

Courier

Zentral-Organ für die Interessen
der im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäft. Arbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands.
Publikations-Organ des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Erscheint während des Krieges vierzehntäglich.
Einzel-Abonnement pro Quart. franco geg. franko 1.50 M.
Der Courier ist in die Poststempelkassette eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO 16, Engelauer 21.
Telephon: Amt Moritzplatz, 950 und 11864
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

Redaktionschluss
am Montag Morgen vor Erscheinen des Blattes.
Unverlangte Manuskripte werden nicht zurückgesandt.
Aufschriften und Reklamationen an die Schriftleitung.

Nr. 2.

Berlin, den 16. Januar 1916.

20. Jahrg.

Arbeiterinteressen und Kriegsergebnis. Ein gewerkschaftliches Kriegsbuch.*)

Seitmalts:
Würde Deutschland besetzt und dann so
traktiert werden, wie man es uns noch immer
androht, dann wäre auf Menschenalter
das Elend unserer Völker fest. Der
Friede, der uns heute noch als ein politisches
und wirtschaftliches Glück erscheint, ist
schwerlich ohne neue Kriege herbeizuführen. Die
Millionen Arbeiter, deren Existenz von der deutschen
Wirtschaftsausbeute abhängt, müßten ansonsten
— die Arbeiter müßten durch und in den
Friedensbedingungen aufzuwachen. Die Klagen
handelsbedingungen eingeschaltet werden. Un-
gehörige Kräfte an würden unser Arbeit so be-
lasten, daß ein einziger Arbeiter mit England
und Amerika, vielleicht nicht einmal in
Deutschland selbst, geschwiege da der Russ-
land in andere Länder zu denken wäre. Die
Wirtschaftsausbeute würde auf einen Jahressatz hin-
ter uns liegen den Grund zurückgeworfen werden, und
sie hätte keine Verwendung mehr für die Zeit ihrer
Zeit um fünfzig Prozent gehobene Produktivität.
Ueber die Bevölkerung und Massenelend würden
das Volk auf einen trübsamen Grund hinunter-
ziehen. Das Elend und die trübsamen Zustände in den
nehmenden Welt der Arbeiter würde aus der
Gefahrlosigkeit entstehen, der es, andersgefaßt, ist
selbst unter der Bedingung, daß es, andersgefaßt, ist
Arbeiter würden sich nach glücklich prüfen, die
Weltelend das Elend für die Auswanderung zu
sammeln lassen könnten.

*) Hans Sachs in „W. a. M.“

I.
Es ist ein bürgerlich-demokratischer Schrift-
steller, der die hier als Motto wiedergegebenen Mo-
tive, oder sagen wir Thesen, aufgestellt hat, und
trefflicher hätte sie ein sozialer Demokrat oder freier
Gewerkschaftler auch nicht fassen können. Ganz anderer
Meinung sind natürlich die mit ihrem geschriebenen
und gesprochenen Wort in einer ganz anderen, uns
durch einen Nebelschleier verüllten Welt lebenden
übergebildeten neunkantianischen Philosophen, die den
Wald vor lauter Bäumen nicht sehen und den Himmel
voller Vögelchen wahrnehmen. Wir meinen jene im lü-
sternen Raum theoretisierenden, jedes Zusammenhanges
mit dem praktischen Leben entbehrenden Leute, die
schon längst aus Fleisch und Blut zum Gespenst
geworden sind und deshalb von Parvus treffend als
Konferven-Politiker bezeichnet werden. Jene anti-
marxistischen Uebermarxisten, die — nach Leuz — das
wirtschaftliche Massenelend für einen braven, tüchtigen
politischen Helfer ebenso anerkennen, wie sie gelegentlich
von unserer hohen Verbündeten, der Krise“ gesprochen
haben. Aber die Gewerkschaften sind eben da-
durch groß geworden, daß sie diese politische Spe-
kulation aus dem Wege geräumt und den Kampf
gegen das Elend geführt haben. Ihre Arbeit
und ihr Ziel kennt keinen grünlicheren Feind als
das Elend. Sogar die politische Spekulation
auf die Vertilgung der Wirtschaft ist falsch; ein
verelendetes Reich, in dem auch die Arbeiterorga-
nisationen der Entfaltung anheimfiele, würde
der Demokratie keine Blüte, den Arbeitern keine Macht
bringen.

Das ist der Grundgedanke, der in dem in der
Heftchrift dieser Arbeit näher bezeichneten gewerkschaftlichen
Kriegsbuch von 16 führenden Gewerkschafts-
genossen vertreten wird.

Gemäß, wir haben in Deutschland alles andere,
nur keinen Mangel an politischer, wirtschaftlicher, bürger-
licher und proletarischer Kriegsliteratur,*) aber ein

gewerkschaftliches Kriegsbuch, ein Buch
über Arbeiterinteressen und Kriegs-
ergebnis, von Männern der Praxis, die mitten
im deutschen Gewerkschaftsleben stehen, geschrieben,
fehle bisher in der deutschen Literatur, und deshalb
sind wir der umsichtigen und regamen „F. R.“ dank-
bar dafür, daß sie mit der Herausgabe dieses Buches
eine unannehmlich empfindende Lücke in der deutschen
Arbeiterliteratur ausfüllt.

Ueber den Zweck der Schrift heißt es im Vorworte:
„Das vorliegende Buch stellt einen Versuch dar,
vom Boden der Tatsachen aus die Interessen der
deutschen Arbeiter am Kriegsergebnis zu untersuchen.
Unabhängig von mehr oder weniger wissenschaft-
lichen Doktrinen erstreckt sich diese Untersuchung ledig-
lich auf die tatsächlichen Verhältnisse
in den einzelnen Industriezweigen, während die ein-
zelnen Kapitel die Fragen der Sozialpolitik
und Arbeiterversicherung erörtern. Das Gesamt-
ergebnis wird in einem Schlusskapitel vom Herausgeber ge-
bildet. Die Mitarbeiter sind sämtlich in der deut-
schen Gewerkschaftsbewegung angelegene Kämpfer,
die seit einem oder mehreren Jahrzehnten in der
vordersten Reihe der gewerkschaftlichen Arbeit stehen
und ihre resp. Gebiete gründlich beherrschen. Parla-
mentarier, die aus der Gewerkschaftsbewegung hervor-
gegangen sind, Verbandsvorstände und Gewerkschafts-
redakteure sind die Mitarbeiter dieses Buches, Real-
politiker also, die unmittelbar aus der Praxis
schöpfen.“

Und wer sind nun die Verfasser dieses
Buches, welche Thematika behandeln sie? Robert
Schmidt, der Leiter der Sozialpolitischen Abtei-
lung der Generalkommission, leitet das Werkchen ein
mit einer Betrachtung über Kapitalismus und
Sozialpolitik. Rudolf Wissell, der Ge-
neralarbeitersekretär, folgt mit einer Würdigung der
Arbeiterversicherung. Daran schließen sich
Untersuchungen über den Einfluss der Friede-
nensaufstellung auf die wichtigsten
Industriezweige. Als erfahrene Gewerkschafts-
führer führen die Feder. Ueber das Baugewerbe
schreibt August Winnig, über die Bergver-
schüttung und Hüttenindustrie Otto Hue, über die
chemische Industrie Heinrich Schneider,
über das graphische Gewerbe Emil Klotz,
über die Holzindustrie W. Kayser, über die
Keramikindustrie Emil Girbig, über die
Leber- und Lederbearbeitungs-
industrie Peter Plum, über die Metallindus-
trie Joh. Scherm, über die Maschinen-
mittelindustrie A. Weidner, über das Be-
kleidungsgewerbe Heinrich Stübner,
über die Steinindustrie Alois Staudinger,
über die Textilindustrie K. Krämer,
über das Transportgewerbe Paul Müller,
und unter dem Titel „Gewerkschaftliche
Randbemerkungen zum kommenden
Frieden“ liefert der Herausgeber Janison eine
pöndende zusammenfassende Schlussbetrachtung.

Aus der Aufzählung der behandelten Kapitel und
der Autoren erhellt die Bedeutung und der Wert die-
ses gewerkschaftlichen Kriegsbuches, das in seinem
ganzen Inhalt ein warmherziges Verlangen nach
Friede des 4. August 1914 und eine sachlich tiefgehende
Untersuchung über die wirtschaftlichen Beziehungen der

deutschen Arbeiterklasse und der deutschen Zoll- und
Handelspolitik zur eigenen Nation und zum Weltmarkt
darstellt. Das Buch hält sich auf eine erziehlische Art
fern von einem übertriebenen Optimismus, wie es
andererseits aber auch fest auf dem Boden der tat-
sächlichen Verhältnisse steht und das Gute sieht, wo
es wirklich zu finden ist. Es handelt sich um keine
selbst Vertuschung der Klagengegensätze, um keine tote
immer geatmete Vertuschung der noch auszuzeichnenden
scharfen Gegensätze zwischen Unternehmern und Arbei-
tern, aber es sieht gleich über diese zeitlich und ge-
schichtlich begrenzten Gegensätze hinaus, indem es für
bestimmte historische Epochen auch die Verbindungen
zwischen Unternehmern und Arbeitern im Interesse der
Nation auf dem Weltmarkt klar legt. In dieser Hin-
sicht besonders bleibt das Buch auch über den gegen-
wärtigen Krieg hinaus wertvoll. Es gibt zum er-
stenmal eine umfassende Darstellung der industriellen Be-
ziehungen Deutschlands zum Weltmarkt vom Arbeiter-
standpunkt aus und das um so gründlicher und sach-
fundiger, als die einzelnen Industrien von einzelnen
Gewerkschaften speziell untersucht und die Interessen
der Arbeiter dieser Industrien ohne Voreingenommen-
heit geprüft und vertreten werden.

Sollen wir ein gewerkschaftliches Kriegsbuch nicht
freudig begrüßen, das einen so hervorragenden ideellen
und praktischen Zweck verfolgt? Ein Buch, dessen Wert
mehr noch in der Zukunft als in der Gegenwart liegt.
Erschienen in dieser ersten Zeit, wo die europäische
Erde erzittert unter dem Donner der Kanonen und
schwanzt unter den Wogen der Völkerräusche. Es
soll und wird die vornehmste Aufgabe dieses von ein-
fachen schlichten Gewerkschaftsarbeitern verfaßten Buches
sein, die deutschen Arbeiter darüber zu unterrichten,
daß in diesem unergleichlichen Völkerringen nicht nur
über das politische und wirtschaftliche Schicksal unseres
deutschen Vaterlandes und weiter Europas entschieden
wird, sondern daß auch mit über die Zukunft des deutschen
Volkes, über die Zukunft der deutschen Arbeiterklasse
und Arbeiterbewegung entschieden wird.

Wir leiden nach Einow in der deutschen politis-
chen Arbeiterbewegung unter einer Ueberproduktion
von Schlagwörtern, die der klaren Erkenntnis der po-
litischen Meinungsverhältnisse, ihrer Grundlagen
und ihrer Motive, sicherlich nicht förderlich ist. Um so
mehr Anerkennung verdient es, daß eine Anzahl Ge-
werkschaftsführer sich zusammengerufen und sich vom
Standpunkt des Arbeiters ihrer Gewerbebeweise die
Frage gestellt haben: Wie weit entspricht die Bahn,
die die sozialdemokratische Partei mit der Politik des
4. August 1914 betreten hat, den Lebensinteressen der
Arbeiterklasse unseres Gewerbes? Welche gewerblichen
und gewerkschaftlichen Interessen stehen in dem heutigen
gewaltigen Völkerringen für die in unserer Branche
beschäftigten auf dem Spiel, und welche Stellung zu
den Kriegsfürsagen mußten demnach die Führer der be-
treffenden Gewerkschaften einnehmen, wollten sie das
Wohl ihres Verbandes wie auch das Interesse der
Arbeiter an möglichst auskömmlichen Löhnen, dauernder
Beschäftigung und günstiger Gestaltung ihres Ar-
beitszweiges wahren?

Auf diese Fragen gibt das Kriegsbuch klare und
präzise Antworten, indem es an die Stelle hoher
Schlagworte und unklarer sentimentaler Redensarten
die nüchterne Betrachtung der Lage und der Kon-
fessionsverhältnisse der einzelnen Industriezweige ihres
Exportes und Imports, sowie ihrer neueren Entwik-
lung setzt und dann den Einfluss darlegt, den eine
Beschränkung der Produktion infolge einer Verringerung
des Absatzes auf dem Weltmarkt, die Abnahme
der inländischen Konsumfähigkeit oder der Abtrennung
industrieller Landesgebiete vom heutigen Deutschen
Reich auf die Arbeiterverhältnisse innerhalb der ein-
zelnen Gewerbe ausüben würde.

Selbstverständlich paßt ein solch realpolitisches und
praktisch-gewerkschaftliches Beginnen nicht in das Kon-
zept jener Gruppen und Konventionen, die sich in

*) Arbeiterinteressen und Kriegs-
ergebnis. Ein gewerkschaftliches
Kriegsbuch. Herausgegeben von Wilhelm
Janison, Verlag der Internationalen Korrespon-
denz, A. Baumeister, Berlin-Karlshorst. Broschüre
2 M., gebunden 3 M.

**) Das Verzeichnis der Hinrichsen Buchhand-
lung in Leipzig, in dem alle deutschen literarischen
Neuerscheinungen Aufnahme finden, weist von Kriegs-
beginn bis Ende Dezember 1914 rund 1400 Titel
von Literaturzeugnissen auf, die mit dem Krieg in
Beziehung stehen. Die Verteilung der Erscheinungen

auf die einzelnen Wissensgebiete gestaltet sich wie folgt:
Kriegsereignisse, Militärdienst 251; Karten 227; Po-
litik und Wirtschaftsleben, Auffassungen vom Kriege
214; Kriegsgefehe, Rechtsverhältnisse 97; Seelensorge
und erbauende Schriften 335; Dichtungen, Unterhal-
tungsschriften, Kunst 275; Verzeichnisse 17; zusammen
1416. Besonders zahlreich sind die Kriegschroniken
und Darstellungen des Kriegsverlaufes, die Landkarten
der Kriegsschauplätze, Einzelwerke und Broschüren po-
litischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Inhalts vertreten.

den sicheren Untergrund grauer Theorien und längst überlebter Prinzipien gemächlich niederhoben, und von dort aus das von einer Welt von Feinden bedrohte deutsche Volk und Vaterland mit ihren Untertanen zu langweilen, und die deutsche Arbeiterbewegung durch Disziplinirtheit und andere Ertragsparanzen in Selbstzerfleischung und Spaltungen über den Boden der Arbeit zu zerbrechen und unbehindert der Reaktion die Steigbügel halten und jeden wirklichen proletarischen Klassenkampf praktisch unmöglich bzw. unwirksam machen.

Und wenn in einer solchen Situation ein solches Buch erscheint, so ist das ein Beweis dafür, daß die Bewegung trotzdem oben bleibt und fortschreitet. Deshalb wünschen wir diesem Buche die Wirkung eines nicht mißzuweisenden Kompasses.

Wir können und wollen hier nicht den Gesamtinhalt dieses interessanten Buches erschöpfend an Hand von Zitaten unseren Lesern vorführen und damit dem Eigensinnium vorgehen. Aber was ist es denn, das den 18. Verfasser dieses gewerkschaftlichen Kriegsbuches als wirtschaftliches Kriegsprogramm vorbringt?

Was erwartet mit den Verfassern dieses Buches auch die deutsche Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiterschaft, im weitesten Sinne des Wortes verstanden, vom Ausbruch dieses Weltkrieges?

Territoriale Eroberungen können hier unerörtert bleiben, denn für uns handelt es sich hier in erster Linie um die Erhaltung der deutschen Industrie, Handel und Verkehr im friedlichen Weltfrieden, der die Völker erzwungenen Position.

Sie erwarten:

Die Erhaltung eines geeinigten zentralen deutschen Reiches.

Die Erhaltung des alten deutschen Kolonialgebiets in Asien, Afrika und der Südsee.

Freie Bahn und offene Türen für den deutschen Handel und Verkehr in allen Weltteilen.

Freie Meere und offene Wasserstraßen für Deutschlands Schifffahrt unter allen Umständen.

Aufbau und Ausbau einer gesunden Handelsvertragspolitik, unter Befestigung aller der Entwicklung des Handels und Verkehrs hinderlichen Schranken und Schranken.

Aufnahme der Meißbegünstigungsklausel in die Friedensverträge mit allen kriegführenden Mächten.

Die Freiheit der Meere durch internationalen Vertrag sicherzustellen. Zu diesem Zweck ist das Seebereichrecht zu besetzen und die Internationalisierung der für den Weltverkehr wichtigen Meerengen durchzuführen.

Als selbstverständlich, und der Erhaltung und ferneren geordneten Entwicklung des deutschen und des Welthandels, überhaupt bedenkend, erscheint uns auch nach dem Kriege eine Abkehr von der bisherigen deutschen, nur den Zuhilfenahme und Großindustrielleninteressen Rechnung tragenden Sozialpolitik.

Als selbstverständlich wird der weitere Ausbau unserer sozialen Gesetzgebung, eine Forcierung der deutschen Sozialreform und die Erweiterung unserer Arbeiterrechte und Freiheiten nach dem Kriege betrachtet. Dieselbe Erwartung sprechen wir

auch hier bezüglich einer den Leistungsfähigkeiten aller Volksschichten gerecht werdenden Steuerpolitik in Reich, Staat und Gemeinde aus.

Ist das Inhalt und Form, auf die sich das Kriegsprogramm dieses gewerkschaftlichen Kriegsbuches bringen läßt, dann fragen wir, ob sich sein Wert und seine Bedeutung von irgend einem Partei- und Gewerkschaftspraktiker in Abrede stellen läßt? Wir verneinen diese Frage aus innerer Überzeugung. Und mit uns Heinrich Cunow als einer der bedeutendsten, den Tatsachen unseres wirtschaftlichen und politischen Lebens ins Gesicht schauender Theoretiker der deutschen Arbeiterbewegung, indem er schreibt: Jeder Arbeiter, der sich in der heutigen Zeit der schillernden politischen Phrasen den Sinn für eine abwägende ruhige Betrachtung seiner Wirtschaftslage und der Bedingungen des weiteren Aufstieges seiner Klasse bewahrt hat, sollte dieses kleine Buch lesen. Es wird ihn, wenn er es noch nicht weiß, erkennen lassen, daß nicht die Politik eines in erster Linie reinpolitischen Machtziele oder Machthebendes verfolgenden vorwiegend intellektuellsozialistischen sondern eigenen Lebensinteresses entspricht, sondern eine sozialistische Arbeiterpolitik, die in der sorgfältigen Lösung der materiellen und kulturellen Lebenslage der Arbeiter die wichtigste Vorbereitung und Würstung der glücklichen Durchführung des großen Befreiungskampfes der Arbeiterklasse sieht.

II.

Alle Kapitel des vorstehend besprochenen Buches sind sich in ihrem inneren Werte gleich und beanspruchen deshalb ein gleich starkes Interesse bei uns und unseren Lesern, und nur um die Tendenz des Buches vor dem Forum unserer Leser noch deutlicher zu erklären, bringen wir das von unserem Kollegen Paul Müller verfaßte Kapitel über

Das Handels-, Transport- und Verkehrs-gewerbe und der Weltkrieg

hier zum Abdruck.

Bei einer Gesamtbevölkerung von 62 018 000 Personen im Deutschen Reich (1907) wurden bereits (1907) im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe 3 477 600 Erwerbstätige (1882 nur 1 570 000), d. h. 5,6 Proz. der Reichsbevölkerung (13,0 Proz. mit Angehörigen), die außer den Staatsbetrieben in 930 430 Betrieben (1907) ihrem Beruf nachgehen, gezählt. Dieses riesige Erwerbszweig des Berufs- und Betriebsinteresses hat sich schätzungsweise von 1907—1914 um 15—20 Proz. vergrößert und stellt zu 75 Proz. direkte Lohnarbeiter und Arbeiterinnen dar. Also ein reines Proletariat von 2½—3 Millionen schaffender Menschen. Um die Größe Deutschlands in diesem Weltkriege, so selbst aus dem Munde der kriegführenden Alliierten klagen mag, in der denkbar stärksten Weise illustriert. Für unsern Gesamtberuf, d. h. für alle Handels-, Transport- und Verkehrsarbeitergruppen zu Wasser und zu Lande, handelt es sich bei der Frage Sieg oder Niederlage Deutschlands in diesem in der Weltgeschichte unergieblichen Weltkriege, handelt es sich bei der Frage der wirtschaftlichen Kriegsziele, nicht nur um ein Stück Zukunftsfrage, sondern um die Lebensfrage schlechthin.

Gerade weil unser Gesamtberuf in Friedenszeiten ständig den stärksten internationalen Einflüssen ausgesetzt

ist, weil er eine Art lebendige Internationale darstellt, gerade deshalb hängt für seine Erhaltung und Fortentwicklung, also für seine Zukunft, so unendlich viel vom Ausgange dieses Weltkrieges für Deutschland ab. Nur kurzfristige Toren und unüberlegte Ignoranten werden das zu leugnen wagen. Für ernste Männer und genaue Kenner der Erhaltungsmöglichkeiten und Existenzbedingungen unseres Gesamtberufes liegt es klar auf der Hand, daß in diesem Weltkriege, als Handels- und Wirtschaftskrieg, um den Akt gekämpft wird, auf dem 2½—3 Millionen Berufsangehörige sitzen, was hier nachzuweisen sein wird.

Um uns über die Wichtigkeit und Tragweite des deutschen wirtschaftlichen Kriegszieles ganz klar zu sein, müssen wir uns die wirtschaftlichen Kriegsziele unserer Feinde klar vor Augen führen. Das offizielle England (Ruhrland und Tochterstaaten) kennt kein höheres Kriegsziel, als sich von dem ständig wachsenden Druck der deutschen Handels- und Verkehrsmonopolstellung auf dem Weltmarkt nach Möglichkeit zu befreien.

Am leichtesten glaubt England dieses Ziel durch Mattheigung des deutschen Handels und Verkehrs erreichen zu können; paßt deshalb Frankreich, Rußland und Italien vor seinen Karren, ihnen goldene Berge für die Gesundung und Neubebildung ihres eigenen Handels und Verkehrs versprechend. Japan strebt unersättlich für seine Handels- und Verkehrsunternehmungen in Ostasien eine Monopolstellung an, nicht zuletzt auch auf Kosten Deutschlands.

Die Mithrätigkeit der neutralen Staaten des nördlichen und nordwestlichen Europas, ferner der Vereinigten Staaten Nordamerikas in der Gründung neuer Handels- und Verkehrsunternehmungen gegen Deutschland, läßt deutlich erkennen, daß England Schule macht.

Englands ausschließlich gegen Deutschland gerichtete wirtschaftliche Kriegsziele, alle seine in dieser Richtung sich bewegenden — selbst die gewagtesten — Pläne, sind alte Überlieferungen, tragen tiefsten einen traditionellen Stempel.

Es gilt also Deutschlands — England gegenüber mit jeder Ausdauer auf dem Weltmarkt errungene Position — zu schwächen, die Stellung seines Handels und Verkehrs zu erschüttern.

Also für England und seine Verbündeten, Frankreich, Rußland und Italien, gewiß ein Objekt, ein wirtschaftliches Kriegsziel, das des Schwerekes der eblen Kampfposition wohl wert erscheint, zumal die englische See- und Handelskriegsgeschichte gegen Frankreich, Holland und Spanien lehrt, was ein Volk wirtschaftlich gewinnen kann, wenn es in solchen Kämpfen strupellos und mit Erfolg gegen konkurrierende Völker auftritt.

Frankreich ignoriert heute schamlosweise im Kaufe seiner Zukunftsabsichten jene fühlbaren Lektionen, die ihm England in früheren See- und Handelskriegen erteilt.

Geben wir uns keiner Täuschung hin: England und seine Verbündeten führen ihren Vernichtungskampf gegen die ihnen unbenommen gewordene Konkurrenz des deutschen Handels und Verkehrs auf dem Weltmarkt mit einer Unmuth, Wutmächtigkeit und Energie, die die Bedeutung des Kampfobjektes und Kampfzieles für England und seine Verbündeten uns und der Welt deutlich genug ad oculos demonstriert.

Fahrzeuge und Verkehrswesen im Mittelalter.

(Fortsetzung.)

(Nachdruck verboten.)

Im Jahre 1649 legte Haufsch auf diesem Wagen in Begleitung einiger Freunde und angehängt vieler füllstücker und sonstiger hoher und vornehmer Persönlichkeiten, des hochwohlwollenden Magistrats und einer ungeheuren Menschenmenge die erste Probefahrt auf den Straßen seiner Vaterstadt zurück, wobei er eine Geschwindigkeit von 2000 Schritt in der Stunde erreichte. Die Fahrt gelang vollständig, obwohl sie bergauf und bergab führte, und unter großem Jubel begleitete die Menschenmenge den glücklichen Erfinder nach beendeter Fahrt nach dem Rathaus, wo seiner verschiedene Ehrungen harrten. Wenn die Wege sich gar zu dicht an den Wagen drängte, ließen die Engel zunächst auf den Besatzern Warnungssignale erschallen, daß das nichts, so begann der Druck mit den Augen zu drehen und blieb auch das ohne Wirkung, so begann das Tier sogar Wasser auf die Reutigen zu speien, die dann schnellflüchtig auseinanderstoben. Man steht, gegen das Lieberfahren von Passanten war alle mögliche Fürsorge getroffen, obwohl es damals noch keine polizeilichen Vorschriften für Automobilfahrer gab.

Haufschs Kunstwerk erreichte in Deutschland und weit über dessen Grenzen hinaus ungeheures Aufsehen. Selbstverständlich bemüht sich auch der Aberglaube der Sache, man munkelte, daß Haufsch mit dem Wesen im Bunde stehe, der ihm allmächtig bei der Arbeit geholfen habe, und die Geistlichen witterten gar mächtig über das Teufelswerk. Aber die Nürnberger, die nicht umsonst den Ruf hatten, die künftige Stadt der Welt zu besitzen, waren viel zu stolz auf ihren Haufsch und dessen Wagen, um ihm dergleichen etwas am Jenseits fließen zu lassen. Im Jahre 1650 kam der Kronprinz Karl Gustav von Schweden nach Nürnberg, bei welcher Gelegenheit ihm auch Haufschs Wagen vorgeführt wurde. Das Beifall erregte das Wohlgefallen des künftigen Kaisers in so hohem Maße, daß er Haufsch auf der Stelle den Wagen für den Preis von 500 Reichsthalern abliefte, ein Preis, der für die damalige Zeit eine ganz gewaltige Summe bedeutete, die nach unserem Geldwert dem Preis für ein allererstklassiges Automobil vollkommen entspricht. Als dann Karl Gustav von Schweden den

Thron bestieg, wurde der Wagen im Festzug mitgeführt, wobei er dem König von Dänemark auslief, der für ihn ebenfalls ein so hohes Interesse bekundete, daß er dem Erbauer sofort einen eben solchen Wagen in Auftrag gab. Dieser zweite Wagen übertraf seinen Vorgänger sogar noch, denn er konnte auch rück- und seitwärts fahren und die Geschwindigkeit war auf 3000 Schritt in der Stunde erhöht.

Nicht allzu lange blieb Haufsch in der Kunst des Baues selbstfahrender Wagen der Einzige; einen Nachfolger bekam er in einem Landsmann, dem Uhrmacher Stephan Farfner aus Albstadt bei Ulm. Farfner war schon seit seinem dritten Lebensjahre gelähmt, nicht aber ein sehr geschickter Mann, der schon in seinem 16. Lebensjahre die Aufmerksamkeit weiterer Kreise durch Konstruktion einer Sanduhr erregt hatte, die sich nach jedem Ablauf wieder umbreite und so ihre Arbeit von neuem begann. Als Farfner vom Haufschs selbstfahrendem Wagen hörte, den er sich insofern seiner Gelähmtheit nicht selbst hatte aneignen können, kam er auf den Gedanken, sich ebenfalls einen solchen zu bauen, um sich damit selbst fortbewegen zu können, woran ihn sonst seine Krankheit hinderte. Die Ausführung dieses Gedankens gelang ihm vollständig, und zwar ohne daß er die Konstruktion des Haufschs Wagens kannte. Farfners selbstfahrender Wagen war ein dreirädriger Karren, der gerade für einen Insassen Platz bot. Antrieb und Lenkung des Fahrzeuges geschah vermittelst Kurbeln und Zahnrädern und mußte von dem Insassen des Wagens selbst ausgeführt werden. Das Fahrzeug erfüllte seinen Zweck voll und erlangte ebenfalls als mechanisches Kunstwerk hohen Ruf.

Weitere Nachrichten über selbstfahrende Wagen ähnlicher Art stammen aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts. In Paris war in diesen Jahren eine Reihe selbstfahrender Wagen vorhanden, die durch ein Treibriem in Bewegung gesetzt wurden, das von dem hinten auf einem Vorsprung des Wagenkastens stehenden Führer des Wagens getrieben wurde; der Mechanismus dieser Wagen war in allem ein wesentlich anderer, als der der Nürnberger Fahrzeuge. Die Wagen dienten dem öffentlichen Gebrauch, waren also eine Art Automobilbusse, doch mußten sie wieder aus dem Verkehr gezogen werden, weil sich die Akademie ungünstig über sie aussprach; die Wagen sollten angeblich geeignet sein, Verkehrsunfälle hervorzurufen und besonders die Pferde scheu zu machen, womit die

ersten Alarmnachrichten über Automobilunfälle in die Welt gesetzt sein dürften, die allem Anschein nach schon damals so übertrieben waren, wie es die heutigen noch sind.

Viel Aufsehens — wenigstens seitens des Erfinders — wurde um jene Zeit auch von einem selbstfahrenden Wagen für Kriegszwecke gemacht. Der Erbauer dieses Beifalles war ein belgischer Maler. Der Antrieb sollte von einem auf dem Wagen stehenden Manne durch ein Kurbelwerk erfolgen, das in derselben Art, wie man einen Schleifen drehet, in Bewegung gesetzt wurde. Außerdem scheint der Erfinder, nach einer Abbildung zu schließen, die von dem Fahrzeug noch erhalten ist, in irgendeiner Anwendungsform auch Dampfkraft zum Betriebe verbandt zu haben. Der Wagenkasten war groß genug, um hundert Personen aufnehmen zu können. Der Erfinder machte eine riesige Keffame auf den Wagen, den er allen Regierungen als Kriegsfahrzeug anbot. Die Regierung zeigte auch anfänglich Interesse für das kühne Ding und veranstaltete eine Probefahrt; bei der der berühmte Physiker und Jesuitenpater Anastasius Kircher als Sachverständiger fungierte. Die Produktion mißlang jedoch vollständig. Denn obwohl der Erfinder aus Selbstkriegen am dem Kurbelwerk drehete, vermochte er den Wagen kaum einige Schritte von der Stelle zu bewegen, während er vorher behauptet hatte, mit dem Fahrzeug in einer Stunde 500 Schritte zurücklegen zu können. Nach dieser mangelhaften Leistung behandelte die Regierung sein Interesse weiter für das Kriegsfahrzeug, das sein Erbauer späterhin den Mattheferren zum Kampfe gegen die Türken angeboten haben soll. Doch ist nichts darüber bekannt geworden, ob diese von dem Anerbieten Gebrauch gemacht, und noch weniger, ob sie mit dem Wagenuntergum kriegerischen Erfolge erzielt haben. Auch in Frankfurt a. M. soll es um diese Zeit selbstfahrende Wagen gegeben haben; so berichtet der Gelehrte Kaspar Schott aus Frankfurt in seinem Werke: „Magia universalis“, daß dort ein Mechanikus aus Bingen einen „ohne Pferde oder sonstiges Geleir zu fahrenden Wagen“ erbaut habe, mit dem die Kaiserlichen des öfteren von Frankfurt nach Höchst gefahren seien und zu diesem Zweck nur anderthalb Stunden gebraucht haben sollen. Ueber andere Wagenfahrzeuge ähnlicher Art, die in verschiedenen Städten Deutschlands, Frankreichs und auch Englands auftraten, wird noch mehrfach berichtet.

(Schluß folgt.)

In England, seinen Kronländern und Kolonien, in Frankreich, Rußland und Italien wachsen die wirtschaftlichen und kommerziellen antideutschen Verbindungen aller Art wie Pilze aus der Erde. In Gemeinschaft mit Japan legt England antideutsche Minen in Ostasien, und nebenher laufen die Bestrebungen, internationale Koalitionen und Konventionen gegen den deutschen Handel und Verkehr zu schaffen, bzw. sind sie zwischen England und Frankreich, Rußland und England, Frankreich, Italien und England schon geschlossen und in Aktion getreten.

Es handelt sich hier um wirtschaftliche Offensivmaßnahmen gegen Deutschlands Handel und Verkehr, die in ihrer Bedeutung und Gefährlichkeit zu unterschätzen Torheit wäre.

Bedeutung, Ziel und Gefährlichkeit dieser kommerziell-antideutschen Koalitionen ergibt sich aus ihrem Tätigkeitsgebiet und ihrem Programm, das allgemein folgende Hauptpunkte umfaßt:

1. Öffentlichen Kredit und internationale Geldbeschaffungsfragen.
2. Gemeinschaft der Emissionsbanken, Münzverträge, Finanzmarkt, Devisenkurse.
3. Eisenbahn, Schifffahrt, Post, Telephon- und Telegraphenangelegenheiten.
4. Handels- und Patengesetzgebung, internationales Urheberrecht.
5. Handels- und Schifffahrtsverträge.
6. Auswanderungs- und Arbeiterverträge.
7. Einigung einer ständigen internationalen Kommission zum Studium der ökonomischen Entente zwischen den Verbündeten und befreundeten Ländern.

Als eine ziemlich breite Basis für einen gegen Deutschland gerichteten Handelskrieg. Und daß der antideutsche Koalitionsteror gegen die einzelnen Handels- und Verkehrsinteressen im Auslande, in diesem „friedlichen“ Wirtschaftskampfe heute und für die Folgezeit keine untergeordnete Rolle spielt und spielen wird, ergibt sich aus der vorliegenden heute schon angewandten Nebenspolitik. Die Handels- und Verkehrsinteressen z. B. in England sind gehalten, folgenden Nevers zu unterschreiben:

- „Ich verspreche hiermit ernstlich und gewissenhaft:
- a) Deutsche und österreichische Waren, gleichviel welcher Art, willentlich nicht zu kaufen oder zu verbrauchen;
 - b) keinen Deutschen anzustellen, weder für häusliche noch für Handelszwecke;
 - c) keine Kontakte mit Häusern, Erbsen oder Vereinigungen, die Deutschen gehören oder von ihnen geleitet werden, keine Waren mit deutschen Schiffen zu senden oder mit solchen zu reisen;
 - d) diejenigen Handelsleute, welche fortfahren, deutsche und österreichische Waren zu vertreiben, wenn britische Waren von gleicher Beschaffenheit und Preis erhältlich sind, zu boykottieren und die Boykottierung zu fördern.“

Nachdem vorbereitende Maßnahmen hat man unter Wissen und Willen der zuständigen Regierungsorgane in den englischen Kolonien, in Frankreich und Italien für den wirtschaftlichen Boykott gegen Deutschland getroffen.

Orge Enttäuschungen haben heute schon jene Parteiliche in Deutschland erlebt, die da annehmen, daß sich die organisierte Arbeiterkraft der heutigen deutschfeindlichen Staaten, dem gegen Deutschland geführten Handelskrieg der herrschenden Klassen, indifferent oder ablehnend gegenüber verhalten würden. Im Gegenteil: von Anfang an des Krieges haben — ganz abgesehen von den politischen Führern — große einflussreiche Gewerkschaften und deren Führer in England den Handelskrieg und wirtschaftlichen Boykott gegen Deutschland nicht nur gefördert, sondern direkt gefördert und in Wort und Schrift den Krieg als den günstigsten Zeitpunkt für die Durchführung der im allgemeinen Allgemeininteresse liegenden wirtschaftlichen Ziele Englands erklärt, die zu erreichen gemeinsame Aufgabe von Unternehmern und Arbeitern sei. In Frankreich und Italien haben sich hervorhebende sozialistische Politiker und Schriftsteller (z. B. Camptore Morel und Bissolati) eifrig für den Wirtschafts- und Handelskrieg gegen Deutschland ins Zeug gelegt. Selbst in dem neutralen Schweden bezeichnete das sozialdemokratische Zentralorgan (sagen wir Branting) in Stockholm, den wirtschaftlichen Boykott gegen Deutschland als „gesundes Massonement“. In England, Australien, Kanada und den afrikanischen Südstaaten haben sich die Gewerkschaften sogar für die dauernde Boykottierung deutscher Arbeiter ausgesprochen. Würdigen wir alle diese Tatsachen in ihrer Wichtigkeit des heutigen Endes des deutschen Handels und Verkehrs auf dem Weltmarkt, und die Notwendigkeit seiner Erhaltung und weiteren Entwicklung nicht nur im kapitalistischen, sondern noch viel mehr im Arbeiterinteresse?

Deutschland hat sich trotz der Erhaltung seiner hohen Bedeutung als Agrarstaat, nicht nur zum bedeutenden Industriestaat entwickelt, auch sein Handel und Verkehr, sein Import und Export standen bis zum Kriegsausbruch mit an erster Stelle im Weltmarkt und Weltverkehr. Die erwerbstätigen Kreise im deutschen Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe zu Wasser und zu Lande bilden rein zahlenmäßig einen nicht zu unterschätzenden sozialen Faktor.

Die Bedeutung der deutschen Reichspost in allen ihren Zweigen ergibt sich aus der Tatsache, daß sie 1913 insgeamt 334.064 Personen beschäftigte gegen 293.072 im Jahre 1907, und bereits 1909 an Einnahmen und Ausgaben die Summe von 166.300.000 Mark aufwies.

Die Eisenbahnen im Deutschen Reich umfaßten 1904 eine Schienenstrecke von 53.922 Kilometer, 1913 dagegen 65.949 Kilometer. Sie beschäftigten 1904

insgesamt 584.824 Beamte und Arbeiter, gegen 789.354 im Jahre 1913.

Die deutsche Handelsflotte umfaßte 1914 insgesamt 4935 Seeschiffe mit 5.238.937 Br.-Reg.-Tonn. und 83.898 Mann Besatzung, gegen nur 3883 Schiffe mit 2.826.400 Br.-Reg.-Tonn. und 50.506 Mann Besatzung im Jahre 1901.

In deutschen Häfen verkehrten 1913 ein- und auslaufend 233.341 Seeschiffe mit 69.713.687 Reg.-Tonn. gegen 182.339 Schiffe mit 55.720.321 Reg.-Tonn. im Jahre 1913.

Die deutsche Binnenschifffahrt wies 1887 insgesamt 20.390 Schiffe mit 2.100.705 Tonn. auf, 1912 dagegen 29.533 Schiffe mit 7.394.687 Tonn. und 66.741 Mann Besatzung usw. auf. Der gesamte Frachtverkehr in der deutschen Binnenschifffahrt umfaßte 1913 insgesamt 99.625.000 Tonn.

Während 1910 insgesamt 276.027 Auswanderer (aller Nationen) über Hamburg und Bremen verkehrten, stellt die Statistik für 1913 insgesamt 432.297 fest.

Eine glänzende Entwicklung weist der deutsche Weltmarkt auf. Der Gesamtäußenhandel betrug im:

Deutschland			
in Millionen Mark			
Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamthandel
1887	3.109,0	3.196,9	6.245,9
1912	10.691,4	8.956,8	19.648,2
Zunahme	243,9 %	185,5 %	214,6 %

England			
in Millionen Mark			
Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamthandel
1887	6.187,8	4.533,7	10.721,5
1912	12.214,4	9.943,7	22.858,1
Zunahme	97,4 %	119,3 %	113,2 %



Schick den Transportarbeiter-Notizkalender ins Feld.

Seitens verschiedener Verbandsfunktionäre, die zurzeit im Felde stehen, ist der dringende Wunsch auf Zusendung des Transportarbeiter-Notizkalenders für 1916 geäußert worden. Wir bitten die Verwaltungen, dieser Bitte weitgehendst Rechnung zu tragen und den Kollegen, soweit sie als Funktionäre tätig waren, das Büchlein zuzusenden. D. R.



Während der deutsche Außenhandel im Jahre 1887 noch um 4475,6 Millionen Mark hinter dem Englands zurückblieb, also nur 58,3 Proz. des selben ausmachte, betrug die Differenz zugunsten Englands im Jahre 1912 nur noch 3209,9 Millionen Mark. Im Verhältnis beziffern sich demnach der deutsche Außenhandel des Jahres 1912 auf rund 86,0 Proz. des englischen. Und 1913 weist eine weitere Zunahme des deutschen Exporthandels auf. Er bietet folgendes Bild:

	Mill. Mr.	Proz.	Mill. Mr.	Proz.
Einfuhr aus			Ausfuhr nach	
Europa	5.889,3	55,2	7.677,2	76,2
Asien	1.049,4	9,3	547,9	5,9
Afrika	496,8	4,7	210,7	2,0
Amerika	2.994,4	28,0	1.546,5	14,9
Australien	327,7	2,8	103,6	1,0
	10.757,6	100,0	10.085,9	100,0

Das Schwerkraft des deutschen Welt Handels liegt also auf dem europäischen Kontinent. Von der Einfuhr entfallen 52,2 Proz., von der Ausfuhr 76,2 Proz. auf den europäischen Markt.

Alle diese Zahlen, d. h. der äußerst günstige Stand des deutschen Handels und Verkehrs, lassen einmal seine ungeheure wirtschaftliche Bedeutung erkennen, dann aber auch die begründete Furcht Englands und seiner Verbündeten vor der weiteren Entwicklung des deutschen Handels und Verkehrs, für den man namentlich in England in früheren Jahrzehnten nur billigen Hohn und Spott kannte; erstärkte doch 1870 ein englischer Staatsmann höhnisch: Die Deutschen mögen sehr gute Sachen haben, den Boden zu pflügen und mit den Wollen zu segen, aber noch nie im Laufe der Geschichte haben sie die Fähigkeit gezeigt, die See über auch nur die Küstengewässer zu befahren!

Mit der Entwicklung des deutschen Handels und Verkehrs erweiterte sich natürlich auch der Kreis seiner erwerbstätigen Interessenten, und diesen kann eben die Zukunft des deutschen Handels und Verkehrs nicht gleichgültig sein. Sie haben zu prüfen, welche Wunden das Gelingen der feindlichen Angriffe auf den deutschen Handel und Verkehr, und wirtschaftlich für sie selbst ausfallen muß. Hier gehen Unternehmer- und Arbeiterinteressen vollkommen konform, sich hier indifferent verhalten, heiße wirtschaftlichen Selbstmord begehen.

Der tiefempfundene Selbsterhaltungstrieb, der Drang nach Vorwärts, läßt uns in diesem Falle deutlich die Gefährlichkeit verlorren theoretischer Spekulationen erkennen; ein gesunder nationaler Egoismus dämpft den ungeunden internationalen Altruismus, wo es sich um so reale sozialwirtschaftliche Interessenfragen handelt. Und wir haben wirklich allen Grund dazu.

Aus diesen Erwägungen heraus geben wir uns auch der Hoffnung hin, daß die Zukunft, d. h. ein für Deutschland erfolgreicher Friedensschluß, den deutschen Handel und Verkehr sowohl im Inlande als auch auf dem Weltmarkt uneingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten bieten wird.

Für unsern Gesamtberuf bilden diese Entwicklungsmöglichkeiten die Grundlage für einen friedlichen Wettbewerb des deutschen Handels und Verkehrs; in erster Linie mit den heute deutschfeindlichen Ländern unter Ausschluß jeder Hinterhältigkeit und Gewalt. Wie wichtig das für Deutschlands Handel und Verkehr und unseren Gesamtberuf ist, wird uns durch die 3. Spalte der nachstehenden Tabelle, die uns den Stand des deutschen Handels mit den heute deutschfeindlichen Staaten in Europa 1913 veranschaulicht:

Handel mit feindlichen Ländern Europas	Einfuhr aus	Ausfuhr nach
	Mill. Mr.	Mill. Mr.
England	876,1	1438,2
Frankreich	584,2	789,9
Rußland	1424,6	880,0
Belgien	344,6	551,0
Serbien	10,5	19,4
	3240,0	3678,5

Ein Blick auf die Ziffern zeigt, daß wir Ende 1913 für 3,7 Milliarden Mark Waren nach den aufgeführten fünf feindlichen Ländern exportiert haben.

Daß dem deutschen Handel diese Position nicht entrisen wird, daran haben auch die Arbeiter und Arbeiterinnen das denkbar stärkste Interesse. Nirgend in der Welt hat man die Pflicht uns zu lieben, aber man hat auch keinen Anlaß und kein Recht, uns zu hassen und Deutschland unter Anwendung von Gewalt, Terror und sonstiger unläuterer Mittel von der ersten Kulturarbeit in allen Weltteilen, uns vom friedlichen Wettbewerb am Weltmarkt und Weltverkehr auszuschließen.

Wenn z. B. Deutschlands Kolonialgebiet 1913 insgesamt 3 Millionen Quadratkilometer Land und 12 Millionen Einwohner umfaßt, so kann es dem deutschen Handel und Verkehr nicht gleich sein, ob dieser Besitz Deutschlands erhalten bleibt oder entrisen wird; auch dann nicht, wenn 1912 bei einer deutschen Gesamtansfuhr von 8956 Millionen Mark nur 51 Millionen Mark auf die deutschen Kolonien entfielen.

Ganz abgesehen von kulturellen und nationalen Interessen, kann es sowohl den Angestellten und Arbeitern in den Eisenbahn- und Postbetrieben, als auch den erwerbstätigen Kreisen in unseren privaten Handels- und Verkehrsbetrieben (Kaufleute, Montierpersonal, Handelsarbeiter, Verkehrsarbeiter, Hafenarbeiter, Seemannsleute und Binnenschiffer) nicht gleichgültig sein, wie sich der deutsche Handel und Verkehr nach dem Kriege gestaltet. Zwischen Konsumtur und Lebenslage der Arbeiter in privaten Handels- und Verkehrsbetrieben besteht bekanntlich ein enger Zusammenhang, und die Lohn- und Arbeitsverhältnisse, wie auch alle sozialpolitischen Maßnahmen in den Privatbetrieben, üben unstreitig einen mitbestimmenden Einfluß auf die Gehalts- und Dienstverhältnisse der Angestellten und Arbeiter in den staatlichen Verkehrsbetrieben aus. *)

Wenn wir nun für die Zukunft des deutschen Handels und Verkehrs zu Wasser und zu Lande die nötigen Freiheiten und Sicherheiten fordern, so bestimmen wir doch nicht, daß sie allein unumstößlich dem deutschen Handel und Verkehr eine günstige Zukunft garantieren. Hier wo überall entscheidet auch ein gesunder Geist, hohe Intelligenz, beherrschende Energie und eine umsichtige, vorausschauende Initiative aller beteiligten Interessentenkreise mit. Das sind Voraussetzungen, die dem Handel und Verkehr auch dann noch ein blühendes Zukunft sichern, wenn trotz eines heftigen Krieges das deutsche Wirtschaftsleben vorübergehend schwere, krisenartige Erschütterungen ertragen mußte.

Von dieser Erkenntnis ausgehend, propagieren wir als Kriegsgewinn ein auf dem Boden beiderseitig anzuerkennender Gleichberechtigung basierendes Vertragsverhältnis zwischen den Unternehmern und Arbeitern, soweit sie hier gemeinsame Interessen des Gewerbes zu vertreten haben.

Wir erwarten als Kriegsgewinn ferner die vorbehaltlose Anerkennung unserer Gewerkschaft in den Privat- und Staatsbetrieben und die weitgehendste Respektierung der staatsbürgerlichen Rechte und Freiheiten der Angestellten und Arbeiter, deren Erweiterung wir als eine Selbstverständlichkeit betrachten.

Ein erfolgreicher Friedensschluß soll uns also das Recht auf Leben und Kampf garantieren.

Die deutschen Engländer — der innere Feind.

Die englischen Minister haben es in alle Welt hinausposaunt, wenn wir das deutsche Volk auch militärisch nicht niederrücken können, wir werden es aushungern. Der schöne Plan ist glänzend aufgedunsen geworden. Aber im Innern Deutschlands hat England

*) Wir vernehmen die Gefahren, die dem deutschen Handel und Verkehr durch diesen Weltkrieg drohen, gewiß nicht, aber wir glauben doch zu der Annahme berechtigt zu sein, daß die militärischen und wirtschaftlichen Chancen Deutschlands in diesem Weltkriege und bei den kommenden Friedensverhandlungen und abzuschließenden Friedensverträgen, so günstig stehen, daß wir aller Beschränkungen für die Zukunft des deutschen Handels und Verkehrs behoben sind, und daß wir uns und unsere Bewegung ein zukunftsreicher Moment, der uns Lichtvolle Perspektiven eröffnet.

treue Verbündete, die sich mit allen Kräften bemühen, das, was die englische Flotte trotz ihrer mehr als dreifachen Uebermacht nicht fertig gebracht, zu verwirklichen.

Zum zweiten Male erhebt sich das deutsche Volk — diesmal gegen den inneren Feind, der ihm mit gierigen Krallen an den Körper springt und nach seinem Herzblut verlangt. Wie oft hat man früher, bevor dieser Krieg kam, gegen einen andern „inneren Feind“ geweltet und ihm Schändliches angedroht: hier in dem Bucher jedoch erfüllt uns der wahre Vaterlandslose Geißel, der seine Volksgenossen ausplündert und sein Land um die Früchte der mit furchtbaren Opfern erlängten Schlachtfelder zu bringen droht. Der Schmarotzer zeigt sich jetzt aller Welt in seiner ganzen abscheulichen Häßlichkeit.

Das Volk muß ungeheures in diesem Kriege leisten. Schon modern Hunderttausende drücken in Massengräbern. Schon ist unendlich Leid über Millionen Menschen gekommen. Schwere Opfer materieller Art müssen gebracht werden, ungezählte Entbehrungen werden vernichtet und die Lebenshaltung von vielen Tausenden wird tief hinabgedrückt. Geduldig, in dem Gefühl bitterer Notwendigkeit, wird das alles ertragen. Aber mit maßloser Empörung erfüllt es die Volksmassen, daß sich nun unverschämte ein neuer Feind an sie heranstellt, daß der Bucher und Bürger sie hinterhältig überfällt und ihnen das Blut aus dem Körper saugen will.

Darum haben wir jetzt den Sturm im Lande. Das Volk weiß, daß Lebensmittel genug vorhanden sind und alle sich fassen können, es hört vom reichen Erntesege, sieht die Anhäufung gewaltiger Vorräte, und weil von ihm selber so schwere Opfer verlangt und auch gebracht werden, sieht es um so weniger ein, daß es sich von einer Horde gewissenloser Bürgen gedulds ausplündern lassen soll. Sein Horn richtet sich aber nicht zum milden gegen die verantwortlichen Stellen der Regierung, von denen es Schutz verlangt und bisher keinen gefunden hat. Und es hat ein feines Gefühl dafür, daß hier nicht etwa nur Unfähigkeit, sondern auch Mangel an gutem Willen mit im Spiele sind, daß Erwägungen und Einflüsse mißspielen, denen zu folgen in dieser Zeit nationaler Not von den verantwortlichen Stellen als unerhörte Zumutung abgewiesen werden müßte.

Das Wort von der anaristisch beherrschten Regierung hat kürzlich kein böser Sozialdemokrat, sondern der leibhaftige Oberbürgermeister von Köln gesprochen; es birgt eine schwere Anklage, seine Wahrheit wird aber heute von Millionen Menschen empfunden und peitscht den Unwillen zum Sturm empor.

Wir schreiben nicht jedem einzelnen Landwirt den Vorwurf des Buchers ins Gesicht — die Landwirtschaft als Gesamtheit aber, als der weitest wichtige und von der Gesehung maßlos bevorzugte Faktor der Volksernährung, die hat nicht allein verlangt und entzündet, sondern auch maßlose Empörung hervorgerufen. Es muß schämen befehl sein mit den Dingen, wenn man sogar Männer wie Julius Bachem gegen die großen landwirtschaftlichen Organisationen schwere Vorwürfe erhebt, Zentrumsblätter, wie die von Essen und Düsseldorf, ihnen sagen, daß auch sie das goldene Kalb umtanzen hätten. Das ist der Dank vom Hause Agraria, von dem schon vor einiger Zeit sehr bitter das „Zentralblatt der christlichen Gewerkschaften“ sprach. Milliardenopfer hat die konsumierende Bevölkerung in den Jahrzehnten unserer Hochzivilisation für die Landwirtschaft bringen müssen — dafür wird sie nun in schwerer Krisenzeit abermals unerhört geschädigt und dem Verhungern nahe gebracht. Welchen Blut fäme da nicht in Wallung? Welcher Vaterlandsfreund könnte es ruhig ertragen, wie sich das Volk eine dumpe Stimmung bemächtigt und die gewaltigen Kriegsoffer gewissenlos aufs Spiel gesetzt werden?

Die Landwirte sind nicht die allein Schuldigen, selbstverständlich. Das ist hier oft genug gesagt worden. Die Bucher und Bürger sitzen auch anderswo und haben ihre schmutzigen Hände überall. Keiner von ihnen verdient Schonung. Was sie treiben, ist nackter Landesverrat, und als Landesverrat mußte es rücksichtslos bestraft werden. Den überführten Verbrechern gebührt alsdann das Zuchthaus. Da jedoch den Krüppeln und Schlingen dieser Bürgen nur in Einzelfällen erfolgreich nachgespürt werden kann, besteht leider nicht die Aussicht, daß das stürmische Begehren des Volkes nach ihrer exemplarischen Bestrafung erfüllt wird. Wie viele von ihnen werden nach dem Kriege proszend auf ihrem Gebirg sitzen und sich in Ehren und Würden sonnen!

Nicht die Arbeiterschaft, die täglich den Armen enger schmiegen muß, ist allein dieser Meinung, sie greift vielmehr weit hinein ins bunte Bürgerium, in die Kreise, deren Geldbeutel es erlaubt, höhere Preise für Lebensmittel zahlen zu können. Hier nur einige Bestimmungen aus der letzten Zeit:

„Der Esel steigt einem zum Halbe, wenn man im Zusammenhange mit dem wundervollen Geldentum, der erhabenen Herrlichkeit unseres Volkes in Waffen mit seinem strahlenden Schilde, die Gefahr, die ihm schwebt und sinkend aus seinem Hinterhalt in den Rücken fällt, und nur beim Namen nennen soll. Es ist der unsagbar gemeine, von Geldentum aufgeblumene Wampyr des Bucherums. Zwei Empfindungen sind es, die heute die Gemüter aller Kreise und Schichten im tiefsten bewegen und beherrschen: die hingebende Begeisterung für unser herrliches Meer, unser kriegsführendes Volk und Vaterland, und — die steigende Gärung, die wachsende Wut und Erbitterung gegen das verbrecherische Buchergebüß, diese stinkende Pestbeule, die sich auf dem Rücken unseres Volkes festsetzt, indessen dieses Volk sich gegen eine Welt von Feinden auf Tod und Leben wehren muß und (wie zum Hohn!) — auch noch um dieses Geschmeiß in seinem schamlosen Treiben mit zu schützen!“ („Der Arbeiter“, erstes Novemberheft.)

„Feinde kenne ich, die heuchlerischer als die Briten, grausamer als die Franzosen, verräterischer als die Italiener sind; und diese Feinde wohnen im eigenen Lande. Es sind alle jene goitverfl... Kreuren, die die Not des Vaterlandes benützen, um durch widerliche Handelsverträge sich am Hunger ihrer armen Volksgenossen zu bereichern. All jenes schamlose, wenn auch äußerlich noch so lokale Geizdel, das von ausländischem Gewinnlag nichts mehr weiß, das durch hundert und tausend Finten, wie den Aufkauf und darauffolgende enorme Preissteigerung wichtiger Produkte, unser Volk begannert, den armen Kriegserfindern die Butter vom Brote stiehlt, die ohnehin großen Sonntagsbissen des Volkes an Fleisch schmälert, auf jedes Hemblein, auf jedes Wollfittchen, auf jede Schüssel ihre... Steuer legt, diese gierigen Hyänen auf dem Schlachtfelde dieser Tage sind die schlimmsten aller unserer Feinde.“ (Der katholische Dichter Paul Keller in der „Verg. Stadt“.)

„Ist es nicht eine himmelschreiende Schande, daß, während Millionen und aber Millionen feldgrauer deutscher Männer tagtäglich dem Tod ins Auge sehen und ihr kostbares und unersetzliches Blut für die Daheimgebliebenen einsetzen, manche der Daheimgebliebenen sich auf Kosten der Allgemeinheit bereichern? Das ist allerdings eine Schande. Wir finden keinen parlamentarischen Ausdruck für ein derartiges Treiben und meinen, daß die endlosen Beschlüsse und die in Aussicht gestellten Maßnahmen einen Schlag ins Wasser bedeuten angeht der brutalen Tatsache, daß, unbekümmert um alle diese schönen Worte, der Bucher heute mehr denn je seine Organe feiert. Sind denn diese Verbrecher am deutschen Volk — einen andern Ausdruck finden wir nicht — gar nicht zu fassen? Ist es denn nicht möglich, daß man endlich von den Worten zu Taten übergeht und diese Leute mit den entsetzlichen Strafen belegt? Weg mit den Schändlingen in unserer Mitte, die sich von dem Markt unseres Volkes nähren! Mit solchen Worten ist uns nicht mehr zu helfen. Wir wollen Taten sehen, weil wir gelernt haben, daß nur Taten wirklich zu etwas führen.“ („Rheinisch-Westfälische Ztg.“)

„Die Erregung über die ungeheuerliche Preissteigerung fast aller Bedarfsgegenstände, insbesondere zahlreicher und wichtiger Lebensmittel, geb. tiefer, zieht immer weitere Kreise und hat sich auch durch die neuesten Regierungsmassnahmen nur wenig besänftigen lassen. Die Tatsache ist unbestreitbar, und über ihren Ernst und ihre Tragweite sollte man sich keiner Selbsttäuschung hingeben.“

(Der nationalliberale Führer Dr. Schiffer.) „Es ist ein Jammer, wenn man mit ansehen muß, wie die starke, fleißigste und opferfreudigste Stimmung des deutschen Volkes durch das Verlagen der Lebensmittelmassnahmen verdorben und in gärende Mißstimmung verwandelt wird.“ (Ein Gelehrter an die „Kölnische Volkszeitung“.)

„Kenner der Verhältnisse wußten es schon lange, und nun wird man es überall, daß die Hauptlast an diesen Mißständen nicht die Regierungen der kleinen Bundesstaaten traf, die gerne geboßen hätten, wenn ihnen nicht die Hände gebunden gewesen wären durch die Stelle, die die volle Verantwortung trägt, durch das Preussische Landwirtschaftsministerium. Hier fanden alle Vorschläge, die — das wissen wir — auch das sächsische Ministerium des Innern zur Verbesserung der Verhältnisse wiederholt im Bundesrat machte, den bestenfalls Widerstand; hier wurde die Preissteigerung, die ein Teil der Landwirte unbedenklich in Szene setzten, gutgeheßen und nach Kräften unterstützt.“ („Leipziger Tageblatt“, 26. Oktober.)

„Gegen den äußeren Feind steht unser Volk geschlossen wie ein Mann. Aber in vielen Herzen sammelt sich ein Groll über das, was daheim als unbillig, als ungerecht und ungerechtfertigt empfunden wird. Und dieser Schaden, der hätte vermieden werden können, tritt immer weiter, weil — nun sagen wir einmal, wahrscheinlich, weil der Herr Baron v. Schorlemer-Besier Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten in Preußen ist. Denn das ist zwar sicher nicht das einzige „Weil“ — Unentschlossenheit und anderes an anderen Stellen kommen auch noch hinzu — aber in großen politischen Kreisen hält man es für das Entscheidende.“ („Frankfurter Zeitung“, 25. Oktober.)

„Der Vater aller Hindernisse sitzt nicht im Reichsamt des Innern, er sitzt vielmehr im Preussischen Landwirtschaftsministerium, er heißt nicht Delbrück, sondern er heißt Schorlemer-Besier. Ihm in erster Linie werden — auch unseres Tragens mit Recht — die Hemmnisse zugeschrieben, die einer großzügigen Nahrungsmittelpolitik auf Schritt und Tritt bereitet werden, er vor allem ist schuld an dem grotesken Jammer der Kartoffelverteilung bei zahlreichen Kartoffelvorrat. Es gilt, die Kräfte zu konzentrieren gegen die Stelle, wo der Widerstand gegen durchgreifende Massnahmen seinen Sitz hat. Das ist nach weitverbreiteter Ueberszeugung das Preussische Landwirtschaftsministerium und sein Chef, der Freiherr v. Schorlemer-Besier!“ („Hamburger Echo“, 30. Oktober.)

Superintendent v. Rübke-Alma schreibt in der Zeitschrift „Dorffriede“ (Juli 1915) u. a.: „Es ist unüberprüfbar als allgemeine gültig festgestellt worden, daß von den Landwirten zu den Höchstpreisen trotz aller Gesehe nichts zu kriegen war. Trotzdem nicht nur das Forderung, sondern auch das Nehmen freiwillig gebotener höherer Preise strafbar war, ist nur zu höheren Preisen verkauft, und die nötigen Nahrungsmittel sind zurückgehalten worden.“

Alle Gesehe betr. Anmeldung, Verkauf und Schrotten des Getreides waren Schläge ins Wasser.“

„Bayerisches Vaterland“ (Nr. 154, 1915): „Das nunmehr genügend gehörte Wort: Gott strafe England! sollte außer Kurs gesetzt und statt dessen denen, die es angeht, laut und immer lauter ins wärrere Ohr gerufen werden: Gott strafe unsere Lebensmittelhändler!“

Der Vorstand der sozialdemokratischen Partei und die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands haben schon zu Beginn des Krieges ihre Stimme erhoben und von der Regierung rechtzeitige Massnahmen gegen den Lebensmittelwucher gefordert.

Der äußere Feind wird sich Deutschland in diesem Kriege mit Erfolg erwehren. Ob aber nicht schließlich der „innere Feind“, der in verbrecherischer Raubgier und Grausamkeit seit mehr als Jahresfrist die deutsche Bevölkerung ausplündert, Lebensmittelwucher, nicht noch vieles in Frage stellen kann, was draußen mit Strömen von Blut und Bergen von Leichen erlöst worden ist?

Die sozialdemokratische Partei und die Gewerkschaften haben ihre Pflicht erfüllt, rechtzeitig und unablässig gemahnt und gewarnt, sie sind keinen Augenblick darin müde geworden, die Interessen der Volksmassen und damit auch die des Deutschen Reiches wahrzunehmen. Soweit ihre Bemühungen vergebens waren und daraus böse Folgen eintraten, müssen Reichsregierung, Bundesrat und jene die Verantwortung tragen, die nicht oder nur ungenügend getan haben, was die Zeit und das Volk Interesse dringend geboten.

Von der Regierung verlangt das Volk nun endlich Taten, keine bürokratischen Erwägungen mehr. Es ist eine ungeheure Verantwortung, die auf den maßgebenden Männern lastet; Nahrungsmittel sind genug im Lande. Wer von den Produzenten oder Händlern aus gauerem Egoismus verkommen und verderben läßt, gehört als Landesverräter ins Zuchthaus, denn er betrügt als Ruhestörer der Not sein Land um die Früchte des heroischen Ringens unserer Wehrkraft.

Wirtschaftliche Rundschau.

II.

Die Einstellung des Geld- und Kapitalmarktes Deutschlands auf die Bedürfnisse des Reiches für die Kriegsführung ist in hohem Maße gelungen. Als Ereignis am Geldmarkt und gleichzeitig als Grabmesser für Deutschlands finanzielle Leistungsfähigkeit wäre das Ergebnis der Zeichnungen auf die dritte Kriegsanleihe hervorzuheben. Sind doch nicht weniger als 12,1 Milliarden Mark gezeichnet worden, was mit um so größerer Genugtuung zu begrüßen ist, als man in Deutschland selbst über diese, alle Erwartungen weit übersteigende finanzielle Stärke Deutschlands erstaunt war, wie viel mehr noch im Ausland. Es ist nicht sowohl der größere Patriotismus, als die eigenartige Struktur unseres Wirtschaftslebens im Krieg, die diesen außerordentlichen Erfolg uns ermöglicht hat, die diesen außerordentlichen Erfolg uns ermöglicht hat. Im Gegensatz zu England, dessen inzulare Lage notwendig eine Abhängigkeit vom Weltmarkt mit sich brachte, hat Deutschland zwischen den Feinden eingepreßt, sich von jeder unabhängiger vom Weltmarkt halten müssen. Das war einfach ein Gebot der Notwendigkeit, um für alle Eventualitäten gerappnet dazustehen. Wo wäre Deutschland wohl heute gegenüber der englischen Blockade und Nahrungsmittelknappheit, wenn es in finanzieller und wirtschaftlicher Beziehung nicht auf eigenen Füßen stehen könnte?

Als weiteren Grabmesser für die finanzielle Kraft Deutschlands lassen wir noch die Bewegung des Goldbestandes der Reichsbank folgen:

Goldbestand in 1000 Mark

	1914	
31. Juli . . .	1 253 199	+ 224 359
7. August . . .	1 477 558	+ 30 970
14. " . . .	1 508 528	+ 21 247
23. " . . .	1 529 775	+ 26 724
31. " . . .	1 556 499	+ 23 649
7. September . . .	1 580 148	+ 23 649
15. " . . .	1 620 900	+ 40 752
	1915	
31. Juli . . .	2 400 693	+ 1 997
7. August . . .	2 402 690	+ 1 683
15. " . . .	2 404 373	+ 1 957
22. " . . .	2 406 330	+ 3 874
31. " . . .	2 410 204	+ 3 874
7. September . . .	2 413 833	+ 3 629
15. " . . .	2 414 203	+ 370

Ueber das Institut der sogenannten Darlehen lassen, die schon 1848, dann 1866 und 1870 in Tätigkeit waren und auch mit dem Kriegsausbruch 1914 sofort wieder auf der Bildfläche erschienen sind — um eine Möglichkeit der Mittelbeschaffung zu bieten, wie sie nun einmal in Zeiten außerordentlicher Verhältnisse vorhanden sein muß — ist viel bin und hergekitzt worden, gleichwohl steht ihr praktischer Nutzen außer allem Zweifel. Freilich ist es für die Kreise, welche durch Finanzmaßnahmen der Darlehensfassen Mittel flüssig machen, durchaus nicht gleichgültig, in welchem Tempo späterhin die Rückzahlungen zu erfolgen haben. Mit Rücksicht darauf ist denn auch die Mitteilung in der Presse erfolgt, daß die Darlehensfassen in der Zeit des Ueberganges in den Friedenszustand noch bestehen bleiben würden. Das ist auch aus dem Grunde zu begrüßen, weil nach dem Kriege Kapital eingemahnen knapp sein dürfte, namentlich im Hinblick auf den dann an allen Ecken und Enden entstehenden Bedarf. Wäre es unmöglich, diesen Bedarf zu decken, so würden weitgehende wirtschaftliche Hemmnisse entstehen, die sich für die große

Waffe der Bevölkerung sehr nachteilig bemerkbar machen könnten.

Die Lage auf dem Arbeitsmarkt gab, als der Krieg ausgebrochen war, zunächst, wie allgemein bekannt, zu schweren Versorgungsnotlagen. Vor allem befürchtete man ein außergewöhnliches Ansteigen der Arbeitslosigkeit, die sich im Laufe des Krieges nicht vermindern, sondern deren Wirkungen zu einem umfangreichen Anstieg in der Arbeiterbevölkerung führen müßten. Diese Befürchtungen haben sich glücklicherweise bisher nicht erfüllt. Unter dem Einfluß der sogenannten „Kriegslosgüter“ trat bereits im September 1914 eine Erholung auf dem Arbeitsmarkt ein, die sich im Laufe der folgenden Monate immer weiter fortsetzte und verstärkte, bis der Grad der Arbeitslosigkeit auf ein Niveau herunterging, das nur ganz wenig noch über dem Stande in Friedenszeiten liegt. Die Bewegung der Arbeitslosigkeitsschätzungen seit Kriegsbeginn veranschaulicht die nachstehende Zusammenfassung. Danach waren am Ende der einzelnen Monate von den Mitgliedern der an das „Reichsarbeitsblatt“ berichtenden Arbeiterorganisationen in Prozent arbeitslos:

	1913/14	1914/15	Spannung
Juli . . .	2,9	2,9	+ 0,0
August . . .	2,8	22,4	+ 19,6
September . . .	2,7	16,0	+ 13,3
Oktober . . .	2,8	10,9	+ 8,1
November . . .	3,1	8,2	+ 5,1
Dezember . . .	4,8	7,2	+ 2,4
Januar . . .	4,7	6,5	+ 1,8
Februar . . .	3,7	5,1	+ 1,4
März . . .	2,8	3,4	+ 0,6
April . . .	2,8	2,9	+ 0,1
Mai . . .	2,8	2,9	+ 0,1
Juni . . .	2,5	2,6	+ 0,1
Juli . . .	2,7	2,7	+ 0,0

Zunächst erreichte also die Arbeitslosigkeit einen Umfang wie nie zuvor in Friedenszeiten. Aber dank der Arbeitslosenunterstützungen, die die Arbeiterorganisationen ihren Mitgliedern gewährten, was es möglich, einem Anstieg unter den Arbeitslosen vorzubeugen. Die Mittel, welche die freien Gewerkschaften allein für Arbeitslosenunterstützungen aufgewandt haben, waren recht erhebliche. Sie betrugen vom 3. August 1914 bis 30. September 1915 insgesamt 21 831 415 Mark. Hinzu kommen 10 712 098 Mk. für Unterstützung an die Familien der Kriegsteilnehmer.

Was die Nachfrage auf dem gewerblichen Arbeitsmarkt anbelangt, so erhält man, wenn man sie für Januar d. J. gleich 100 setzt, für die weiteren Monate des Jahres folgendes Bild:

	Februar	März	April	Mai
Männliche . . .	101,1	108,1	98,5	93,2
Weibliche . . .	100,8	123,4	110,8	111,8
Männliche . . .	92,8	89,3	85,2	
Weibliche . . .	117,0	113,8	115,0	

Hier macht sich die Tendenz bemerkbar, daß männliche Arbeitskräfte immer weniger verlangt werden. Das ist durchaus begründet, wenn man bedenkt, daß männliche Kräfte äußerst knapp sind und infolgedessen offene Stellen für sie häufig erst gar nicht angemeldet werden. Dafür aber ist die Nachfrage nach weiblichen Arbeitskräften um so höher.

Das Angebot am Arbeitsmarkt zeigt folgende Bewegung (Januar gleich 100):

	Februar	März	April	Mai
Männliche . . .	90,9	85,0	78,8	81,4
Weibliche . . .	103,9	112,6	109,5	103,0
Männliche . . .	71,5	69,9	66,9	
Weibliche . . .	110,5	112,6	114,0	

In Übereinstimmung mit dem Vorhergesagten zeigt sich hier, daß auch das Angebot der männlichen Arbeitskräfte immer weiter zurückgegangen ist; im Gegensatz hierzu hat sich die Zahl der weiblichen Arbeitsuchenden, von Schwankungen abgesehen, fast ständig erhöht.

Der gewerbliche Beschäftigungsgrad, d. h. die Anzahl der Beschäftigten in der gewerblichen Warenherstellung, weist seit Mai eine ständige Tendenz auf. Es gestaltete sich die Zu- und Abnahme der Beschäftigten in Prozenten des vormonatlichen Bestandes nämlich wie folgt:

	Männl.	Weibl.	Zus.
Dezember 1914 . . .	1,55	0,27	0,86
Januar 1915 . . .	0,61	0,80	0,04
Februar . . .	0,40	2,13	0,64
März . . .	1,07	1,67	0,07
April . . .	1,01	2,94	1,82
Mai . . .	1,31	0,65	0,46
Juni . . .	1,63	0,53	0,72
Juli . . .	1,40	0,97	0,36
August . . .	1,34	0,57	0,49

Abgesehen von der sinkenden Gesamtsumme, hat aber die Zunahme der weiblichen Beschäftigten an.

Der Krieg hat auf gewerblichem Gebiet bewirkt, daß die Vergrößerung und Vermehrung der Produktionsanlagen eine starke Hemmung erfährt, weil die vorhandenen Anlagen in der Hauptfrage für die Bedürfnisse der Kriegswirtschaft vollaus genügen. Gleichwohl ist die Unternehmungslust auf manchen Gebieten doch noch ziemlich rege gewesen, ja sie hat sich gegen die Friedenszeit vergrößert. Die Gesamtsumme der gewerblichen Neuinvestitionen, die von Aktiengesellschaften und Gesellschaften m. b. H. beantragt wurde, stellte sich in den letzten drei Halbjahren wie folgt:

	1. Halb-jahr 1914	2. Halb-jahr 1914	1. Halb-jahr 1915
Gesamtsumme . . .	628,26	325,31	208,29
Davon wurden beansprucht von Aktiengesellschaften . . .	508,12	207,81	117,40
Gesellschaften m. b. H. . .	120,14	117,50	90,85
Von der Gesamtsumme entfielen auf Neugründungen . . .	195,89	211,69	108,21
Kapitalserhöhungen . . .	432,37	113,62	100,08

Die Gesamtsumme der Neuinvestitionen ist im 2. Halbjahr 1914 auf nicht ganz die Hälfte, im 1. Halbjahr 1915 auf ein Drittel der Neuinvestitionen des 1. Halbjahres 1914 zurückgegangen. Am stärksten gingen die Ansprüche von und für Aktiengesellschaften zurück. Stark verringert haben sich auch die Summen für Kapitalserhöhungen.

Ein Einblick in die Verteilung auf den einzelnen gewerblichen Gebieten ergibt sich aus einer Betrachtung der Bewegung der Neuinvestitionen nach den wichtigsten Gewerbegruppen:

	1. Halb-jahr 1914	2. Halb-jahr 1914	1. Halb-jahr 1915
Bergbau, Hütten, Salinen . . .	47,52	5,76	72,05
Eisen, Metalle, Maschinen . . .	95,71	18,22	17,49
Nahrungs- u. Genussmittel . . .	21,36	8,88	6,29
Textilgewerbe . . .	6,03	1,19	2,55
Lebengewerbe . . .	4,68	1,13	8,53
Handel außer Banken . . .	30,11	92,27	68,16
Banken . . .	113,65	101,75	7,31
Verkehr . . .	93,90	23,65	4,16

Vor allem fällt hier die starke Unternehmungskraft im Handel außer Banken auf. Sehr hoch ist im ersten Halbjahr 1915 auch die Summe der Neuinvestitionen in der Montanindustrie gewesen.

Als Maßstab für die Rentabilität der Aktiengesellschaften liegen die Abschläge solcher Gesellschaften bis Ende Juni 1915 so bearbeitet vor, daß sie mit dem Vorjahr vergleichbar sind. Danach kann über 3788 Gesellschaften mit einem nominalen Aktienkapital im Betrage von 13,67 Milliarden Mark berichtet werden. Im Jahre zuvor verfügten die nämlichen Gesellschaften über ein Kapital in Höhe von 13,27 Milliarden Mark, so daß noch eine Zunahme um rund 400 Millionen Mark festzustellen ist. Gewiss mitbedingend für die finanzielle Widerstandskraft unserer Großunternehmungen. Betrachtet man zunächst die Abschreibungen, so zeigen sie im Vergleich mit dem Vorjahre eine Abnahme um 0,51 Prozent, in absoluter Ziffer rund 4 Millionen Mark. Die Abnahme des Reingewinns fällt absolut stärker ins Gewicht; es handelt sich hier immerhin um 300 Millionen Mark. Die durchschnittliche Dividende der 3788 Gesellschaften nahm ab von rund 168 Millionen Mark auf 160,5 Millionen Mark, d. h. sie sank auf 6,65 Proz. des Aktienkapitals gegen 8,86 Proz. im Jahre zuvor, also um 2,21 Prozent geringer.

Nachstehend bringen wir noch eine Uebersicht über Zahl Aktienkapital und Dividende der betrachtenden Gesellschaften in den einzelnen Berichtsmo-naten:

Monat	Zahl d. Aktienkapital		Dividende	
	Ges.	i. Mill. Mk.	i. Mill. Mk.	i. % d. Aktient.
August 1914	82	103,86	4,86	4,68
September	113	265,47	12,85	4,84
Oktober	223	525,51	27,30	5,19
November	237	928,59	55,57	5,93
Dezember	552	1 964,31	135,19	6,88
Januar 1915	229	527,97	34,01	6,44
Februar	206	341,94	20,21	5,91
März	582	2 368,13	165,85	7,00
April	656	3 663,63	237,45	6,43
Mai	506	1 743,99	145,20	8,33
Juni	402	1 236,43	70,44	5,70

eine Festigkeit des Fundaments erwiesen, an der jede Faust geschunden abprallt. Ueberflüssig zu sagen, daß die Arbeiterorganisationen der Gegenwart Verständnis genug entgegengebracht und bemüht waren, ausgleichend einzufpringen. Wir brauchen die Beispiele nicht besonders anzuführen, sie sind in unserem Organ oft genug besprochen. Einmal jedoch hört die Gemütslosigkeit auf: das ist die Stunde, wo es dem Arbeiter nicht mehr möglich wird, sich und die Seinen recht und schlecht zu ernähren.

Dieser Glodenschlag schlug auch den Lübecker Lastdiararbeitern. Sie nahmen lange Zeit eine stark verkürzte Arbeitszeit oder gänzlich das Aussetzen als unabänderliche Kriegsaussage hin und würden auch jetzt noch mit den Einschränkungen zufrieden sein, wenn, ja wenn das Weniger an Arbeitsstunden nicht ganz und gar in ihrem dünnen Geldbeutel zusammengedrückt würde.

Der jetzige Lohnsatz der Lastdiararbeiter mit dem Verein der Holzhandler und Sägemühlbesitzer Lübecks und Umgegend läuft seit dem 1. Januar 1912 und galt bis zum 31. Dezember 1915. Im Schlussabgang garantieren sich die Vertragsschließenden die Innehaltung des Tariffs. Nachdem nun lange Wochen hindurch eine verkürzte Arbeitszeit eingeführt war, mußten die Kollegen an einigen Tagen über die bestimmte Zeit hinaus arbeiten. Schon damals erhielten sie erst einmündig die Ortsverwaltung diese Zeit als Überstunden vergütet. Die Unternehmer waren ganz entzückt darüber und betonten, bei der Arbeitszeitverkürzung nur zugunsten der Arbeiter gehandelt zu haben. Weil Klagen nicht eher gekommen, glaubten sie ihr Vorgehen auch von den alten Arbeitern anerkannt. Sie nahmen überhaupt an, in der Zwischenzeit „außer den Tarifbestimmungen“ die Arbeiter beschäftigt zu haben, weshalb „bei einer Arbeitszeit von 6 Uhr vormittags bis 6 Uhr abends keine Überstunden im Betracht kommen sollten“. Da sich die Arbeiter für einen besseren Geschäftsgang mehrten, hielt sich der Verein wieder an die Tarifbestimmungen. Im Dezember wiederholte sich derselbe Fall.

Aus diesen Zeiten geht das Entgegenkommen der Arbeiter klar hervor. Der Firma Bruggmann u. Sohn liefen dies nicht einzuleuchten, wie aus diesem Schreiben zu ersehen ist:

Lübeck, 9. Dezember 1915.

An den Deutschen Transportarbeiterverband,
Ortsverwaltung Lübeck.

Wir empfangen Ihre gest. Zusage vom 7. d. S. und glauben, während der ganzen Kriegszeit unsern Arbeitern, soweit es die Verhältnisse irgend gestatteten, ein warmes Interesse entgegengebracht zu haben.

Es scheint dies wenig anerkannt zu werden; wir werden die über die für diese Lohnwoche bestimmte Arbeitszeit hinausgehenden Stunden als Überstunden behandeln und am Donnerstag die Arbeitszeit weiter bestimmen.

Hochachtung

pp. Bruggmann u. Sohn.

Die Lastdiararbeiter hatten also die Zeit begriffen und gegen eine Einschränkung der Arbeitszeit nicht protestiert. Was sie mit Recht verlangten, war nur tarifliche Vergütung für Überstunden, die außerhalb der begrenzten, aber festgesetzten Arbeitszeit lagen.

Ganz anders wurden aber die Verhältnisse, als die Holzhandler und Sägemühlbesitzer erstlich mit dem Gedanken kontierten, der Tarifvertrag habe während der Kriegszeit überhaupt keine Geltung, die Arbeitszeit könne nach ihrem Belieben bestimmt werden. Satten sich die Kollegen bis dahin in das Unvermeidliche gefügt, so war doch die Lage eine völlig andere geworden. Die Lebensverhältnisse wurden schwerer, die unverschämte Verteuerung aller Existenzmittel machte es ihnen einfach unmöglich, bei wachsend verkürzter Arbeitszeit und stark vermindertem Lohn auszukommen. Auf Vorschlag der Ortsverwaltung des Deutschen Transportarbeiterverbandes sollte die Schlichtungskommission angerufen werden. Diese Selbstverständlichkeit lehnte der Verein ab. Dagegen stimmte er dem Vorschlag zu, die Streitfrage dem Einigungsamt des Lübecker Gewerbegerichts vorzulegen.

In dieser Sitzung, die Ende Mai stattfand, erklärte der Vertreter des Vereins der Holzhandler und Sägemühlbesitzer, Kaufmann Döhndorf, an der Hand eines umfangreichen Schriftstücks, daß während der Kriegszeit die Innehaltung einer zehnstündigen Arbeitszeit unter Beibehaltung der beschäftigten Arbeiter tatsächlich und rechtlich unmöglich sei. Der Tarifvertrag habe in keiner Weise die Verhältnisse berücksichtigen können und berücksichtigt, wie sie jetzt durch den Krieg eingetreten seien. Er erläuterte die geschäftliche Lage des Holzhandels, daß auch anderwärts der Geschäftsgang darniederliege und daß dort die Tarifverträge durch den Krieg außer Kraft gesetzt seien. Im Holzhandel und der Holzindustrie treffe dies zu auf sämtliche Importplätze an der Weser, Elbe und dem Rhein. Obwohl mit Verlust gearbeitet werde, halte man doch den vereinbarten Stundenlohn hoch. Der Verein habe vom sozialen Standpunkt aus gehandelt, andernfalls hätte sich nicht vermeiden lassen, die alten, weniger arbeitsfähigen Leute, die anderweitig nur schwer oder überhaupt nicht einsetzt werden, zu entlassen. Die Regelung der Arbeitszeit mußte den Unternehmern überlassen bleiben, die von der Arbeitszeit abhängig seien. Selbstverständlich mußten sie darauf achten, im Interesse des Betriebes einen Arbeiterstamm zu erhalten.

Zu diesen Ausführungen erklärte der Geschäftsführer des Transportarbeiterverbandes, Genosse Modjeski, folgendes: Es haben sich mehrere Versammlungen mit der Arbeitslage auf den Holzlagerplätzen beschäftigt und hierbei wurde allgemein erklärt, daß die Arbeitsfrage lange nicht so groß ist, um die zehnstündige Arbeitszeit auszulassen. Die Arbeitgeber haben von Entlassungen abgesehen, weil sie durch die gute Arbeitsgelegenheit am Orte befürchteten, keine

Arbeiter mehr zu bekommen. In sonstigen Zeiten hat man keine Rücksicht auf die Beschäftigungsdauer genommen, auch den jetzt besonders hervorzuhebenden sozialen Standpunkt kannte man nicht. Dieser besteht zum Teil darin, daß man viele alte Leute beschäftigt, die irgend eine Rente beziehen. Diesen braucht man nur den Lohn zu bezahlen, daß er mit der Rente den tariflichen Vereinbarungen entspricht. Die tüchtigeren Arbeiter haben sich nach besserer Beschäftigung umgesehen, weil sie bei 7stündiger Arbeitszeit und 48 H. Stundenlohn für sich und ihre Familie in der teuren Zeit keine Existenzmöglichkeit mehr finden. Es berührt doch sonderbar, daß gerade die Holzhandler nicht in der Lage sein sollten, die tariflichen Verhältnisse auszuhalten, wo andere Gruppen in Lübeck bis zu 20 Proz. Zulage erhalten haben. Der Verein hat es auch abgelehnt, die Angelegenheit der Schlichtungskommission zu unterbreiten, und zwar mit der Begründung, der Tarif bescheide nicht mehr. Unter solchen Umständen wollen die Arbeiter lieber entlassen werden, denn erstens liege ihnen an der Einhaltung des Tariffs und zweitens habe sich hier und auswärts Arbeitsgelegenheit genug geboten. Selbst wenn der Tarif nur für den Frieden Geltung hätte, müßten ihn die Holzhandler erst recht hochhalten, um den Bürgerkrieg zu wahren. Es scheint aber, daß hier die materielle Seite eine größere Rolle spielt als die soziale. Die Unternehmer haben früher gute Zeiten gehabt und machen auch jetzt noch gute Geschäfte selbst mit Ladungen, die Lübeck gar nicht erst berühren. Nun ist es auch ihre Pflicht, wie es die Redereien getan haben, als die härtesten Schultern die Lasten zu tragen. Da der Verein erst im letzten Augenblick sein Vorgehen angeknüpft hat, soll das Einigungsamt, wenn sein Spruch zugunsten der Arbeiter ausfällt, ihm rückwirkende Kraft zum 1. April verleihen.

Die Beiführer stellten verschiedene Fragen. So erklärte ein Arbeitersekretär die Ablehnung der Schlichtungskommission als glatten Tarifruch und ein Bauunternehmer führte aus, er würde es für außerordentlich bedenklich halten, wenn die Frage dahin belag würde, daß der Krieg den Tarif außer Kraft setze. Ein Viehwirtschaftsfabrikant rief zum Vergleich, daß aber, daß bei dem Lohn keine Möglichkeit bestehe, eine Familie zu ernähren.

Das Einigungsamt kam zu einem Vergleichsvorschlag, der als gerecht und den Verhältnissen entsprechend als gute Lösung bezeichnet werden darf. Es steht einstimmig auf dem Standpunkt, daß der Tarifvertrag trotz des Krieges vollständig zu Recht besteht. Eine einseitige Abänderung ist unzulässig. Es versteht sich, die Schwierigkeiten, die sich bei Einhaltung des Tarifvertrags durch den Krieg ergeben. Deshalb soll den Arbeitgebern erlaubt sein, vom 1. April ab die Arbeitszeit nach Bedürfnis einzuschränken, jedoch darf der Arbeitslohn nicht unter 4,50 M. pro Tag herabgehen, wenn die Arbeiter die Arbeitszeit eingehalten haben. Wird sie aus besonderen Gründen nicht eingehalten, ist ein entsprechender Abzug selbstverständlich erlaubt. Überstunden werden erst nach der tariflichen Arbeitszeit vergütet. Begründend wurde noch ausgeführt, daß der Schriftsatz der Arbeitgeber über Tarif und Krieg unzutreffend sei. Die Grundlage der Verhandlung sei nach wie vor der Tarif gewesen. Das Einigungsamt habe nach Möglichkeit die Schwierigkeiten zu überwinden gesucht, um den Arbeitern trotz vermindertem Arbeitslohn einen Minimallohn zu sichern, der ihnen die Fortführung der wirtschaftlichen Existenz gewährleiste. Von einer Erhöhung des Lohnes müßte der Schwierigkeiten wegen Abstand genommen werden. Praktisch sei es unmöglich, den Vereinbarungen rückwirkende Kraft zu verleihen. Es wurde den Parteien eine Bedenkzeit von 8 Tagen gegeben. Erfolgt sie zustimmend, sollte der Vorschlag ab 28. Mai in Kraft treten. Der Vorstehende rechnete auf ein beiderseitiges Entgegenkommen.

Die Frist ist abgelaufen. Die Lastdiararbeiter erklärten sich in einer alsbaldig angelegten Versammlung mit dem Vergleichsvorschlag einverstanden. In letzter Stunde traf die Antwort der Unternehmer ein. Sie gaben ihre Zustimmung zum Fortbestehen des Tariffs lebend, jedoch die Zahlung eines Minimallohnes ab.

Das ist sehr zu beauern. Es sind aber von der Ortsverwaltung des Deutschen Transportarbeiterverbandes weitere Verhandlungen im Gange, die doch noch auf einen befriedigenden Schluß hinführen.

Scharfmacherische Hoffnungen und Wünsche.

An der Jahreswende macht die „Deutsche Arbeitgeberzeitung“, das Organ der Scharfmacher, ihrem Herzen Luft, indem sie sich mit großer Schärfe gegen die Reuerer wendet. Die ein gewissloses Spiel trieben und alles das zertrümmern wollten, was sich durch lange Erfahrung als gut und heilsam erwiesen habe. Es werde überall in Deutschland von einer Neuorientierung unseres wirtschaftlichen, politischen und sozialen Lebens gesprochen, und es seien überall zahlreiche Kräfte am Werke, die bisherigen bewährten Einrichtungen zu beseitigen und mit dem Bestehenden gründlich aufzuräumen. Da sei es denn nötig, aufmerksam darüber zu wachen, daß diese Elemente nicht das Uebergewicht bekämen und ganz besonders hätten die deutschen Arbeitgeber die Aufgabe, das bedrohte Schicksal unserer nationalen Wohlfahrt durch die gefährlichen Klippen hindurchzuführen zu helfen. Zum Glück verfüge die Arbeitgeberchaft über feste Organisationen und fluggeleitete Vertretungen und sei vom Geiste der Einheit erfüllt, denn sie werde nach Schluß des Krieges überreiche Gelegenheiten finden, mahnend und rathend ihre Stimme zu erheben und den Plänen der Reuerer entgegenzutreten.

Ohne Zweifel haben die Gewerkschaften alle Veranlassung, die Hoffnungen und Wünsche jener einflussreichen Kreise kennen zu lernen, die sich um die „Arbeitgeberzeitung“ scharen, damit sie ihr Verhalten danach einrichten können, bevor es noch wieder zu schweren Kämpfen zwischen Unternehmern und Arbeitern kommt. Gerade in einer Zeit wie der heutigen, in der es sich um die Einheit der modernen Arbeiterbewegung Deutschlands dreht, gewährt es ein doppeltes Interesse, die Absichten der Scharfmacher unter die Lupe zu nehmen und daran ein paar kritische Bemerkungen zu knüpfen.

Zunächst erklärt die „Arbeitgeberzeitung“ mit dankenswerter Offenheit, daß an eine Gleichberechtigung und Gleichwertung der Arbeiter mit den andern Bevölkerungsschichten nicht zu denken sei. Sie nimmt Bezug auf das Buch eines bürgerlichen Sozialpolitikers, der die Unternehmer und Betriebsleiter mahnt, sie sollten fürderhin nicht mehr im stolzen Bewußtsein von Besitz und Bildung auf den einfachen Arbeiter herabsehen, sondern sie sollten sich bewusst werden, daß sie im Grunde genommen nicht mehr bedeuten, als ein gewöhnlicher Tagelöhner, der treu seine Pflicht erfüllt. Sie sollten ihr Herz freimachen von all jenen Vorurteilen und Banden, die heute noch unser Gesellschaftsleben vergiften. Ueber eine solche Ansicht gerät die „Arbeitgeberzeitung“ in beste Erregung, sie höhnt über diese wunderschöne Predigt, die den christlichen Gleichheitsgedanken in einer den wirklichen Verhältnissen nicht entsprechenden Weise verdreht. Nicht alle Vorurteile seien falsche Urteile und nicht alle Bande seien verwerflich und vergiftend, die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Unterschiede müßten bestehen bleiben. Danach scheint es, als ob die bei Kriegsausbruch einsetzende Stimmung einer allgemeinen Volkserregung nicht lange vorgehalten habe und daß der bisherige Herrenstandpunkt auch fernerhin beibehalten werden soll.

Auch gegen eine Weiterführung und einen weiteren Ausbau unserer Sozialpolitik hat das Scharfmacherblatt schwere Bedenken, denn es giebt seinen Tadel aus über jene Personen und Parteien, die auch in Kriegszeit das sozialpolitische Rost tummeln, ohne auf die schwierige Lage des deutschen Erwerbslebens und auf die wichtigen Aufgaben unseres Landes nach dem Kriege die erforderliche Rücksicht zu nehmen. Es sei im höchsten Maße ungerecht, für die Arbeitslosen besondere Aufwendungen zu machen, trotzdem alle Bevölkerungsschichten ohne Ausnahme für das bedrohte Vaterland große Opfer gebracht hätten. Diese Beweisführung, die die Scharfmacher stets im Munde führen, um den Widerstand gegen die sozialpolitischen Forderungen zu hemmen, ist vollständig falsch. Es ist nämlich unmoar, daß die Opfer unter allen Volksschichten die gleichen seien. Ganz abgesehen von den Kriegsgeldbesitzern, Spekulantien und Lebensmittelmachern, die Millionengewinne einfassen, ist es doch unbestreitbar, daß ein Arbeiter, der seine Familie bei einer kleinen Unterstützung in Not zurücklassen muß, dem Vaterlande ein größeres Opfer bringt, als ein Angehöriger der Beamtenchaft und der besten Volkschichten, dessen Familien wirtschaftlich gesichert und dessen Selbstgehalte bedeutend höher sind. Da ist es denn wirklich eine merkwürdige Gerechtigkeit, den Arbeitern und deren Familien gegenüber mit sozialpolitischen Ausgaben zu knirschen, während die andern Bevölkerungsschichten in der Tasche sitzen. Die Scharfmacher brauchen sich nicht zu wundern, wenn ihre Feindschaft gegen die Sozialpolitik auf die deutschen Arbeiter und besonders auch auf die, die sich nationalgefühnt und wirtschaftsfriedlich nennen, eine Wirkung ausüben wird, die ihr unangenehm ausfällt.

Die Hintermänner der „Arbeitgeberzeitung“ scheinen eine ganz besondere Angst zu haben vor allem dem, was auch nur von weitem nach Sozialismus riecht. Daraus erklärt sich ihre Beforgnis, daß der sogenannte Kriegs- oder Staatssozialismus auch in die künftige Friedenszeit hinübergenommen werde. Es sei deshalb notwendig, unser Wirtschaftsleben von den Manipulationen zu bewahren, die man aus doktrinarischen, theoretischen oder parteipolitischen Rücksichten unternehmen zu müssen glaube, und es werde vor allen Dingen darauf ankommen, das wirtschaftliche Leben wiederum den normalen Verhältnissen anzupassen und sich nicht zu weittragenden Neuerungen verleiten zu lassen. Auch in dieser Stelle müßten die Arbeitgeber die Augen offen halten, um den demokratischen Neigungen entgegenzuwirken und das überfüllende Tempo in der Sozialpolitik zu hemmen.

Es wäre sehr zu wünschen, daß der Einfluß der Scharfmacher auf die Entwicklung unseres öffentlichen Lebens nicht wieder so groß wird, wie vor dem Kriege, denn dann könnten die deutschen Arbeiter nur ihre Hoffnung auf eine Unterstützung bürgerlicher Kreise aufgeben. Sie müßten sich dann bei der Durchsetzung ihrer berechtigten Forderungen lediglich auf ihre eigene Kraft und auf die Stärke ihrer Organisationen verlassen. Wenn sie dies müssen – und es wird wohl nicht viel anders kommen – so ist es ihre heiligste Pflicht und Schuldigkeit, über die Einheit und Geschlossenheit der deutschen Arbeiterbewegung zu wachen und allen denen das Handwerk zu legen, die in unbegründeter Verbildung darauf aus sind, Unkraut zu säen unter den Weizen. Wie sehr die Scharfmacher mit der Zwietracht und der Uneinigkeit unter den Arbeitern rechnen, ergibt sich aus folgenden Sätzen der „Arbeitgeberzeitung“, die wir zu Huh und Frommen unserer Kollegen wortwörtlich wiedergeben wollen:

„Geben haben wir eine Spaltung in der Sozialdemokratie erlebt, die zwar innerlich schon längst vorhanden war, die aber nun zum offenen, unüberbrückten Ausbruch gekommen ist. Die gemäßigste Mehrheit bemüht sich allerdings frampfhaft, den Riß zu verkleinern und die Sacke zu hinzustellen, als ob die

Kreditverweigerung nur als ein Häuflein von Eigenbrötlern zu betrachten wären, die sich von den eigentlichen Zielen und Zwecken der Partei losgelöst hätten. In Wirklichkeit aber wird man nicht verkennen dürfen, daß diese „Wachschien und Unentwegenen“, übrigens eine ganz staatliche Schaar, eigentlich nur dem Grundgedanken der sozialdemokratischen Weltanschauung treu geblieben sind, sehr unpolitisch, sehr unbesonnen, mit großem Verstoß gegen Parteizucht und Parteizucht, aber doch als echte und rechte Vertreter jener grundsätzlich verneinenden und ablehnenden Haltung, die das Wesen der Sozialdemokratie in Friedenszeiten von jeder gekennzeichnet hat. Hier ist das wahre Gesicht der sozialdemokratischen Lehre ungeheimt und ohne Maske zum Vorschein gekommen und man wird nicht zweifeln dürfen, daß sich Separatisten dieses Schlages im Lager der Partei und der Gewerkschaften viel zahlreicher vorfinden, als es heute den Anschein hat, wo sich aus Zweckmäßigkeitsgründen solche Meinung gern verbirgt. Nicht überall hat man umgelernt, und die Zeit wird kommen, in der man sich auf neue Kämpfe gefaßt machen muß. Eine Fülle von Reformvor schlägen für alle möglichen Einrichtungen des Staates und der Gesellschaft wird uns die Zukunft bringen und wieder werden die Arbeitgeber Zeit und Mühe opfern müssen, um solchen Anstrengungen, der gleich verhängnisvoll wäre für alle Schichten des Volkes, wirksam entgegenzutreten.“ Und dann werden die Arbeitgeber aufgefordert, in diesem Zusammenhang und in starken Organisationen mit vereinigten Kräften alle Gefahren und Schwierigkeiten zu überwinden, die ihnen nach dem Kriege drohen.

So solche Sturmzeichen aufstehen, da muß man doch wirklich fragen, wo die Einsicht und das Verantwortungsgefühl jener Genossen geblieben ist, die durch ihre Zersplitterungsverfälschung der Gewerkschaften Schatzmacher besorgen zum Schaden der deutschen Arbeiter.

Die deutschen Gewerkschaften im Jahre 1914.

In der statistischen Beilage des „Correspondenzblattes“ Nr. 4 vom 13. November veröffentlicht die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands den Entwicklungsgang der Gewerkschaften 1914 in einem bedeutsamen Tabellenwert, umfangreicher als je zuvor. Die Statistik weicht insofern von denen der früheren Jahre ab, als sie neben den Ueberblicken über das gesamte Jahr 1914 auch getrennte Ueberblicke über das erste und zweite Halbjahr 1914 enthält. Diese Zeitung läßt den Einfluß des Krieges auf die Gewerkschaften deutscher erkennen als die Ueberblick über das gesamte Jahr. Diese Erkenntnis ist von hoher Bedeutung für die Bewertung des gewerkschaftlichen Wirkens während des Krieges und wird deshalb die Zeitung der Jahresstatistik auch einen bleibenden Wert für die Zukunft haben. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß in diesem Aufbau der Statistik eine hervorragende statistische Leistung der Zentralverbände liegt, die um so höher bewertet werden muß, als den Organisationen durch Einberufung von Funktionären zum Kriegsdienst eine große Anzahl von Arbeitskräften entzogen wurde. Genau ließ sich allerdings der Trennungsschnitt in der Statistik zwischen der Zeit vor und nach Kriegsausbruch nicht ziehen, da der Krieg erst einige Wochen nach dem Ablauf des ersten Halbjahres ausbrach. Doch beeinträchtigt dieses Moment den Wert der Halbjahresübersichten ganz unmerklich.

Auch während der Kriegszeit hat sich die Vertretung der Arbeiterklasse durch die Gewerkschaften als notwendig erwiesen. In der Gewerkschaftsstatistik vom Jahre 1914 wird im begleitenden Text ein gebräucherter Ueberblick von den Aufgaben, die während des Krieges von den Gewerkschaften zu erledigen waren und noch zu lösen sind, gegeben. Darunter sind zu nennen: die Arbeitslosenfürsorge, die Fürsorge für die Kriegsbeschädigten, den Familien der Kriegsteilnehmer gewährte Rücksicht, die Aufrechterhaltung der Tarifverträge und schließlich der fortgesetzte Kampf gegen die Nahrungsmittelverknappung.

Die Ergebnisse der Statistik des Kriegsjahres 1914 liefern einen glänzenden Beweis für die ungebundene Lebenskraft der Gewerkschaften. Nach diesem Ergebnis wird niemand mehr daran zweifeln, daß die Gewerkschaften nicht nur den Krieg überdauern, sondern auch nach Beendigung des Krieges die Probe auf ihre Leistungsfähigkeit bei dem zu erwartenden Ansturm auf ihre Reihen bestehen werden. Wohl sind einzelne Verbände hart mitgenommen worden, im allgemeinen ist jedoch der Stand der Gewerkschaften ein günstiger.

Durch die Einberufung zum Kriegsdienst sind allerdings die Gewerkschaften stark geschwächt worden. Die der Generalkommission angeschlossenen 46 Zentralverbände (außer den Verbänden der Hausangestellten und Landarbeiter) zählten Mitglieder am Schlusse des

	1912	1913	1914
1. Quartals . . .	2 476 407	2 567 692	2 478 861
2. „ . . .	2 538 715	2 576 608	2 482 048
3. „ . . .	2 572 624	2 547 209	1 677 494
4. „ . . .	2 559 781	2 498 959	1 485 428

Wie zum Jahresabschluss waren 746 551 Mitglieder, darunter 562 besoldete Angestellte, zum Kriegsdienst eingezogen. Es verbleibt demnach ein weiterer Verlust von rund 200 000 Mitgliedern. Dieser Verlust ist aus verschiedenen Ursachen erklärlich. Ein Teil wird noch auf Konto der Einberufungen zu setzen sein, die den Vorständen nicht gemeldet wurden. Durch den Einfall der Feinde in deutsche Gebiete, besonders der Russen im Osten, wurden eine Anzahl Zweigvereine völlig zerstört, und an vielen kleineren Orten im Innern Deutschlands ist das Organisationsleben durch die Einberufung aller tätigen Mitglieder völlig unterbrochen worden. Auch die im Anfang des Krieges erfolgte plötzliche Störung des Wirtschaftslebens hat wohl einen starken Mitgliederverlust zur Folge gehabt. Die Zahl der Zweigvereine der Verbände ging gegen das Vorjahr von 11 707 auf 10 980 zurück. Von den größeren Verbänden hatten einen Abgang an Mitgliedern einschließlich der Eingezogenen: Metallarbeiter 222 000, Bauarbeiter 157 800, Transportarbeiter 106 400, Holzarbeiter 78 000, Fabrikarbeiter 77 900, Bergarbeiter 43 100, Textilarbeiter 36 100, Zimmerer 28 400, Maier 22 200, Buchdrucker 20 700 und Brauer und Mühlenarbeiter 20 000. Im Jahresdurchschnitt tritt der Rückgang an Mitgliedern nicht so stark hervor. Es hatten die Zentralverbände 1913: 2 548 763 und 1914: 2 052 377 Mitglieder, darunter 203 648 weibliche. Die Gesamtzahl ging um 496 386 und die der weiblichen Mitglieder allein um 20 028 zurück. Durch die Einberufung einer großen Zahl männlicher Mitglieder hat sich naturgemäß der Anteil der weiblichen an der Gesamtzahl stark gehoben, obwohl sich auch die Zahl der weiblichen Mitglieder erheblich verminderte. Ihr Anteil stieg von 8,8 auf 9,9 Proz. In den 46 Zentralverbänden kommen dann nach der gleichfalls der Generalkommission angeschlossenen Verbände der Hausangestellten und Landarbeiter, die 1914 im Jahresdurchschnitt 5642 beziehungsweise 17 740 Mitglieder hatten.

Auch die Christ-Dumerschen Gewerbevereine und die christlichen Gewerkschaften unterlagen in der gleichen Weise wie unsere Zentralverbände den Wirken des Krieges. Die Gewerbevereine gingen von 106 618 auf 77 749 und die christlichen Gewerkschaften von 342 735 Mitgliedern auf 282 744 zurück. Prozentual betrug der Rückgang gegen das Vorjahr bei den Zentralverbänden 19,5, bei den Gewerbevereinen 27,0 und bei den christlichen Gewerkschaften 17,5 Proz. Diese drei Gewerkschaftsgruppen zählten 1914 zusammen 2 412 870 Mitglieder. Für die „unabhängigen Vereine“ liegen für 1914 noch keine Angaben vor.

Im hervorragenden Maße machen sich natürlich die Wirkungen des Krieges auf die Einnahmen und Ausgaben der Gewerkschaften geltend. Hierbei ist die Teilung der Statistik bei den Zentralverbänden in den beiden Halbjahren von hohem Werte. Bei den ägnerischen Organisationen fehlt leider diese Gliederung. Die Zentralverbände vereinnahmten 1914 insgesamt 70 871 915 M., 11 133 626 M. weniger als im Vorjahr. Im ersten Halbjahr betrug die Einnahme an Beiträgen 37 717 301 M., pro Mitglied 15 18 M., im zweiten Halbjahr dagegen nur 27 519 395 M. pro Mitglied jedoch 16,73 M. Abwärts war die Einnahme im zweiten Halbjahr um 10 Millionen Mark geringer. Auch deutscher kommt die Kriegszeit in den Ausgaben

zum Ausdruck. Die Ausgabe aller Verbände für das ganze Jahr 1914 beläuft sich auf 79 547 272 M., pro Mitglied 38,76 M., 1913 wurden dagegen nur 74 904 962 M., also 4,6 Millionen Mark weniger verausgabt, und die auf jedes Mitglied entfallende Mark betrug nur 29,39 M. Im vollen Umfang läßt sich der Einfluß des Krieges auf die Ausgaben der Zentralverbände erst erkennen beim Vergleich der Ausgaben im einzelnen. Die Gegenüberstellung einiger wichtiger Posten gibt darüber einen guten Aufschluß. Es wurde verausgabt:

	Im 1. Halbjahr absolut M.	pro Mitgl. M.	Im 2. Halbjahr absolut M.	pro Mitgl. M.	1914 zusammen absolut M.	pro Mitgl. M.
Für Arbeitslose	7754382	3,12	15920096	9,68	23716902	11,56
„ Kranke . . .	8205956	3,30	2430833	1,48	10705912	5,30
„ Unterhüß.						
„ i. Notfällen	367879	—14	2855916	1,74	3457391	1,69
„ Streiks						
„ Aussperrg.	4004765	1,61	1126927	—68	5217641	2,54
„ Verbandsorgan . . .	1309969	—53	762176	—48	2079049	1,01
„ Agitation	1511974	—61	916252	—56	2563198	1,25

Einigen Verbänden war es leider nicht möglich, auch die aus Notfällen gemachten Ausgaben nach Halbjahren anzugeben; dadurch weichen die Ausgaben für das gesamte Jahr höhere Summen aus, als sie für die beiden Halbjahre zusammen angegeben sind. Da von fast allen Verbänden nach Kriegsausbruch die Krankenunterstützung aufgehoben oder doch stark eingeschränkt wurde, auch die Führung von Streiks unterblieb, so ist bei diesen Posten die Ausgabe im zweiten Halbjahre erheblich geringer als im ersten. Nur für den Monat Juli kamen diese Ausgaben noch in vollem Umfang in Betracht. Die Ausgabe für Arbeitslosenunterstützung war im zweiten Halbjahr um 8,2 Millionen Mark höher als im ersten. Auch die Unterstützung in Notfällen weist im zweiten Halbjahr eine erhebliche Steigerung auf. An Unterstützung für die Familien der Kriegsteilnehmer wurden bis Jahresabschluss 6 475 569 M. verausgabt. Die gesamte Ausgabe für Unterhüß betrug 1914: 54,1 gegen 1913 nur 47,7 Millionen Mark.

Der Vermögensbestand aller Verbände ging von 88 039 295 M. im Jahre 1913 auf 81 415 535 M. zurück. Dieser Vermögensrückgang ist verhältnismäßig gering, so daß trotz der großen Anforderungen, die die Kriegszeit an die Zentralverbände stellte, die Finanzlage derselben als günstig bezeichnet werden kann. Sie ist zum guten Teil darauf zurückzuführen, daß im 3. Quartal 1914 das Wirtschaftsleben wieder ins Gleichgewicht kam und damit die Gewerkschaften enorm entlastet wurden. Die günstige Finanzlage hat denn auch die meisten Verbände veranlaßt, die naturlichen Unterstützungsanstaltungen wieder völlig in Kraft treten zu lassen.

Mit ihren finanziellen Leistungen reichen die gewerkschaftlichen Gewerkschaftsorganisationen bei weitem nicht an die Zentralverbände heran. Das gilt nicht nur für die absoluten Ausgaben, die ja naturgemäß erheblich geringer als bei den Zentralverbänden sein müssen, sondern auch für die im Durchschnitt auf jedes Mitglied entfallende Ausgabe. Außer der Streit- und Mähtregelsunterstützung verausgabten 1914 die Zentralverbände 48 101 811 = 23,44 M. pro Mitglied, die Christ-Dumerschen Gewerbevereine 610 166 = 7,85 M. pro Mitglied und die christlichen Gewerkschaften 2 402 670 M. = 8,50 M. pro Mitglied. Die Gesamtausgabe betrug bei den Gewerbevereinen 2 672 499 M. und bei den christlichen Gewerkschaften 5 871 801 M. Der Vermögensbestand belief sich auf 1 418 537 beziehungsweise auf 9 277 355 M.

Das Durchhalten der Gewerkschaften ist, wie wir aus diesem Bericht erleben, gescheitert. Und wenn unsere Kollegen aus dem Felde wiedertreten, was hoffentlich in nicht mehr ferner Zeit der Fall sein wird, werden sie ohne Schwierigkeiten mit uns den Neuaufbau der Gewerkschaften ungeschuldet beginnen können. Die Geldgraben haben jetzt im Kriege praktisch erfahren, daß nur eine bis ins kleinste ausgebaute Organisation dauernde Erfolge zu erzielen vermag, und sie werden diese Erfahrung zu verwerten wissen.

Aus unserm Berufe

Automobil-Führer



Leistungsfähigkeit mit nicht elastischer Bereifung. Zur Erleichterung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen hat der Bundesrat die höheren Verwaltungsbehörden vom 1. Januar an ermächtigt, für die zugelassenen Kraftfahrzeuge auf Antrag des Eigentümers Befreiung von der Vorschrift zu gewähren, daß die Radfränze der Fahrzeuge mit Gummi oder mit einem anderen elastischen Stoff bereift sein müssen. Die Ermächtigung gilt auch für solche Fahrzeuge, die weiterhin zum Verkehr zugelassen werden, sofern sie sich am 31. Dezember 1915 im Deutschen Reich oder in den

„feindlichen Gebietsteilen befinden, die von den deutschen Truppen besetzt sind. Die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt bei Kraftfahrzeugen mit einer nicht elastischen Bereifung innerhalb geschlossener Ortsteile 12 Kilometer in der Stunde, sofern das Gesamtgewicht 5,5 Tonnen nicht übersteigt, außerhalb der Orte 15 Kilometer. Uebersteigt das Gesamtgewicht 5,5 Tonnen, so beträgt die Höchstgeschwindigkeit außerhalb der Orte 12, innerhalb 8 Kilometer. Die Geschwindigkeit kann nötigenfalls von der höheren Verwaltungsbehörde herabgesetzt werden. Die Erlaubnis zur Verwendung einer nicht elastischen Bereifung ist von der höheren Verwaltungsbehörde nur auf jedenzeitigen Widerruf zu erteilen. Sie gilt nur für den Bezirk dieser Behörde, sofern nicht im Einvernehmen mit den in Betracht kommenden benachbarten Behörden ein weiterer Verkehrsbezirk festgelegt wird. Es darf nur ein Anhängewagen mit nicht elastischer Bereifung bis zur Geschwindigkeit von 12 und 8 Kilometer mitgeführt werden.



Bierfahrer

Der fahrlässige Eisenbahnstus. Wenn auch der Unternehmerbericht der Feuer- und Mähtere-Berufsgenossenschaft die „Unachtsamkeit“ der Fahrburgen die „vielfachen Todesopfer“ verantwortlich zu machen sucht, so widerpricht er sich doch später auch in diesem Punkte ganz gewaltig. Und zwar bei der Schilderung der Vorgänge gegen den Eisenbahnstus. Man muß nur diese Schilderung aufmerksam lesen. Es heißt darüber: daß bei Einnahmen aus der Fahrburgen Dritter die Eisenbahn-Direktionen in Berlin, Maderburg, Frankfurt a. M., Breslau, Königsberg, Erfurt, Elberfeld, Altona, Cassel, Nürnberg, München und Augsburg mit insgesamt 13 000 M.

wieder haftbar gemacht wurden. Das Conto der Einnahmen aus der Haftpflicht Dritter betrug sogar 25 000 Mk. Näher ausgeführt werden folgende Fälle:

Der in den beiden letztjährigen Berichten schon erwähnte Prozeß gegen den preußischen Eisenbahnfiskus wegen der Unfallfrage des Bierführers Kalla, der mit seinem Gespann auf einem nicht mit Schranken versehenen Bahnübergang bei Namskau in Schlesien vom Zuge erfasst und getötet wurde, schwebt immer noch. Vom Oberlandesgericht Breslau war der Fiskus zur Entschädigungsleistung verurteilt worden, weil das Gelände am Bahnübergang nicht genügend übersichtlich gewesen, um das Herannahen des Zuges rechtzeitig bemerken zu können, hat das Reichsgericht dieses Urteil als unrichtig aufgehoben und an das Oberlandesgericht zurückverwiesen. Dieses hat daraufhin unsere Klage abgewiesen, weil der Verunglückte durch eigene Unvorsichtigkeit in den Unfall verfallen sei. Auf unsere Revision schwebt die Sache nun zum zweitenmal vor dem Reichsgericht.

Der Prozeß gegen die Sächsischen Straßenbahngesellschaft wegen des Unfalls des Bierführers Kistermann ist dahin entschieden, daß uns Ersatz unserer Aufwendungen bis zur Höhe der Hälfte des Schadens zu gewähren ist.

Ebenso ist unsere Verurteilung gegen das uns abweisende Erkenntnis des Landgerichts Erfurt gegen den preußischen Eisenbahnfiskus wegen der Unfallfrage des tödlich verunglückten Chauffeurs Boens von Erfolg gewesen, indem uns vom Oberlandesgericht Naumburg wenigstens Ersatz zur Hälfte des Schadens zugesprochen wurde.

In der Unfallfrage des Bierführers Matzsch hat das Landgericht unseren Ertragsanspruch gegen die große Berliner Straßenbahn nur bis zur Hälfte des Schadens anerkannt. Wir hoffen aber bestimmt, mit unserer Berufung an das Kammergericht Erfolg in vollem Umfang zu erlangen, da Matzsch bei dem Zusammenstoß des Bierfuhrwerks mit dem Straßenbahnwagen, wobei sich der Unfall ereignete, gar nicht selbst die Schuld geführt hat, sondern fast seiner der nachweislich des fahrenden fahrenden Mitfahrer. In der einen völlig gleichartigen Fall betreffend den Klagefall gegen die Nürnberg-Fürther Straßenbahn wegen des Unfalls des Brauereierwerkmachers Reichel haben wir in beiden Instanzen vor dem Landgericht und Oberlandesgericht Nürnberg in vollem Umfang abgelenkt.

Auch in dem Prozeß gegen den preußischen Eisenbahnfiskus wegen des Unfalls des Bierführers Baluch-Gneisen, der an einem weder durch Schranken noch abends durch Beleuchtung gesicherten Bahnübergang mit seinem Fuhrwerk abends auf dem Heimweg verunglückte, haben wir Urteil auf vollen Schadenersatz erlangt, weil zur Zeit des Unfalls die Bahnstrecke an dem Uebergang durch verschiedene Bauten und aufgehäuften Baumaterial unübersichtlich war.

Dem Berichtsjahr wurde die Klage auf Schadenersatz erhoben gegen die Kgl. Vergewaltigungsdirektion Neudlinghausen wegen des tödlichen Unfalls des Chauffeurs Wagener, der als Führer eines Lastkraftwagens mit Anhängerwagen mit noch zwei Mitfahrern an einem nicht mit Schranken versehenen Bahnübergang auf der Gladbecker Chaussee von einem Begegnungszug erfasst und ebenso wie die beiden Mitfahrer getötet wurde. Während sich die Vergewaltigungsdirektion als Vertreterin des Fiskus bereit erklärte das Sterbegeld für die beiden toten Mitfahrer zu ersetzen — eine Rente war nicht zu gewähren, da keine bedürftigen Verwandten aufsteigender Linie vorhanden — hat sie Ersatz von uns an die Hinterbliebenen des verheirateten Chauffeurs Wagener zu zahlenden Rente abgelehnt, weil dieser den Unfall selbstverschuldet habe. Der Erfolg unserer Klage ist nicht ganz sicher. Doch verfolgen wir, wie schon früher an dieser Stelle hervorgehoben, den Grundbesitz, auch solche Ertragsansprüche im Prozeß geltend zu machen, die wenigstens die Wahrscheinlichkeit einer gerichtlichen Anerkennung für sich haben, da wir im Falle eines günstigen Ausgangs des Prozesses die gewöhnlich sehr hohen Aufwendungen erspart erhalten, im entgegengesetzten Falle aber nur die um das Mehrfache geringeren Prozeßkosten riskieren.

Ebenfalls an einem ungeicherten Bahnübergang und zwar der Eignig-Kawitzger Eisenbahn verunglückte der Bierfahrer Sauer, der dabei zwar nicht getötet, aber außerordentlich schwer verletzt wurde und noch immer völlig erwerbsunfähig ist. Wir haben auch hier die Schadenersatzklage erhoben, doch ist das Verfahren einstweilen mit Rücksicht auf den noch vor dem Oberlandesgericht Breslau schwebenden Prozeß, den der Verletzte selbst gegen die Bahngesellschaft führt, ausgesetzt worden. Da nämlich die von der Bahngesellschaft zu gewährenden Verletztenrente nur noch $\frac{1}{2}$ der verlorenen Erwerbsfähigkeit berechnet wird, nach dem Haftpflichtgesetz, wie den sonstigen allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen der volle Schaden zu ersetzen ist, so hat der Verletzte hier von der Eisenbahn Ersatz des einen ihm von uns nicht zu vergütenden Drittels beansprucht.

Weiter schwebt eine Klage von uns gegen den preußischen Eisenbahnfiskus wegen des Unfalls des Bierführers Schneider, der auf einem der Eisenbahn gehörigen unbefestigten Wege bei Fürstentum a. d. Oberpfalz abends verunglückte und tot aufgefunden wurde. Den Umständen nach ist anzunehmen, daß der Wagen mit dem eisernen Fußtritt an dem 80 cm in den Weg heraustragenden Verankerungsdraht der an der Wegseite angebrachten Telegraphen- und Telefonleitung hängen blieb und dadurch einen so starken Ruck erhielt, daß Schneider von seinem Boot heruntergestoßen und getötet wurde. Auch hier ist der schließliche Ausgang der Klage nicht ganz unübersichtlich, ebenso wie ein etwaiger Prozeß gegen den Reichspostfiskus als Eigentümer und Erbauer der Telegraphen- und Telefonanlage, der von uns auch noch in Erwägung gezogen ist.

Bereits in erster Instanz gewonnen wurde unser Prozeß gegen die Stadt Straßenbahn Chemnitz wegen des Unfalls des Bierführers Zietzler, der mit seinem Wagen einen Wagt der elektrischen Straßenbahnanleitung angefahren hatte und von dem nur ein einziger Draht hängen

blieb, den er festgehalten, infolge der Unvorsichtigkeit eines Straßenbahnbeamten, im Herabstürzen am Fuß verlegt wurde. Auf Berufung der Beklagten schwebt die Sache noch vor dem Oberlandesgericht Dresden.

Gegen eine Maschinenfabrik haben wir schließlich noch Schadenersatzklage wegen des Unfalls des Brauers Hörauf-Münch erhoben, der mit dem Aufzug abgestürzt war und sich dabei erheblich verletzt hatte. Nach Ansicht unserer technischen Aufsichtsbeamten ist der Unfall eine Folge des ganz fehlerhaft konstruierten Aufzugs, wofür die Leitung der Maschinenfabrik selbst verantwortlich zu machen ist.

Auch im Bericht der technischen Aufsichtsbeamten werden Ausführungen über die Gefahren der Bierfahrer gemacht. Wir greifen nur einen Fall noch heraus; der auch beweisen sollte, wie berechtigt unsere fortwährenden Forderungen für besseren Unfallschutz sind, unsere Proteste gegen das nächtliche Alleenfahren der Bierfahrer auf unbefestigten Straßen, Eisenbahnübergängen usw. Was nützt denn alles Klagen, alles Jammern und der Hinweis darauf, daß der reiche Fiskus zahlen mußte. Menschenleben gilt es zu schützen, das ist wichtiger als alle Ausführungen der Einnahmen aus diesen Unfällen: Der Fall wird wie folgt geschildert:

Beim Kreuzen eines Eisenbahnüberganges wurde abends in der ersten Stunde ein Gefährter überfahren, wobei der Gefährter den Tod fand. Es handelt sich hier wieder um einen der vielen schrankenlosen Bahnübergänge, welcher außerdem noch nach Angabe des Arbeitgebers des Getöteten für den Lokomotivführer wie für den Gefährter völlig unübersichtlich sein soll.



Freiwilliger Vaderschluss in Neu-Ruppin. Die im Regierungsbezirk Frankfurt a. O. geltende Anordnung des 7. Uhr-Vaderschlusses scheint nach Erklärungen, die in einer gemeinschaftlichen Sitzung der Korporation der Kaufmannschaft und des Vereins Neu-Ruppiner Kaufleute und Gewerbetreibender abgegeben wurden, auch für den Regierungsbezirk Potsdam vorzuziehen. In der Versammlung erklärten sich die Mitglieder offener Geschäfte bis zum 1. Mai 1916 bereit, ihre offenen Verkaufsstellen an Wochentagen eine Stunde früher als bisher zu schließen.



Berlin. Am Mittwoch, den 5. Januar fand die Monatsversammlung der Abteilung Ostern statt. Nach Berichterstattung und Annahme des Protokolls erstattete der erwachsene Mitarbeiter den Bericht über die Tätigkeit im abgelaufenen Jahre. Beim Jahresbeginn bestand die Abteilung aus 110 Mitgliedern. Eingetreten sind im Laufe des Jahres 107 jugendliche Kollegen. Ausgetreten sind infolge Vollerhebung des 18. Lebensjahres 17 Mitglieder und wegen Fortzugs, Liebertritt in andere Verbände oder Nichtzahlung der Beiträge 51 Mitglieder. Mitlin besteht die Abteilung Ostern zum Beginn des Jahres 1916 aus 149 Mitgliedern. Im Jahre 1915 wurden 8 Versammlungen abgehalten und in jeder derselben ein belehrender oder unterhaltender Vortrag zu Gehör gebracht. Eine Anzahl Kollegen besuchten die Versammlungen regelmäßig, doch ist zu wünschen, daß die Versammlungen noch viel besser besucht werden. Eine Verbesserung hierin kann nur durch die fleißige Mitarbeit der jugendlichen Kollegen herbeigeführt werden. Weiter fanden 15 Wanderungen in die nähere und weitere Umgebung Berlins sowie eine dreitägige Wanderung in das Riesengebirge statt. Eine Dampfpartie und die Besichtigung des Großschiffahrtskanals mit der Treppenschleuse bei Niederflernow-Liepe fand zahlreiche Teilnahme. Der Sternabend am 18. April, die Herbstfeier am 14. November und der Weihnachtsunterhaltungsabend waren überfüllt. Die dort gebotenen Veranstaltungen fanden den Beifall der Anwesenden. Eine Beschäftigung des Aquariums bei ermäßigtem Eintrittsgeld mit Führung fand ebenfalls statt. Trotz des gegenwärtigen Krieges ist alles ausgefallen worden, um die berechtigten Wünsche der jugendlichen Kollegen zu erfüllen. Eine Anzahl Mitglieder, darunter die Bezirksführer Naßke und Buchwald, sowie der erste Abteilungsleiter Karl Pohl wurden zum Kriegsdienst eingezogen. Der letztere befindet sich nunmehr in französischer Gefangenschaft. Schließlich sei noch erwähnt, daß eine allgemeine Mitgliederkonferenz und acht Funktionärssitzungen abgehalten, sowie 305 Briefe und 249 Drucksachen verandt wurden. Der Redner wies auf die gegenwärtigen schwierigen Verhältnisse hin und ersuchte die jugendlichen Kollegen in ihrem eigenen Interesse zur fleißigen Mitarbeit.

Nach einer kurzen Aussprache erfolgte die Neuwahl der Abteilungsleitung und Funktionäre. Gewählt wurden folgende Kollegen: Als erster Abteilungsleiter Kollege Groß, zweiter Abteilungsleiter Kollege Walter Schiele, Schriftführer Kollege Kiebler und als Bezirksführer die Kollegen Schmidt, Bruno Schiele, Bernicke, Rauphaber, Heilig, Stoll, Lüd, Weidner, Otto und Alfred Eichler. Ueber die abgehandelten Liebesgaben wurde berichtet und für diesen Zweck ein Betrag gesammelt. Ein aus Belgien auf Urlaub befindlicher Kollege war anwesend. Nachdem noch auf die Winterwanderung am 16. Januar aufmerksam gemacht worden war, wurden einige gemeinsame Spiele veranstaltet und die Zusammenkunft gegen $\frac{1}{2}$ 12 Uhr geschlossen.

Die nächste Zusammenkunft soll am Mittwoch, den 2. Februar in Form eines geselligen Abends unter Mitwirkung von Mandolinenspiel und Rezitation aus den Werken Ludwig Thomas stattfinden. Die Liebesgaben sind mitzubringen.

Die Abteilung Zentrum hielt die fällige Versammlung am 6. Januar ab. Von den Funktionären sollte der Kollege Wiebmann wegen Krankheit. Ein Kollege wurde in den Verband aufgenommen. Das Protokoll wurde verlesen und ohne Veränderung angenommen. Nachdem berichtet der erwachsene Mitarbeiter über das vergangene Geschäftsjahr. Mit Ausnahme des Juni und August wurde jeden Monat eine Versammlung abgehalten. Der Besuch war teilweise sehr gut. In den Zusammenkünften wurde je ein belehrender und unterhaltender Vortrag gehalten und die Geselligkeit durch gemeinsame Spiele und Gespräche mit Mandolinbegleitung gepflegt. Gemeinsame Wanderungen und sonstige Veranstaltungen fanden in genügender Anzahl statt. (Siehe Bericht der Abteilung Ostern.) Der erste Abteilungsleiter, Kollege Mielke, der Schriftführer Kollege Dohmgen und der Bezirksführer Kollege Schön wurden zum Kriegsdienst eingezogen und deshalb mußte im April eine Neuwahl der Abteilungsleitung vorgenommen werden. Versandt wurden 117 Briefe und 84 Drucksachen. Eingetreten sind im laufenden Jahre 81 Kollegen, ausgeschieden wegen Vollerhebung des 18. Lebensjahres 14 Mitglieder und wegen Fortzugs, Liebertritt in andere Verbände, und Nichtzahlung der Beiträge 28 Mitglieder.

Meinungsverschiedenheiten über die Tätigkeit der Abteilungsleitung kamen nicht zum Ausdruck. Die Neuwahl ergab folgendes Resultat: 1. Abteilungsleiter Kollege Zimmer, 2. Abteilungsleiter Kollege Schiele, Schriftführer Kollege Buchwald und Bezirksführer die Kollegen Naßke, Trochinski, Jepsen und Gaele. Für Liebesgaben an die zum Kriegsdienst eingezogenen Funktionäre wurde ein Betrag gesammelt.

Auf Wunsch sprach ein Kollege über: „Das Zellengefängnis Berlin-Moabit“. In der 1/2 stündigen Vortrags erläuterte der Redner an Hand eines Plans die Einrichtung der auf Kabinensystem am 26. März 1842 gebauten Jübingburg. Der Bau kostete 2 Millionen Mark und kann 550 Gefangene beherbergen. 602 Einzelzellen sind vorhanden, wovon 52 als Dienstkammer bzw. Lagerzellen benutzt werden. Die fünf Flügel sind panoptisch gebaut. Die Gefangenen werden in der Schuhmacherei, Schneiderei, Tischlerei, Druckerei und Bäckerei beschäftigt. Die Verpflegung beträgt — auch für Seher und Bruder — drei Monate, während die der Schule entwandenen Knaben ebenfalls und mehr Jahre lernen müssen. Im Sommer wird um 5 Uhr, im Winter um 6 Uhr aufgestanden, und um 8 Uhr, im Sommer um 9 Uhr, müssen sich die Gefangenen schlafen legen. Jeder muß ein vorgezeichnetes Arbeitspensum leisten. Die Kost der Gefangenen besteht aus $\frac{1}{2}$ Liter Kaffee, 1 bis $\frac{1}{2}$ Liter Mittagessen, 1 Liter Abendsuppe und 550 Gramm Brot. Die Gefangenen bewegen sich täglich $\frac{1}{2}$ Stunde im Freien. Jeden Tag findet $\frac{1}{2}$ 8 Uhr Abendandacht statt und Sonntags zweimal Gottesdienst in der Inhaftkirche, wo jeder Gefangene ebenfalls in einem abgetrennten Raum sitzt. Die Gefangenen können sich gegenseitig nicht sehen, sind aber für den Geistlichen und die Wärter alle sichtbar. Wer sich etwas zu schulden kommen läßt, bekommt Arrest mit Kosteneinzahlung; auch kann bis zu vier Wochen Dunkelzelle und Fesselung verhängt werden. Ohne seine Zustimmung darf ein Gefangener nicht länger als drei Jahre in Einzelhaft gehalten werden. Manche müssen früher davon befreit werden, um nicht dem Irren zu verfallen. Die meisten Menschen werden bestraft im Alter bis zu 30 Jahren. Die Straftaten werden aus Not, meist jedoch aus Unkenntnis, begangen und daher ist jeder Gefangene bis zum vollenden 29. Lebensjahres verpflichtet, die Inhaftschule zu besuchen. Alle vorhandenen Maschinen werden durch Handbetrieb in Gang gesetzt und auch das Wasser wird durch Handbetrieb in den Wasserbehälter auf dem Turm gepumpt. Auf dem freien Gelände wird Gemüse angebaut, soweit es nicht zu Gärten für die Beamten Verwendung findet. Auch ein Kuhstall ist vorhanden. Die Umfassungsmauer ist 5 Meter hoch und nur von der westlich liegenden Obererwerkerschule ist ein Einblick in die Inhaft möglich. Die angelegte Strenghaus hat eine besondere Umwehrungsmauer. Sie besitzt 40 Gemeindefestungen und 15 Einzelzellen. Für unnütze Freie ist ein besonderer Teil des Hofes abgegrenzt. 59 Beamte sind vorhanden und zwei Verzeile üben ihre Praxis im Nebenamt aus.

Der Gefangene kann jeden Monat einmal einen Brief empfangen oder absenden. Anfragskarten kommen zu den Akten. Besuch von Angehörigen kann ebenfalls einmal im Monat stattfinden. In Preußen gibt es 1162 Gefängnisse und Justizhäuser, darunter 30 Strafanstalten, in welchen langfristige Strafen verbüßt werden. Derselben beherbergen im Durchschnitt täglich 51 1/2 Tausend Gefangene. Im Jahre 1911/12 waren 435 603 Personen im Gefängnis und im Kalenderjahr 1901/02 sogar 482 600 Personen. Diese Steigerung ist auf die ungenügende Arbeitsgelegenheit zurückzuführen. Durchschnittlich ist jeder sechste Preuze bestraft und dabei bleiben noch viele Vergehen und Verbrechen ungestraft. Jeder muß sich nach Möglichkeit hüten, mit den Strafgefangenen in Konflikt zu geraten und sich die bedauerlichen Verurteilungen, Landstrafen, Trunkentbolle und sonstigen Schicksale, welche nicht mehr die Kraft haben, sich emporzuheben, als warnendes Beispiel dienen lassen. Die Ausführungen fanden den Beifall der Anwesenden.

Nachdem noch auf die bevorstehenden Veranstaltungen hingewiesen worden war, blieben die Kollegen bei Gefang und Mandolinenspiel bis gegen 11 1/2 Uhr beisammen. Die nächste Zusammenkunft findet am 3. Februar statt, in welcher ein außerordentlich interessanter Vortrag zu Gehör gebracht wird.

Strassenbahner.

Die Strassenbahnführerin.

Das „Heidelberger Tageblatt“ schreibt:

„Nach der Strassenbahnführerin die Führerin. Seit gestern wird sie verständig, nachdem die Strassenbahnverwaltung beim Ministerium vorstellig geworden war, eingefahren.“ Die Verusche scheinen Erwartungsspiel zu sein. Die Beamtin in der schlichten Uniform ist eben auch ein Stück Kriegsgeschichte und Kriessnot unseres Volkes; man ehrt ihre Tapferkeit, mit der auch sie den Kampf ums Dasein führt, während der Gatte und Vater draussen im Felde zur Verteidigung des Vaterlandes seine Pflicht mit der Waffe in der Hand tut.

Wir werden uns wie an so vieles im Kriege, auch an diese Neuerschaffung auf dem Führerposten gewöhnen, ebenso wie an die Schaffnerin, die zuerst vereinzelt auftauchte, um dann eine ganz allgemeine Einrichtung zu werden. Und die Frage, ob sie ihren Posten auch wirklich ausfüllen kann, wird sich in demselben Sinne bejahen, wie es bei der Schaffnerin war, die schlicht und sachlich seitler ihres Amtes wartete. Dem Aufbegehren über zu langsame Beförderung wich auch hier Kammesgebuld und das stille Eingeständnis, daß solch eine Schaffnerin mit dem goldenen Zeichnen an der zerarbeiteten Hand und mit dem von stiller Fleiß und Sorge gekennzeichneten Frauengesicht gar keine leichte Arbeit verrichtet.“

So hätten wir also auch hier, wie schon an vielen anderen Plätzen, die Strassenbahnführerin. Ja, es ist „keine leichte Arbeit“, und doch sollen Frauen dieselbe verrichten. Wie die Entlohnung ausfällt, davon schwärzt obige Auslassung. Soweit wir jedoch unterrichtet sind, erhalten die Frauen für die nicht „leichte Arbeit“ — drei Mark pro Tag, während an anderen Plätzen bedeutend mehr bezahlt wird. Man sollte doch erwarten dürfen, daß, wenn diese Arbeit „nicht leicht“ ist, auch die gleiche Bezahlung erfolgt, wie sie den männlichen Führern bzw. Schaffnern zuteil wird. Doch davon keine Spur. Und warum? Die Antwort hierfür wird wohl nur darin zu finden sein, daß man durch die Wiederabgabe der Löhne das Gleichgewicht in der Bilanz zu erhalten sucht. Welche Folgen die geringe Entlohnung haben kann, zeigte uns vor einigen Wochen eine Verlehrsverhandlung im Falle Ender.

Regreßklage einer Berufsgenossenschaft gegen eine Strassenbahn.

(Urteil des Reichsgerichts vom 23. Dezember 1915.)

Am 18. Juli 1911 erfolgte in Stuttgart an einer Kreuzung der Reichsstraße ein Zusammenstoß zwischen dem Kaskauto einer Biegelei und der Strassenbahn. Der im Dienste des Biegeleibewerks W. stehende Kraftwagenführer B. wurde von der Strassenbahn mit einem Auto zu Falle gebracht und so schwer verletzt, daß er von der Biegeleibergesellschaft Charlottenburg 90 Prozent Unfallrente fordern konnte und auch erhielt. Die Berufsgenossenschaft klagte nun gegen die Strassenbahn auf Ersatz der einmaligen Aufwendungen und der monatlichen Rente von 71 Mark. Das Landgericht Stuttgart erkannte die Hälfte des Anspruchs als berechtigt an, nicht aber die andere Hälfte, da es konkurrierendes Verschulden des Strassenbahnführers annahm. Beide Parteien legten Berufung beim Oberlandesgericht Stuttgart ein. Dieses wies die Klagerin mit ihrer Klage völlig ab und zwar mit folgender Begründung:

Es liegt ein Vertriebsunfall vor, für den die beklagte Strassenbahn zu haften hat, wenn sie nicht beweist, daß der Unfall durch eigenes Verschulden des V. verursacht ist. Letzteres ist aber der Fall. V. magte, daß er das Strassenbahngesetz überfahren mußte, er durfte es jedoch nicht tun, nachdem er sich überzeugt hatte, daß es ohne Störung des Strassenbahnbetriebes nicht gefahren konnte. Er mußte außerdem mit so geringer Geschwindigkeit fahren, daß ein rechtzeitiges Anhalten vor dem Weile noch möglich war. Diese Vorkehrungsmaßregel hat er auf das Größte vernachlässigt. Er konnte, wie er selbst zugibt, den Strassenbahnwagen mindestens 10 Meter von dem Weile entfernt sehen und konnte auf 8 Meter bremsen. Es war seine Pflicht, das Augenmerk auf das Weile zu richten, denn jeden Augenblick konnten Motorenwagen oder sonstige Geschirre davor kommen. Hätte er auf diese Weise aufgepaßt und rechtzeitig gebremst, dann wäre es nicht zum Zusammenstoß gekommen; selbst dann nicht, wenn, wie behauptet wird, das Plattenrad gewesen ist. Der Autoführer hat den Wagen erst gesehen, als er überhaupt nicht mehr rechtzeitig bremsen konnte, während er vorwiegend gemäß in genügender Entfernung von dem Weile hätte Umschau halten müssen. Aus alledem ergibt sich, daß er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verlegt und dadurch den Zusammenstoß verursacht hat. Den Strassenbahnführer trifft kein Verschulden. Daß er das Doppelgleis nicht gegeben habe, oder zu schnell gefahren sei, ist nicht nachzuweisen. Da die die Straße passierenden Fuhrwerke sich nach der Strassenbahn zu richten haben, dürfte er damit rechnen, daß sein Wagen von V. gesehen und dieser sein Auto rechtzeitig anhalten werde. Er brauchte den Wagen nicht anzupassen, sondern durfte die Fahrt fortsetzen, denn er konnte annehmen, daß Autoführer die polizeilichen Vorschriften kennen und befolgen würden. Nun hat allerdings der Wagenführer angegeben, daß er das Auto erst gesehen habe, als es nur noch 4–5 Meter vom Weile entfernt war, während er es auf etwa 18 Meter hätte sehen können. Aber auch dann trifft ihn kein Verschulden, denn er brauchte auch dann sein Verhalten nicht zu ändern. Er konnte nicht nach drei Seiten zugleich sehen, nach vorn, nach rechts und nach links, sondern er hatte sein Augenmerk auf die Strassenbahn vor ihm zu richten. Wenn er den aus den Seitenstrassen kommenden Verkehr außer Acht läßt, muß er sich darauf verlassen können, daß die von dort kommenden Wagen den polizeilichen Vorschriften gemäß fahren. Hat er aber das Auto tatsächlich erst auf eine Entfernung von 4–5 Meter gesehen, so war ein Anhalten für ihn überhaupt nicht mehr möglich. Aber selbst angenommen, es

trübe den Wagenführer ein Verschulden, so käme es gegenüber dem groben Verschulden des Autoführers so wenig in Betracht, daß eine Teilung des Schadens nicht gerechtfertigt wäre.

Gegen dieses Urteil legte die beklagte Strassenbahn noch Revision beim Reichsgericht ein, die jedoch heute vom sechsten Zivilsenat des höchsten Gerichtshofes als unbegründet zurückgewiesen wurde.

Seeleute.

Die Folgen der Bewaffnung von Handelschiffen im Kriege.

Einige englische und russische Unterseeboote haben eine Zeitlang in den Ostseeengewässern operiert und einige deutsche Handelschiffe in einwandfreier und nicht einwandfreier Weise vernichtet. Wenn nun die beteiligten deutschen Niedererlen ihre Schiffe zum Schutz und zur Abwehr der englischen und russischen U-Boote bewaffnen hätten, wären sie lediglich den ungezählten unruhigen, weil seefriedenswidrigen Beispielen Englands, Frankreichs und Italiens gefolgt. Sie haben das erstrecktweise nicht getan. In Deutschland wird eben das Seefriederecht respektiert und die deutsche Admiralität vermahnt die Bewaffnung friedlicher Handelschiffe anzuordnen, wie es in England, Frankreich und Italien geschehen ist.

Jetzt haben die französischen Niedererlen des Mittelmeers an die Regierung das Gesuch gerichtet, ihnen zu gestatten, ihre Schiffe, mit Rücksicht auf die deutschen und österreichischen U-Boote, mit Geschützen und Kanonieren versehen zu dürfen. Schon diese Tatsache genügt uns darzutun, wie groß die Tauchbootgefahr im Mittelmeer für unsere Gegner ist und wie heucheltisch die Engländer wieder einmal auftreten, wenn sie sich so stellen, als ob sie ihre Bundesgenossen von den feindlichen Tauchbooten merkwürdigen Schaden überhaupt nicht erlitten. Daß die französische Regierung ihre Genehmigung diesem Vorhaben der Niedererlen erteilen wird, ist nicht zu bezweifeln. Fügt sich doch, wie auf allen übrigen Gebieten, so auch auf dem des Seefriedrechts Paris London jetzt willenslos.

Dieses Vorhaben der französischen Schifffahrt muß — wie Dr. Wölke in Hamburg in der „B.Z.“ treffend darlegt — den Seefriede im Mittelmeer stark verunsichern. Bisher ist kein feindliches Schiff ohne vorherigen Warnungsschuss im Mittelmeer berührt worden, auch im „Ancona“-Fall ist selbst von einem feindlichen Schiffe erklärt worden, daß zwei Warnungsschüsse von dem österreichischen Boot abgefeuert worden seien, denen freilich die „Ancona“ nicht gefolgt ist. Dagegen hat jetzt der amerikanische Konsul in Alexandria gemeldet, daß die „Persia“, deren Versenkung neuerdings viel besprochen wird, vier feindliche Kanonen an Bord gehabt habe. Wollten die Tauchboote damit rechnen, daß sie es nicht mit friedlichen, wenn auch mit dem Feinde gebührend bewachten Handelschiffen, sondern mit Freibeuterchiffen zu tun haben, so fällt jede Rücksicht auf die Bewaffnung und Passagiere fort. Denn Freibeutererei ist es im Landkriege wie im Seekriege, wenn friedliche Bürger, die an sich nicht Teil der organisierten Kriegsmacht sind, sich am Kriege beteiligen. Das ergibt sich direkt aus dem Haager Abkommen über die Unterdrückung von Handelschiffen in Kriegsschiffe. Ebenso wie für den Landkrieg in der Landkriegsordnung genau bestimmt worden ist, unter welchen Umständen sich die Bevölkerung eines Landes am Kriege beteiligen darf und demgemäß Anspruch auf die Behandlung als Kriegsführender hat, ist hier angeordnet, daß ein Handelschiff, das in ein Kriegsschiff, regelmäßig wohl in einen Hilfskreuzer, umgewandelt ist, dem direkten Befehle der unmittelbaren Aufsicht und der Verantwortlichkeit seiner Regierung unterstellt sein, daß es die äußeren Abzeichen der Kriegsschiffe tragen, einen vom Staat bestellten Befehlshaber, dessen Name in der Rangliste der Kriegsmarine stehen muß und eine den Regeln der militärischen Disziplin unterworfenen Mannschaft haben muß. Alle diese Umstände liegen natürlich bei diesen mit Geschützen versehenen englischen und französischen Handelschiffen nicht vor.

In der Theorie ist häufig der Standpunkt vertreten worden, daß der Widerstand des Handelschiffes gegen das feindliche Kriegsschiff zulässig sei; denn es besitze nun einmal der Unterschied, daß im Seekriege das Privateigentum vogelfrei ist, während es, wenigstens nach der bisher herrschenden Ansicht, im Landkriege im allgemeinen nicht angefaßt werden darf. Man sagt nun, daß es großen Handelschiffen, die vielleicht Millionenwerte an Bord hätten oder selbst darstellten, nicht zugunsten sei, sich ohne weiteres von kleineren Schiffen wegnemen oder gar zerstören zu lassen, weil diese den Erdordernissen eines „Kriegsschiffes“ entsprechen; vielmehr müsse diesen Schiffen das Recht eingeräumt werden, sich gegen die Wegnahme zur Wehr setzen zu dürfen.

Aber auch im Landkriege gibt es Fälle, in denen das feindliche Eigentum beschädigt oder ganz weggenommen werden darf. Wenn in der Schlacht ein feindliches Gebäude beschossen, wenn für militärische Zwecke Gegenstände aller Art requiriert werden, so hat sich das der Eigentümer ruhig gefallen zu lassen. Er darf, will er sich nicht den Folgen des Freiheitsverlustes aussetzen, sich nicht tödlich am Kampfe beteiligen, um sein Eigentum vor der Beschädigung oder Wegnahme zu schützen. In der gleichen Lage befindet sich das Handelschiff, wenn es auf dem Meere von einem feindlichen Kriegsschiff angehalten wird. Leistet es gegen die Inhabung, Durchsuchung und etwaige Zerstörung Widerstand, dann tut es dies auf die Gefahr, als Freibeuterchiff behandelt zu werden. Nach dem der Theorie kann man vielleicht sagen, daß es sich um eine beschränkte, durch keine positive Bestimmung des

Völkerrechts geregelte Frage handelt. Für Deutschland ist aber die Frage ganz klar und deutlich durch den Anhang zur deutschen Preisordnung vom 22. Juni 1914 geregelt worden. Darin steht, daß jeder Angriff eines bewaffneten Handelschiffes gegenüber einem deutschen Handelschiff als Seeraub gilt, jeder bewaffnete Widerstand aber, den ein bewaffnetes feindliches Handelschiff gegen preisenrechtliche Maßnahmen leistet, mit allen Mitteln zu brechen ist. Die Verantwortung für jeden Schaden, den Schiff, Ladung und Passagiere dabei erleiden, trägt die feindliche Regierung.“ In gewisser Beziehung trägt auch diese deutsche Verordnung dem Umfange Rechnung, daß sich das feindliche Handelschiff mit Rücksicht auf die drohende Wegnahme oder Vernichtung in einer gewissen Notlage befindet. Denn sie bestimmt, daß zwar im Falle des Angriffs eines bewaffneten Handelschiffes dessen Besatzung handrechtlich abzuurteilen ist, daß dagegen die Besatzung als Kriegsgefangene zu behandeln ist, wenn das Handelschiff bloß Widerstand gegen preisenrechtliche Maßnahmen geleistet hat. Anders ist aber im letzteren Falle mit den Passagieren zu verfahren, die sich am Widerstand beteiligt haben. Diese sind gleichfalls handrechtlich abzuurteilen, während die übrigen Passagiere entlassen werden sollen.

Niemand kann behaupten, daß diese Regelung in der deutschen Preisordnung etwa unklar oder unbestimmt sei. Beachten Deutschlands Feinde diese Bestimmungen nicht, haben sie es sich selbst zuzuschreiben, wenn der U-Bootkrieg gegen sie immer härtere Formen annimmt, was wir in Rücksicht auf die englischen, französischen und italienischen Schiffsmannschaften lebhaft bedauern würden.

Welche Folgen hat die Führung falscher Flaggen für ein Handelschiff?

Nach England haben Frankreich und Italien ihren Handelschiffen offizielle Order gegeben, auf See und namentlich in den Seefriedezonen, neutral, also falsche Flaggen und Farben zu führen. Auch dieser Flaggen- und Farbenschwinkel ist selbstverständlich sehr unzulässig. Ueber die Folgen belehrt uns Dr. Wölke in der „B.Z.“ Düsseldorf in einer kurzen aber beachtenswerten Abhandlung, der wir hier folgen.

Wiederholt ist in der Schifffahrtspresse behauptet worden, im Augenblicke der Abhaltung dürfe ein Handelschiff keine falsche Flagge tragen; andernfalls dürfe das Kriegsschiff sofort zum Angriff vorgehen. Das ist nach Dr. Wölke nicht zutreffend. Ein Kriegsschiff darf nur in einem einzigen Falle das Handelschiff angreifen, wenn es nämlich auf die Aufforderung nicht anhaltet, der Durchsuchung Widerstand entgegenzusetzen. In allen diesen Fällen bezieht sich aber der Angriff darauf, das Handelschiff in die Gewalt des Kriegsschiffes zu bringen. Zu einer wirklichen Vernichtung des Handelschiffes wird es regelmäßig nicht gelangen. Auch hier wird eine Ausnahme dann gemacht, wenn die Papiere des Handelschiffes eingehend untersucht sind, die Eingehungsbescheinigung gegenüber dem Schiff klar zutage liegt und die Voraussetzungen vorliegen, unter denen Präsen zerstört werden dürfen. Daß das Kriegsschiff nicht sofort zur Vernichtung z. B. feindlicher Schiffe berechtigt ist, erklärt sich daraus, daß die feindliche Eigenschaft nicht immer feststeht, daß das Schiff ferner aber auch zu denen gehören kann, welche kraft des Völkerrechts vom Seebereitrecht befreit sind.

Wenn ein Schiff falsche Flagge trägt, so hat das folgende Bedeutung: Nehmen wir an, ein deutsches Schiff führe jetzt unberechtigtweise die norwegische Flagge, um dem Seebereitrecht zu entgehen. Dadurch würde den Engländern der Beweis, daß es sich um ein feindliches Schiff handle, schwieriger gemacht. Vom Standpunkte des Seefriedrechts aus würde aber deshalb das Schiff nicht strenger behandelt. Es unterliegt der Eingehung, weil die Flagge, zu deren Führung es allein berechtigt ist, die deutsche ist, gleichgültig, welche Flagge es nun wirklich führt. Auch das Schiff darf auf einem solchen Schiffe befindlichen Ware wird durch die falsche Flaggenführung nicht beeinträchtigt. Nur wenn sie feindlich ist, darf sie eingezogen werden.

Wie aber, wenn ein deutsches Küstenschiffboot, das an sich vom Seebereitrecht befreit ist, eine norwegische Flagge führt? Das wäre, rein vom Standpunkte des Seefriedrechts aus betrachtet, sehr töricht, weil das Schiff dadurch den Verdacht des Feindes auf sich zu lenken und wohl beschlagnahmt werden würde, um näher untersucht zu werden. Der Konfliktation würde aber das Schiff wegen der falschen Flaggenführung nicht unterliegen. Nur solche Schiffe, die an den Feindseligkeiten teilnehmen, verlieren ihr Privilegium. In gleicher Weise wäre bezüglich solcher feindlichen Schiffe zu entscheiden, die bei Kriegsausbruch in einem feindlichen Hafen liegen, also nur beschlagnahmt, nicht eingezogen werden dürfen, und die leicht mit Hilfe einer falschen Flagge auch der zeitweiligen Zurückbehaltung entgehen wollten. Sie dürfen nicht strenger behandelt werden, als wenn sie die richtige Flagge geführt hätten.

Wohl ist es mit neutralen Schiffen, die eine falsche Flagge führen. Auch sie werden dadurch zwar verdächtig, aber ihre Konfiskation darf nur erfolgen, wenn man ihnen Konterbandentransport oder Blockadebruch usw. nachweist, oder wenn sie sich der Durchsuchung gewaltsam widersetzen. Freilich ist Voraussetzung, daß sie eine falsche neutrale Flagge führen. Gilt z. B. norwegische Handelschiffe die dänische Flagge, so dürfen sie deshalb nicht eingezogen werden, wohl aber wenn sie die deutsche, also eine feindliche Flagge führen. Das ist nicht unbedeutend. Denn wer eine feindliche Flagge führt, tut damit kund, daß er nicht anders behandelt sein will, als die anderen Handelschiffe der betreffenden feindlichen Flotte.

Nach englischem Rechte freilich werden die obigen Regeln dadurch modifiziert, daß England jede falsche Flaggenführung mit Konfiskation des Schiffes beantwortet. Ein notwendiges Fahrzeug, daß die dänische Flagge führt, muß schon um dessentwillen konfisziert werden. So war es bisher in England, und wahrheitsgemäß haben die englischen Kriegsgerichte jetzt keine mildere Methode. Die Frage hängt übrigens damit zusammen, daß nach englischem Rechte schon die Führung falscher Papiere die Einziehung des Schiffes rechtfertigt, ein Satz, der in der englischen Order in Council vom 29. Oktober 1914 noch dahin erweitert worden ist, daß eine Einziehung auch dann erfolgen kann, wenn die Papiere nach einem neutralen Hafen hinweisen, das Schiff sich aber auf der Fahrt nach einem feindlichen Hafen befindet.

Weil der Zweck die Mittel heiligt, werden die Mordtuben vom „Baralong“ amtlich gedeckt.

Die englische Regierung hat nach Reuter ein Weißbuch über die Mittelungen der deutschen Regierung bezüglich des „Baralong“-Falles herausgegeben. Grey sagt in seiner Antwort auf die deutschen Anfragen, daß die englische Regierung mit großer Genugtuung, jedoch nicht ohne Ueberrasschung wahrzunehmen habe, welche Beforgnisse und welchen Eifer die deutsche Regierung plötzlich an den Tag lege, um die Achtung vor den Grundgesetzen einer zivilisierten Kriegsführung und einer angemessenen Bestrafung derjenigen, die diese Grundgesetze übertreten, zu erweisen. Aber es handle sich freilich in diesem Fall um ein Ereignis, in dem nicht ein Deutscher, sondern ein Engländer der Milizität wäre. Die englische Regierung ist im allgemeinen der Ansicht, daß kein Grund vorliegt, die Untersuchung von Handlungen, in denen das Völkerecht übertreten wurde, zu beschränken. Sie hebt jedoch hervor, daß es ein Gipfelpunkt der Dummheit wäre, wenn sie den „Baralong“-Fall als Einzelfall einer besonderen Untersuchung unterwerfen würde. Auch wenn die Anlagen, die in diesem Falle von deutscher Seite erhoben wären, sich auf Tatsachen stützten — was die englische Regierung bisher noch nicht annehmen gewillt sei — so würde dennoch die Tat des Kapitäns der „Baralong“ unbedeutend erscheinen im Vergleich zu Handlungen, die von Kommandanten deutscher Unterseeboote begangen wurden.

Das ist nun doch wirklich die Höhe und es gehört die ganze hartgehaltene Brutalität eines Kriegsschürers, wie des Mr. Grey dazu, um eine so ernste, die britische Flagge vor aller Welt in kaum je dagewesener Weise beschmutzende Angelegenheit derart mit freibolem Spott abtun zu wollen. Es ist, so bemerkt treffend die „Refer-Zig“, wohl die größte von ihm bisher verübte Niedertracht, daß er sich dabei erdreistete, unsrer ehrlich nach einem harten Kriegegefecht kämpfenden Unterseebootsbesatzungen mit den Mordtuben vom „Baralong“ auf eine Stufe zu stellen. Jeder deutsche Unterseebootsführer weiß, daß er für jede seiner kriegerischen Handlungen aufs genaueste Rechenschaft ablegen muß vor seinen übergeordneten Stellen. Er verfährt in seinem gefährlichen Dienst nach Vorschriften und Instruktionen, die auch den Feinden so bekannt sind, daß ihre Schiffe sich und ihre Besatzungen vor Schaden bewahren, der deutschen Gefahr aus dem Wege gehen können. Grey stellt dagegen glatt für englische Kriegsführende den Grundsatze auf, daß der Zweck die Mittel heiligt, deckt die Mordtuben vom „Baralong“ mit seiner Person und spricht damit andere an, es ihnen gleich zu tun. Wir sind gespannt, wie dieses neue Ethik Engländerum in den Augen von noch einigermaßen objektiv gebildeten Neutralen aufgenommen werden wird. Bemerkenswert sei noch, daß der englischen Bevölkerung — trotz der so viel gerühmten englischen Pressefreiheit — der selbe Mord der „Baralong“ an einer wehrlosen deutschen U-Bootmannschaft, auf Anordnung des Zensors bisher verschwiegen werden mußte.

Was wird nun folgen? Sühne! Sühne an Dritte, d. h. an der Mordtat der „Baralong“ selbst unschuldige Menschen. So wollen es die Grey und Genossen.

Seeunfälle und ihre Ursachen.

I.

Als das Hamburger Vollschiff „Winterhude“, Kapitän W. Ernst, am Morgen des 12. Dezember 1914 im Hafen von Taltal lag, fürzte der Koch Alfred Friede, als er Proviant holen wollte, verunfallt infolge Ausgleitens in der Kabinraum. Der Leichnam wurde Hans Heiner fand ihn dort in einer Wanne liegend vor und machte dem ersten Offizier sofort Meldung von seinem Fund. Der Verunglückte war ohne Bewußtsein und gab nur noch schwache Lebenszeichen von sich. Es wurde schleunigst ein Arzt von Bord geholt, doch konnte dieser nur noch den infolge eines Halswirbelbruchs herbeigeführten Tod feststellen. Die Leiche wurde am 13. Dezember auf dem Friedhofe zu Taltal beigesetzt.

Am 19. Januar 1915 war der Matrose Emil Böttcher mit bei dem Steigholen der Nachbord-Fachtraffen beschäftigt. Während dieser Arbeit nahm das Schiff versehentlich Brecher über und sollingerte stattdessen in der schweren See. Von einer überkommenden See wurde das ganze Vorschiff unter Wasser gesetzt, und als das Wasser sich wieder verlaufen hatte, vermißte man den Matrosen Böttcher. Man wendete das Schiff sofort und fuhr in entgegengesetzter Richtung zurück, während scharfer Ausguck gehalten wurde. Da bereits zehn Minuten verstrichen waren, bevor man Böttcher vermißte, so wurde keine Rettungsboje mehr ausgeworfen. Ein Boot konnte man bei dem schweren

Wetter nicht ausfinden. Nachdem man zwei Stunden lang die Unfallstelle vergeblich abgesucht hatte, beschloß man im Schiffsrat, von weiteren Rettungsversuchen Abstand zu nehmen, da sie aussichtslos erschienen.

Da die „Winterhude“ in absehbarer Zeit nicht nach Hamburg zurückkehrt, so konnten keine Zeugen geladen werden, so daß das Seeamt auf Grund der eingegangenen Berichte, die die obigen Tatsachen ergaben, am 16. 12. v. J. verhandeln mußte.

Das Seeamt verkündet folgende Sprüche: Der Koch Alfred Friede ist am 12. Dezember 1914 im Hafen von Taltal auf der Bark „Winterhude“ durch Sturz aus dem Zwischendeck in den Unterraum tödlich verunglückt. Es trifft niemanden an Bord eine Schuld an diesem Unfälle.

Der Matrose Emil Böttcher ist am 19. Januar 1914 auf der Bark „Winterhude“ durch eine schwere Sturzsee über Bord gerissen und ertrunken. Es trifft niemanden eine Schuld an dem Vorfall. Rettungsversuche sind angeordnet, soweit solche bei dem herrschenden Sturm möglich waren.

II.

Der zur Hamburg-Amerika-Linie gehörige Dampfer „Arabia“ besand sich im Oktober v. J. unter der Leitung des Kapitäns Reimer auf der Fahrt von Hamburg nach Zulea. Am 9. Oktober, gegen 9 Uhr vormittags, geriet der Dampfer an der schwedischen Küste bei Sandhamner auf Ostrakollen auf Grund und blieb liegen. Mit Hilfe von Bergungsdampfern gelang es nach einigen Tagen, das Schiff wieder flott zu machen und nach Karlskrona zu bringen. Nachdem das Schiff einer Besichtigung unterzogen worden war, konnte man die Reife fortsetzen. Das Schiff hatte Schaden am Boden erlitten. Auch hatte man einen Teil der Ladung über Bord werfen müssen. Zur Zeit der Strandung hatte der erste Offizier Bauernmeister den Dienst auf der Brücke; er fuhr mit voller Maschinenkraft und hat anscheinend den Abstand des Schiffes vom Lande überschätzt.

Auf Grund des durch die Aussagen des Kapitäns, des ersten Seemanns, des ersten Maschinisten und drei weiterer Zeugen festgestellten Beweismaterials und nach Anhörung des Reichskommissars verkündete das Hamburger Seeamt am 17. 12. v. J. folgenden Spruch: „Der Dampfer „Arabia“ ist am 9. Oktober 1915 auf der Untiefe Ostrakollen bei Sandhamner gestrandet und am 14. Oktober 1915 nach Werfen eines Teiles der Ladung mit schwerem Schaden wieder abgebracht worden. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der wachhabende erste Offizier, Bauernmeister, nicht genügend auf die Stellung des Feuers von Sandhamner geachtet und sich daher über seinen Abstand vom Lande geirrt hat. Auch den Kapitän Reimer trifft ein Vorwurf, weil er sich dem Vorfall der gefährlichen Sandbänke nicht genügend selbst in die Navigation bekümmert hat. Die Maßnahmen nach der Strandung sind nicht zu beanstanden.“

III.

Während einer Reise des zur Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Horn“ in Lübeck gehörenden Dampfers „Hornburg“, Kapitän Matthiesen, von Zulea nach Hamburg, stieß das Schiff am 12. November v. J. gegen 3 Uhr nachmittags an der Südspitze von Deland auf eine nicht sehbare Untiefe. Das Schiff geriet aber nicht fest und konnte die Reife fortsetzen. Die Peilung der Räume ergab, daß Raum 1 Wasser machte, das man durch Pumpen nicht entfernen konnte.

An der Stelle, wo der Dampfer den Grund berührt hat, sollte nach der Seeliste eine größere Vassertiefe sein, als tatsächlich vorhanden war. Der Dampfer hat erheblichen Schaden am Boden erlitten. Das Hamburger Seeamt verkündete am 17. 12. v. J. folgenden Spruch:

„Der Dampfer „Hornburg“ ist am 12. November 1915 beim Passieren der Südspitze von Deland mit einem Tiefgang von etwa 22 Fuß an einer Stelle auf Grund gestochen, an der nach der Karte neun bis zehn Meter Wasser sein sollten. Die Schiffsführung trifft keine Schuld.“

IV.

Während einer Reise von Hamburg nach Solvborg in Schweden des in Hamburg beheimateten 558 Registertons großen Dampfers „Amrum“, der zur Reederei von Ernst Rux gehört und von dem Kapitän Dahm geführt wurde, geriet das Schiff am 22. November v. J. um 4 Uhr nachmittags während nebligen Wetters bei Arhus fest. Nach mehreren Tagen gelang es, das Schiff wieder flott zu machen, worauf es seine Reife fortsetzen konnte. Während des Unfalls hatte der Dampfer seinen Koffen. Später wurde festgestellt, daß das Schiff durch den Unfall schweren Schaden am Schiffsboden erlitten hatte. Nach den Angaben des Kapitäns Dahm hat er vor der Strandung der Anweisung der Behörde folgend das Schiff innerhalb der Dreimeilen-Grenze an der Küste entlang gesteuert.

Nach Anhörung des Reichskommissars verkündete das Hamburger Seeamt am 22. 12. v. J. folgenden Spruch:

„Der Dampfer „Amrum“ ist am 22. November 1915 bei Arhus an der schwedischen Küste gestrandet und ist am 24. November nach Werfen eines Teiles der Ladung mit Wundschaden wieder abgebracht worden. Der Unfall ist dadurch verursacht, daß der Kapitän Dahm den westlichen Kirtsbredsgrund-Frieden mit dem Natallengrund-Frieden verwechselt hat. Bei sorgfältiger Navigation wäre der Unfall zu vermeiden gewesen. Die Maßnahmen nach der Strandung sind nicht zu beanstanden.“

Wir haben es hier mit Seeunfällen zu tun, die sich ausschließlich in der Distanz abgespielt haben. Die Offize gegenwärtig zu besahren, ist für den Kapitän auf Handelschiffen mit recht vielen Schwierigkeiten

verbunden. Darin dürfen wir auch wohl den Grund für die Miße des Seeamts in Hamburg erblicken.

V.

Der Bremer Frachtdampfer „Frankfurt“ ist am 9. November 1915, mittags 1 Uhr, auf der Fahrt von Stockholm nach Nordenham im Ralmar, und auf Erdbardsgrund gestrandet. Der Dampfer ist am 11. November, morgens 7 Uhr, nach teilweiser Leichterung und Werfen der Ladung mit Hilfe von Bergungsdampfern in beschädigtem Zustande wieder abgebracht und hat seine Reife nach Besichtigung fortgesetzt. Die Strandung ist nach dem Spruch des Bremerhavener Seeamts darauf zurückzuführen, daß der Dampfer beim Antraufgehen vor Ralmar verschiedenen Fahrzeugen ausweichen mußte und daß der Kapitän in Ermangelung einer Karte größeren Bedarfs und einer Segelanweisung über die genaue Lage und Ausdehnung von Erdbardsgrund in dem ihm nicht näher bekannten Fahrwasser im Unklaren war, auch bei dem Fortfahren hierüber keine näheren Erkundigungen eingebracht hatte. Die Maßnahmen nach der Strandung waren sachgemäß.

VI.

Am 30. August 1915, vormittags 7 Uhr, ist der Bremer Frachtdampfer „Norderney“ auf der Reife von Zulea nach Guden an der Ostküste von Deland bei Yttergrund über eine unbekannte und nicht bezeichnete Untiefe hinweggelassen und hierdurch sehr schwer beschädigt, doch hat der Dampfer seine Reife nach der Elbe fortsetzen können. Der Schiffsführung ist, nach dem Spruch des Bremerhavener Seeamts, an diesem auf höhere Gewalt zurückzuführenden Unfall keinerlei Verschulden beizumessen.

Offentlich predigt die „Seefahrt“ nicht tauben Ohren.

In ihrem Neujahrsartikel nimmt die „Seefahrt“ als Organ der Kapitäne und Offiziere auf das große Völkerringen Bezug und erhofft den baldigen siegreichen Frieden für Deutschland.

Anschließend wendet sich die „Seefahrt“ mit folgenden beachtenswerten Mahnwörtern an alle, die es angehen sollte:

Wir wollen aber auch ferner wünschen, daß die wahrhaft hocherbende Einigkeit zwischen den verschiedenen Völkern, die Folge bewahrt bleiben möge und daß das gedeihliche Zusammenarbeiten aller, wie es sich in diesem schweren Kampfe zum Vorteil des Ganzen als außerordentlich wichtig bewiesen hat, auch nach Schluß dieses großen Ringens bestehen bleiben möge und daß kleinliche wirtschaftliche Kämpfe zum Wohle des Emporblühens von Handel, Gewerbe und Seefahrt nicht den Kampf um die Erhaltung des Ganzen ablösen.

Es dürfte der Beweis erbracht sein, daß letzten Endes alle Berufsstände aufeinander angewiesen und verpflichtet sind, nach den gebrachten schweren Opfern aufeinander Rücksicht zu nehmen und nicht nur an das eigene Wohl und den eigenen Vorteil zu denken, wobei das Wohlergehen der Mitarbeiter und der Unterstellten beiseite geschoben wird. Auch hier wird es heißen müssen, seid einig, einig, einig und lernt gegenseitig die Bedürfnisse des anderen schätzen und verständlich zu finden.

Das heißt große Worte lassen aussprechen. Wir können nur wünschen und hoffen, daß die Zukunft der „Seefahrt“ keine zu arge Enttäuschung bereitet. Bei dieser Anmerkung wollen wir es einstweilen und im Zeichen des Burgfriedens sein Beenden haben lassen.

Hochkonjunktur im Schiffbau.

Während die Reederei, namentlich in Deutschland, unter dem Weltkriege schwer zu leiden hat, steht der Schiffbau im Zeichen der Hochkonjunktur, und die Presse kann übereinstimmend feststellen: Während diejenigen Länder, die in Friedenszeiten den größten Teil des alljährlichen Zuwachses an Handelschiffen liefern, nämlich England, Deutschland und Frankreich, sich gegenseitig aufs grimmigste bekämpfen und ihre Werften überwiegend für die Kriegsmarine des eigenen Landes beschäftigen, bemühen sich die Schiffbaufirmen der neutralen Länder auf das eifrigste, die durch die bestehende Knappheit an verfügbarem Raumgehalt geschaffene Hochkonjunktur des Schiffbaues nach Kräften für sich auszunutzen. Die Werften aller neutralen Länder sind jetzt bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit mit Aufträgen zu Hochkonjunktur-Preisen versehen; die Werften sind dabei in der glücklichen Lage, ihre Bedingungen diktieren zu können. Die Lieferfristen sind meist sehr ausgedehnt, ja, es sollen bereits Schiffe in Auftrag gegeben worden sein, die erst in zwei bis drei Jahren geliefert werden können. Die größten Vorteile aus dieser Konjunktur der Schiffbauindustrie schreit Holland zu ziehen, dessen Werften Schiffsbau-Aufträge in ununterbrochener Folge annehmen. Dabei ist zu beachten, daß die holländischen Werften auch bisher schon gerade in solchen Schiffen besonders leistungsfähig gewesen sind, die jetzt am stärksten gefragt werden, nämlich einfachen Frachtdampfern mit geringer oder mittlerer Geschwindigkeit und einem Raumgehalt von 4000 Tonnen. Wie groß trotz der Überfüllung der Werften aller neutralen Schiffbau-Staaten der Bedarf an Schiffbau noch immer ist, geht am deutlichsten aus der Tatsache hervor, daß neuerdings von einer norwegischen Reederei, der „Trunsgaard-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ in Drammen, ein Auftrag auf Erbauung dreier Seeadamper nach China gelegt wurde.

Daß eine chinesische Werft als Lieferant für europäische Schiffe auftritt, ist jedenfalls in der Geschichte des Schiffbaues noch nicht dagewesen und spricht mehr als alle sonstigen aus den neutralen Ländern kommenden Nachrichten für die Überfüllung der europäischen und amerikanischen Werften und dafür, daß diese wieder in der Lage sind, zu annehmbaren Preisen noch in absehbarer Zeit Neubauten zu liefern. Die fortwährende starke Nachfrage nach neuen Schiffen und die hohen Preise, die für solche angelegt werden, ist übrigens bezeichnend für die großen Hoffnungen, mit der die Schiffbauwelt aller Länder der Zukunft, d. h. also der Zeit nach dem Kriege, entgegensteht, denn die meisten jetzt bestellten Schiffe werden aller Voraussicht nach ja doch erst nach Beendigung des Krieges geliefert werden können. Tatsächlich sprechen ja auch alle Anzeichen, der allmählich ins Riesenhafte wachsende Verlust unserer Gegner an Handelschiffen durch den U-Bootskrieg, die Plünderung der Hochseeflotten in den kriegführenden Staaten und die jegliche Zurückhaltung des Bedarfs an Fertigfabrikaten in den überseefähigen Ländern, dafür, daß nach Beendigung des Krieges auf lange Zeit hinaus ein starker Handelsverkehr und damit auch eine längere Periode hoher Frachten einsetzen wird.

Ausland.

Der Welthandel 1911—1913.

Das englische Handelsamt bringt eine vergleichende Übersicht über die Ein- und Ausfuhr der bedeutendsten Welthandelsstaaten. Diese Aufmachung umfaßt die Jahre 1911—1913, also die letzten Jahre vor dem 1914 ausgebrochenen Weltkriege.

	Einfuhr			Ausfuhr		
	1911	1912	1913	1911	1912	1913
Großbritannien	577398	632903	659378	454119	437223	525461
Deutschland	477213	525660	525857	398548	440376	495630
Ver. Staaten	912441	378765	373550	428386	492228	510120
Frankreich	322633	329234	340335	243074	268504	275015
Belgien	167500	182372	183345	138940	151983	143073
Brit.-Indien	94910	105721	125238	145011	159646	161020
Russland	107948	109428	128228	159813	150737	148979
Ost.-Ungarn	132988	148200	141438	100179	113911	115129
Italien	135572	148077	145511	88171	95377	100157
Canada	103321	130649	135473	57442	70296	89687
Australien	68002	76485	78172	65077	74122	72023
Japan	52363	63104	74381	45223	53554	64264
Brasilien	52914	63425	67170	66928	74649	64812
Schweden	72094	76055	74593	50292	54104	54807
Spanien	39683	40897	50303	38479	41261	42257
Wettsumme	38444	40470	43099	20044	22890	27388
Meggyten	27936	26583	28591	29344	35474	32486

Es sieht also der Gesamtandel Großbritanniens an erster Stelle mit 1134 Millionen Pfund Sterling im Jahre 1913, doch ist ihm Deutschland mit 1022 Millionen Pfd. doch schon recht nahe gekommen. An dritter Stelle folgen die Vereinigten Staaten mit 884 Millionen Pfund, an vierter Frankreich mit 513 Millionen Pfund. Auch im letzten Jahre ist die Ausfuhr Deutschlands stärker als die aller anderen Länder gestiegen, nämlich um 97 Millionen Pfund Sterling, diejenige der Vereinigten Staaten um 81 Millionen, Großbritanniens um 71 Millionen, Frankreichs um 32 Millionen Pfund Sterling. Im Gegensatz dazu hat Deutschland die bei weitem geringste Einfuhrsteigerung aufzuweisen, nämlich nur um 49 000 Pfund, während diejenige Großbritanniens 27 Millionen, Frankreichs 11 Millionen, der Vereinigten Staaten 5 Millionen Pfund beträgt.

Wir vertreten bekanntlich seit Kriegsbeginn den Standpunkt, daß in diesen Weltkrisen die Ursachen des Weltkrieges zu finden sind.

Kriegsverluste der Handelsflotten der deutschfeindlichen Staaten.

Gewiß wäre es töricht, zu leugnen, daß auch die deutsche Handelsflotte erhebliche Kriegsverluste zu verzeichnen hat, aber feststeht ist auch, daß die Kriegsverluste der Handelsflotten der deutschfeindlichen Staaten, im Verhältnis zu den deutschen Kriegsverlusten genommen, enorm genannt werden müssen. Vom Beginn des Krieges bis Ende November 1915 sind, wie von zukünftiger Seite mitgeteilt wird, insgesamt 734 feindliche Handelsfahrzeuge mit einem Tonnengehalt von 1 447 628 T. versenkt worden.

Hieron entfallen auf Verluste durch U-Boote 568 Fahrzeuge mit 1 079 402 Br.-Reg.-T., durch Minen 93 Fahrzeuge mit 94 709 Br.-Reg.-T., durch sonstige kriegerische Ereignisse verursacht 73 Fahrzeuge mit 273 517 Br.-Reg.-Tonnen.

Von den versenkten Fahrzeugen gehören 624 mit einem Tonnengehalt von 1 231 044 Tonnen der europäischen Handelsflotte an. Das bedeutet einen Ausfall von 5,9 Proz. der gesamten englischen Handelsflottenmacht.

Dieser Sachverhalt heißt also der englischen Handelsflotte, deren Hauptaufgabe darin besteht, der Industrie, sei es für den Kriegsbedarf, sei es für das tägliche Leben, Rohstoffe und der Bevölkerung Englands Lebensmittel herbeizuführen. Vergegenwärtigt man sich ferner, welche Mengen an Lebensmitteln der englischen Handelsflotte durch den enormen Bedarf an Schiffen für Transportzwecke, Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial nach Frankreich, Griechenland und den Dardanellen, Ägypten, von und nach Indien verloren gehen, so erahnt sich, daß jede Tonne eines verlorenen Handelschiffes England an seiner empfindlichsten Stelle treffen muß. Die Zwangsmaßnahmen, mit denen England durch Vorenthalten von Rohstoffen und ähnliche Gewaltmittel in richtungsloser Weise neutrale Schiffe in englische Dienste zu pressen versucht,

beweisen, wie schwer England unter dem Ausfall von Tonnage leidet. So wurden dem Kapitän eines neutralen Dampfers in einem englischen Hafen die Kohlen zur Weiterfahrt nach Amerika verweigert, sofern er sich nicht verpflichtete, eine Charter auf mehrere Reisen von einem englischen nach einem französischen Hafen abzuschießen. Durch solche Gewaltmaßnahmen ist es den Engländern gelungen, eine bedeutende Anzahl neutraler Schiffe in ihre Dienste zu zwingen.

Auch die Schiffverluste Frankreichs und Italiens müssen, proportional genommen, erheblich genannt werden. Die geringsten Verluste an Handelschiffen in diesem Weltkriege dürfte Rußland haben, da es so gut wie vollkommen vom Weltverkehr abgeschnitten ist.

England.

Eine Begründung für die britische Verschlaffung des „freien“ Meeres.

In einem sogenannten Weißbuch, also einer Art Dokumentenammlung, bringt die englische Regierung nach dem W. T. W. eine lange motivierte Erklärung über die Maßregeln, welche ergriffen wurden, um Deutschlands Seehandel abzuschnitten. Es wird darin betont, daß alles mögliche getan wurde, um den Neutralen Unannehmlichkeiten zu erparieren. Das Weißbuch gibt einen Überblick über die Erfolge der britischen Politik. Volle Informationen seien nicht zu bekommen, aber der Ausfuhrhandel Deutschlands sei ziemlich zerstört. Was die Einfuhr betreffe, so glaube man, daß einige der wichtigsten Artikel, wie Baumwolle, Wolle und Gummi, seit vielen Monaten aus Deutschland ausgeschlossen seien. Andere, wie Getreide und Milchprodukte, seien, wenn überhaupt, nur zu Hungerpreisen zu haben. Die britische „Blockade“ könne nicht verhindern, daß einige Artikel Deutschland erreichten, aber sie sei „bis zu einem Grade von Erfolg getränkt“, der von besserer Seite hier und in Deutschland früher für unmöglich gehalten wurde. Die Wirksamkeit der „Blockade“ steige von Tag zu Tag. Man müsse hinzufügen, daß diese Erfolge ohne ernsthafte Reibung mit neutralen Regierungen erzielt wurden. (?) Es sei guter Grund vorhanden, auf die Wichtigkeit des Wohlbefindens der Neutralen für Großbritannien nicht mehr einzugehen, aber jeder, der die bürokratische, militärische und kommerzielle Lage der verschiedenen Länder in Betracht ziehe, werde sicherlich den Wert dieser Ermögung nicht unterschätzen.

Das Weißbuch faßt die Lage wie folgt zusammen: 1. sei Deutschlands überseefähige Ausfuhr fast ganz lahmgelegt. Ausnahmen seien in Fällen gemacht worden, wo die Anweisung, die Ausfuhr von Gütern nicht zu gestatten, den Neutralen geschadet hätte, ohne Deutschland Schaden zuzufügen.

2. Würden alle Güterströme nach neutralen Ländern, die an Deutschland grenzen, sorgsam untersucht, um die Güter, die für den Feind bestimmt seien, zu entdecken. Wo Grund für die Annahme vorhanden sei, daß eine einzige solche Bestimmung vorliege, würden die Güter vor das Präsidium gebracht und in zweifelhaften Fällen zurückgehalten, bis genügende Garantien gegeben wären.

3. Würden auf Grund der bestehenden Abkommen mit kaufmännischen Körperchaften in verschiedenen neutralen Ländern, die an Deutschland grenzen, strenge Garantien von den Importeuren verlangt, und soweit möglich, der Handel mit den neutralen Ländern eingeschränkt.

4. Durch Abkommen mit Schiffahrtslinien und durch die strenge Verwendung des Mittels, Bunker Kohlen zu verweigern, sei ein großer Teil der neutralen Handelsflotten, die mit Skandinavien und Holland Handel treiben, bewogen worden, Bedingungen auszumachen, die verhindern sollen, daß von diesen Schiffen Güter verschifft werden, welche den Feind erreichen.

5. Werde jeder Versuch gemacht, Kontingente für die Einfuhr nach den neutralen Ländern festzusetzen, wodurch es erreicht werde, daß die Neutralen nur so viel erhalten, wie sie normalerweise für ihren Bedarf benötigen.

Wir leugnen nicht, daß wir die Störungen des deutschen Handels und Verkehrs unangenehm empfinden, aber wenn man sich in England einbildet, daß die Scheinblockade auf Deutschland eine vernichtende Wirkung ausübe, so irrt man sich doch ganz gewaltig. Mehr als Deutschland leiden unter dem englischen Terror und unter der englischen Verschlaffung des frei sein sollenden Meeres die neutralen Staaten. Die Fronte des Schiffes beruht nur in dem Umfange, daß die neutralen und anglo-amerikanischen Staaten diesen britischen Terror einfach hinnehmen und die Häufe halten und mit den Jähnen fischen, demselben England die kleinen Staaten „beschützt“.

Amokläufer zur See.

Unter dem Titel „Amokläufer zur See“ wendet sich der holländische „Standbaard“ gegen die Willkür, mit der die Engländer die Post neutraler Länder behandeln. England habe kurzweg mit Massengewalt neutrale Schiffe an, die von einem neutralen Lande nach dessen Kolonien fahren oder umgekehrt, laße die Postkiste aus und tue damit, was es wolle. Schlimmer könnte es nicht mehr sein. Schweden habe bereits zu Recht fallen lassen. Die holländische Regierung würde dies, wenn sich ihr dazu Gelegenheit böte, sicherlich auch tun und es nicht bei Protesten belassen lassen. „Standbaard“ schlägt eine gemeinsame Aktion aller neutralen Staaten Europas und der Vereinigten Staaten von Amerika

vor, denn es handle sich hier um ein heiliges Recht, das unter keiner Bedingung von England so großartig verletzt werden dürfe. Wie die Dinge jetzt lägen, sei kein Brief, der über See führe, mehr sicher.

Solche und ähnliche Stoßseuffer gegen die Bill für Englands im Seekriege vornehmen wir nun schon seit Kriegsbeginn in der neutralen Presse, und in England — pfeift man darauf.

Amerika.

Maritime Zukunftspläne.

Amerika hat bekanntlich keine nennenswerte transatlantische Handelsflotte. England und Deutschland ersehten Amerikas fehlende Handelsflotte in vollstem Umfange. Es ist aber der schmachvolle Wunsch vieler Amerikaner, eine große, eigene Handelsflotte unter das Sternenbanner zu bringen.

Das vom amerikanischen Parlament im Winter 1915 abgegebene Lieblingsprojekt des Präsidenten Wilson, die Schaffung einer starken Handelsmarine durch Regierungsankauf und indirekten Regierungsbetrieb von Schiffen, war am 2. Dezember 1915 im Bundeskongress Gegenstand einer langen Debatte zwischen dem Schatzminister McAdoo, dem Handelssekretär Nelson, dem Handelsgeneralanwalt Thurman und verschiedenen maßgebenden Senatoren.

Die neue abgeänderte Bill ist auch heute noch nicht aus dem Zustand eines Entwurfs herausgekommen. Es ist wahrscheinlich, daß sie im Laufe der weiteren Erörterungen auch noch weitere Änderungen erfährt. Um sie im Prinzip dem Parlament schmackhafter zu machen, hat man sie mit der neuen Landesverteidigungsmasspropaganda verknüpft. Man hat darauf hingewiesen, daß die zu bewilligenden 50 Millionen Dollar für den Kauf von solchen Schiffen bestimmt sein sollen, die im Kriegsfall als Hilfskreuzer der amerikanischen Marine Verwendung finden könnten. Der neue Entwurf sieht ferner die Schaffung einer der zwischenstaatlichen Handelskommissionen ähnlichen Bundeskommission mit Aufsicht über den gesamten Tiefwasserverkehr vor. Soweit als möglich ist man in dem Entwurf überhaupt beschränkt gewesen, den Ausdruck „Gouvernement Dinerbip“ in den Hintergrund zu drängen. Die zu bewilligenden 50 Millionen Dollar sind bestimmt, soweit Schiffe als möglich zu bauen, um die bisherige Tonnage zu erhöhen und dann die neugebauten Schiffe an Gesellschaften, deren Kapital durch Subventionen aufzubringen wäre, weiter zu verkaufen oder zu verchartern. In Zeiten der Not sollen die Schiffe der amerikanischen Bundesregierung für die Zwecke der Landesverteidigung zur Verfügung stehen. Die Bill gibt ferner der zu schaffenden Bundeskommission weitreichende Vollmacht. Bei der Regulierung der Fracht- und Passagierraten, sowie in der Aufstellung kombinierter Bahn- und Schiffsraten soll die Kommission jedesmal mit der zwischenstaatlichen Verkehrskommission zusammenarbeiten. Ob die Bill in dieser neuen Form beim Parlament auf größere Anhängerschaft rechnen kann, bleibt abzuwarten. Es heißt, daß von republikanischer Seite im Senat durch den Parteiführer, Senator Gallinger, eine Gegenbill eingebracht worden ist, die statt des Regierungsankaufes oder des Baues von Handelschiffen eine Begünstigung der privaten Wartung durch die Gewährung von Subventionen anstrebt.

Auf alle Fälle ist man unseres Erachtens nach in Amerika auf dem besten Wege, die Entwicklung der amerikanischen Handelsflotte auf eine falsche Basis zu stellen.

Meggyten.

Der Suezkanal.

Es wird nicht mehr lange dauern und Meggyten bildet einen nicht unerheblichen Teil des Mittelmeeres-Schauplatzes, auf dem sich der größte Krieg der Weltgeschichte abspielt. Der Suezkanal, diese bisher bedeutendste Weltverkehrsstraße, ist das nächste Kampfobjekt der angreifenden künftigen Heere und ihrer Verbündeten. Englands Hauptverkehrsader, um nicht zu sagen Lebensnerv, ist arg gefährdet und droht abgeschnitten zu werden.

Der Suezkanal soll nun abgesperrt werden, oder ist bereits abgesperrt. Wie eine Eisenbahnkorrespondenz meldet, nehmen Blobs vom Januar ab keine neuen Versicherungen mehr für die Schiffsrouten Port Said—Aden an. Der Hafen von Port Said ist seit dem 25. Dezember für den Verkehr geschlossen. Jedenfalls verzichten seit geraumer Zeit schon die meisten europäischen Schiffahrtslinien auf die Benutzung des Kanals und wählen mit ihren Schiffen den Weg um das Kap der Guten Hoffnung, von Europa nach Indien, Ostasien, Japan, Australien, Sibirien usw.

Eine ungeheure Umwälzung in der Schifffahrt nach dem fernen Osten und Südosten von Europa aus muß eintreten. Riesige Steigerung der Unkosten und Frachten und mehrwöchentliche Zeitverluste selbst für die schnellsten Schiffe, wird die unausweichliche Folge sein. Recht unangenehm für die deutschfeindlichen und neutralen Schiffahrtsländer Europas.

Der Entfernungsnachteil, der sich aus der veränderten Lage ergibt, geht aus der nachstehenden Tabelle hervor:

nach Plymouth	Suezkanal	Kap der Unterfied	Guilen Hoffnung
von	in Seemeilen		
Bombay	6 000	10 450	4450
Colombo	6 490	10 150	3660
Calcutta	7 710	11 380	3670
Canton	8 050	11 350	3300
Hankow	9 490	12 790	3300
Shanghai	10 240	13 540	3300
Yokohama	10 920	14 220	3300
Sydney	11 200	12 340	1140

Demnach würde ein mittelgroßer Dampfer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von zehn Seemeilen in der Stunde von Bombay nach Vismouth ohne Aufenthalt ungefähr 25 Tage durch den Suezkanal gebrauchen, während dieselbe Reise um das Kap der Guten Hoffnung erst in 45 Tagen zu erledigen sein wird. Von jeder war England der Hauptbeteiligte im Verkehr durch den Suezkanal. Im Jahre 1913 passierten ungefähr 3500 englische Schiffe mit 12 Millionen Tonnen netto den Kanal gegen 2565 Schiffe mit 4 Millionen Tonnen im Betriebsjahr 1882. Die Entwicklung hat sich stets in aufsteigender Linie bewegt. Der Verlust des Kanals würde den Engländern auch um so schmerzlicher sein, als sich bekanntlich der größte Teil der Suezkanalfaktoren in ihrem Besitz befindet — es sind nicht weniger als 177 602 Stück, die es im Jahre 1875 dem damaligen Ägyptischen Kaiser Pascha für nur 4 Millionen Pfund Sterling = 80 Millionen Mark abkaufte und die heute einen Wert von nicht weniger als 710 Millionen Mark haben.

Binnenschiffer.

Hoffnung.

Ueber einem Meere von Blut,
Ueber einem Strome von Tränen
Hebt sich eine lobende Götter,
Hebt sich ein gewaltiges Sehnen.

Glühende Wünsche werden wach,
Glühende Wünsche tausendfach!
Flammen und brennen in allen Herzen
Wie hochheilige Weihkerzen.

Friede! Ende mit diesem Streit,
Der die Völker im Weh erkranket,
Der sich laufend auf unsere Zeit
Wie ein graufiges Unheil senkt!

Wieder zu Heim und Herd zurück,
In die Stille und in das Glück!
Laßt uns ruhn von dem gräßlichen Wüten!
Laßt nicht länger uns Unheil brüten!

Und nun steigt eine Hoffnung auf,
Eine Hoffnung in heller Ferne:
Daß sich ende des Krieges Lauf,
Daß sich heben der Menschheit Sterne!

Daß uns nahe der große Tag,
Wo wir führen den letzten Schlag,
Wo wir wieder die Hände reichen,
Statt sie zu rühren zu Todesgräben!

Manches Glück wird noch untergehn,
Bis wir endlich den Frieden feiern,
Aber wir können ihn doch schon sehn
Hinter den dicken, hüllenden Schleiern.

Walde, walde bricht er hervor —
Und dann brauset ein Jubelchor
Ueber die blutgetränkte Erde,
Und es hebt sich ein neues: „Werde!“

G. M.

Armut und Reichtum.

Daß die Vermögensverteilung in einem Lande nicht von der Staatsform, also Monarchie oder Republik, abhängig ist, beweist wieder mal der Bericht der vom Kongress (Parlament) der Vereinigten Staaten von Nordamerika eingesetzten Industriekommission über die Wirtschaftsverhältnisse des Landes. Was die Untersuchung der Kommission und die ihr gesuchten Forscher über die amerikanischen Lohnverhältnisse aus Tageslicht gebracht haben, verdient auch hier festgehalten zu werden. Die in dem Bericht angegebenen Lohnsätze zerstören gründlich die verbreiteten Missionen über die „hohen“ amerikanischen Löhne. Es heißt dort: „Zwischen $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{2}$ der männlichen Arbeiter, die in Fabriken und Bergwerken arbeiten und 18 Jahre und älter sind, verdienen weniger als 10 Dollar die Woche; $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ verdienen weniger als 15 Dollar und nur etwa $\frac{1}{10}$ verdient mehr als 20 Dollar die Woche. Diese Ziffern berücksichtigen nicht die aus irgend einem Grunde verlorene Arbeitszeit.“ Von den in Fabriken, Häfen, Wäschereien und industriellen Betrieben im allgemeinen beschäftigten Arbeiterinnen verdienen $\frac{1}{2}$ bis $\frac{1}{3}$ weniger als 8 Dollar die Woche, etwa $\frac{1}{5}$ verdient weniger als 4 Dollar und beinahe die Hälfte weniger als 6 Dollar die Woche. Um den Wert der Löhne einigermaßen schätzen zu können, muß man sich vergegenwärtigen, daß in Amerika 9 Dollar die Woche dazu nötig sind, um eine ledige Person in physisch gesundem Zustande zu erhalten.

Dem Glend der Arbeiterklasse stellt der Bericht den unerhörten Reichtum der Besitzenden gegenüber. Vierundvierzig Familien haben in den Vereinigten Staaten ein jährliches Einkommen von je 1 Million Dollar und mehr oder von zusammen mehr als 50 Millionen Dollar. Die Vermögensverhältnisse: „In Millionen angehäuft, befinden sich auf der anderen Seite der Gesellschaft Vermögen von einer Größe, von der man vorher nicht geträumt, Vermögen, deren Größe ihren Besitzern selbst unbekannt ist, und deren Besitzer ohne die Hilfe eines innummerierten Angestellten nicht einmal die Quelle ihrer Einkommen anzugeben imstande sind.“ Und von den Besitzern selbst heißt es: „Der König kann kein Unrecht tun, nicht nur, weil er über dem Gesetz steht, sondern weil jede seiner Handlungen entweder von seinen Ministern und Beauftragten ver-

richtet wird oder weil diese die Verantwortlichkeit dafür übernehmen. Wehrlich können unsere Königsleier, Morgan, Frid, Vanderbilt und Vitor kein wirtschaftliches Unrecht begehen, weil jede wirksame Handlung und direkte Verantwortlichkeit von ihnen auf die Schultern der ausführenden Beamten geschoben wird, die die amerikanische Industrie leiten.“

Um eine gerechtere Verteilung des Eigentums und Einkommens herbeizuführen, empfiehlt der Bericht die Annahme einer radikalen Erbschaftsteuer, die so bemessen ist, daß den Erben von jeder Erbschaft mehr als 1 Million Dollar verbleiben. Mit den Einnahmen aus dieser Quelle soll die Bundesregierung das Schulwesen ausbauen, wichtige öffentliche Dienste in eigene Verwaltung übernehmen und in Verbindung mit den Staaten und Gemeinden große öffentliche Arbeiten, wie die Anlage von Straßen, Bewässerungskanälen, die Aufforstung des Landes, unternehmen.

Schiffahrtssperren 1915/16.

1. Märkische Wasserstraßen.

An die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen wurde von der Handelskammer zu Berlin am 27. Oktober 1915 folgende Eingabe gerichtet:

„In Ansehung der Schiffahrt und des Handels besteht, zumal im Hinblick auf die wachsenden Schwierigkeiten im Eisenbahnverkehr, der lebhafteste Wunsch, daß die für Groß-Berlin wichtigen Wasserstraßen auch im bevorstehenden Winter, ebenso wie es im vergangenen war, dem Verkehr insoweit zur Verfügung stehen mögen, als nicht starker Frost dies unmöglich machen sollte, daß also insbesondere die regelmäßigen Schleusenverkehre befördert und, soweit unerlässlich, so eingerichtet werden mögen, daß völlige Sperre der Wasserstraßen vermieden wird.“

Bei der großen Einsicht in die Verkehrsverhältnisse, welche die dortige Verwaltung dankenswerterweise immer bewiesen hat, sind wir zwar überzeugt, daß diesem Wunsche ohnehin Rechnung getragen werden wird; wir möchten aber doch einen Hinweis nicht unterlassen und zugleich die Bitte aussprechen, daß eine bezügliche Bekanntmachung möglichst bald erlassen werde.“

Die Antwort lautete:

„Im kommenden Winter werden nur die Schleusen Paretz und die Ostsee-Schleuse Hohenhausen vom 3. bis 31. Januar 1916 gesperrt werden. Da in beiden Fällen der Verkehr umgeleitet werden kann, wird — auch im Hinblick auf die gewählte Zeit der Sperre — eine Behinderung des Verkehrs nicht eintreten.“

2. Weichsel-Ober-Wasserstraße.

Der Regierungspräsident zu Bromberg überbrachte der Handelskammer am 13. November 1915 — Nr. 5581 I b B. — folgende Bekanntmachung:

„Zur Ausführung bringen der hiesigen Einkünfte für die Verbesserung der Schiffahrtstraße von der Weichsel zur Oder werden die Wasserstraßen des hiesigen Bezirks, und zwar

- a) die kanalisierte untere Brabe, der Bromberger Kanal, die untere Neße bis zur Dziembowitzer Eisenbahnbrücke sowie die obere Neße in der Zeit vom 23. Dezember 1915 abends bis einschließl. 15. März 1916,
- b) die untere Neße von der Dziembowitzer Eisenbahnbrücke bis zur Dragenmündung in der Zeit vom 15. Dezember 1915 abends bis einschließl. 15. März 1916 für die Schiffahrt und Flößerei gesperrt werden.“



Nachmalige Vertragsverlängerung im Berliner Speditionsgewerbe. Zwischen dem Vorknauer Berliner Speditionsgewerbe und der Bezirksverwaltung Groß-Berlin unseres Verbandes war im Mai 1915 ein Abkommen getroffen worden, durch welches der für den Kriegsausbruch gestiegene Tarifvertrag wieder bis zum 31. Dezember 1915 in Kraft gesetzt wurde. Den Rollfuhrern, Begleitern, Bodenarbeitern und Stalleuten wurde hierdurch neben den tariflichen Lohnsätzen eine Leuerungszulage von 7,50 Mk. pro Woche gewährt, ebenfalls erhielten auch die jugendlichen Mitfahrer zu ihren bisherigen Löhnen eine Leuerungszulage von je 1 bzw. 1,50 Mk. feinerzeit zugewilligt.

Kurz vor Ablauf dieses Abkommens haben die Parteien erneut verhandelt und ist unter dem 15. Dezember 1915 folgende Vereinbarung getroffen worden:

Der am 2. September 1910 abgeschlossene und am 8. Mai 1915 bis zum 31. Dezember 1915 verlängerte Tarifvertrag bleibt in allen seinen Teilen mit alleiniger Ausnahme der in den §§ 1, 11 und 12 getroffenen Regelung des Lohnes, der Ueberstunden und des Erholungsurlaubes bis zum 31. August 1916 in Kraft.

An Stelle dieser §§ 1, 11 und 12 sollen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. August 1916 die folgenden Bestimmungen Anwendung finden:

§ 1.
Die in bahnmäßigen und nichtbahnmäßigen Betrieben tätigen Rollfuhrer und Begleiter, welche nachweislich mindestens 1 Jahr in einem Speditions- oder Fuhrwerksbetriebe Groß-Berlins beschäftigt waren, erhalten neben dem tariflich festgelegten Lohn von 32,50 Mk. für die Woche und der bisherigen Leuerungszulage von 7,50 Mk. für die Woche eine weitere Leuerungszulage von 5,— Mk. für die Woche, also zusammen 45,— Mk. für die Woche. Die Bodenarbeiter und Stalleute, welche nachweislich mindestens 1 Jahr in einem Speditionsbetriebe Groß-Berlins tätig waren, erhalten zu dem bisherigen Lohn von 30,50 Mk. für die Woche und der bisherigen Leue-

runszulage von 7,50 Mk. für die Woche eine weitere Leuerungszulage von 5,— Mk. für die Woche, also zusammen 48,— Mk. für die Woche.

Die jugendlichen Mitfahrer im Alter von 17 Jahren erhalten zu ihrem bisherigen Lohne und der gewährten Leuerungszulage eine weitere Leuerungszulage von 1 Mk. für die Woche, und im Alter über 17 Jahren eine solche von 1,50 Mk. für die Woche.

§ 11.
Ueberstunden über die Arbeitszeit hinaus sind den Bodenarbeitern mit 0,75 Mk. für die Stunde zu bezahlen.

§ 12.
Den Rollfuhrern, Begleitern, Bodenarbeitern und Stalleuten, welche in demselben Betriebe ununterbrochen beschäftigt sind, ist ein Erholungsurlaub zu gewähren. Bei einer Tätigkeit

von 1 Jahr bis zu 5 Jahren . . . 1 Woche und
über 5 Jahre 10 Tage.

Die Zeit, in welcher dieser Urlaub stattfindet, hat der Arbeitgeber unter möglicher Berücksichtigung der Wünsche des Arbeitnehmers in den Monaten Mai bis Ende Juli 1916 zu bestimmen.

Die Urlaubszeitdauer hat durch diese Vereinbarung mit Rücksicht auf den Mangel an Arbeitskräften in der Kriegszeit gegen die bisher geltenden tariflichen Bestimmungen eine Verminderung erfahren. Andererseits ist es aber erfreulich und zu begrüßen, daß die Speditione die bestehenden Leuerungsverhältnisse berücksichtigt und ihren Arbeitnehmern weitere Leuerungszulagen bewilligt haben. Vielleicht findet ein solches Entgegenkommen auch bei anderen Arbeitgeber statt. Aber auch unsere Berufskollegen werden in dieser ersten Zeit die praktische Tätigkeit der gewerkschaftlichen Organisation zu würdigen wissen und das hoffen wir, in aller Treue für das Bestehen derselben und deren weiteren Ausbau nach wie vor unermüdet tätig sein.

Literarisches.

Eine gewerkschaftliche Frauenzeitung. Die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands gibt vom Januar 1916 unter dem Titel „Gewerkschaftliche Frauenzeitung“ ein Blatt heraus, das die Agitation unter den Arbeiterinnen und weiblichen Angestellten unterstützen soll. Darüber hinaus soll es auch die Arbeiterinnen für die gewerkschaftlichen Organisationen zu interessieren versuchen. Das Blatt erscheint alle vierzehn Tage Mittwoch, zum ersten Male am 5. Januar.

Die Redaktion liegt in den Händen der Leiterin des Arbeiterinnensekretariats, Genossin Gertrud Hanna.

Die Generalkommission erfüllt mit der Herausgabe der Zeitung einen Auftrag der Konferenz der Vertreter der Verbandsverbände vom Juli v. J. Anlaß gab ein Antrag der Generalversammlung des Metallarbeiterverbandes, die kurz vorher getagt hatte.

Die Organisierung der weiblichen Arbeiterkräfte hat nicht gleichen Schritt gehalten mit der Zunahme der Frauennarbeit. Von den 1907 gezählten über 1½ Millionen Fabrikarbeiterinnen und den Hunderttausenden von Heimarbeiterinnen und weiblichen Angestellten waren vor Kriegsausbruch nur rund 220 000 organisiert. In der Kriegszeit, bis zum Ende des Jahres 1914, ist diese Zahl erheblich zurückgegangen trotz der Zunahme der Frauennarbeit auf allen Gebieten. Diese hat im letzten Jahre noch bedeutend an Umfang gewonnen. Sie wird aus verschiedenen Gründen nach dem Kriege in vielen Fällen beibehalten werden. Daraus entspringt für die Gewerkschaften die Pflicht, mehr als bisher dafür zu wirken, die arbeitenden Frauen und Mädchen für die gewerkschaftlichen Organisationen zu gewinnen. Ein Mittel hierzu soll die „Gewerkschaftliche Frauenzeitung“ sein.

Die Zeitung wird von einer Reihe von Verbänden für ihre weiblichen Mitglieder bezogen. Außerdem können die Verbände die Zeitung zum Preise von 20 Pf. pro Exemplar und Vierteljahr für die Frauen von Gewerkschaftsmittellern abonnieren. Durch die Post ist die „Gewerkschaftliche Frauenzeitung“ für 40 Pf. pro Exemplar und Quartal (ohne Bestellgeld) zu beziehen.

Die schon jetzt eingegangenen Bestellungen verbürgen eine umfangreiche Verbreitung in Arbeiterkreisen. Die Folgen der unorganisierten Frauennarbeit lassen eine Verbreitung in allen Arbeiterfamilien dringend wünschenswert erscheinen.

An die Ortsverwaltungen.

Der diesmaligen Zeitungsfendung liegen Prospekte unserer Verlagsbuchhandlung bei. Wir bitten diese den Zeitungen, die ins Feld gehen, beizulegen und den Rest an die Kollegen am Orte zu verbreiten.

D. R.

Berichtigung.

In dem Artikel: „Wirtschaftliche Rundschau“ („Courier“ Nr. 1) muß es auf Seite 4, Zeile 13 heißen: Deringe (2 Stück) 1914 11 Pf., 1915 18 Pf.

Ortsverwaltung Rostock.

Das Büro befindet sich: Patrioten-Weg 33, 1. Tr. Fernruf 448.

Verantwortlicher Redakteur: Otto Noth, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer & Dimmid, Berlin, Köpenicker Str. 36-38.