafte Entschädigungen für Verluste durch Kriegsgelder zugestimmt. Ein Vorgehen, dem es an Würdigung und richtiger Einschätzung in den Kreisen der Fischbampfer-besatzungen nicht fehlen wird. Aber auch ein Schritt, auf den der Verband hinwirken kann, falls seiner Mitglieder in späterer Zeit unter anderen Verhältnissen Mangel an Wohlwollen für die Schiffleute nachgesagt werden sollte. Wohlverstanden, geschieht diese Fürsorge ohne jede Reichunterstützung.“

Um des lieben Bürgerfriedens willen wollen wir der „Gansa“ nicht nachgeben, daß sie ihren Lesern bewußt die Unwahrheit berichtet, oder ihr sehr wohl bekannte Tatsachen und damit die Wahrheit vorfalsch verdetzt habe; wir wollen vielmehr annehmen, daß













