





An diesen Beträgen wird man billigerweise nichts ändern können, im Gegenteil, sie werden in einigen Fällen eine Erhöhung erfordern müssen, weil unworbersehener Verlust und Störungen im Transport eintreten können. Für den Kleinhandel kann man 60 Pf. Aufschlag berechnen, so daß man zu einem Gesamtpreise von 3,80 Mk. im Minimum kommt. Das wäre ein Preis, der bei den dürftigen Einkommensverhältnissen — besonders unserer Kriegserfrauen — noch reichlich hoch wäre.

Bedauerlich ist aber, daß die hohe Preisstufe für Kartoffeln stark beeinflusst wird durch die Stärkefabriken, die Kartoffeln zu hohen Preisen kaufen. Die Regierung hat für Kartoffelstärke und Kartoffelmehl Höchstpreise festgelegt, die außerordentlich hoch sind. Wir haben gegenwärtig durch Bundesratsverordnung einen Höchstpreis für Kartoffelmehl für den Doppelpennner von 48,30 Mk. bis 50,80 Mk. Das Ungeheuerliche dieser Preisstufe wird uns klar, wenn wir berücksichtigen, daß von der Kriegsgemeinschaft Weizenmehl mit 36,75 Mk. für August geliefert wurde. In normalen Zeiten hat natürlich der Preis für Kartoffelmehl, schon wegen seiner Minderverfügbarkeit, erheblich unter dem Preis für Weizenmehl gestanden. Es wird mithin durch diese Preispolitik der Regierung den Stärkefabriken ein Nutzen zugeführt, der so ziemlich alles übersteigt, was wir in Kriegzeiten im Wirtschaftsgetriebe gemöhnt sind. Zu berücksichtigen ist allerdings, daß vom 1. November ab der Preis für Kartoffelmehl auf 41,30 Mk. bis 42,80 Mk. herabgesetzt wird. Aber auch das ist noch ein Preis, der sich im Hinblick auf die Preise von Kartoffeln nicht rechtfertigen läßt. Indes, diese günstige Preisstufe gibt den Fabriken die Möglichkeit, für Kartoffeln verhältnismäßig hohe Preise anzulegen, und damit die Kartoffeln in die Höhe zu treiben.

Sonderbar, während die Regierung für Kartoffelmehl dauernd die Höchstpreise reguliert, hat sie eine starke Abneigung, für Kartoffeln Höchstpreise festzusetzen. Die „Kreuzzeitung“ hat gegen Höchstpreise den Einwand erhoben, daß im Frühjahr diese Höchstpreispolitik für die Kartoffeln vollständig veriaht hat und der Regierung einen Verlust von 50 Millionen eingetragen habe. Das ist leider richtig, berechtigt aber nicht zu einer Ablehnung der Höchstpreise. Der Verlust der Regierung entstand dadurch, daß man im April einen Höchstpreis festsetzte, der in einem Turnus von 14 zu 14 Tagen eine Preisreduktion von 50 Pf. für den Zentner Kartoffeln normierte, so daß man bei dieser Steigerung bis Ende Juli zu einem Preis von 8,50 Mark gekommen wäre. Großhandel und Konsumenten haben damals die Regierung gewarnt, diesen Schritt zu unternehmen, weil diese Aussicht auf höhere Preise sofort eine Zurückhaltung der Bestände herbeiführen könnte, um in Verbindung mit der Spekulation den höchsten Preis herauszuholen. Wenn dabei die Reichseinkaufsstelle für Kartoffeln Abschlüsse zu diesen hohen Preisen gemacht hat, nachher aber die Ware nicht bewerten konnte, weil der Zusammenbruch dieser Speku-

lation kam, so ist das nur ein Beweis dafür, daß solche unwisigen Höchstpreise mit fortgesetzten Steigerungen allerdings nur schädlich für den Konsumenten wie für die Finanzverwaltung des Reiches sind.

Ein dauernd festgelegter mäßiger Höchstpreis wird die Spekulation und Unsicherheit des Marktes aufheben, den Konsumenten wenigstens dieses Nahrungsmittel sicherstellen und den Landwirten keinen Schaden zufügen, wenn ein Höchstpreis gewährt wird, der reichlich die Produktionskosten deckt. Vor allem muß diese Preisfestlegung aber eine einseitige für das ganze Reich sein. Die Preisfestlegungen der einzelnen Gemeinden können uns nicht helfen, weil sie nur eine Unordnung in der ganzen Marktlage herbeiführen. Wollen wir also ein unserer wichtigsten Nahrungsmittel für die Bevölkerung für die menschliche Ernährung zu mäßigen Preisen sicher stellen, so müssen wir Höchstpreise zur Sicherheit gegen Spekulation und Ueberverteilung der Konsumenten verlangen.

### Eine Ausstellung von Arbeitshilfen für Verfümmelte.

Die ständige Ausstellung für Arbeiterwohlfahrt in Charlottenburg wird demnächst durch eine Sonderausstellung von Arbeitshilfen (Prothesen) in den Dienst der Kriegsgeschädigtenfürsorge gestellt werden. Um solchen Kriegsgeschädigten, die gewisse Glieder verloren haben, die Ausübung ihres alten oder eines ähnlichen Berufes zu ermöglichen, ist es notwendig, dem besonderen Zwecke angepaßte Ersatzglieder zu schaffen. Daß diese Aufgabe eine schwere ist, braucht kaum betont zu werden. Aber in Deutschland sind dafür schon bedeutungsvolle Vorarbeiten gemacht worden, die insbesondere der Deutschen Vereinigung für Krüppelfürsorge zu danken sind. In einer Reihe von Berufen sind daher schon seit Jahren Krüppel beschäftigt, die nur mit Hilfe solcher besonders konstruierter Ersatzglieder ihren Beruf ausüben vermögen. Darunter sind nicht nur Personen, die als Krüppel geboren oder durch Krankheit oder Unfälle in der Kindheit verkrüppelt wurden, sondern in vielen Fällen handelt es sich um durch Verunsfälle verletzte Arbeiter.

Für die Sonderausstellung in der Charlottenburger Reichsanstalt ist es nun zweifellos von größtem Werte, wenn alle bisherigen Erfahrungen mit solchen Ersatzgliedern der Sache dienlich gemacht werden können. Dem die Ausstellung soll nicht nur darstellen, was schon vorhanden ist, sondern ihr größter Zweck wird sein, Anregungen für weiteres Schaffen auf diesem jetzt infolge des Krieges so wichtig gewordenen Gebiete zu geben. Was hier in erster Linie zunächst den Kriegsgeschädigten zugute kommen soll, wird für alle im Dienste der Berufsarbeit Verfümmelte einen dauernden Wert erhalten. Es ist aus all diesen Gründen notwendig, daß die Arbeiterchaft selbst der Ausstellung das größte Interesse entgegenbringt und sich an den Vorarbeiten ernstlich beteiligt.

Das kann dadurch geschehen, daß der Verwaltung der Ausstellung, Herr Geheimrat Oberregierungsrat Dr. Gehmann, Charlottenburg, Frauenhoferstr. 11/12, die Adressen solcher Personen mitgeteilt werden, die Ersatzglieder, Arbeitshilfen, oder andere, ähnlichen Zwecken dienende Einrichtungen bei ihrer Berufsarbeit benutzen. Diese Einrichtungen und Arbeitshilfen würden dann von Sachkundigen in Augenschein genommen werden. Eine Nachbildung oder gute Abbildung würde dann in vielen Fällen für die Zwecke der Ausstellung nützlich sein und vielfach die Anregung zu verbesserten Konstruktionen geben.

Der vorläufige Arbeitsplan der Ausstellung lautet:

- I. eine allgemeine Abteilung,
  - II. Abteilungen für die einzelnen Berufe.
- In allen Abteilungen werden ausgestellt:
1. Die persönliche Ausrüstung der Invaliden mit Behelfsgliedern, dauernden Ersatzgliedern, Arbeitsanfassungen und Arbeitshilfen.
  2. Vorrichtungen, welche dazu bestimmt sind, die Bedienung von Werkzeugen, Geräten, Maschinen und Apparaten durch Invaliden zu ermöglichen oder zu erleichtern.
  3. Einrichtungen von Werkstätten für die Berufsausbildung von Invaliden.
  4. Ausbildungsstufen.
  5. Uebersicht über die gewerblichen und landwirtschaftlichen Arbeiten, die von Invaliden bereits ausgeführt werden oder ausgeführt werden können.
  6. Literatur über die Organisation und Durchführung der Invalidenfürsorge, insbesondere technische Maßnahmen und Einrichtungen.

Die unter 1 und 2 bezeichneten Einrichtungen werden möglichst in arbeitsmäßiger Ausführung, andernfalls in Modellen, Plänen, Konstruktionszeichnungen, Photographien und dergl. vorgeführt.

Den Invaliden selbst sowie den an der Kriegsgeschädigtenfürsorge beteiligten Kreisen wird Gelegenheit gegeben werden, in den von der Ausstellung dafür eingerichteten Werkstätten oder auf dem Ausstellungsgelände die Verwendung der verschiedenen Arten von Arbeitshilfen bei der Berufsarbeit zu sehen und zu versuchen.

Außerdem ist in Aussicht genommen, durch Vorträge mit Lichtbildern oder kinematographischen Vornahmen die Benutzung der ausgestellten Gegenstände zu erläutern.

Zu Verbindung mit der Ausstellung wird eine Auskunftsstelle eingerichtet werden, die mit Hilfe einer Kartei und kurz gefaßter, mit Abbildungen versehener Beschreibungen Auskunft über die ausgestellten Gegenstände und was damit zusammenhängt, erteilt.

Der Zweck der Ausstellung ist so wichtig, daß eine Beteiligung im gewissem Sinne im Interesse der Arbeiter dringend geboten ist. Jeder verfümmelte Arbeiter, der für seine Berufsarbeit benötigte Ersatzglieder bereits verwendet, sollte sich daher sofort mit der obigen Adresse in Verbindung setzen.

# Aus unserm Berufe

## Automobil-Führer



Berlin. Fahrpreiserhöhung und Mangel an Bahnhofsdrotschen. Folgende Notiz ging am 13. Oktober durch die Tagespresse: Eine weitere Erhöhung der Droschentarife haben die Führer der Kraftdrotschen bei der hiesigen Verkehrsbehörde beantragt. Wie erinnert, wurde ihnen auf die Dauer des Krieges gestattet, vom 6. Mai d. J. ab für jede Fahrt 20 Pf. (Benzindroschte) oder 10 Pf. (elektrische Droschte) mehr zu fordern, als der Fahrpreisangeiger angibt. Sie erhielten danach für die einfache Fahrt von 600 Metern Wegstrecke 90 Pf.; für denselben Preis brachten nachts nur 400 Meter Wegstrecke geleistet zu werden. Diese Nachtlage wollen die Kraftwagenführer jetzt auch bei Tage eingeführt wissen. Die Verkehrsbehörde hat zu dem Antrag der Droschendenführer noch keine Stellung genommen. Ferner sind die Berliner Hotelbesitzer und Gastwirte beim Polizeipräsidenten dahin vorkäufig geworden, daß die Führer von Pferde- und Kraftdrotschen abgehalten werden, wenigstens zu den Schnellzügen an den Bahnhöfen vorzufahren. — Wenn auch ein persönlicher Zwang, an den Bahnhöfen zu warten, auf die Droschendenführer nicht ausgeübt werden kann, so wäre es doch dringend zu wünschen, daß die Verkehrsbehörde Mittel und Wege fände, namentlich nachts die Zahl der vor den Bahnhöfen haltenden Droschen etwas zu erhöhen.

Zu der Erhöhung des Droschentarifs sei bemerkt, daß innerer Organisation von einem Antrag der Kraftdrotschenführer an die Verkehrsbehörde nichts bekannt ist und es sich wohl nur lediglich um einen Antrag der Kraftdrotschenbesitzer handelt. Nach der Erfahrung, welche die Führer bei der Tageserhöhung im Mai d. J. gemacht haben, wonach die daraus entstehende Nebenbrennerei nur den Besten allein zuteil, dürfte den Führern eine weitere Fahrpreiserhöhung wenig interessieren.

Nach dem Vorgehen der Kraftdrotschenbesitzer zu urteilen, hat es den Anschein, als ob sie die beantragte Nebenbrennerei auch diesmal für sich beanspruchen wollen. Andernfalls hätten sich diese Herren im jetz-

gen Zeichen des Burgfriedens bei ihrem Vorgehen vorher mit innerer Organisation verständigt. Nach dem bisherigen Aus und den in den meisten Betrieben abgeschlossenen Lohnverträgen stehen den Führern pro Fahrt 90 Pf. an Lohn und 25 Pro. von der Gesamteinnahme zu. Leider gibt es einen Teil Unternehmer, die diesen Lohnzusatz heute nicht mehr innehalten und den Führern noch alle möglichen Abzüge machen, trotzdem die Führer ebenso wie der jetzigen teuren Lebensverhältnissen zu leiden haben, als die Unternehmer.

Zu dem Antrag der Hotelbesitzer bemerken wir, daß unseres Erachtens heute noch genügend Pferdetrotschen auf den Bahnhöfen halten. Dagegen sind die wenigen sich noch im Verkehr befindlichen Autodroschen vom Publikum so begehrt, daß die Führer gar nicht erst dazu kommen, sich in genügender Zahl auf den Bahnhöfen aufzuhalten. — Bei dieser Gelegenheit ist es angebracht, die Herren Hotelbesitzer daran zu erinnern, wie sich in Friedenszeiten die Droschendenführer entzweien, indem sie dem Anreizführer den größten Vorzug leisten.

Die Feldkraftwagen-Aktiengesellschaft. Der Bedarf des Heeres an Kraftfahrzeugen ist ein ungeheurer. Was an selbstbrauchbaren Fahrzeugen im Lande lief, mußte herangezogen, die Automobilindustrie ganz in den Dienst des Heeres gestellt werden. Diese Kriegseinsätze sind naturgemäß auf allen wirtschaftlichen Gebieten, die von der Kraftwagenbenutzung abhängig sind und sich dieser in langen Friedensjahren angepaßt haben, besonders fühlbar geworden. Es muß daher das Bestreben der Heeresverwaltung berücksichtigt sein, das gegen Störungen empfindlichste Leben der Gegenwart zu unterstützen, und hierzu gehört in erster Linie auch die Rückgabe der Transportmittel — soweit entbehrlich, noch während des Krieges, in der Hauptsache nach dem Kriege.

Die Heeresverwaltung ist aus leicht erklärlichen Gründen nicht in der Lage, die sehr umfangreichen Verkaufsgeschäfte selbst in der Hand zu behalten. Sie muß sich aber im fiskalischen und allgemeinen Interesse ihren Einfluß auf die Geschäfte wahren. Unter diesen Gesichtspunkten wurde auf Anregung der Heeresverwaltung die Feldkraftwagen-Aktiengesellschaft gegründet und mit Unterstützung der beteiligten Kreise durchgeführt. Die Geschäftsräume der Gesellschaft befinden sich in Berlin, Unter den Linden 34. Die Gesellschaft hat engen Zusammenhang mit den staatlichen Behörden

und verfolgt einen rein gemeinnützigen Zweck. Das Aktienkapital wird zu einem Satze verzinst, der niedriger als der zurzeit bei festen Anlagenverrenten übliche ist. Der Reingewinn fließt in die Saatstafel. Er besteht aus dem um die Geschäftskosten gestrichenem barem Erlös der Wagen. Die Wagen bleiben bis zum Verkaufsabschlusse Eigentum der Heeresverwaltung. Die Gesellschaft ist im kaufmännischen Sinne lediglich Verkauf- und Verrechnungszentrale für den Staat. Die Allgemeinheit wird mit Wagen versehen, die der grundsätzlichen Untersuchung und Instandsetzung vor der Abgabe an den Käufer unterworfen werden. Die Wagen kommen in Orte mit groben Kraftwagendepots und stehen dort dem Käufer zur Verfügung frei. Die Instandaufnahmen, die dem Kaufmann von der Gesellschaft zugänglich gemacht werden, lassen nicht allein die Fehler des Wagens erkennen, die vor Einleitung der Instandsetzung vorhanden haben, sondern auch die ausgeführten Reparaturen und Ersatzausrüstungen. Hierdurch ist jede Sicherheit gegen Ueberbottelung gegeben.

Mit der Liquidation der Gesellschaft wird etwa drei Jahre nach Friedensschluß gerechnet werden können. Das Aktienkapital wird dann an die Einzelner zurückvergütet.

## Bierfahrer



Kriegsgeschädigtenfürsorge im Brauergewerbe Groß-Berlins. Die vor kurzem zwischen den Vertretern des Brauergewerbes Groß-Berlins (dem Verein der Brauereien Berlins und der Umgegend) und den übrigen Brauereien (Weiß- und Malzbrauereien usw.) und den Vertretern der Arbeitervereinigungen angenommenen Verhandlungen behufs Fürsorge für die Kriegsgeschädigten im Berliner Brauergewerbe sind inzwischen zum Abschluß gelangt. Der am Freitag, den 8. d. M. stattgefundenen Schlußtag wohnten auch der leitende Gewerbe-Aufsichtsbeamte im Bezirk des königl. Polizeipräsidenten Berlin, Herr Geh. Reg.-Rat Hartmann, und Herr Kommerzienrat B. Knoblauch, als Vazarett-Delegierter und Kommissar des „Neuen Kreuz“, bei.





tend der Kriegszeit wurde ein Zuschlag von 20 bis 30 Proz. berechnert. Da der Tarif auf drei Jahre abgeschlossen ist, ist sein Fortbestand auch nach dem Krieg gesichert. Für die Müllingindustrie war durch Erlass der Militärverwaltung dem Arbeiter ein Wechsel der Arbeitsstelle untersagt worden. Man hatte angeordnet, daß kein Arbeiter in einen andern Betrieb eingestellt werden dürfe, wenn er nicht mit Erlaubnis des Fabrikanten seine bisherige Stellung verlassen hätte. Gegen diesen von den Metallarbeitern hart empfundene Zwang wurden bei der Militärverwaltung Vorstellungen erhoben. Sie führten zur Einsetzung einer paritätischen Kommission, die im Fall einer Beschwerde des Arbeiters zu prüfen hat, ob ausreichender Grund zur Aufgabe der bisherigen Stellung für den Arbeiter vorliegt. Die Verhandlungen dieser Kommission, in der die Militärverwaltung ebenfalls vertreten ist, führten in der Regel zu einem Ausgleich der Differenzen, nicht selten auch zu einer Erhöhung des Lohnes in den Fällen, in denen niedriger Lohn den Anlaß zum Wechsel der Arbeitsstelle bildete. Für die Flugzeugindustrie in Berlin kam, ebenfalls mit Hilfe des preussischen Kriegsministeriums, ein Tarifvertrag zustande, der die Löhne für die einzelnen Berufsarbeiten festsetzt.

Aus diesen den „Soz. Monatsheften“ entnommenen Darlegungen geht die große Fürsorgeltätigkeit der Militärverwaltung unzweifelhaft hervor.

Im grellen Gegensatz dazu liegt die Lage des unteren Verkehrspersonals. Hier hat man den Eisenbahn- und Postverwaltungen vollständig freie Hand gelassen, obwohl die Löhne trotz Teuerungszulage, ganz unzureichend sind. Der Streit nach Befreiung ihrer Lage geht immer noch durch die Reihen des Personals.

Schon seit Kriegsbeginn erstreben die Organisationsorgane für das Personal, die der Teuerung entsprechen. Ganz unzulängliche Teuerungszulagen hat man dem Personal bis jetzt gewährt. So darf es nicht weitergehen. Was den Arbeitern der Munitionsanfertigung recht ist, ist auch den Arbeitern der Eisenbahn und Post billig. Denn ob Staats- oder Privatarbeiter — hier ziehen alle einen Strang, wir stehen alle im Dienste der Volkseinheit, wir essen alle ein Brot und sind alle berufen zur Verteidigung des Vaterlandes. Im Interesse der Verteidigung sollten die Staatsregierungen endlich der Frage näher treten und die außerordentliche Notlage des unteren Eisenbahn- und Postpersonals nach Kräften zu beseitigen suchen. Das könnte am zweckmäßigsten dadurch geschehen, daß die Teuerungszulagen erhöht und der Kreis der Bezueher erweitert würde.

**Keine Teuerungszulage.**

Den Unterbeamten der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn wird eine Teuerungszulage nicht gewährt, obwohl sich die Verteuerung der Lebensmittel auch in Mecklenburg stark drückend auf die Lebenshaltung der Eisenbahner bemerkbar macht. Einige Preise für wichtige Lebensmittel, die uns aus einer kleinen mecklenburgischen Stadt angegeben wurden, sind ebenso hoch wie in Berlin. Der Mecklenburgische Eisenbahnbeamten-Verband hat in drei Eingaben um Teuerungszulagen gebittet. Erst auf die dritte hat er eine Antwort erhalten, die folgendermaßen lautet: „Der in den wiederholten Eingaben vorgetragene Bitte, den Beamten der Großhageral-Eisenbahnverwaltung während der Dauer des Krieges allgemein eine Kriegsteuerungszulage zu bewilligen, hat, wie dem Vorstände nach eingehender Prüfung des Gesuches eröffnet wird, nicht nähergetreten werden können.“

Mit der Gewährung einmaliger oder auch fortlaufender Unterführungen an Beamte der unteren Besoldungsklassen, welche durch Krankheit in der Familie, durch Unterhalt einer größeren Anzahl nicht erwerbsfähiger Kinder, oder andere Gründe in Not geraten sind, wird die Generaldirektion nicht zurückhalten, so oft die Prüfung der Verhältnisse im einzelnen Falle die Berücksichtigung eines vorgetragenen Gesuches gerechtfertigt erscheinen läßt.

Von einer mündlichen Rücksprache mit dem Vorstand wünscht der unterzeichnete Generaldirektor abzuziehen. Der Vorstand darf überzeugt sein, daß die Verhältnisse der Beamten der Generaldirektion bekannt sind und bei der Prüfung des vorgetragenen Gesuches eingehende und wohlwollende Würdigung gefunden haben.

ag. D a h l e.

Schwerin, den 13. August 1915.

Unser Gewährsmann betrachtet das als eine Nichtbeachtung der Unterbeamten. Er meint, das könnten sich die Herren erlauben, weil Mecklenburg eben noch in Mecklenburg liegt.

**Unfälle „im Betriebe“ der Eisenbahn.**

(Urteil des Oberlandesgerichts Celle vom 20. Juli 1915.)

Nach dem Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 haftet die Eisenbahn für alle Unfälle im Betriebe der Eisenbahn schlechthin, vorausgesetzt, daß den Verletzten kein Verschulden an dem Unfall trifft. Was unter „Betrieb der Eisenbahn“ zu verstehen ist, wird in folgendem Rechtsstreit in interessanter Weise erörtert. Als die Witwe D. auf dem Güterwaggon der Mittel-Stadthager Eisenbahn in Stadthagen ihr Gepäck abholen wollte, fiel ein Füllgel der dort angebrachten Schiebetür, die gerade von dem Beamten, der ihr das Gepäck verabfolgt hatte, zugehoben war, auf sie, wodurch sie nicht unerheblich verletzt wurde. Sie forderte durch Klage von der Mittel-Stadthager Eisenbahngesellschaft Schadenersatz in Höhe von 875 Mark und eine Jahresrente von 300 Ml. Diese Ansprüche begründete die Klägerin u. a. damit, daß sich der Unfall im Betriebe der Eisenbahn ereignet habe und die beklagte Eisenbahngesellschaft auch auf Grund

des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 haftbar sei.

Das Landgericht Bielefeld erklärte die Ansprüche der Klägerin für gerechtfertigt. Allerdings konnte das Reichshaftpflichtgesetz nicht in Frage, weil der Unfall sich nicht im Betriebe einer Eisenbahn ereignet habe. Als Betrieb im Sinne dieses Gesetzes seien alle Betriebsbehandlungen zu verstehen, welche mit dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe, der Beförderung auf der Bahn, unmittelbar zusammenhängen, namentlich die Vorbereitung, die Durchführung und der Abschluß der Beförderung. Unter diese Betriebsbehandlungen falle aber nicht das Ver- und Entladen der Güter und das Hin- und Hineintragen des Gepäcks. Dagegen habe die beklagte Eisenbahngesellschaft, weil der Unfall durch eine fehlerhafte Einrichtung der Tür veranlaßt sei, Mären namentlich an der Tür oben Bügel angebracht gewesen, die um die Lauffläche herumgriffen, so wäre ein Herauspringen der Tür unmöglich gewesen.

Das Oberlandesgericht Celle war ebenfalls der Ansicht, daß sich der Unfall nicht im Betriebe der Eisenbahn ereignet habe, und zwar aus denselben Gründen wie die Vorinstanz. Dagegen sprach das Berufungsgericht sich dahin aus, daß eine fehlerhafte Einrichtung der Tür nicht vorliege. Die Tür sei seit 1900 im Gebrauch, ohne daß sich ein Unfall ereignet habe. Es könne von der beklagten Eisenbahngesellschaft nicht verlangt werden, daß sie an der Tür alle Verbesserungen der Neuzeit, die ein Herauspringen noch mehr erschweren, anbringe. Da sie auch bei Ausstellung des Beamten, der das Gepäck befragt habe, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt angewandt habe, so entfalle eine Haftpflicht ihrerseits und die Klage sei demgemäß abzuweisen.

Hierzu möchten wir uns eine Bemerkung gestatten. Daß das Ver- und Entladen der Güter und das Hin- und Hineintragen des Gepäcks nicht zu den Betriebsbehandlungen zu rechnen ist, daß die Güterverladungsanlagen keine Betriebsanrichtungen der Eisenbahn sein sollen, in denen von Betriebsarbeitern Betriebsbehandlungen verrichtet werden, ist uns neu. Ist die Auffassung der Gerichte richtig, dann ist die Tätigkeit der Güterbodenarbeiter und der Gepäckträger keine Hauptlung im Eisenbahnbetriebe, und sie selbst sind folglich keine Eisenbahnarbeiter. So eng ist aber unseres Wissens der Begriff des Eisenbahnbetriebes noch nicht gezogen worden.

**Der Güterverkehr im ersten Kriegsjahr.**

Die Bewegung der Einnahmen aus dem Güterverkehr gestaltet einen ziemlich sicheren Rückblick auf die Lage des gesamten Erwerbslebens. Es wäre deshalb von besonderem Interesse, die Entwicklung der Verkehrsereignisse in den verflochtenen Kriegsmonaten genau kennen zu lernen. Leider ist es nicht möglich, einen vollständigen Überblick über die Gestaltung der Einnahmeergebnisse zu gewinnen. Immerhin liegt neuerdings einiges Material vor, das im folgenden mitgeteilt wird. Was zunächst die Einnahme aus dem Güterverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen anbelangt, so werden diese Zahlen seit Kriegsbeginn leider nicht mehr fortlaufend veröffentlicht, weil sie bis zu einem gewissen Grade durch die Truppenbewegungen beeinflusst werden und dem Gegner keine Gelegenheit zu Rückschlüssen hierauf gegeben werden darf. Wie aber von zuständiger Stelle mitgeteilt wurde, ist die Entwicklung dauernd günstig. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr erreichten seit der Wiederaufnahme des hohen Güterverkehrs regelmäßig annähernd die des vorigen Friedensjahres. Im Monat Juli 1915 haben sie sogar die Einnahmen des Juli 1914 um 2,86 Proz. überstiegen. Damit ist die höchste Juli-einnahme übertriften, die von den preussischen Staatsbahnen vorher je erzielt worden ist. Im Durchschnitt der Monate April-Juli 1915 bleiben die Einnahmen aus dem Güterverkehr nur um 1,98 Prozent hinter den in den gleichen Monaten des Vorjahres zurück. Die Einnahmen aus dem Militärverkehr waren an den Juli-einnahmen nur mit 7,39 Proz. beteiligt.

Ueber die Gestaltung des Güterverkehrs der deutschen Staatsbahnen wurde Mitte September halbamtlich folgendes bekanntgegeben: Mit dem Monat Juli ist das erste Kriegsjahr abgeschlossen. Ein Rückblick auf die in dieser Zeit erzielten Verkehrsereignisse der deutschen Staatsbahnen zeigt, daß insbesondere der Güterverkehr trotz der weitgehenden Behinderungen, die der Krieg mit sich brachte, Einnahmeergebnisse gebracht hat, die die wirtschaftliche Kraft und Leistungsfähigkeit des Reiches in überzeugender Weise erkennen lassen. Wie für die preussischen Staatsbahnen schon dargelegt, ist auch bei den übrigen deutschen Staatsbahnen der Güterverkehr erfreulicherweise von unbedeutenden Schwankungen abgesehen — im allgemeinen ständig gewachsen. Während er im August 1914 nur 41,6 und im September 1914 erst 66,9 Proz. der Einnahmen der entsprechenden Friedensmonate des Vorjahres betrug, ist er im Januar 1915 schon auf 90,1, im März auf 94, im Juni auf 96,1 und im Schlusmonat Juli auf 97,6 Proz. gestiegen. Ráft man einzelne Grenzgebiete, deren Verkehr durch die Kriegsergebnisse besonders stark gelitten hat, außer Betracht, so erhöhen sich die Ziffern noch um rund 2 v. H., womit im Juli die volle Höhe des letzten Friedensmonats (Juli 1914) nahezu erreicht wäre. Bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen haben im Juli 1915 die Einnahmen die des Juli 1914 sogar um 2,8 Proz. übertriften. Da gerade die Einnahmen des Eisenbahngüterverkehrs einen besonders zuverlässigen Gradmesser für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage eines Landes bilden, so dürfen wir auch von diesem Gesichtspunkte aus auf die Gestaltung unseres gesamten Erwerbslebens in den verflochtenen Kriegsmonaten mit Gemutigung und für die weitere Zukunft mit voller Zuversicht blicken.

Nach einer Zusammenstellung der „Stants. Ztg.“ gestalteten sich die Einnahmen im deutschen Güterver-

kehr, soweit Ziffern vorliegen, im vergangenen und laufenden Jahre, wie folgt:

	Einnahmen		Zu bzw. Abnahme geg. 1914	gegen den jeweiligen Vorjahresmonat in Prozent	
	1914	1915		1914	1915
Januar . . .	174,81	167,50	-7,81	-2,2	-9,9
Februar . . .	179,55	—	—	+ 0,8	—
März . . .	190,09	179,45	-10,64	+ 1,4	-6,0
April . . .	184,69	—	—	- 2,5	—
Mai . . .	188,88	—	—	+ 4,1	—
Juni . . .	177,40	170,48	-6,92	+ 0,8	-3,9
Juli . . .	180,00	176,68	-3,32	+ 4,7	-8,4
August . . .	78,98	—	—	—	—
September . . .	185,44	—	—	—	—
Oktober . . .	170,90	—	—	—	—
November . . .	157,85	—	—	—	—
Dezember . . .	169,68	—	—	—	—
Summa 1917/22	—	—	—	-11,8	—

**Von den Eisenbahnen des Auslandes. Amerika.**

Ende August fand in Pittsburg eine Konferenz von Vertretern der großen amerikanischen Organisationen der Lokomotivführer, Heizer, Signalleute, Eisenbahntelegographen und Zugbegleitmannschaften statt, um ein gemeinsames Vorgehen anzubahnen. Hauptziel der Aktion soll der Achtsundentag und die Durchführung und Erweiterung von Schutzgesetzen für Eisenbahner sein.



Berlin. In einer den Verhältnissen entsprechenden ziemlich gut besuchten Branchen-Versammlung referierte am Mittwoch, den 16. September, Herr Oberingenieur Lewin von der Firma Flohr, über „Aufzugstechnik“. Einleitend schilderte derselbe, wie der Fahrstuhlbau entstanden sei. In Amerika ist der Fahrstuhl zuerst aufgetaucht. In Europa wurde der erste Fahrstuhl auf der Insel Helgoland erbaut. Dieser wurde von einer Dampfmaschine angetrieben. Mit der Entwicklung der Technik wurde dann auch an Stelle der Dampfmaschine ein Dieselmotor eingebaut. Hierauf baute man die hydraulischen Aufzüge. Diese bedürften sich im Anfang sehr gut, nur war nach längerer Betriebszeit ein Zurückfallen des Fahrkorbes zu beobachten, das auf die Unrichtigkeit des Zuluftschiedes zurückzuführen ist. In Paris erbaute man an Stelle dieser hydraulischen, die Druckluftfahrstühle. Nur entsprachen alle diese Fahrstühle nicht den Sicherheitsvorschriften der Polizeiverordnung.

Unfallsfälle kamen in immer größerem Maßstabe vor und mit Einführung der elektrischen Fahrstühle verurteilte man, durch Türkontakte, Abhängigkeitsverhältnisse, Fangvorrichtung, eine Sichertheit zu schaffen. Durch die Türkontakte wurde es erreicht, daß der Fahrstuhl ohne geschlossener Tür nicht fortzubewegen war.

Auch den Polizeivorschriften wurde hierdurch Folge geleistet. In vielen anderen Ländern kümmert sich die Polizei überhaupt nicht um die Fahrstühle. Hier erheben vor allem die Berufsgenossen Einspruch gegen fahrstuhlfähigen Zustand derselben. Hierauf erläuterte der Vortragende die verschiedenen Steuerungsarten.

Die Seils- und Sebelsteuerungen sind die ältesten Systeme, welche sich bis jetzt auch gut bewährt haben. Zum Fahren dieser Fahrstühle ist immer ein geprüfter Führer notwendig, mithin wird der Fahrstuhl immer von sachkundiger Hand bedient. In modernen Wohnhäusern ist man schon vielfach zum Knopfsteuerungsfahrstuhl übergegangen. Hiermit kann sich ein jeder Mieter selbst befördern, da eine Vorrichtung als Fahrstuhlführer hierzu nicht nötig ist. Da jedoch immer noch Fahrstuhlfälle vorkommen, sind die bestehenden Sicherheitsvorschriften wieder verschärft worden. Dieselben schreiben jetzt einen extra konstruierten Türkontakt vor, an Hand dessen es der Sicherheitspolizei möglich ist, zu kontrollieren, ob die Tür richtig verschlossen ist. An Hand einer Zeichnung, sowie eines mitgebrachten Türkontaktes, führte der Referent den Verammelten dies klar vor Augen. Das Neueste im Fahrstuhlbau sind die heutigen Paternosteraufzüge. Auch von Amerika zu uns herübergenommen, wurde der Bau derselben hier verboten. Seit einigen Jahren sind jedoch dieselben im Bau wieder zugelassen worden. Diese Aufzüge eignen sich jedoch nur zum Personenverkehr.

In der Diskussion wurden verschiedene Fragen an den Referenten gerichtet, welche derselbe zur vollen Zufriedenheit der Fragesteller beantwortete.

Allgemeine Zustimmung bewies, daß der Vortrag aufmerksam verfolgt wurde.

Im weiteren Verlauf der Versammlung wurde vorgeschlagen, wieder jeden Monat eine Branchen-Versammlung stattfinden zu lassen. Sind auch viele unserer Kollegen eingezogen, so muß doch versucht werden, diejenigen, welche noch zurückgeblieben sind, zusammenzubringen. Wenn auch nicht jedesmal ein Vortrag gehalten werden kann, so liegt doch für die Kollegen eine Notwendigkeit vor, unter sich ihre Berufspragen zu besprechen. Auch kann hier versucht werden, unseren weiblichen Berufskolleginnen den Wert der Organisation vor Augen zu führen, um diese nicht zu Lohnbrüchern in unserem Beruf werden zu lassen.

Beschlossen wurde, am 3. November wieder eine Branchen-Versammlung abzuhalten.



Wie das den deutschen Militarismus besämpfende England seine eigenen Hafen-

arbeiter militarisiert. Wie in England sich der Militarismus bereits auch in das Berufsleben eingekrallt hat, besonders in der wilden Fabrikarbeit, das wird zum Ueberflus ausgezeichnet konstatiert in einem beachtenswerten Artikel, den ein Herr C. Doelman in „De Nieuwe Amsterdamer“ veröffentlicht hat. Wir entnehmen daraus das folgende:

„Nach einem Bericht vom 8. September arbeiten jetzt insgesamt 715 Fabriken für den Munitionsbedarf unter Staatsaufsicht. Bekannt ist, welche Maßregeln die Regierung bei der Uebernahme dieser Fabriken getroffen hat, um zu verhindern, daß die Arbeiter — um welche Ursachen auch — die Arbeit in Stich lassen. Die Regierung ist auf dem einmal eingeschlagenen Wege weiter gegangen und hat es jetzt so weit gebracht, daß freie Arbeiter in demokratischem England auf militärische Weise gedrillt werden, um für den Krieg zu arbeiten, der geführt wird zur — Vernichtung des „Militarismus“. Selbst im Hafenbetrieb, wie man weiß, einer der Betriebe, worin die Arbeiter sich bis heute noch nicht der Disziplin unterwerfen konnten und in dem die Voraussetzungen, die Arbeiter am Recht zu gewöhnen, insofern der Art des Betriebes gar nicht oder bloß im Keime vorhanden sind, selbst in diesem Betriebe hat die Regierung es verstanden, Bataillone zu schaffen, in denen die Arbeiter wie die Soldaten im aktiven Heere der Kriegszucht unterworfen sind. In Liverpool, dem zweitgrößten Hafen von England, ist z. B. das Liverpooler Regiment gebildet worden, in dem die Hafenarbeiter das 1. Bataillon bilden. Dieses Bataillon, 1200 Mann stark, verrichtet hauptsächlich staatliche Arbeiten, wie Laden und Löschen von Munition, Zuder und Fleisch, Vereinfachen der Schiffe für die Truppen und dergleichen Arbeiten mehr. Die Arbeiter sind tatsächlich eingeschriebene Soldaten und sind in jeder Hinsicht der militärischen Disziplin unterworfen: sie werden gedrillt und marschieren nach ihrer Arbeit.“

Die wichtigsten allgemeinen Bestimmungen in dem Kontrakt über die Dienstpflicht in einem solchen Arbeiterbataillon sind folgende:

„Der Arbeiter verpflichtet sich, Seiner Majestät, in dem von ihm erwählten Bataillon im Vereinigten Königreich, als Soldat für die Dauer des Krieges zu dienen; nach Beendigung des Krieges wird er mit möglicher Eile seiner Pflicht wieder entbunden.“

Sobald der Arbeiter die Kriegsarbeit untermittelt hat, ist er allen jetzt in Kraft befindlichen Bestimmungen des Kriegsgesetzes unterworfen; d. h. er ist allen militärischen Gesetzen und der Disziplin unterworfen, und soweit sie zupassend sind, auch den Armeebefehlen und -regeln.“

Er kann jeden Augenblick zur Arbeit ausgerufen werden, sowohl bei Tage als bei Nacht, und hat jede von ihm verlangte Arbeit zu verrichten. Klagen oder Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Arbeitsbedingungen oder anderer Sachen, die mit der Arbeit in Verbindung stehen, müssen auf dem üblichen Wege bei dem befehlshabenden Beamten angebracht werden, der, wenn nötig, hierüber Meldung zu machen hat.“

Daß die Anwendung dieser allgemeinen Bestimmungen nicht mehr und nicht weniger als die Unterwerfung unter die Kriegszucht bedeutet, versteht man deutlich aus den Erläuterungen zu diesen Bestimmungen, die durch den Obersten des Hafenarbeiterregiments erlassen wurden und aus denen wir hier die wichtigsten Züge mitteilen.

Die Arbeiter müssen gut begreifen, daß, obgleich sie Seiner Majestät als Hafenarbeiter dienen, sie doch zu gleicher Zeit Soldat im vollsten Sinne des Wortes sind; ich bin sicher, daß sie hierauf ohne Zweifel stolz sein werden.“

Nach dieser kurzen einleitenden Betrachtung, in der militärisches Gefühl und pädagogischer Einfluß auf beherbergsfähige Weise miteinander verflochten sind und von dem Takte dieses Obersten das Beste erwartet läßt, folgt eine nähere Erläuterung, die tatsächlich eine Instruktion ist:

„Von allen Dingen, die ein Soldat zu lernen hat, steht die Disziplin obenan, d. h. er hat den Befehlen eines jeden über ihm gestellten Beamten nachzukommen, ob dieser nun Befehle zu erteilen berechtigt ist oder nicht, auf jeden Fall hat er ihre Befehle ohne Widerrede auszuführen.“

Ein Offizier gehört auf der Strafe jederzeit geprügelt zu werden. Beim Ansprechen hat der Soldat jederzeit strammes Aussehen anzunehmen, doch ist es nicht notwendig, bei der Arbeit einem Offizier zu grüßen, aber wenn er einen Mann anspricht, so hat dieser in strammer Haltung zu stehen.“

Die vornehmste Pflicht eines Soldaten ist Pünktlichkeit. Es ist unmöglich, die Arbeit des Bataillons zu regeln, wenn die Angehörigen nicht pünktlich sind. Pünktliche Ankunft beim Antreten soll streng gefordert werden.“

Es ist durch mich bei einigen die Meinung ertönt worden, ihre Uniform auszugeben, sobald sie ihre Arbeit beendigt haben; jeder hat dazu natürlich das Recht, aber ich möchte doch darauf hinweisen, daß man sich durchaus nicht zu schämen braucht, des Königs Rock zu tragen — im Gegenteil. Große Sorge muß darauf verwandt werden, die Uniform in gutem Aufstande zu erhalten. Wo Uniformen ohne genügende Ursache vernichtet werden, ist der Mann verpflichtet, Schadenersatz zu leisten. Da zwei Uniformen verabreicht sind, wird erwartet, daß die Arbeiter am Montagmorgen beim Antreten in reiner Uniform erscheinen. Der Adjutant soll alle Uniformen zu bestimmten Zeiten besichtigen.“

Zusätzliche sei die Aufmerksamkeit auch auf die Notwendigkeit eines guten Aussehens beim Antreten gerichtet, daß z. B. die Haare geschritten sind, jeder rasiert ist, und blutige Schuhe getragen werden. Wenn jemand spät arbeitet und früh wieder antreten muß, so ist eigene Mühseligkeit zu nehmen, aber ich wünsche, daß die Arbeiter unter allen Umständen ord-

nungsgemäß antreten, damit sie das Regiment, wozu sie gehören, nicht in Mißtreib bringen.“

Das Bataillon hat die Arbeiten in der vom befehlshabenden Beamten oder Adjutanten festgesetzten Zeit auszuführen. Der befehlshabende Beamte soll bemüht sein, die Arbeit so zu regeln, daß übermäßige Arbeitszeiten vermieden werden. Da aber das Bataillon wohl immer für dringende und wichtige Staatsarbeiten ausgerufen wird, so werden sich ziemlich lange Arbeitszeiten nicht immer vermeiden lassen.“

Unter keinen Umständen darf ein Arbeiter beim Antreten abwesend sein, es sei denn, er sei krank, in welchem Falle er umgehend ein ärztliches Attest zu senden hat.“

Allgemein genommen, wünsche ich, daß die Arbeitsbedingungen des Bataillons so sein sollen, wie sie bei den besten Arbeitgebern in Gütigkeit sind. Demgegenüber erwarte ich jedoch, daß die Angehörigen des Bataillons ihre äußersten Kräfte anspannen.“

Der Oberst beendigt seine Erläuterung, indem er den Wunsch ausdrückt, daß die Hafenarbeiter auf ihr Soldatsein ebenso stolz sein sollen, als er selbst. Natürlich steht auch der feierliche Eid nicht, der von den Arbeitsertruten abgelegt werden muß, worin sie dem König, seinem Nachfolger und den anderen Angehörigen die Treue schwören in großen Worten. Kurzum, das ganze militärische Habitus ist hier genau so, wie für die Soldaten im Felde und im Schützengraben.“

Wir sehen an diesem einen Beispiel, daß es keine sinnlose Phrase ist, wenn gesagt wird, daß durch diesen Krieg auch der Militarismus im Lande noch vergrößert wird, wie auch sein Einfluß die Zivilbevölkerung mehr oder minder in seinen Bann zwingt. Und das nicht allein in Preußen, das ohne Zweifel seine übermilitärische Veranlagung voll verdient, sondern auch in Old England, in dem bei weitem demokratischsten Lande.“

In dem Lande jenseits der Nordsee geht es also noch um einige Grade militärischer zu, als bei uns.



### Handelsarbeiter

Die Krämerseelen bleiben die Alten. Nichts, auch nicht die Katastrophe des Weltkrieges vermag ihr beschränktes Denkvermögen aus den Angeln zu heben. Wie wir in voriger Nummer berichtet, haben die Regierungspräsidenten die Handelskammern zur Erläuterung von Gutachten zwecks Einführung des Siebenuhr-Ladenschlusses aufgefordert. Da kommt auch schon der „Confectionär“ als bestmöglicher Vertreter aller reaktionären Interessen und läßt folgende erbarmungswürdige Zeremonie los:

### Rein Winter-Siebenuhr-Ladenschluß in Groß-Berlin.

Von einzelnen Regierungspräsidenten sind die zuständigen Handelskammern zur Erläuterung von Gutachten aufgefordert worden, ob sich eine Verordnung empfiehlt, durch die während der Wintermonate für die offenen Verkaufsstellen an den Tagen von Montag bis Freitag der Siebenuhr- am Samstagabend der Achtuhr-Schluß eingeführt wird. Es wird dies damit begründet, daß durch den früheren Schluß eine Ersparnis an Beleuchtungsmaterial erzielt und den Geschäftsanstellern eine längere Ruhezeit gewährt wird.

Als nach Ausbruch des Krieges im August v. J. eine allgemeine Stochung des Geschäfts eintrat, wurde von verschiedenen Seiten die Einführung des Siebenuhr-Ladenschlusses angeregt. In Berlin fanden zwischen den uninteressierten Detailhändlerverbänden sehr eingehende Beratungen statt, die zu dem Ergebnis kamen, daß durch eine solche Einschränkung eine große Zahl besonders von mittleren und kleinen Geschäften, zumal in den Außenbezirken, sehr erheblich geschädigt würde. Gerade in unserer Branche wird in der Zeit von 7 bis 8 Uhr abends ein erheblicher Teil des Umsatzes erzielt. Dies ist auch erklärlich, da die Fabriken, Banken und großen industriellen Unternehmungen vielfach die sogenannte englische Arbeitszeit eingeführt haben und ihren Angestellten daher gerade um die Abendstunden zum Einkauf zur Verfügung stehen. Da ferner in Berlin das Mittagessen nicht zu einer bestimmten Stunde, sondern in der Zeit von 1 bis 4 Uhr eingenommen wird, pflegen die Frauen ebenfalls die Abendstunden für ihre Einkäufe zu wählen.

Aus diesen wichtigen Gründen trat man damals entschieden gegen die Einführung des Siebenuhr-Ladenschlusses auf. Dieselben Gründe bestehen noch heute. Der Berliner Detailhändler ist daher fast ohne Ausnahme gegen den Siebenuhr-Ladenschluß. Es wird betont, daß in einer Zeit, in der zahlreiche Betriebe schwer zu kämpfen haben, alles unterbleiben muß, was die Erwerbsmöglichkeit beeinträchtigen kann. Nicht Beschränkungen sind jetzt am Platze, sondern es wäre im Gegenteil wünschenswert, wenn Erleichterungen beschlossen würden. Weder die Berliner Handelskammer, noch die Vertreter der Kaufmannschaft von Berlin sind übrigens bisher um Gestattung von Gutachten angegangen worden. Es handelt sich offenbar um Anfragen von Regierungspräsidenten in andern Städten des Reiches, in denen ja die Verhältnisse vielfach anders liegen. Wo dies der Fall ist, haben die Kaufleute auch bereits durch freiwillige Vereinbarung den Siebenuhr-Schluß eingeführt.“

Diese „wichtigen“ Gründe kennen wir schon seit mehr als dreißig Jahren. Sie wurden angeführt gegen die Sonntagsruhe, gegen den Neim-, und gegen den Achtuhr-Ladenschluß. Sie sind immer hinterher schlagend durch die Tatsachen widerlegt worden. —

Immer wurde ausgerechnet, in der Zeit, um die es sich handelte, angeblich der Hauptumsatz erzielt. Dreimal ist also nach der Logik der Krämerseelen die Hauptumsatzzeit schon verloren gegangen, aber der Umsatz selbst ist geblieben, wie es auch gar nicht anders sein konnte. So muß es natürlich auch nach Einführung des Siebenuhr-Ladenschlusses kommen. Aber was ein alter Esel ist, bleibt einer, trotz aller Erleichterungen. Nur keine Erleichterungen für die Angestellten, es könnte ein Quenchen Profit kosten, die Angst kommt in den „Gründen“ gegen den Siebenuhr-Schluß zum Ausdruck. Und das, obwohl gerade der Siebenuhr-Schluß große Ersparnisse für Licht usw. ermöglichte. Das sieht aber das kurzfristige Krämervolk nicht und denken, rechnen, kalkulieren, ja das lieber Himmel, das macht zwölf Kopfschmerzen. — Mögen nur die Regierungspräsidenten fest zugreifen und den Siebenuhr-Schluß einfach verfüllen, nachher werden ihnen nicht nur die Handelsarbeiter, sondern die Krämer selbst für diese Maßregel dankbar sein.“

Die Kölner Krämer gegen den Achtuhr-Ladenschluß. Einer Anregung auf Einführung des Achtuhr-Ladenschlusses hat die Kölner Handelskammer nicht Folge gegeben, und zwar unter folgender Begründung: Abgesehen davon, daß an der hierfür vorgesehenen Abstimmung der beteiligten Geschäftsinhaber gemäß § 139 f der Gewerbeordnung die im Felde stehenden nicht teilnehmen können, liege eine Vertüfung der Geschäftszeit in den Abendstunden um deswillen nicht im Interesse vieler Ladenbesitzer, weil erfahrungsgemäß während der Kriegszeit gerade die Abendstunden den rechten Geschäftsertrag mit sich gebracht haben.

Diese samojede Begründung müßte sich die Kölner Handelskammer wirklich einräumen lassen. Wenn erst die Kriegszeit den rechten Geschäftsertrag in den Abendstunden herbeigeführt hat, warum hat man dann im Frieden den Achtuhr-Ladenschluß nicht eingeführt? Indes, es bleibt ja nicht immer Krieg, und dann werden wir die schlauen Herren mit ihrer eigenen Begründung ad absurdum führen können. Geschenk bleibt ihnen die Sache nicht, dessen können sie sicher sein. Die Handelsarbeiter werden nicht eher ruhen, bis der überall bewährte Achtuhr-Ladenschluß auch in Köln a. Rh. Tatsache geworden ist.



### Jugend-Bewegung

Die Frage der proletarischen Jugendpflege und -erziehung verdient gerade in der jetzigen so ersten und schweren Zeit der besonderen Erörterung. Große, fast unergründliche Lücken hat der Weltkrieg auch in die Reihen der Partei und Gewerkschaften getissen. Trotzdem gilt es das zu erhalten und zu fördern, was unsere Genossen und Kollegen, die im Felde stehen, mit aufgebaut haben. Viel und schwere Organisations- und Agitationsarbeit wird es nach dem Kriege geben. Gar manchen unserer Braven werden wir da vermissen, die sich sonst mit regem Eifer und aller Kraft für das Vorwärtsschreiten ihrer Organisation ins Zeug legten.

Diese zu ersetzen, ihnen nachzustreben, ist Aufgabe der neuen, der jungen Generation. Doch hierzu bedarf es einer besonderen Vorbildung, einer gewissen Sachkenntnis. Dies zu erreichen, hat sich die proletarische Jugendbewegung zur Hauptaufgabe gestellt.

Tausende junger Arbeiter und Arbeiterinnen haben sich heute bereits um das Freiheitsbanner der Proletarierjugend geschart. Tausende, ja Millionen junger Proletarierkinder stehen uns aber noch fern. Und, sie stehen uns nicht nur fern, sondern ein ganz beträchtlicher Teil sind selber Mitglieder unserer Gegner, der bürgerlichen Jugendvereine und -vereinigungen. Diese zu überzeugen, für uns zu gewinnen und aufzuklären, soll auch unsere Aufgabe sein. Sollen wir das Bestehende erhalten und fördern, müssen wir schon die Jugend von früh auf dazu erziehen. Immer soll es heißen: Unser die Jugend, unser die Zukunft! Und fragen wir, was die Jugend in der freien Jugendbewegung zusammenhält? So brauchen wir nicht erst lange nach der Antwort suchen. Freude an der Natur, edle Geselligkeit, gemeinsame Befriedigung des Wissens- und Bildungsdranges durch Vorträge belehrender und unterhaltender Art. Gemeinsame Beschäftigung und Exkursionen in groß- industrielle Unternehmungen und Museen und dergleichen. Besuch künstlerischer Unterhaltungs- und Konzertaufgaben.

Mit all diesen Mitteln will die proletarische Jugendbewegung antämpfen gegen die Vergiftung der Volksseele durch Schund in Wort und Bild. Sie will es versuchen, die Lücken, die die Volksschule im Wissen und Können der Jugendlichen gelassen hat, auszufüllen.

Aber auch auf wirtschaftlichem Gebiete, auf dem Gebiete des Jugendzuges, hat die proletarische Jugendbewegung und da besonders die gewerkschaftlichen Jugendsektionen ihr bestes getan und gar manchen Erfolg erzielt.

Durch all dies soll erreicht werden, die Jugend zu selbständigen, selbstbestimmenden, klassenbewußten Arbeitern zu erziehen.

Noch eins, was hier erwähnt werden soll, was eigentlich nicht sein sollte. Oft kann man in den Betrieben, wo mehrere Jugendliche und Erwachsene zugleich beschäftigt sind, die Wahrnehmung machen, daß sich die Erwachsenen den Jugendlichen gegenüber nicht in der gebührenden erzieherischen Weise verhalten. Dies abzuschaffen, müssen alle unsere alten Kollegen und Kollegen bedingt sein.

Wenn ein jeder bestrebt ist, an den Idealen der proletarischen Jugendbewegung irgendwie mitzuarbeiten, dann braucht uns wahrlich nicht um die Zukunft bange sein.

Kollegen und Kollegen! Sorgt dafür, daß alle in Euren Betrieben beschäftigten jugendlichen Arbeiter und Arbeiterinnen und Lehrlinge sich organisieren. Sei es in











