

Gourier

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. franco 1,50 M.
Der Courier ist in die Postzeitungliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO 16, Engelauer 21.
Telephon: Amt Moritzplatz, 950 und 11 864
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

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

Dr. 3.

Berlin, den 30. Januar 1916.

20. Jahrg.

Winterstürme und Frühlingshoffen.

Die ganze Menschheit ringt mit den erschütternden Ergebnissen des furchtbaren Krieges aller Zeiten. Täglich erschauern wir vor seinem kulturlosen Wüten, seinen ungeheuren Opfern und seiner titanischen Unerschöpflichkeit. Stets Bild vom Kriege, das den Kriegsgott darstellt, wie er sich über Länder, Städte und Dörfer ausbreitet und im Niederlegen alles zermalmt, was tausendfältige Mühe und ringende Geister geschaffen haben, steht nun deutlich und in schrecklicher Wirklichkeit vor uns. Und wenn wir Sozialdemokraten auch unsere Hände rein wissen und unschuldig sind an dem Blute, das vergossen wird, wenn wir auch mit reinem Herzen sagen können: Wir haben es nicht gewollt, wir haben dagegen gekämpft, solange der Kampf möglich war, so löst doch selbst das Gefühl der Schuldlosigkeit nicht den Schmerz über zerstörte Existenzen und rauchende Trümmer vergangener Herrlichkeit. Wir, die dem Volke am nächsten stehen, die seinen Pulsschlag am unmittelbarsten fühlen, wir werden es niemals verwirren können, daß dasselbe Volk, das wir groß, reich und frei machen wollten, daß dieses Volk nun, aus Tausenden Wunden blutend, so viel seiner Kraft, seines Mutes, seiner Persönlichkeit der Zerstörung hinopfern muß, weil uns diplomatische Ränke und Rivalitäten mit Krieg überzogen haben. Dieses Leid läßt uns die Hoffnung nur selten empfinden, denn es liegt wie ein grauer Schleier über dem Kommenden und alle leuchtenden Räume für Zukunft und Ziel blicken uns schal und fremd und unwahr, solange das Schicksal wütet.

Die tiefe Krise, die wir als Menschen und Sozialisten erleben und die noch durch den Winterzwang in den eigenen Reihen verschärft und vergiftet wird, hat vielen von uns den Mut genommen, von der Zukunft zu reden. Einzelne haben wohl manchmal die heroische Kraft, in den Tagen ihres tiefsten Schmerzes stolz der eigenen Kraft zu vertrauen und alle dunklen Töne zu durchwandern, weil sie die Zukunftslösung des Proletariats wie ein Evangelium fühlen. Nicht weil sie das Unglück als Läuterung empfinden, sondern weil sie im Kampfe mit allen Widerwärtigkeiten doch nur eines fühlen: wie der Kampf flüht, die Not die Seele stärkt, wie sie sich selbst täglich wieder finden und neu erobert.

Diese felsen- und wunderbare Kraft ist das Beste Gut der Arbeiterklasse gewesen und wird es immer sein. Man nehme uns alles, alle Errungenschaften, die wir wo immer erstritten haben, man lasse uns nur das Bewußtsein unserer inneren Kraft und Sendung, und alle Einbußen des Tages werden uns nicht an Willen und Zuversicht ärmer machen. Unser politischer Kampf muß sich unter tausend Hemmnissen behaupten und unsere Gewerkschaften wirken im stillen. Und doch sind wir, wie uns dünkt, niemals an Schwungkraft und Regsamkeit so gewachsen wie nun. Gewiß, die Zahl der organisierten Mitglieder wird kleiner, die Reihen lichten sich und Arbeiterheere findet man heute fast nur noch in Schanzen, Schützengraben und Munitionswerkstätten; aber trotzdem wachsen wir alle. Täglich kämpfen wir den geistigen Kampf mit einer Selbstordnung, die den Krieg als Auskunfts-mittel braucht, und mit uns die denkende und erkennende Menschheit; täglich erfüllt uns der leidenschaftliche Wunsch, daß die Welt durch uns erneuert werde, damit sie nicht noch einmal erleben müsse, was die Menschheit jetzt erduldet. Dieses tägliche

Ringens mit der Zeit, im Hinterland wie in den Schützengraben, erweckt und steigert unsere Willenskraft für den Kampf um die letzten großen Ziele. Ein Chaos und ein Friedhof wird die Welt am Tage des Friedensschlusses sein. Wer soll den Friedhof in blühende Städte wandeln, wer soll den Wiederaufbau vollbringen, wenn nicht das Volk der Arbeit? Der Retter aus der Not kann nur das Volk der Arbeit sein. Eine furchtbare Aufgabe — aber doch zugleich eine erhabene Sendung!

Dieses innere Erleben sollte das Bewußtsein eigener Kraft nicht lähmen? Das dunkle Tor, durch das die Welt hindurch muß, sollte die Arbeiterkraft nicht mit der Gewißheit erfüllen, daß sie trotz alledem, trotz Not und Tod der Mäse ist, der die neue Welt tragen muß? Jeder Arbeiter, der als Sozialdemokrat ausgezogen ist, wird reifiger wiederkehren. Aber nicht nur er. All die Hunderttausende, die bis nun als kleine Herren auf beschönigtem eigenen Grund sich fühlten, die den Traum der wirtschaftlichen Unabhängigkeit mit Leidenschaft geträumt haben, die nun wiederkehren und nichts mehr sind als Arbeitskraft auf halbverwilderter Boden oder verödeten Wertschaff, wo sollen all diese entwurzelten Menschen Halt und Trost, wo sollen sie die Kraft zu dem neuen Leben finden, wenn nicht im Evangelium der Arbeit? Wo sollen sie Zuflucht finden, wenn sie nicht in einer neuen Gemeinschaft, in der Armee des organisierten Proletariats ihre Auferstehung und ihre Wiedergeburt feiern? Gewiß, nur die Stärksten, die Kraftvollsten werden diesen Weg finden, aber ihre Mitarbeit wird die Kraft verdoppeln, die uns befeht.

Ungezählte Tausende leiden unter dem Kriege wie wir. Tausende suchen und sehnen eine Hilfe herbei. Sie suchen den Weg zum Frieden, forschen nach den Ursachen des Krieges; sie gleichen den Naturkündern, die nach wunderbaren Kräften suchen, denen die Kraft zukommt, Leiden zu heilen. Solche suchende Menschen gibt es nun viele Hunderttausende. Persönliches Leid und sachliches Erschauern vor dem Kriege machen aus vielen Gedankenlosen denkende Menschen und die Fragen den heißen Antwort. Wer soll ihnen allen Grund und Ursachen des Krieges, wer soll ihnen Hoffnung auf den Frieden geben, wenn nicht der Sozialismus? Mag sich vieles auch noch in utopisches Friedensgestammel kleiden oder in wildem Verdruss äußern, mögen viele den heißen Weg der Erkenntnis, der zu unseren Quellen führt, scheuen: viele neue Seelen harren, damit sie befehrt werden.

So wächst tausendfältige Arbeit für uns heran, Arbeit, die wir täglich leisten können und leisten müssen, Arbeit, die unsere Kraft mehrt. Können wir nicht alle weit mehr arbeiten, nicht heute schon mehr leisten als in den Tagen des Friedens? Sucht es nicht in uns von erwartungsvollem Drang, wenn wir von den Tagen des kommenden Friedens reden? Wir harren heute, solange der Krieg uns bannet, mit gebundenen Händen, dann aber werden wir die Arme strecken und ein neues Land liegt vor uns, bereit, von uns erobert zu werden.

Und all das sollte unsere Kraft erlahmen lassen? Wir sollten nun, weil wir sehen, daß die kapitalistische Gesellschaft noch immer eine kapitalistische Gesellschaft mit ihren eigenen Methoden ist, das Bewußtsein unserer Sendung verlieren und nicht fühlen, wie allem Burgfrieden zum Trotz, wegen des Burg-

friedens die Spannung unserer Willenskraft steigt von Stunde zu Stunde?

Muß nicht der Krieg selbst neue Völker aufrufen und sie denken und handeln lehren? Wird der Bauernsohn sein Heimatdorf als Gleicher wiedersehen, wie er es verlassen hat? Oder der Jüder, der in Frankreich kämpft, sein Land mit den alten Gedanken betreten? Jeder wächst um eines Hauptes Länge, jeder wird reifiger wiederkehren. An uns nur wird es sein, daß wir die Ervedung der Geister nützen.

Weil wir alle nun das Glend dieser Gesellschaftsordnung hundertmal mehr fühlen als ehemals, muß der Einspruch gegen sie allgemeiner und leidenschaftlicher werden als früher. Nicht der Sozialismus oder Nichtsozialismus der Proletarie gibt uns die Hoffnung auf die Auferstehung der Völker, sondern die wachsende Erkenntnis der Dinge, das wachsende Bewußtsein der eigenen Zukunftsbestimmung. Mögen auch weniger der Unseren wiederkehren, als ausgezogen sind: die da wiederkehren, sind Kämpfer im höchsten Sinne des Wortes geworden, nicht bloß Anhänger, sondern Vorkämpfer unserer Idee! Unermessliche Reichthümer sind der Menschheit zerstört, aber auch erschlossen worden, Reichthümer, die wir heute noch nicht heben können, die aber Schätze für den Frieden sein werden.

Der Mensch aber ist nicht das allein Entscheidende. Die Kraft des Menschen, seine Erkenntnis und sein Wille vermögen viel, aber niemals alles. Der Geist kann zwar Täler ebnen und Berge versetzen, er kann die Wege der Entwicklung wohl kürzen und fördern, aber Entwicklung nicht aus dem Nichts hervorzaubern. Die Freiheitskriege haben nicht mehr geben und bringen können, als vor hundert Jahren nach unserer wirtschaftlichen Entwicklung möglich war. Auch der Weltkrieg wird jene Welt einleiten, die auf der jetzigen Entwicklungslinie eben möglich ist. Noch nicht die Welt des Sozialismus, aber viele neue Wege, die schneller zu seiner Verwirklichung führen. Milliarden häufen sich auf Milliarden, die Dividenden steigen trotz aller Bilanzlünken ins Ungemeinere. Der Reichtum aber vermehrt sich nur in immer wenigen Händen. Seltener hat die Konzentration des Kapitals solche Fortschritte gemacht wie jetzt. Der Einfluß der Banken steigt, das Finanzkapital wird Beherrscher der Staaten. Der Krieg teilt seine Herrschaft mit dem Finanzkapital und dessen Wille ist fast die Voraussetzung des Friedens.

Kann eine solche ökonomische Macht beständig neben den Staatsgewalten stehen? Gewiß nicht. Nach dem Kriege wird sich der Staat auch mit dem Kapital auseinanderzusetzen müssen. Er muß seine Monopole aus dem Bereich der Industrie holen, er selbst wird ein Teil des industriellen Kapitals werden, der Träger praktisch-wirtschaftlicher Organisationen. Auf diesem Zwischenweg der Verstaatlichung wird viel Kapital vergesellschaftet werden. Das Gesetz wird den Arbeitsvertrag regeln müssen, das Gesetz die Marktpreise bestimmen und der politische Kampf wird zum Träger gewerkschaftlicher und genossenschaftlicher Pflichten. Staatskapital und Finanzkapital werden vereint Träger aller wirtschaftlichen Organisation, in wenigen Händen konzentriert sich politische und wirtschaftliche Macht. Die erhöhte Konzentration des Kapitals wird vielleicht unsere gewerkschaftlichen Kämpfe erschweren, sicher aber unsere politischen Kämpfe neu beleben, ihnen einen Inhalt verleihen, der sie zu den wichtigsten Emancipationskämpfen beruft, die Politik wird rascher als je sozial werden.

Dazu kommt die Not an qualifizierten Arbeitern, der Ueberfluß an Hilfsarbeitern, was die Lebenshaltung der Arbeiterklasse spalten wird, was ihr aber wieder die Möglichkeit gibt, eine Elitegruppe der Arbeiterkraft für alle Bildungsbestrebungen und damit für alle öffentlichen Ämter zu schulen. Große innerorganisatorische Probleme werden da vor allem bei Gewerkschaften zu lösen haben, sie stehen nach dem Kriege vor ungeheuren Aufgaben.

Neue Handelswege werden sich erschließen: die Wälder des Ostens werden der europäischen Kultursphäre und damit dem Klassenkampf gewonnen werden. Die erwachenden Völker Vorderasiens werden dem Sozialismus zugänglich. Der Weg führt auch zur geistigen Revolutionierung des Ostens.

Die Entwicklung des Kapitalismus nach dem Kriege schafft immer wieder neue Heere zu seiner Bekämpfung, besorgt immer wieder die Revolutionierung der Gebirge und schärft die Waffe der Organisation. Der Kapitalismus, das ist sein tragisches Geschick, kann nichts tun, was nicht auch neue Proletariat schafft, die wir nur mit Erkenntnis und Kraftbewußtsein zu erfüllen brauchen, um in ihnen neue Armeen für seine Ueberwindung zu gewinnen.

Durch den Kriegsdarm hinüber, durch Rauch und Brand hindurch winkt ein später, aber neuer Tag. Auch der Krieg schafft mit Emsigkeit an dem tausenden Weibstuch der Zeit, an dem neuen Kleide der Gesellschaft. Es wächst die Kraft und die Erkenntnis in uns, es wächst die gesellschaftliche Möglichkeit um uns — warum sollten wir vor der Not des Tages kapitulieren und feigkläubig sein? Der neue Arbeitstag muß ein arbeitsfreudiges Geschlecht finden, das allen Hindernissen zum Trost seinen Weg tollt und sein Ziel sieht.

Kriegswinterstürme. Der eiserne und eilige Orkan weht die Menschen nieder zu Hunderttausenden, aber endlich muß es doch Frühling werden und aus den Ruinen wird neues Leben blühen.

Der Kampf für die Kultur.

Das gegenwärtige Völkerringen ist ein Kampf für die Kultur gegen die Barbarei. So sagen die verantwortlichen Wortführer der feindlichen Völker bis weit in die Kreise der Sozialdemokraten hinein. Als Hemmnis der Kultur soll der deutsche Militarismus aus dem Wege geräumt werden.

Man tut gut, den Gegner nicht zu unterschätzen und ihm Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Die

deutsche Heeresleitung verdankt dieser Methode ihre besten Erfolge. Es würde schlimm um Deutschland, wenn sie nach dem Muster der Vierbalkenstrategie des Gegners Deutschlands so nehmen würde, wie sie sie sich wünscht, hat so wie sie sind. Wir wollen daher für unseren Fall auch zu Ehren unserer Gegner annehmen, ihre Lösung, es gälte den Kampf der Zivilisation gegen die Unkultur, sei nicht ein demagogisches Gerede, sondern eine ernst gemeinte Ueberzeugung.

Welche Kultur gilt es dann zu schützen gegen die Unterdrückung durch die militärische Unkultur Deutschlands: die Volkskultur jedes einzelnen der feindlichen Länder, oder die aus dem Zusammenfließen und Zusammenwirken aller nationalen Kulturelemente entstehende allgemeine menschheitliche Kultur?

Wir deutschen Sozialdemokraten achten die Selbständigkeit jedes Volkes so sehr und schätzen die jedem Volke eigentümlichen Kulturkräfte so hoch, daß wir niemals einem Kriege unsere Unterstützung leihen würden, der die Vernichtung irgend einer bodenständigen Volkskultur zum Ziele hätte. Umgekehrt halten wir es aber auch für unsere selbstverständliche nationale Pflicht, unsere eigene deutsche Kultur gegen jede Beeinträchtigung durch feindliche Gewalten zu schützen.

Gerade wir Sozialdemokraten verehren die aus dem Zusammenwirken aller Völker hervorwachsende, unergänzbare Menschheitskultur, deren Wesen wir aber nicht in dem gleichgültigen Verzicht auf die Volkshemmnisse der verschiedenen Nationen, nicht in einem gewaltsamen Zusammenzwingen aller nationalen Verschiedenheiten zu einem neuen Typ internationaler Kulturgleichheit erblicken, sondern in dem freien und gleichen Auswirken, in dem harmonischen Zusammenfließen der Kulturkräfte aller Zeiten und Völker. Wie in einem großen Orchester alle Instrumente, so groß oder so klein, so laut oder so leise, so selbständig oder so einigartig unbescholten jedes für sich allein sein mag, im richtigen Zusammenklang die überauswichtige Wirkung erreichen, so müssen die Völker im Laufe der Kulturentwicklung den richtigen Zusammenklang untereinander zu finden suchen.

Im Dienste dieses großen internationalen Endziels der Menschheit steht bewußt oder unbewußt jede zeitliche Kulturarbeit. Ihm dienen die Wissenschaften und Künste aller vergangenen Zeiten, ihm nützen die wirtschaftlichen Kämpfe der Vergangenheit, ihm mußten letzten Endes die blutigen Zeiten der Geschichte zum Besten dienen, und schließlich ist auch der große Klassenkampf der Arbeiter unserer Zeit ein Stück, das jüngste und zur Zeit wichtigste, des großen internationalen Kulturkampfes der Menschheit.

Jede Zeit und jede Klasse hat dabei ihre besondere Form, nach der sie ihre Pflichten für das allgemeine Kulturideal zu erfüllen hat. Die Arbeiterklasse der Gegenwart hat sich vom Anbeginn ihrer Wirksamkeit an auf internationale Verständigung angewiesen gesehen, so daß ihr der Begriff der internationalen Kulturgemeinschaft von frühester Jugend an in Fleisch und Blut übergegangen ist. Über der Hauptarbeit ihrer tatsächlichen Arbeit am allgemeinen Menschheitsziel hat sich doch im Rahmen der nationalen Gemeinschaft, im Verbands des eigenen Staates vollzogen. Hier

ruhen auch für sie bis auf weiteres die starken Barrieren ihrer Kraft, die sie nicht antasten oder verdorren lassen darf, wenn sie sich nicht selbst aufgeben will.

Die Kulturarbeit des Proletariats hat innerhalb der Volksgemeinschaft wiederum ihre eigene Form. Die Arbeiter haben nicht wie die bürgerliche Klasse lange vor ihrer politischen Befreiung eine hochentwickelte geistige Kultur schaffen können. Dafür fehlten ihr alle Voraussetzungen. Die selbständige wissenschaftliche Forschung, das große künstlerische Schaffen, die entwickelte Technik finden ihre Bahnbrecher nur selten in den Reihen der Arbeiterklasse. Selbst die wissenschaftlichen Vorkämpfer des Proletariats entflammten fast sämtlich dem Bürgertum.

Die Stärke der Arbeiterklasse liegt auf einem anderen Gebiete. Der Hebel, an dem sie entscheidend in die Kulturentwicklung eingreift, ist die Organisation, ist der Zusammenfluß der schwachen Einzelnen zum starken Ganzen, ist die treue unermüdete Arbeit tausender Ungenannter und Ungelannter im kleinen und bescheidenen zum Wohle der Gesamtheit, ist die Aufzucht der Masse des dumpf dahinlebenden Volkes zum Kulturbewußtsein und zur freudigen und bewußten Mitarbeit am Gesamtwerk, ist die Eingliederung jedes einzelnen in die große Kulturorganisation und seine Erziehung zum politischen und sozialen Denken und Tun.

Auch bei dieser Tätigkeit unterstützen und fördern sich gegenseitig die nationalen und internationalen Interessen des Proletariats. Aber in der Praxis kann die Arbeiterkraft jedes Landes ihre Aufgaben vorläufig zum größten Teile doch nur im Rahmen des eigenen Landes erfüllen. Die Arbeiter einer jeden Nation haben die Pflicht, in dem Lande, zu dem sie nach Geburt und Sprache gehören, ihren ganzen Einfluß geltend zu machen, um dort diejenige Kulturarbeit zu verrichten, zu der sie durch die gesellschaftliche Entwicklung berufen sind, und die sie vor der Geschichte zu verantworten haben. Im internationalen Austausch der Meinungen und Erfahrungen und mit der wachsenden Internationalisierung des Wirtschaftslebens kommen dabei je länger je stärker auch die internationalen Kulturaufgaben der Arbeiterklasse zu ihrem Rechte.

Betrachten wir von diesem Standpunkte aus das Gerede von dem Kampfe der Zivilisation gegen die deutsche Unkultur, so kann die deutsche Arbeiterklasse darüber mit einer Handbewegung hinweggehen. So sehr wir alle wünschen, die deutschen Arbeiter wären viel weiter in ihrem Kulturkampfe als sie sind, und so sehr wir beauern, daß solche Beurteilung des Strebens der deutschen Arbeiter, Voreingenommenheit und Klassenvorurteile in Friedenszeiten unseren Vorkampf aufgeschoben haben, so müssen wir doch andererseits die wohlwollenden oder überlegenen Anschläge des Auslandes, auch ausländischer Parteiliebe, welche Stellung wir in dem Kampfe der Kultur gegen die Barbarei hätten einnehmen müssen, ebenso höflich wie bestimmt ablehnen. Trotz der Hemmnisse überlebter Regierungsformen, trotz des wirtschaftlichen und politischen Drucks einer starken militärischen Organisation hat die deutsche Arbeiterklasse ihre be-

Fahrzeuge und Verkehrswesen im Mittelalter.

(Schluß.)

(Nachdruck verboten.)

So interessant diese Wagenfahrzeuge für die Vorgeschichte des Automobils auch sein mögen, so können wir sie als „Automobile“ in unserem Sinne, also als Kraftfahrzeuge, natürlich nicht gelten lassen; denn wenn sie auch des Tiergepanns ermangelten, so erfolgte ihr Antrieb doch durch Menschkraft. Dennoch hat es auch in jener Zeit nicht an Versuchen gefehlt, Wagenfahrzeuge zu bauen, die durch Muskelkraft betrieben wurden, jeder menschlichen oder tierischen Triebkraft zur Fortbewegung ermangelten, und mithin tatsächlich als Kraftfahrzeuge gelten können, wenn freilich auch hier Triebkraft, Betriebsweise und Konstruktion jener Fahrzeuge mit denen unserer heutigen Kraftfahrzeuge nichts gemein haben. Zu den Versuchen dieser Art gehörte der vom berühmten holländischen Mathematiker Stevinus konstruierte Wagen, dessen Triebkraft der — Wind war. Stevinus' Fahrzeug war ein langgestreckter niedriger Wagen, der ganz nach Art eines Segelbootes mit Mast und Segel ausgestattet wurde und nach der Behauptung seines Erfinders bei günstigem Winde innerhalb zwei Stunden eine Strecke von 17 Meilen gefahren sein soll, eine besonders für die damalige Zeit ganz ungeheure Geschwindigkeit, die wohl darauf schließen läßt, daß der glückliche Erfinder die Leistungsfähigkeit seines Wagens um ein gut Teil höher angegeben hat, als es der Wahrheit entspricht. Immerhin, ganz unmöglich scheint die Möglichkeit der Angabe nicht, wenn wir uns vergegenwärtigen, daß ein auf genau dieselbe Art wie Stevinus' Windwagen vermittels Segelsteuerung betriebenes, auf festem Boden laufendes Fahrzeug unserer Zeit, nämlich der Segelflitzer, bei gutem Winde Geschwindigkeiten erreicht, die sonst überhaupt nur mit den schnellsten mechanischen Beförderungsmitteln, Flugzeug oder Automobilrennwagen, zu erzielen sind. Stevinus' Wagen erreichte bei seinen Zeitgenossen gewaltigen Aufsehen und uneingeschränkte Bewunderung, nennt doch ein Zeitgenosse des Erfinders das Fahrzeug das „Wunder des Haag“. Eine Fahrt, die Stevinus einst an der holländischen Küste in Begleitung zahlreicher anderer, darunter adliger und fürstlicher Teilnehmer unternahm, wurde als eins der merkwürdigsten Ereignisse aller Zeiten in der gesamten damaligen Kulturwelt bekannt, und ein Teilnehmer an jener Fahrt fasste seine Eindrücke über das Fahrzeug in den Worten zusammen: „Wenn jemand gesehen hätte, daß dieser Wagen nicht von Pferden gezogen,

sondern von Menschenverstand fortbewegt worden, so würde er solchen Ausbruch nicht der Kunst, sondern dem Zensur zugeschrieben haben.“ Praktische Verwendung hat das Fahrzeug jedoch nicht gefunden und über die Bedeutung einer zeitgenössischen Kuriosität ist es kaum hinausgekommen. Bemerkenswert ist übrigens, daß solche und ähnliche Segelwagen um dieselbe Zeit und sogar schon Jahrhunderte lang vorher in China in Gebrauch gewesen sein sollen, wie verschiedene Forschungsreisende jener Zeit übereinstimmend berichten. Weitere vereinzelt Nachrichten über selbstfahrende Wagen stammen aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, wo sich wiederholt englische Techniker Erfindungen von Wagenfahrzeugen, die sich ohne Vorspann und selbst ohne jede andere Verwendung menschlicher und tierischer Kräfte fortbewegen sollten, patentieren ließen. Genauer über die Art dieser Konstruktionen und speziell ihrer Betriebskraft ist leider nicht bekannt geworden.

Sobald über die selbstfahrenden Wagen und Kraftfahrzeuge des Mittelalters. Freilich haben diese Wagenkonstruktionen einen praktischen Wert niemals erreichen können, wohl aber sind sie als Vorgänger des modernen Automobils für uns von großem kulturgeschichtlichen Interesse und gleichzeitig beweisen sie, wie der Gedanke, den Wagen vom Pferdegespann zu befreien, schon im Mittelalter lebendig war und den mittelalterlichen Wagenbau beherrschte, wenn diesem freilich auch noch alle technischen Bedingungen zur praktischen und dauernd verwirklichte Verwirklichung dieses Gedankens fehlten. Der Wagenbau des Mittelalters und der diesem folgenden Zeit mußte im wesentlichen neueren in der Ausbildung des Pferdegespanns bestehen, dessen technischer Höhepunkt die Kutsche wurde.

In der Kutsche war der Wagen zum eigentlichen Personenbeförderungsmittel geworden, das freilich zunächst nur ein Luxusfahrzeug für die geringe Zahl der Reichen und Vornehmen war und blieb. Ueber diese immerhin noch mehr beschränkte Bedeutung kam auch der Kutschenwagen nach Jahrhunderte lang nicht hinaus, ein Umstand, der vor allem durch die noch immer ganz jämmerlichen Wegeverhältnisse bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts bedingt wurde. Waren doch selbst noch im 17. Jahrhundert lediglich die großen Straßen, die in frigiditischen Zeiten dem Marsch der Truppen dienten, einigermaßen fahrbar, und selbst hier wurde das Wagenfahren oftmals mehr zu einer Qual denn zu einem Vergnügen. Mühte doch jeder Kutschenwagen, der sich aus der Stadt wagte, eigene Leute mitnehmen zu dem Zweck, das Fußvolk in den zahllosen Fällen, wo es stehen blieb, durch Hebebeume wieder flott zu machen. Wo die durchwachten und toten Wege das weitere Fortkommen jedoch völlig zu einem Ding der Unmöglichkeit machten, mußten kleine und große in den Not gezwungen werden, um

den Weg dadurch fester und wieder passierbar zu machen, woraus sich dann die Weidenart: „Lieber Stod und Stein“ ableitete. Der Kutschenwagenbesitzer, der sich dem noch mit seinem Gefährt auf die Landstraße wagte, beläste es sicher in den meisten Fällen bei dem einmaligen Versuch, „Martyr der Landstraße“ nennt der berühmte englische Historiker Macaulay jene Wagenmengen, und er berichtet, daß eine Kutsche, um eine Strecke von anderthalb Meilen zurückzulegen, etwa sechs Stunden gebraucht. Oftmals geriet sie auch völlig vom Wege ab, und Kutscher und Insassen waren übrigens ständig in Gefahr, von den Frachtfuhrwerken, die über die vornehmen Leute, die durch ihr unmäßiges Kutschenfahren die Wege noch mehr verschlechterten, immer gehörig erregt waren, verprügelt zu werden. In schlechten Zeiten gar hatten, wie Macaulay schreibt, die Reisenden Gefahren zu bestehen, denen man sonst nur auf einer Reise nach dem Eismeere oder durch die Sahara ausgesetzt war. In anderen Ländern war es übrigens mit den Wegeverhältnissen und dem Fahrwesen auch nicht besser bestellt wie in Deutschland; berichtet doch die Reisebeschreiberin Madame de Sevigne, daß sie im Jahre 1672 zu einer Wagenreise nach Marseille nicht weniger wie einen vollen Monat gebraucht, weil sie durch die schrecklichen Wegeverhältnisse, durch Abzweigungen und anderes Malheur tagelang liegen blieb. Heute legt man im Schnellzug oder Automobil dieselbe Strecke in einem halben Tag zurück.

Erst mit Beginn des 18. Jahrhunderts trat der Wagen in stärkerem Maße als Personenbeförderungsmittel in das Verkehrs- und Reisewesen ein, nachdem er nämlich außer in der Form der umständlichen Staatskutsche auch noch in verschiedenen anderen, leicheren und für die Reise besser geeigneten Konstruktionen gebaut wurde, und nachdem man auf den großen öffentlichen Wegen wenigstens mit den Anfängen des Wegebaues begonnen hatte. Im Jahre 1700 wurde die erste Postkutsche in den öffentlichen Staatsdienst gestellt, der sich als erster Fabrikat Prinz Eugen, der edle Ritter, zu einer Reise nach Wien anvertraute. Auch die Kaiser, ein zwei- oder vierrädriger und mit Verdeck versehener Wagen, trat auf den Plan des Reisewesens und ebenso der nach seinem Ursprungsort Landau so benannte Landauer, ein leichter Reisewagen, der mit einem nach vorn wie nach hinten zu richtschlagbaren Verdeck versehen war. Mit diesen Fahrzeugen entwickelte sich zum erstenmal ein lebhafter Reiseverkehr, der Land und Leute wenigstens einigermaßen näher brachte. Die Glanzzeit der Postkutsche und des Schwärms Postillon lud an, um bis zur Einführung der Eisenbahnen zu wahren, und in den Städten entwickelten sich die ersten Anfänge des öffentlichen Lokalbusses mit Plakat, Omnibus usw. Eine Art öffentlicher Lokomotion für Reiter über Land auch

sonderen Kulturpflichten in einer Weise erfüllt, daß sie ihre Ergebnisse mit irgend einer ausländischen Arbeiterpartei nicht tauschen möchte, so sehr diesen auch freiere Regierungsformen und ein wesentlich geringerer militärischer Druck das Leben erleichtert haben mögen. Es bleibe späterer Untersuchung vorbehalten, wie sich das Verhältnis der vom deutschen Proletariat geleisteten Kulturarbeit zu der des Auslandes im einzelnen stellt, so in der Beeinflussung der Erziehung, in der wirtschaftlichen Erziehung der Arbeiter, in der Förderung des öffentlichen Schulwesens, in der freiwilligen Bildungsarbeit, in der Pflege einer revolutionisierend wirkenden Persönlichkeitskultur.

Wenn wir deutschen Sozialdemokraten deshalb in dem gegenwärtigen furchtbaren Ringen der Völker treu und unerschütterlich zu unserem eigenen Volke stehen, so leiten uns dabei weder nationalitätliche Stimmungen noch Interessen bürgerlicher Imperialisten, sondern die Interessen der deutschen Arbeiterklasse mit ihrer hohen Bedeutung für die allgemeinen Kulturziele der Menschheit.

Kranken- und Invalidenversicherung der unständigen Arbeiter und Arbeiterinnen in Hamburg.

In den Nummern 42 und 43 des „Courier“ vom Jahre 1913 haben wir die Krankenversicherung der unständigen Beschäftigten ausführlich dargelegt. Hieraus ergibt sich, daß die Beiträge und Leistungen für die unständigen Beschäftigten nach dem Ortslohn, der vom Oberverwaltungsamt festgesetzt werden. Die unständigen Beschäftigten haben ihren Beitragsteil, das ist 1/2 der von der Kasse festgesetzten Beiträge, selbst bei der Kasse einzubringen. Ist im Laufe der letzten 26 Wochen vor der Erkrankung für mehr als 8 Wochen der festgesetzte Beitrag nicht geleistet, so kann von der Kasse nur Anspruch auf Krankenpflege, also ärztliche Behandlung, Arznei, Brillen, Bruchbänder und andere kleinere Heilmittel erhoben werden. Das Sterbegeld darf 30 Mk. nicht übersteigen. Das gleiche gilt für einen Versicherten, dessen Mitgliedschaft noch nicht 26 Wochen besteht, wenn er seinen Beitragsteil für mehr als ein Viertel der Versicherungsdauer nicht geleistet hat. Diese Bestimmungen gelten auch für Hamburg. Eine ungünstige Gesetzesbestimmung ist die, daß die Zahlung bestimmen kann, daß für unständigen Beschäftigten der Anspruch auf Kassenleistungen erst nach einer Wartezeit von höchstens sechs Wochen entsteht.

Die Wartezeit kann aber auch in Begleit gebracht werden; ebenso ist es gesetzlich zulässig, für einzelne Gruppen unständigen Beschäftigter die Sätze des Ortslohnes durch Zuschläge zu erhöhen. Dies ist insbesonders in Hamburg, der Stadt, wo zweifellos die meisten Unständigen beschäftigt werden, vom 1. Januar 1916 ab geschehen. Erstens ist die

für die minder wohlhabenden Leute waren die Handwerkerwagen, derbe verdeckte Fuhrwerke, für deren Benutzung eine mäßige Gebühr zu entrichten war. Ein Genuss war eine Handwerkerfuhr freilich nicht gerade und auf Bequemlichkeit und sanftes Fahren darf man die Reisenden keinen Anspruch machen, schon deshalb nicht, weil es sich mit einer Anzahl von Paketen, Kisten, Koffern und sonstigem Frachtgut, das gleichzeitig mitbefördert wurde, in den Raum zu teilen hatten. Dennoch belegen die Handwerkerwagen die Landstraßen in erfreulicher Weise und trugen zur Ausdehnung und Entwicklung des Verkehrs wesentlich bei, schufen auch eine Art derber Handwerkerpost, die, wie auch die Handwerkerwagen selbst, selbst bis auf den heutigen Tag noch nicht ausgedient hat, sondern beispielsweise in Westfalen noch immer in Blüte steht.

Als letzten technischen Fortschritt des Wagenbaues jener Epoche ist eine bedeutsame Veränderung in der Anbringung des Wagenkastens zu nennen. Während bei den gewöhnlichen Fuhrwerken, den Plan-, Leiter-, Fracht- und Handwerkerwagen der Wagenkasten unmittelbar auf Achsen lag, hing er bei den feineren Kutsch- und Reiterwagen noch immer im Riemen über dem Untergerüst. Wurden nun durch diese Art der Aufhängung auch die besten Erleichterungen vermieden, denen die übrigen Gattungen infolge ihrer Bauart ausgesetzt waren, so hatte sie doch den Nachteil, den Wagenkasten beim Fahren in eine Art fortwährender schaukelnder Bewegung zu versetzen, was selbst nicht empfindsame Reisende sehr unangenehm machte. Daher war es eine ganz bedeutende Verbesserung der Personenwagen, als um diese Zeit, wie schon oben erwähnt, in England zum erstenmal stählerne Federn an Stelle des Riemenaufhanges angewandt wurden, die, ohne die Nachteile jenes zu haben, ein noch ruhigeres Fahren erreichten und vor allem eine viel größere Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wagen gewährten. Die Wagenfedern verdrängten rasch allgemein den Riemenaufhang, und die so konstruierten Wagen wurden der bleibende Typ des Personenbeförderungsmittels, aus dem sich allmählich Droschke, Fiaker und überhaupt der moderne Kutschwagen entwickelte.

So bietet uns der Wagenbau und das Fahrwesen des Mittelalters und der folgenden neueren Zeit ein reizvolles Bild, einerseits infolge seiner eigenartigen, charakteristischen und oftmals freilich auch schmerzhaften Formen, andererseits als Vorläufer unserer modernen Wagen- und Fahrtechnik. Wenn wir uns der Segnungen erfreuen, die Eisenbahn und Automobil uns modernen Menschen gebracht haben, so ist es gut, sich zu erinnern, auf welche Art und Weise die Menschheit zu dieser Stufe der Verkehrsmittel gelangt ist.

Wartezeit in Begleit gekommen, zweitens ist der Ortslohn für alle männlichen Personen vom 16. Jahre und für alle weiblichen Personen vom 21. Jahre ab erhöht worden. Für diejenigen Unständigen, die noch einer Erlass- oder Zuschlagsklasse angehören, ist von Wichtigkeit, daß die allgemeine Ortslohnsteigerung in Hamburg eine Kürzung der Leistungen seit 1. Januar 1916 nicht mehr eintreten läßt. Die Erhöhung des Ortslohnes durch Zuschläge ist nun für die Unständigen in folgender Weise erfolgt:

- a) für männliche Personen über 21 Jahre von 3,80 auf 4,80 Mk.
- b) für männliche Personen von 16–21 Jahren von 3,20 auf 4.— Mk.
- c) für weibliche Personen über 21 Jahre von 2,50 auf 3,50 Mk.

Es beträgt der

	Arbeitnehmerbeitrag pro Woche	Arbeitgeberbeitrag pro Tag
--	-------------------------------	----------------------------

A. für männliche Versicherte:

1. über 21 Jahre	0,80 Mk.	0,07 Mk.
2. von 16–21 Jahren	0,66 "	0,06 "
3. unter 16 Jahren	0,33 "	0,03 "

B. für weibliche Versicherte:

4. über 21 Jahre	0,58 "	0,05 "
5. von 16–21 Jahren	0,33 "	0,03 "
6. unter 16 Jahren	0,25 "	0,03 "

Nach einer Bestimmung des Hamburger Senats vom 18. Juni 1913 gibt die allgemeine Ortslohnsteigerung zur Erhebung der Beiträge Marlen heraus, die in ebenfalls von der Kasse veranlassigen Ausweisarten eingeleitet werden. Die Versicherten müssen Wochenmarlen, die Unternehmer Tagesmarlen verwenden. Die unständigen Beschäftigten haben ihren Beitragsteil selbst zu entrichten.

Die unständigen Beschäftigten erhalten folgende Leistungen: Krankenhilfe nach § 21, Wochenhilfe nach § 30 und Sterbehilfe nach § 31 der Satzung der allgemeinen Ortskasse. Für die Bemessung der baren Leistungen an unständigen Beschäftigte gilt der Ortslohn als Grundlohn. Diejenigen Mitglieder, für welche der Ortslohn durch Zuschläge erhöht worden ist, haben Anspruch auf die vollen satzungsmäßigen Leistungen.

Hierzu gehört Krankengeld auch für die Sonntage und, was sehr wichtig ist, die Familienhilfe nach § 44 a. Hiernach erhalten die im Haushalt der Familienmitglieder lebenden Familienangehörigen, die nicht selbst dem Versicherungszweige unterliegen oder freiwillig einer Krankenkasse angehören, im Falle der Erkrankung, sofern und solange die Angehörigen während der Krankheit in der Wohnung und im Haushalt der Familienmitglieder aufhältlich sind und bleiben, freie ärztliche Behandlung durch den Kassenarzt und die von diesem verordnete Arznei oder Heilmittel für die Dauer der Krankheit, höchstens jedoch für 13 Wochen innerhalb eines Jahres vom Beginn der Krankheit an gerechnet. Die fernerhin kleinen Familienmitglieder werden bis zur Höhe von 20 Mk. gewährt, für größere Familienmitglieder kann ein Zuschuß bis zu 20 Mk. bewilligt werden. Unter Familienangehörigen sind zu verstehen: die Ehefrau sowie die Kinder und Stiefkinder des Haushaltsvorstandes bis zum vollendeten 15. Lebensjahre oder, sofern sie laut Akt des Kassenarztes vollständig und dauernd arbeitsunfähig sind, bis zum vollendeten 18. Lebensjahre.

Die Kosten, die durch die Zuziehung eines anderen Arztes erwachsen, werden von der Kasse nur ersetzt, wenn die Zuziehung bei Gefahr im Verzuge, bei Beginn oder im Verlaufe der Krankheit, als erste Hilfe erfolgt ist. Die Notwendigkeit ist vom Kassenarzt zu bezeugen und die Auszahlung vom Vorstande zu genehmigen. Die fassenärztliche Hilfe bei Familienangehörigen, welche die Kasse zu leisten verpflichtet ist, erstreckt sich auf alle Krankheitsfälle, mit Ausnahme der Hilfeforderungen bei Entbindungen. Jedoch gewährt die Kasse den Mitalden bei Entbindungen ihrer versicherungsfreien Ehefrauen gegen Beibringung einer fassenärztlichen Geburtsbescheinigung eine Unterstützung in Höhe von 15 Mk. Die Behandlung durch Zahnärzte oder Techniker beschränkt sich bei Familienangehörigen auf das Ziehen der Zähne. Ferner gewährt die Kasse für den Todesfall des gegen Krankheit nicht versicherten Ehegatten eines Mitaldes die Hälfte des für die Mitalglieder festgesetzten Sterbegeldes.

Die unständigen Beschäftigten männlichen Mitglieder unter 16 Jahren und die weiblichen Mitglieder unter 21 Jahren, für die der Ortslohn durch Zuschläge nicht erhöht worden ist, haben keinen Anspruch auf die durch die Satzung eingeführten Mehrleistungen, sondern nur auf die gesetzlichen Regelleistungen der Kasse.

Die Erhöhung des Ortslohnes hat zur Folge, daß für die Unständigen auch höhere Invaliditätsleistungen geleistet werden müssen. Nach einer Bestimmung der Landesversicherungsanstalt der Hansestädte richten sich die Invalidenversicherungsbeiträge für die unständigen Beschäftigten Personen nach dem für ihre Krankenversicherung als Grundlohn maßgebenden Hamburger Ortslohn, der für männliche Personen über 21 Jahre auf 3,80 Mk., unter 21 Jahre auf 3,20 Mk., für weibliche Personen über 21 Jahre auf 2,50 Mk., unter 21 Jahre auf 2 Mk. festgesetzt ist. Für unständigen Arbeiter waren dementsprechend die Invalidenversicherungsbeiträge durch Verwendung von Marlen der Lohnklasse IV (zu 40 Pf.), für unständigen Arbeiterinnen nach Lohnklasse III (zu 32 Pf.) zu entrichten. Vom 1. Januar 1916 ab ist aber der Grundlohn der Allgemeinen Ortslohnsteigerung, bei welcher die Unständigen gegen Krankheit zu versichern sind, satzungsgemäß durch Zuschläge zum Ortslohn auf

4,80 Mk. bzw. 4 Mk. für männliche und auf 3,50 Mk. für über 21 Jahre alte weibliche Personen erhöht. Das hat zur gesetzlichen Folge, daß auch die Beiträge zur Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung nunmehr für unständige Arbeiter, gleichviel, ob sie über oder unter 21 Jahre alt sind, in der Lohnklasse V (Marlen zu 48 Pf.) und für unständige Arbeiterinnen über 21 Jahre in der Lohnklasse IV (Marlen zu 40 Pf.) zu entrichten sind. Für unständige Arbeiterinnen unter 21 Jahre verbleibt es dagegen bei den bisherigen Beiträgen der Lohnklasse III (Marlen zu 32 Pf.).

Aus Vorstehendem ergibt sich, daß für die Unständigen in Hamburg ganz annehmbare Verbesserungen eingeführt worden sind. Um so bedauerlicher ist es, daß die Allgemeine Ortslohnsteigerung in Altona, die im vergangenen Jahre ebenfalls eine Erhöhung der Leistungen beschloß, damit für die Unständigen infolge einer Verschlechterung verknüpfte, als für diese der Anspruch auf die Kassenleistungen dort nunmehr erst nach einer Wartezeit von vier Wochen entsteht. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn ein Betriebsunfall die Ursache der Erkrankung ist.

Feldpostbriefe.

Schühengraben im Osten.

Lieber Freund!

Nun wird es wohl Zeit, daß ich mein Versprechen, Dir eine längere Epistel zu schreiben, halte. Armer Freund! Du kannst mir leid tun, jetzt dort oben verantwortlich zu sein. Es muß jetzt keine Kleinigkeit sein, unter den schwierigen Verhältnissen das Ansehen unserer Organisation hochzuhalten, zumal es bei Friedenszeiten schon immer baperte. Und das alles nur, weil die Zellmauerhaftigkeit unserer dortigen Kollegen eine zu grenzenlose ist. Ich will nur hoffen, daß alle ohne Ausnahme, welche aus diesem Massenmord wieder nach Hause kommen, eines Besseren belehrt worden sind. So ist z. B. die Stimmung bei uns jetzt eine ganz andere geworden, als wie sie zu Anfang des Krieges war. Ja, ja, die Zeiten ändern sich und mit ihr auch manche verkehrte Ansicht. Das allerhöchste bei dieser Geschichte ist, daß alle Tage für Stimmung unter den Leuten erfolgt wird. Langezeit kennen wir nicht, auch wenn wir nur im Schühengraben liegen und auch zu Hause das Brot wegschauen und verneuen helfen. Denn dieser Ausdruck scheint ja bei den Herren zu Hause, welche ihr Leben lang nicht in die Lage kommen werden, Pulver zu riechen, gang und gäbe zu sein. Jeder Urlaub, viele sind es ja nicht, welche sich den Luxus einer Eisenbahnfahrt leisten können, oder solche, welche in der Wahl ihrer Eltern vorzüglicher waren als wie wir armen Proletariat, kommt beinahe immer nicht mutiger zurück, als wie er von hier weggefahren war. Erhielt wird der Mann schon belästigt, weil er sich mal im Abteil hinsetzt und schläft, zweitens weil er Läuse hat und einen ziemlich starken Geruch verbreitet und drittens, weil wir bloß im Schühengraben liegen und nichts wagen, sondern wie ich schon sagte, euch das Brot wegschauen und verneuen helfen. Haben diese Leuten aber eine Ahnung? Gewiß wäre es uns auch lieber, wenn wir nicht alle zwei oder vier Stunden auf Vorposten stehen bräuhden, dafür unserer Beschäftigung nachgehen könnten, um unsere sogenannte Ordnung zu haben. Dann würden wir sicher keine Läuse haben und auch weniger auf der Bahn schlafen. Vielleicht bringt es der spätere Krieg mit sich, daß wir im Schühengraben Badeeinrichtung, Schlaf-, Reise-, Rauch-, Kaffee- und Unterhaltungszimmer haben. Wasserleitung und Klosett mit Wasserpflanzung haben wir dagegen jetzt schon. Wenigstens etwas. Was nun das „Schühengrabenliegen und nicht wagen“ anbelangt, nun, so können dies nur Leute sagen, welche entweder gar nicht oder zwei Jahre beim Train gedient und vom Felddienst keinen blassen Schimmer haben, dafür aber desto größere Vierdanfstrategen sind. Oder meinen diese Leute, daß es besser sein würde, nicht im Schühengraben zu liegen, um die Flüssen hereinzulassen? Haben diese Leuten von Disziplin und Galizien noch nicht genug? Sicherlich wissen diese Leute der genannten Provinzen ein Lied von Linsen und noch anderem als Geruch zu singen, trotzdem wurden unsere einmütigstehenden Truppen mit nicht endenkönnenem Jubel empfangen. Hier konnte man in der Tat mit der Bibel sagen: „Gott, vergib ihnen, denn sie wissen nicht, was sie tun.“ Oder, um noch etwas drastischer zu werden: „Kopf und Verstand ist mit Finsternis umhüllt.“ Hoffentlich nimmt sich dieses so mancher zu Herzen und begegnet unseren Urlaubern etwas freundlicher.

Nun zu etwas anderem. Es ist als eine gute Einrichtung zu betrachten, daß unserem „Courier“ ein gewisser Raum für Feldpostbriefe freigegeben ist. So mancher von den Kollegen kann seinem Herzen, wenn auch beschränkt, aber doch wenigstens etwas Luft verschaffen. Wie freudig begrüßt es da einen, wenn man liest, daß auch im Schühengraben, ja selbst im offenen Feldgeschütz, der Soldatensoldat seine Einbuße erlitten hat. Unter anderem schreibt ein Kollege, daß uns hier draußen die Schamröte ins Gesicht steigt, wenn sogenannte „Mischkollegen“ ihre Verbodbeiträge lieber in Bier und Schnaps umsetzen. Nicht hat dieser Kollege! Noch besser aber wäre es, wenn diesen „Defektanten“, wie ein anderer Kollege schreibt, selbst ob ihres gemeingefährlichen Verhaltens die Schamröte ins Gesicht steigen würde, denn mit ruhigem Gewissen kann jeder, welcher einst zurückkehrt, von sich sagen: Ich habe meine Pflicht und Schuttpflicht getan, jene aber können es nicht. Man scheint es ganz und gar zu vergessen, daß es die im Felde Stehenden sind, welche augenblicklich die Kassen aus dem Feuer holen und schließlich letzten Endes vor dem Kriege auch geholt haben.

Wegen Deinen dortigen Büßern laß Dir nur keine grauen Haare wachsen; hoffentlich kommen doch noch ein paar vernünftige Kollegen nach Hause, dann wird es schon wieder besser werden, so daß auch Du dann sagen kannst: Und neues Leben blüht aus den Ruinen.

Sage mal, lieber Freund, was meinst Du eigentlich zu dem Parteistreit, welcher in letzter Zeit ganz ungeahnte Formen angenommen hat? Vorhin gebraucht ich das Wort „gemeingefährlich“; dieses ist ja ebenso schlimm. Ich bin der Meinung, diese Stäntereien konnte man sich bis nach dem Kriege aufgehoben haben und nicht jetzt während dieser ernsten Zeit, wo doch jeder seinen klaren Kopf behalten soll, die Leute damit verrückt machen. Nicht genug, daß man den Streit innerhalb der Partei gelassen hätte, nein, auch auf die Gewerkschaften will man diese Stäntereien übertragen. Hier sollen man diese Herren ganz gefälligst die Finger davon lassen, denn Partei ist Partei und Gewerkschaft bleibt Gewerkschaft, so daß für solche Sachen jetzt keine Zeit dazu ist. Nach dem Kriege werden die Gewerkschaften sowieso alle Hände voll zu tun haben, um alles wieder in geregelte Bahnen zu leiten, um dem Unternehmertum als geschlossenes Ganzes gegenüberzutreten. Das Ganze müßte mich beinahe so an, als wenn innerhalb einer Armee ein General etwas befehlen würde, ein anderer dagegen würde davon das ganze Gegenteil tun; na, den Stuhlmann müßte ich mal sehen. Auch hier muß Einigkeit sein. Nach dem Kriege ist Zeit genug, sich gegenseitig die Ruppe zu waschen, so auch hier im vorliegenden Falle. Bis auf weiteres sei Du und alle anderen Kollegen herzlich begrüßt von Deinem De.

W. R. 1 Heute erhielt ich Deinen Brief, enthaltend den „Courier“, „Freie Preße“, Jahresbericht und ein Zirkular an die im Felde stehenden Kollegen, was mir eine große Freude bereitet hat. Ist es doch mal etwas anderes, als immer das ewige Einerlei der „Parole“ oder der „Feldpostbriefe“. Man ist aber die meiste Zeit nur darauf angewiesen,

und vor Langelweide sieht man die Dinger dann doch ab und zu. Wir sind hier zu drei Verbandskollegen in einer Kompanie und haben heute Deine geschätzte Sendung eingehend studiert, mit dem Gefühls, daß, wenn wir gesund wieder in unsere Heimat zurückkehren werden, wir unsere ganze Kraft und unsere Erfahrungen, die wir in diesem Kriege gesammelt haben, einsetzen wollen im Interesse und zur Ausbreitung unserer Organisation. — Wir liegen hier auf den Höhen von C. E. ist eine kleine Stadt, wunderbar an einem Bergabhang inmitten von Weinbergen gelegen. Wie schön, wie friedvoll mag es da früher gewesen sein. Aber jetzt ist C. ein einziger Trümmerhaufen. Die Häuser sind alle zerstört und jeden Tag wird C. von den Franzosen noch weiter beschossen. Gestern noch mußte wieder ein Landwehrmann ins Gras beißen. Eine feindliche Granate hatte ihm den Kopf zertrümmert. „Die armen Hinterbliebenen, es tut einem leid um den armen Kerl,“ so hört man dann die Kameraden sagen. Aber die Frontenträger kommen, die Leiche wird in eine Zeltbahn gelegt und fortgetragen zum Friedhof, auf dem schon 500 Tausend vom letzten Sturm hier in Massengräbern liegen. Zu Hause sitzen Weib und Kind und denken an den Gatten und Vater, freuen sich auf dessen Rückkehr. Doch mit des Geschicks Mächten ist kein ewiger Bund zu schließen, denn das Unglück schreitet schnell. Wie vielen unserer Kameraden ergab es so, haben wir drüben. Wäre doch die Zeit wieder einmal da, wo man sich frant und frei bewegen könnte und das einzige Wort „Friede“ durchbrauste die Welt. Wir sprechen hier jeden Tag vom Frieden und alle sehnen sich danach. Hoffentlich geht dieser Wunsch bald in Erfüllung, damit wir gesund in unsere Heimat zurückkehren können und wieder sorgen und schaffen können für unsere Frauen und Kinder. Das ist meiner Kameraden und mein heißer Wunsch. Es grüßt Dich und alle Kollegen L. W.

Ausland, den 5. 1. 16.
S. D. 1 ... Leider muß ich ja bestätigen, daß mir diese Nachricht keine besondere Freude bereitet

hat. Kollegen, die sich jahrelang an der gewerkschaftlichen Agitation beteiligt haben und in den Versammlungen oftmals den Mund nicht voll genug nehmen konnten, haben uns jetzt den Rücken gekehrt. Ich kann es nicht glauben, daß diese Leute die schwere Lage der jetzigen Zeit nicht erkannt haben. Ich bin überzeugt, daß sie wissen, wie notwendig es ist, nach dem Kriege eine geschlossene Masse zu bilden. Auch bin ich überzeugt, daß sie wissen, wie groß unsere Nachteile durch die Schreden des Krieges und wie groß der Jammer in einzelnen unserer Familien während der 17 Monate geworden ist. Bis zum heutigen Tage gehen sie ihrem Beruf nach und freudigstehend hat man oftmals nach dorthin gedacht und im Stillen den Wunsch ausgesprochen, daß sie noch recht lange ihren Familien mögen erhalten bleiben. Und jetzt muß man von diesen Leuten das Ungeheuerliche erfahren? Erfahren, daß sie ihren Mitmenschen, ihren Arbeitsbrüdern, die Nachstenliebe verlagern? Haben denn diese Leute den Verstand nun ganz verloren? Wollen sie unsere langjährige Tätigkeit nun auf einmal mit Füßen treten? Das Wohl unserer Familien vernichten und uns die so schwer erlämpfte Freiheit rauben? Ich habe einzelnen Personen nie vielleicht Gutes zugemutet, aber eine solche schreckliche Tat hätte ich doch nicht von ihnen erwartet. Aber es ist noch nicht alle Tage Abend, es ist möglich, auch sie müssen sich noch einmal hier ihr Heil versuchen, dann werden auch sie noch erkennen lernen, daß, wenn wir noch einmal das Ende dieses Krieges erleben, wie notwendig es ist, unserer Organisation treu zu bleiben. Den Großkapitalisten schert unser Willen nichts, er hat kein Herz; er sieht heute und auch nicht in der Zukunft den Schmerz und den Jammer in den Familien der Proletarier. Wir haben nur einen Erretter und das sind wir selbst. Aber wir werden auch diesen Schmerz zu überwinden wissen, und wenn es noch einmal möglich ist, mit neuer Kraft an unsere Arbeit gehen; dann muß uns einst doch eine neue Zukunft blühen, die wir unseren Vorkämpfern schon längst schuldig sind.

D. B., Straßenbahner in C.

Aus unserm Berufe

Automobil-Führer



Berlin. Zu der Verschärfung der Droschkenordnung betrieß der Fabrikverweigerung usw. nahm am 11. 1. 16 eine gutbesuchte Sektionsversammlung der Droschkenführer Stellung. Ein Kollege gab einen Überblick über das jetzige Verkehrswesen in Berlin, die Maßnahmen der Verkehrspolizei und unsere diesbezügliche Eingabe in Gemeindefassung mit den Droschkenbesitzern. Auf Veranlassung dieser Eingabe, welche in der vorigen Nummer des „Courier“ abgedruckt ist, fand eine Aussprache zwischen einer Kommission unsererseits und dem Vertreter des Verkehrswesens im Polizeipräsidium, Herrn Oberregierungsrat Dr. Haaselaus statt. Diese Aussprache war aber wegen Zeitmangels des Herrn Oberregierungsrats sehr wenig eingehend und im Ergebnis durchaus nicht befriedigend. Anlaß ist die Ursache des jetzigen Mangels an genügender Fahrzeugenheit des Publikums mit den Vertretern der maßgebenden Interessenten grundsätzlich zu besprechen, stellt es der Herr Oberregierungsrat für angebracht, mit der größten Rücksichtslosigkeit gegen die Führer zu drohen. Besonders stark wurde betont, daß, wenn die Anzeigen wegen Fabrikverweigerung nicht aufhören, für jeden Fall der entsprechenden Zuwiderhandlung die höchste Strafe eintreten und im Wiederholungsfall mit der Entziehung des Fahrscheins eingeleitet werden müßte. Etwas anderes wäre es, wenn die Führer nach der Droschkenordnung berechtigt wären, Fahrten abzulehnen. In solchen Fällen würden Anzeigen nicht berücksichtigt. Ein solcher berechtigter Grund läge nach § 85 in Betracht, wenn der Wagen nicht mehr betriebsfähig ist.

Mit einem solchen Beweiser seitens der Polizeibehörde können die Kollegen nicht einverstanden sein, denn wie die vielen Anzeigen wegen Fabrikverweigerung, die täglich in unserem Büro einlaufen, zeigen, müssen die Führer sehr unter den Maßnahmen der Polizei leiden. Die neueste Polizeiverordnung verursacht unseren Kollegen viel Scherereien und Verdruß. In diesem Sinne schloß der Vorsitzende seine Ausführungen.

In der hierauf folgenden Diskussion, die sehr lebhaft war, schilderten mehrere Kollegen ihre Erfahrungen über den Ursprung und Verlauf ihrer Anzeigen betrieß der Fabrikverweigerungen. Vor Gericht wurden drei Kollegen freigesprochen, was ein treffender Beweis ist, wie Anzeigen nach der neuen Droschkenordnung, zustande kommen. In Anzeigen besonders hervorzuheben haben sich nach der Meinung einiger Redner die großen Rechnungsverlastungen, insbesondere das Verbot von „Berliner Tagesblatt“, und zwar deswegen, weil sich Kollegen geäußert haben, die Droschke mit schweren Zeitungsapfeilen voll zu laden und zu fahren. Dies kann der Fahrer nach der Droschkenordnung verweigern; aber auf Grund der neuen Verordnung glauben solche Leute in ihrem Rechte zu sein und erklären darum gegen die Führer Anzeigen, die dann von der Polizei mit einem Strafmandat bedacht werden. Auch in diesem Falle er-

folgte vor dem Gericht die Freisprechung des Kollegen. Hierdurch ist gerichtlich festgestellt, daß die Fahrer nicht notwendig haben, schwere Pakete und andere Lasten in das Innere der Droschke zu laden.

Weiter erfolgten viele Klagen darüber, wie das Publikum von den Führern oft mit der größten Rücksichtslosigkeit verlangt, daß die Fahrer auf die Jahrgäste in ihnen beliebige lange Zeit zu warten hätten. Für die Fahrer oft sehr nachteilig geschieht das vor den Hotels, wobei die Fahrer nach längerem Warten das Vergeß selbst bezahlen müssen, weil bei derartig häufigen Differenzen die Portiers den Wagen nicht bestellt haben wollen.

Ein anderer Kollege sagte: Die Presse, namentlich die „B. Z.“ und das „Tagesblatt“, hatten erst das Publikum gegen die Droschkenführer in unberechtigter Weise eingenommen. Die Presse habe nicht die Umstände der jetzigen Zeit berücksichtigt, wie sie auch in der Eingabe an das Präsidium ihren Ausdruck fanden. Die Droschken seien an Zahl zusammengekrümpt. Das Droschkenjüngende Publikum sei aber gleich zahlreich geblieben, denn was durch den Krieg abgegangen wäre, sei hier wieder ersetzt durch das Verbot der Privatkassenwagen. Das Publikum und die Polizei müßten auch das berücksichtigen. Dann müßten die angestregten Fahrer auch essen und sich erholen können; sie seien auch Menschen. Nach den erstellten Vorschriften könnte ein Fahrer, der nach zwölfstündiger Fahrt nach Hause wolle, durch mehrmalige Aufforderungen aus dem Publikum unter Umständen noch fünf Stunden weiter auf der Straße festgehalten werden. Unersichtlich sei der Widerspruch, in welchem dieser Rechtszustand zu der Bestimmung des § 85 der Droschkenordnung stehe, wonach der Fahrer, der nach seinem Dienstamt zwölf Stunden Fahrt hinter sich habe, keine Fahrt mehr annehmen solle. — Ein Redner glaubt, daß die neuen Vorschriften als rechtswidrig angesehen werden könnten. Das sei aber langwierig. Es müßten noch andere Schritte unternommen werden.

Die Versammlung nahm dann einstimmig folgende Resolution an:

„Die am 11. Januar 1916 in den „Musterfälen“ verammelten Droschkenführer, Mitgliedenschaft der Sektion IV des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes Groß-Berlins, nehmen Kenntnis von den Maßnahmen, die ihre Sektionsleitung gegen die Verschärfung der Droschkenordnung vom 19. 11. 1915 und von der Aussprache ihrer Vertreter mit dem Verzeuerten des Verkehrswesens getroffen haben. Die Versammlung erklärt das Entgegenkommen des Herrn Oberregierungsrats Dr. Haaselaus als ungenügend. Das Vorgehen der Polizei betrieß der Fabrikverweigerungen ist einseitig und berücksichtigt nicht die geringe Anzahl der Droschken, die dem Verkehr resp. den Anforderungen des droschkenfahrenden Publikums in der heutigen Zeit nachgemäß nicht genügend Rechnung tragen kann. Weiter berücksichtigt die Polizei nicht die jetzt minderwertige Beschaffenheit des Betriebsmaterials.“

Die Sektionsleitung wird beauftragt, mit den Vereinigungen der Droschkenbesitzer weiter in Verbindung zu treten, um die notwendigen Abwehrmaßnahmen zu beraten und weitere Schritte zwecks Abhilfe zu unternehmen.“

Hierauf erstattete ein Mitglied der Sektionsleitung den Jahresbericht der Sektion IV und führte folgenden aus: Zu Anfang des Jahres 1915 machten sich von Seiten der Unternehmer Anzeichen bemerkbar, den Lohn unserer Kollegen betragsmäßig um 5 Proz. zu reduzieren. In einer am 12. Januar stattgefundenen Versammlung nahmen die Kollegen dazu Stellung. Beschlossen wurde, überall da, wo dieses Anzeichen an die Kollegen gestellt wird, sofort der Branchenleitung Mitteilung und auf diesem Wege unseren Einfluß geltend zu machen. In Frage kamen die Betriebe Filzge, Freise, Kluchert, Flatlau, Tannenbaum, Westgesellschaft und Fischer, Döneritz. Bei der Firma Filzge, Schöneberg wurde die Sache dadurch ausbleibend, weil die betreffenden Kollegen schon längere Zeit für 20 Proz. führen. Die Firma Freise, Friedenau und Kluchert, Moabit waren unseren Vorstellungen zugänglich und arbeiteten die Kollegen unter den alten Bedingungen weiter; im letzteren Betriebe wurden ausdrücklich unsere Vertrauensleute als verhandelsfähige Personen anerkannt.

Im Betrieb von Fischer, Döneritz, wurde die Lohnfrage folgendermaßen geregelt: Wir dem Tage des Infratretens des erhöhten Tarifs erhalten die Fahrer 75 Pf. Lohn und 25 Proz. der gesamten Einnahme. Nach Beendigung des Krieges tritt der Tarif mit seinem Lohnsatz von 0,90 Mk. und 25 Prozent der Einnahme wieder in Kraft. Dieser Beschluß wurde in einer vollständig besuchten Betriebsversammlung einstimmig gefaßt. Im März wurde den Fahrern in den Betrieben von Flatlau, Tannenbaum und der Westgesellschaft, Zentral-Garage, Chausseestraße 117 durch Anschlag mitgeteilt, daß der Lohn vom heutigen Tage nur noch 0,75 statt 0,90 Mark und nur 20 Proz. statt 25 Proz. laut Tarifabsatz betragen sollte. Verhandlungen, die nach vorhergehenden Betriebsbesprechungen mit den Betriebsinhabern gepflogen wurden, führten zu keinem Ergebnis. Unsere Kollegen legten fast einstimmig die Arbeit nieder, im Betriebe selbst blieben nur zwei bis drei Auskollegen, die jedoch der guten Sache weiter keinen Schaden zufügen konnten. Am vierten Tage der Arbeitseinstellung bequamen sich die betreffenden Unternehmer, in Verhandlungen einzutreten. Beschlossen wurde, während des Krieges einen Lohn von 0,75 Mk. und 25 Proz. zu zahlen. Bei der Westgesellschaft soll außerdem das Schmiergeld, welches pro Tag 10 Pf. vom Fahrer gezahlt wurde, in Fortfall kommen.

Weitere Differenzen entstanden in einzelnen Betrieben durch die Erhöhung des Tarifs und glaubten unsere Kollegen, einen Anspruch auf Verrechnung dieser 10 resp. 20 Pf. zu haben; in den meisten Fällen wurde die Sache zur Zuständigkeit unserer Kollegen geregelt.

Eine weitere Aufgabe fiel der Leitung zu, dem Zusammenhalt der Kollegen zu sichern. Durch den Krieg war das ehemalige Beschäftigtensystem vollständig über den Haufen geworfen. Die Arbeitszeit wurde von den Kollegen in die beste Geschäftszeit verlegt, und war der Besuch der angelegten Versammlungen ein minimaler.

In den folgenden Tagen unserer Sektion war nur eine geringe Tätigkeit zu bemerken, weil die dort in Betracht kommenden Kollegen meist im militärpflichtigen Alter stehen und zum Heere eingezogen

find. Mit dem Verbot der Privatwagen im März wurde die Gruppe der Privatfahrer so gut wie aufgelöst. Ein immer wiederkehrender Beratungsstoff war, den Kollegen die Notwendigkeit der Organisation und die damit verbundenen Pflichten klar zu machen. Unter letzteren befindet sich das Kleben von Extramarken, um die Frauen der im Felde stehenden Kollegen bei eintretender Bedürftigkeit zu unterstützen zu können. Wenn auch bis zum heutigen Tage 70 439,32 Mark an Einnahmen zu diesem Zweckstandes, denen eine Ausgabe von 65 960 Mk. gegenübersteht, zu verzeichnen sind, so muß auch hier wieder darauf hingewiesen werden, daß es Pflicht eines jeden Kollegen ist, den Beschluß der Generalversammlung hochzuhalten und sich recht rege an dieser Sammlung zu beteiligen. — Um alle diese Arbeiten erledigen zu können, fanden statt: 35 Versammlungen, 44 Betriebsbesprechungen und 18 Vertrauensmännchen, woran ein Vertreter der Zeitung teilnahm. Verhandlungen fanden in 32 Fällen statt, die, wie oben angegeben, in den meisten Fällen zur Zufriedenheit unserer Kollegen erledigt wurden.

Betreffs den Bericht über unsere Stellenvermittlung und den Rechtschutz usw. vertretet der Vordner auf den demnächst erscheinenden gedruckten Jahresbericht der Bezirksverwaltung. Bis zum 31. Dezember waren von unserer Sektion 4183 Kollegen zum Heere eingezogen, von denen bis jetzt 71 Kollegen im Kampf für das Vaterland gefallen sind. Zu Ehren derselben erhoben sich die Versammelten von ihren Plätzen. — Der Bericht wurde ohne Diskussion entgegengenommen. Zum Schluß erwähnte der Vorsitzende die antwortenden Kollegen, das Banner der Organisation während der Zeit des schweren Kollisionsrisikos hochzuhalten und jeder seine Pflicht tun möge. Wenn ein noch endlicher Frieden, den wir alle recht bald herbeiwünschen, unsere draußen kämpfenden Kollegen von den Schlachtfeldern zurückkehren, dann muß unser größter Stolz in dem Bewußtsein liegen, ihnen das Fundament der Organisation erhalten zu haben, um dann mit neuer Kraft unsere wirtschaftlichen Interessen vertreten zu können. Darum tue der Organisation gegenüber jeder seine Pflicht.

Ein Privatchauffeur ist Dienstbote im Sinne der Reichsversicherungsordnung. Nach der Reichsversicherungsordnung kann ein Dienstbote von der Krankenversicherungspflicht auf Antrag des Arbeitgebers befreit werden, wenn er an diesen bei Ertragsleistung Anspruch auf eine Unterbringung hat, die den Leistungen der zuständigen Krankenkasse gleichwertig ist. Voraussetzung der Befreiung ist, daß der Arbeitgeber die volle Unterbringung aus eigenen Mitteln deckt, seine Leistungsfähigkeit sicher ist, und er den Antrag für seine familiären Bedürfnisse stellt, soweit sie durch Vertrag zur regelmäßigen Arbeit für mindestens zwei Wochen verpflichtet sind.

Diese Bestimmung hat das Oberverwaltungsamt Berlin in einer in der Zeitschrift „Zentralblatt der Reichsversicherung“ enthaltenen Entscheidung dahin ausgelegt, daß ein Chauffeur zu den Dienstboten im Sinne der §§ 435 und 418 der Reichsversicherungsordnung gehört und gegebenenfalls auf Antrag seines Arbeitgebers von der reichsgesetzlichen Krankenversicherungspflicht befreit werden kann.

Aus den Gründen: Die Art der Beschäftigung des Chauffeurs steht der Annahme der Dienstboteneigenschaft nicht entgegen. Als Dienstbot „gewöhnlicher häuslicher Art“, welche den Dienstboten obliegen, sind nicht ausschließlich solche Dienste zu verstehen, welche in der Befahrung des Dienstberechtigten ausgeführt werden, vielmehr sind diese jegliche wirtschaftliche Dienste, sofern sie im Interesse der Hauswirtschaft, nicht des Gewerbebetriebes des Dienstberechtigten vorgenommen werden. Gewisse Kenntnisse und Fertigkeiten werden auch bei den Dienstboten, wenn nicht durchweg, so doch meistens vorausgesetzt und verlangt, und es ist daher ohne Belang, daß die „handwerksmäßige“ Tätigkeit eine gewisse Ausbildung und Intelligenz voraussetzt. Es ist dies mehr oder weniger auch bei anderen Dienstboten, z. B. bei einer Köchin oder bei einem Gärtner der Fall. Auch ein Kunkelgärtner kann die Eigenschaft eines Dienstboten haben. Entscheidend ist hiernach, abgesehen davon, daß häusliche Dienste geleistet werden, daß der Dienstpflichtige dienendes Mitglied der Familie ist und unter der Botmäßigkeit des Hausherrn steht. Dies ist aber bei einem in einem Privathause angestellten Chauffeur der Fall. Denn er hat sich bei seiner Tätigkeit für die Dienstherrschaft stets nach deren Befehlen und Anordnungen zu richten, sowohl, was einzelne Ausfahrten als auch was die vorbereitenden Tätigkeiten, Reinigung und Instandhaltung des Fahrzeuges anbelangt. Ob der Chauffeur im Einzelfall ein Gefindebediensteter ist, ist gegenüber den sonstigen Feststellungen über die Art seiner Beschäftigung unerheblich. Das Gleiche gilt von dem Umstande, daß ein Chauffeur, sobald er ein Fahrzeug auf öffentlichen Straßen lenkt, einen behördlichen Fahrschein besitzen muß. — Hiernach ist der Chauffeur als Dienstbote anzusehen und die Zurückweisung des Befreiungsantrages unbegründet.

Antifische Sozialpolitik. Die Petersburger Droschkentreiber sind sehr unzufrieden mit der neuen Droschkentaxe. Der Stadtpfarrer befehlt, alle Droschkentreiber, die der neuen Tare sich nicht fügen, zu verhaften, wobei sie außerdem das Recht, in Petersburg zu wohnen, verlieren.

gegen den Siebenuhr-Ladenschluß im Regierungsbezirk Frankfurt a. O. beim Regierungspräsidenten Vorstellungen erhoben und den Beschluß erhalten, daß ihn die Ausführungen nicht veranlassen können, die Anordnung des Siebenuhr-Ladenschlusses wieder aufzuheben, zumal andere Kreise für die Aufrechterhaltung dringend eingetreten seien und das Oberkommando in den Marken dahingehende Anträge abgelehnt habe.

Das Oberkommando hat nur allzu recht getan, wenn es die ladenschließenden Gründe der Profitwüterie gegen den Siebenuhr-Schluß unberücksichtigt ließ. Tade der Handelsarbeiter wird es sein, diese Wohltat auch in die Friedenszeit hinabzueretten. Notwendig ist ferner, daß der Siebenuhr-Schluß nicht nur für einige Bezirke, sondern für das ganze Reich Tatsache und durch Gesetz auf die Dauer festgelegt wird.

Siebenuhr-Ladenschluß in Braunschweig. Die Handelskammer für das Herzogtum Braunschweig hat auf vielfache Anregungen, besonders seitens der Textil- und Eisenwarenbranche beschloffen, beim stellvertretenden Generalkommando des 10. Armeekorps die Einführung des Siebenuhr-Ladenschlusses für die ersten fünf Wochentage (den Sonntagen ausgenommen) zu empfehlen. Zunächst sollen die Geschäfte der Textil- und Eisenwarenbranche von dieser durch den Krieg gebotenen Maßnahme betroffen werden und die Lebensmittelbranche ausgeschlossen bleiben.



Jugend-Bewegung

Berlin. Die Abteilung Südost und Südwest hielt am Mittwoch, den 12. Januar eine Versammlung ab. Der Vortrag: „Das Recht der Jugend“ wurde mit lobenswerter Aufmerksamkeit entgegengenommen. Hierzu wurden zwei jugendliche Funktionäre gewählt. Nachdem machte der Versammlungsleiter auf die in den Monaten Februar, März und April in Aussicht genommenen Vorträge aufmerksam und ersuchte die Anwesenden für rege Teilnahme an den Versammlungen zu agitieren. Um 11 Uhr wurde die interessante Versammlung, die uns zu den besten Hoffnungen berechtigt, geschlossen. Anwesend waren 18 Jugendliche, geladen durch die Post 170. Die nächste Versammlung findet am 9. Februar statt.

Neukölln. In der am 11. Januar stattgefundenen Monatsversammlung referierte ein Kollege über das Thema: „Das Wirken der Gewerkschaften und insbesondere des Deutschen Transportarbeiterverbandes während der Kriegszeit“. Vordner gab den Anwesenden ein überflüssiges Bild von den vielerlei Schwierigkeiten, mit denen die Gewerkschaften zu Beginn des Krieges zu kämpfen hatten und besprach alsdann die gegenwärtigen Leistungen, die trotz alledem von den Gewerkschaften und auch vom Deutschen Transportarbeiterverband auf dem Gebiete des Unterstützungswesens und der Erlangung wirtschaftlicher Vorteile vollbracht wurden. Die Ausführungen fanden den Beifall der Anwesenden. Dem hierauf erstatteten Bericht über die Tätigkeit im verflochtenen Jahre ist folgendes zu entnehmen: Es wurden abgehalten 6 Abteilungs- und 7 Funktionärversammlungen sowie ein geselliger Abend. In den Versammlungen wurden den jugendlichen Kollegen Vorträge wissenschaftlichen und belehrenden Charakters gehalten. Weiter wurden im Laufe des Jahres drei große Sonntagsveranstaltungen abgehalten. Die Programme dieser Veranstaltungen standen auf gut künstlerischer Höhe. Die massenhafte Teilnahme der Jugendlichen und deren Angehörige bewies, daß die Sektionsleitung bei der Auswahl der künstlerischen Darbietungen das Richtige getroffen hatte. Eine Führung durch das sehr interessante Aquarium erstreckte sich ebenfalls guter Teilnahme. Großes Interesse wurde wie in früheren Jahren, so auch im verflochtenen dem Wandertag entgegengebracht. Insgesamt wurden im vergangenen Jahre 20 Wandertagen unternommen, und zwar zwei dreitägige Wanderungen in die weitere Umgebung Berlins, eine viertägige Wanderschaft ins Riesengebirge, ferner drei Nachtwanderungen, und ein Tagespartien, eine Besichtigung des Großschiffahrtskanals und der Treppentreppe-Anlagen bei Niedersinn-See und ein Dampferausflug. Wie immer, wurde auf allen unseren Partien das Wandertagel so gefeiert, daß reichlich Zeit und Mühe zum Ausruhen und zur Arrangierung von Walspielen verblieb. Verschönt wurden die Wandertage durch die Teilnahme einiger Mitglieder der musikalischen Abteilung der Jugendsektion. Wer je eine solche Wanderung mitgemacht, dürfte von derselben voll begeistert heimgekehrt sein. Jedenfalls ist der Zweck, die Jugendlichen für die Schönheiten der Natur empfänglich zu machen, voll erreicht worden. Zu erwähnen wäre noch die im Monat März zum ersten Male erfolgte Herausgabe eines monatlich erscheinenden Mitteilungsblattes. Dieses Blatt unterrichtet die jugendlichen Berufscollegen über alle Veranstaltungen und Unternehmungen der Jugendsektion. Der verbleibende Raum wird für kurze, belebende Aufsätze über alles für jugendliche Wissenswerie ausgenutzt. Von der Gesamtauflage dieses Blattes entfielen auf die Abteilung Neukölln für 10 Monate 2500 Exemplare. Endlich sei noch darauf hingewiesen, daß die Abteilung zu Beginn des Jahres aus 98 Mitgliedern bestand. — Neuaufgenommen wurden im Laufe des Jahres 88 Mitglieder. Ausgetreten sind wegen Erreichung des 18. Lebensjahres 51 und wegen Berufswegs, Einberufung zum Kriegsdienst, Fortzug usw. 32, insgesamt mit 83 Mitgliedern. Somit sind in der Abteilung Neukölln am 1. Januar 1916: 104 Mitglieder vorhanden. Der Postverkehr mit den Mitgliedern und Funktionären stellte sich auf 511 Karten und Briefe und 365 Drucksachen.

In der nun folgenden Aussprache gab Kollege Bl. seiner Freude darüber Ausdruck, daß es trotz des gegenwärtigen Krieges möglich gewesen sei, eine so lebhaft Tätigkeit im Interesse der Jugendlichen zu entfalten. Er erwähnte die Anwesenheit, bei jeder sich bietenden Gelegenheit für die weitere Ausbreitung der Jugendsektion einzutreten und immer für deren Veranlassungen und Unternehmungen eifrige Propaganda zu entfalten.

Die hierauf vorgenommene Neuwahl der Abteilungsleitung hatte folgendes Ergebnis: 1. Abteilungsleiter Paul Lau, 2. Abteilungsleiter Erich Lorr, Schriftführer Hans Oldenburg, Beisitzer E. Kümmler. Funktionäre wurden die Kollegen Erich Kurz, Mor Schwabe, Oskar Engel, F. Nachemann, Wils. Weise, Arthur Mehnert, Walter Scholtz, Helmuth Bruns, Otto Jennig, Herrn. Kellner, Odo. Ehrn und Hermann Kahlert auf neue beauftragt und Kollege Willi Hartmann neu hinzugefügt. Von den im Jahre 1915 tätigen Funktionären sind die Kollegen Kuring, erster Abteilungsleiter und Schneider, Bezirksführer zum Kriegsdienst eingezogen worden. Nachdem noch das Programm der Winterwanderung bekannt gegeben, erfolgte Schluß der Versammlung.

Straßenbahner.

Das weibliche Personal der Straßenbahnen.

Der seit Beginn des Krieges eingetretene und sich immer fühlbarer machende Mangel an männlichen Arbeitskräften hat die Verwaltungen der Straßenbahnen in vielen Städten veranlaßt, weibliche Hilfskräfte in den Dienst einzustellen. Vielfach haben die Straßenbahnverwaltungen bei der Einstellung des weiblichen Personals darauf Bedacht genommen, zugleich auch damit die größtmögliche Ersparnis an Betriebsausgaben zu erzielen. Gegen ein solches Bestreben wäre an sich nichts einzuwenden, wenn es nicht auf Kosten der Lebenshaltung der Arbeiterinnen und ihrer Familien geschehe, wenn es nicht schwere Gefahren für die Zukunft der Straßenbahnbefriedigten im Gefolge hätte. Das bisher darüber in die Öffentlichkeit gelangte, war wenig erfreulich, und wir haben deshalb versucht, durch eine Umfrage eine Uebersicht über die Lohn- und Dienstverhältnisse des weiblichen Straßenbahnpersonals, insbesondere der Schaffnerinnen, zu bekommen. Im Oktober 1915 verschickten wir an die Verwaltungen unseres Verbandes die begünstigten Fragebogen, um den Stand der Verhältnisse am Ende des Monats Oktober zu ermitteln. Der Eingang der Fragebogen zog sich jedoch bis Ende des Monats November hin, so daß erst dann an die Bearbeitung des darin enthaltenen Materials herangegangen werden konnte. Die Veröffentlichung war für Ende Dezember 1915 in Aussicht genommen, doch konnte die Arbeit, die im Resonanz gemacht werden mußte, erst jetzt vollendet werden.

Es ist ein sehr schätzbares Material, das hier zusammengetragen wurde, obgleich es nicht in jeder Beziehung erschöpfend ist. Nicht in allen Orten haben unsere Verbandkollegen die nötigen Verbindungen, um mit Leichtigkeit authentische Angaben über die in Frage stehenden Verhältnisse erhalten zu können, und mancherorts mußte durch vieles Befragen der nicht immer sehr gesprächigen, oft aber recht misstrauischen Schaffnerinnen zu ermitteln gesucht werden, was für die Beantwortung der von uns gestellten Fragen nötig war. Ein Teil unserer Kollegen zeigt leider auch noch nicht das nötige Verständnis für derartige Erhebungen, betrachtet sie vielmehr als eine überflüssige Beschäftigung und macht sich die Beantwortung der gestellten Fragen entsprechend leicht. Während bei anderen statistischen Erhebungen eventuell durch Nachfragen Festsetzen und Unklarheiten ergänzt werden kann, mußte hier mit Rücksicht auf die möglichst schnelle Veröffentlichung des Ergebnisses von Nachfragen gänzlich Abstand genommen und nicht verwendbare Angaben mußten einfach ausgeschaltet werden. Verursacht man diese Umstände, so findet man sofort die Erklärung dafür, daß unsere Erhebung sich nur auf einen Teil der Straßenbahnbetriebe erstreckt.

Die Statistik über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Straßenbahner im Jahre 1912 umfaßte 198 Betriebe, die gegenwärtige Erhebung sollte nur die Betriebe erfassen, die Ende Oktober resp. Anfang November 1915 weibliches Personal beschäftigten. Von den 70 Betrieben mit weiblichem Personal sind 26 städtische bzw. kommunale Regiebetriebe und 44 privatkapitalistische Unternehmungen. Die Betriebe von einiger Bedeutung, sowohl städtische wie private, sind in der Statistik erfasst, so daß durch das Hinzutreten einiger vielleicht darin fehlender Betriebe mit wenig Personal das Gesamtergebnis der Statistik nicht beeinflusst werden könnte.

Die Zahl der Ende Oktober bzw. Anfang November 1915 in den 70 Betrieben beschäftigten weiblichen Personen betrug insgesamt 13 934, wovon 2799, das sind 20 p. H., Ehefrauen der zum Heredienst einberufenen Straßenbahner bzw. städtischer Arbeiter und Bediensteter waren. Die letztere Zahl ist jedenfalls zu gering, es fehlen leider für einige große Betriebe darüber die Angaben. Von den insgesamt beschäftigten weiblichen Personen waren 12 546 Schaffnerinnen, 9 Wagenführerinnen und 1399 hatten sonstige Arbeiten (Wagenwäscherinnen usw.) zu verrichten. Diese letzteren stehen zum größten Teile in derselben Beschäftigung, die sie auch vor dem Kriege schon ausübten und sind infolgedessen nicht als Ersatz für die in den Krieg gezogenen Arbeitskräfte anzusehen. Als solche konnten insbesondere die Schaffnerinnen und die Wagenführerinnen in Betracht und das ist schon eine sehr respektable Zahl. In der oben bereits angeführten Statistik von 1912 (siehe Jahrbuch 1912,

Handelsarbeiter



Das Oberkommando für den Siebenuhr-Ladenschluß. In Ausführung des Stadtkommandos hat der Magistrat in Frankfurt a. O.

Seite 136 ff.) ist die Gesamtzahl der Straßenbahnschaffner in Deutschland mit 22.141 angegeben. Nur 12 kleine Betriebe waren damals nicht mitgezählt und selbst unter Berücksichtigung dieses Umstandes und der Voraussetzung, daß inzwischen durch Erweiterung der Betriebe eine Vermehrung der Schaffner eingetreten sei, so zeigt doch die Gegenüberstellung der Zahlen, daß Ende Oktober vorigen Jahres bereits mehr als die Hälfte der Schaffnerstellen mit weiblichen Personen besetzt waren. Bis heute hat sich die Zahl wieder ganz erheblich vergrößert und schon daraus allein wird man erkennen, wie notwendig es ist, daß wir uns eingehend mit der Prüfung der Lohn- und Dienstverhältnisse des weiblichen Fahrpersonalis beschäftigen.

Mit den Wagenführerinnen hatte man im Oktober des Vorjahres gerade die ersten schichtweisen Versuche gemacht. Unsere Statistik weist zwei Betriebe mit Führerinnen auf: die städtische Straßenbahn in Breslau mit 8 und die Leipziger Straßenbahn mit einer Wagenführerin. Das Ergebnis der Versuche scheint befriedigend zu sein, denn inwieweit sind in verschiedenen anderen Städten, darunter auch in Berlin, Wagenführerinnen ausgebildet und in den Dienst eingestuft worden.

Ist über die Lohn- und Dienstverhältnisse der Straßenbahnschaffnerinnen bisher nicht viel günstiges in der Öffentlichkeit gedrungen, so sind auch wir leider nicht in der Lage, auf Grund unserer Erhebung über die Gesamtlage ein günstiges Urteil abgeben zu können. Greift man einzelne Straßenbahnverwaltungen heraus, die von sozialem Geist sich leiten lassen und insbesondere auch dem Grundsatz huldigen, daß für gleiche Leistungen auch gleicher Lohn zu zahlen ist, ohne Rücksicht auf die Geschlechtszugehörigkeit der der Tätigkeit Ausübenden, so ergibt das gesamte übrige Material ein ziemlich trübes Bild von sozialer Rücksichtlosigkeit und eröffnet den Straßenbahnbediensteten, darüber hinaus aber auch anderen Arbeitern und Arbeiterinnen eine lehrreiche Perspektive in die Zukunft.

Die Ergebnisse unserer Erhebung, soweit sie sich in Zahlen gruppieren lassen, haben wir in der hier anschließenden Tabelle, unserer Gabeinteilung entsprechend nach Orten unter Aufzählung aller beteiligten Betriebe zusammengestellt.

Die Entlohnung der Schaffnerinnen erfolgt nach Stundenlohn, Tagelohn und Monatslohn. Die Stundenlöhne bewegen sich zwischen 25 und 37½ Pf., die angegebenen Tagelöhne zwischen 1,75 Mk. und 4,50 Mk., die Monatslöhne zwischen 42,25 Mk. und 100 Mk. Berechnet man die Tagelöhne und Monatslöhne mit den durchschnittlich zu leistenden Dienststunden, so ergibt sich bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn der niedrigste Stundenlohn mit 22 Pf., während in Mannheim und in Posen die höchsten Stundenlöhne mit 47½ Pf. gezahlt werden, sofern man von der Münchener Straßenbahn absteht, für die der Tagelohn mit 3,20 Mk. und die durchschnittliche tägliche Dienstzeit mit 6 Stunden angegeben ist. Unser Berichtsjahr hat hier aber die Annäherung gemacht, daß die Dienstpraxiszeit 10 Stunden beträgt. Nimmt man die Dienstpraxiszeit als wirkliche Arbeitszeit an — und dies Annahme dürfte wohl richtig sein, — so ergibt sich für die Münchener Schaffnerinnen ein Stundenlohn von 32 Pf. Die Stundenlöhne mit der durchschnittlichen täglichen Dienstzeit berechnet ergeben als niedrigstes Tageseinkommen bei der Hessischen Eisenbahn A. G. in Darmstadt 1,25 Mk. und bei der Städtischen Straßenbahn in Mannheim wird der höchste Tagesverdienst mit 4,50 Mk. erreicht. Die Entlohnung der Schaffnerinnen zeigt also ganz gewaltige Unterschiede, die sich nur zum allergeringsten Teile aus den örtlichen Feuerungsverhältnissen ergeben, in der Hauptsache aber auf ganz andere Ursachen zurückzuführen sind. Im Durchschnitt bewegen sich die Stundenvergütungen zwischen 30 und 35 Pf. Das ist eine völlig ungenügende Bezahlung, ganz besonders in Rücksicht auf die gegenwärtige außerordentliche Teuerung.

Die tägliche Arbeitszeit der Schaffnerinnen ist nicht minder unterschiedlich, wie die Entlohnung. Von durchschnittlich 5 Stunden bis 11½ Stunden, oder wenn man die längste und die kürzeste Arbeitszeit in Betracht zieht, von 4 Stunden bis zu 15 Stunden, werden die Schaffnerinnen in Anspruch genommen. Die durchschnittliche tägliche Dienstzeit beträgt in 10 Betrieben weniger als acht Stunden, in 12 Betrieben 8 Stunden, in 11 Betrieben über 8 bis 9 Stunden, in 28 Betrieben über 9 bis 10 Stunden und in 7 Betrieben mehr als 10 bis 11½ Stunden. Für zwei Betriebe fehlen die Angaben bezüglich der Arbeitszeit. In diesen beiden Betrieben kommen aber Schaffnerinnen nicht in Frage; es handelt sich einmal um eine Wagenführerin und im anderen Falle um drei sonstige Arbeiterinnen.

Bezüglich der freien Tage sind für 65 Betriebe Angaben gemacht worden. Auch hierin sind die Verhältnisse sehr verschieden. Es werden 2, 3, 4, 5 und 6 freie Tage im Monat gewährt, in einem Falle (Dessau) 8 Tage. In den überaus zahlreichen Fällen werden 3 bis 4 freie Tage monatlich gewährt. 25 Betriebe bezahlen auch die freien Tage entweder voll oder zum Teil. Die Städtische Straßenbahn in Köln a. Rh. bezahlt zwar keine freien Tage, vergütet aber, wenn die Schaffnerin an einem ihr zufließenden freien Tage zum Dienst herangezogen wird, den Lohn mit 33 Proz. und an Sonntagen mit 50 Prozent Aufschlag.

Einige Straßenbahnen gewähren ihren weiblichen Bediensteten und auch den männlichen eine Feuerungszulage, so daß sich das vorher genannte Dienstentkommen um etwas erhöht. Bei der Städtischen Straßenbahn in Köln a. Rh. erhalten die Schaffnerinnen eine Feuerungszulage in Höhe von 10 Proz. des Lohnes. Die Städtische Straßenbahn in München zahlt eine Feuerungszulage von 20 Pf. täglich, sofern das Jahreseinkommen 1200 Mk. nicht

übersteigt. Auch die Nürnberg-Fürther Straßenbahn gewährt eine Feuerungszulage, wodurch der Stundenlohn der Schaffnerinnen sich von 35 auf 37 Pf. erhöht. Eine genaue Darstellung der Entlohnung mit Feuerungs- und sonstigen Zulagen bei der Städtischen Straßenbahn in Frankfurt a. M. sei hier wieder gegeben:

Lohn tafel	Schaffnerinnen		Wagenführerinnen		Beizchenstenerinnen		Wagenreinigerinnen	
	M.	3.	M.	3.	M.	3.	M.	3.
Stundenlohn.	—	85	—	45	—	85	—	85
Kleiderzulage p. Arbeitstag ..	—	20	—	20	—	20	—	20
Nachtlohn	—	—	—	—	—	—	—	—
Zuschlag für die halbe Schicht.	—	—	—	—	—	—	—	10*)
Mietzuschuß an Vollbeschäftig.	a)	20	a)	20	a)	20	a)	20
pro Arbeitstag.	b)	40	b)	40	b)	40	b)	40
Feuerungszulage pro Monat an Vollbeschäftig.	c)	8	c)	3	c)	8	c)	3
	d)	5	d)	5	d)	6	d)	6
	e)	10	e)	10	e)	10	e)	10
Überstunden ..	—	60	—	60	—	60	—	60

Zuschlag zum normalen Lohn

*) Wagenreinigerinnen werden nur in halben Dienstschichten beschäftigt.

a) Beziehen Verheiratete, Verwitwete, Geschiedene oder Ledige, wenn sie einen eigenen Hausstand ohne Kinder führen.

b) Beziehen Verheiratete, Verwitwete, Geschiedene, sofern sie Kinder haben. Kinderzahl ist hierbei gleich.

c) An Ledige bis zu 1800 Mk. Einkommen ohne eigenen Hausstand.

d) An Verheiratete, Verwitwete, Geschiedene und Ledige mit eigenem Hausstand, jedoch ohne Kinder.

e) An Verheiratete, Verwitwete, Geschiedene mit eigenem Hausstand mit Kindern.

Wer als Schaffnerin oder Wagenführerin in den Straßenbahndienst eintritt, hat eine Ausbildungszeit (Vehrszeit) durchzumachen, die je nach den örtlichen Verhältnissen und nach den Ansichten der Verwaltungen von verschiedener Dauer ist. Sie kann drei bis vier Tage, aber auch ebenso viele Wochen dauern. Während der Ausbildungszeit wird in der Regel ein geringerer Lohn wie für die spätere Dienstzeit gezahlt. In Posen, wo die Ausbildung 10 bis 14 Tage in Anspruch nimmt, wird während dieser Vehrszeit überhaupt kein Lohn gezahlt. Es ist gewiß nötig, daß die Schaffnerinnen eine Ausbildung für den neuen Beruf bekommen, aber die Eingangszeit, welche viele Straßenbahnverwaltungen hierbei an den Tag legen, erscheint durchaus nicht angebracht. Bei der Berliner Städtischen Straßenbahn dauert die Ausbildungszeit 7 Tage. Die Auszubildenden erhalten während dieser Zeit pro Tag 1,80 Mk. Lohn. Wie ungemein schwer wird es einer Person gemacht, sich diesem Beruf zu widmen, denn wie soll sie mit dem geringen Lohn bei dem anstrengenden Dienst eine Woche leben? In Posen dauert die Ausbildungszeit 6 Tage. Eine Entscheidung für diese Zeit wird den Auszubildenden im Betrage von 10 Mk. erst nach einem Jahresjahr, wenn sie so lange im Dienste verbleiben, ausgezahlt. In Dresden und Halle a. S. wird für die 6 Tage dauernde Ausbildungszeit der volle Lohn gezahlt, jedoch erst nach vier Wochen. Wer vor dieser Zeit den Dienst wieder verläßt, erhält für die 6 Tage nichts. Wer also den schweren Dienst nicht auszuhalten kann, wird noch besonders dafür durch Vorenthaltung eines vollen Wochenlohnes bestraft. In Hannover zahlt man den Schaffnerinnen während einer vierzehntägigen Ausbildungszeit täglich 1 Mk. Lohn, und die Vergütung Kleinbahn in Elberfeld zahlt für dieselbe Ausbildungszeit gar nur 12 Mk. usw.

Ob sich Frauen und Mädchen für den Straßenbahnschaffnerdienst im allgemeinen ebenso gut eignen, wie Männer, das dürfte sich wohl erst nach einem längeren Zeitraum mit Sicherheit feststellen lassen. Jedenfalls aber wird überall von den Schaffnerinnen dieselbe Dienstleistung verlangt, wie von den Schaffnern. Gerechtigkeit müßte also ihnen auch dieselbe Entlohnung und alle sonstigen, aus dem Dienstverhältnis sich ergebenden Vorteile zuteil werden. Diese Forderung zeigen aber die Straßenbahnverwaltungen in der Regel nicht. Den Grundsatz, für gleiche Arbeit auch gleicher Lohn, haben sich nur ganz wenige zu eigen gemacht. Zu diesen Ausnahmen zählt die Städtische Straßenbahn in Mannheim; Dienst und Bezahlung sind für die Schaffnerinnen die gleichen, wie für ihre männlichen Kollegen. Für Extraposten erhalten die Leipziger Schaffnerinnen 35 Pf., dagegen die Schaffner 75 Pf. Die Allg. Deutsche Kleinbahn zahlt den Schaffnerinnen einen Lohn von 42,25 bis 72,25 Mk. monatlich. Schaffner dagegen erhalten ein Anfangsgehalt von monatlich 84,50 Mk. Ähnliche Beispiele könnten mehr angeführt werden. Es mag hier noch genügen, darauf hinzuweisen, daß solche ungleiche Bezahlung für die gleiche Arbeit den ungünstigsten Einfluß ausüben muß auf die Gestaltung der Lohnverhältnisse der Straßenbahnbediensteten nach dem Kriege, sofern die Weiterbeschäftigung weiblicher Personen nicht aus anderen Gründen dann wieder erheblich eingeschränkt werden muß.

Bei der Beurteilung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage der Schaffnerinnen, wie der weiblichen Straßenbahnbediensteten überhaupt, darf man übrigens auch die Kriegsunterstützung nicht außer Acht lassen, die in vielen Fällen die Wirtschaftslage der weiblichen Bediensteten und ihrer Familien beeinflusst. Von den 70 Betrieben, auf die sich unsere Erhebung erstreckt, gewähren 53 Betriebe — 33 gesellschaftliche und 20

städtische — an die Familien der zum Heere eingezogenen Bediensteten eine laufende Unterstützung. Wir lassen zunächst eine gedrängte Übersicht über diese Unterstützungen folgen:

(Siehe nebenstehende Tabelle.)

Unterstützung an die Familien der eingezogenen Straßenbahner gewähren laufend:

a) Gesellschaftsbetriebe:

Große Berliner: 25 Mk. pro Monat.
Berliner Ostbahn (siehe Cöpenick, Städtische).
Danzig: monatlich 30 Mk. für Frau, Kind 3 Mk.
Kattowitz: wöchentlich Frau 6 Mk., Kind 1 Mk.
Bromberg: monatlich Frau 18 Mk., Kind 6 Mk.
Posen: Frau 50 Pf., Kind 25 Pf. täglich.
Stettin: 24 Mk. monatlich.
Leipzig, Große: Frau 50 Pf. täglich, Kind 4,50 Mk. monatlich.

Leipzig, Elektrische: Nicht laufend.
Braunschweig: 30 Mk. pro Monat.
Gießen: ein Drittel des Gehalts.
Magdeburg: Frau 1 Mk., Kind 50 Pf. (höchstens pro Tag 2 Mk.).

Hannover: Frau 27 Mk., Kind 3 Mk. monatlich.
Hamburg: Frau 25 Mk., Kind 2,50 Mk. monatlich.
Kiel: Frau 30 Mk., Kind 5 Mk. monatlich.

Bremerhaven: 15 Mk. monatlich.
Erfelder Straßenbahn: 10 Mk. monatlich.
Bermer Straßenbahn: 6 Mk. (2).

Elberfeld (Vergische): 10 Mk. monatlich.
Neuwies (Vergische): 10 Mk. monatlich.
Gelsenkirchen: Zuschuß bis zur Hälfte des Gehalts.

Duisburg: 30—45 Mk. monatlich.
Krefeld: 10,80 Mk. monatlich.
Kreis Ruhrort: 30—45 Mk. monatlich (nach Zahl der Kinder).

Düsseldorf-Duisburger: 30—45 Mk. monatlich (nach Zahl der Kinder).

Düren: 75 Prozent des Gehalts.
Köln a. Rh.: bis zu zwei Drittel des Gehalts.
Wiesbaden-Vierbach: Zuschuß bis zu zwei Drittel des Gehalts.

Darmstadt: 50 Prozent des Gehalts.
Heidelberg: Frau 20 Mk., Kind 10 Mk.
Heilbronn: Frau 12 Mk., Kind 6 Mk.

Strasbourg: die Hälfte des Gehalts.
Stuttgart: Frau 15 Mk., Kind 5 Mk.

b) Städtische Betriebe:
Berlin: Nach einjähriger Dienstzeit 25 Mk. pro Monat; nach zweijähriger Dienstzeit die Hälfte des Gehalts.

Cöpenick: Zuschuß bis zur Gesamthöhe der Hälfte des Gehalts.
Königsberg: Frau 6 Mk., Kind 1 Mk. pro Woche (13 Mk. höchstens).

Breslau: Frau 15 Mk., Kind 7,50 Mk. pro Monat.
Erfelder: 50 Prozent des Gehalts.
Chemnitz: 50 Prozent des Gehalts.

Dresden: ein Drittel des Gehalts oder Lohnes.
München: Fahrpersonal volles Gehalt.
Nürnberg: Fahrpersonal volles Gehalt.

Halle a. S.: Zwei Drittel des Gehalts.
Hessburg: 40 Prozent des Gehalts.
Hagen: 30 Prozent des Gehalts.

Sollingen: Frau 3 Mk., Kind 1 Mk. pro Woche.
Bonn: Ein Drittel des Gehalts.
Düsseldorf: Täglich 40 Pf.

Frankfurt a. M. (siehe unten).
Mainz: Die Hälfte des Gehalts.
Mannheim: Volles Gehalt.

Offenbach: Zwei Drittel des Gehalts.
Karlsruhe: Volles Gehalt.

Diese Unterstützungen werden von einigen Betrieben auch dann in vollem Umlange weiter gewährt, wenn die Ehefrau des zum Kriegsdienst eingezogenen Bediensteten bei der Straßenbahn in Beschäftigung tritt. In solchen Fällen kommt allerdings in der Regel die staatliche Kriegsunterstützung und der eventuelle örtliche Zuschuß in Fortfall. Die seitens der Straßenbahn gewährte Familienunterstützung fällt ganz fort, wenn die zu unterstützende Ehefrau bei der Straßenbahn Dienst leistet in folgenden Betrieben: Große Berliner, Posen, Dresden, Gießen, Hannover, Kasselburg, Elberfeld (Vergische), Hagen 1. B., Sollingen, Duisburg (Allgem.), Krefeld, Duisburg (Ruhrort), Duisburg (Düsseldorfer). Sie wird zur Hälfte weiter gewährt von den Betrieben in Stettin, Braunschweig und Straßburg.

Die Unterstützung für die Ehefrau fällt fort, für die Kinder wird sie weiter gewährt in Königsberg, Kattowitz und bei der Großen Leipziger. Die letztere zahlt aber an Schaffnerinnen, die keine Kriegsunterstützung erhalten, einen Mietzuschuß im Betrage von 6 Mk. monatlich, und wenn mehr als zwei Kinder vorhanden sind, noch einen Familienszuschuß von 5 Mk. monatlich. Die außerordentlich geringe Entlohnung wird dadurch ein wenig gebessert. Die Städtische Straßenbahn in Breslau zahlt den Schaffnerinnen, die Ehefrauen eingezogener Straßenbahnbediensteten sind, den Lohn des Mannes unter Ermäßigung der staatlichen Unterstützung. Bei der Hamburger Straßenbahngesellschaft wird die Unterstützung um 5 Mk., bei der Straßenbahn in Kiel um 15 Mk. gekürzt.

Die Große Kasseler Straßenbahn zahlte in der ersten Zeit des Krieges eine Unterstützung, stellte diese aber später ein, als die Stadt diese Unterstützung in Anrechnung brachte und ihre Leistungen entsprechend kürzte.

Die Erfurter Straßenbahn zahlte bis Ende 1914 Unterstützung, die zum Teil aus Mitteln der Gesellschaft, zum Teil aus 5—10prozentigen Lohnabzügen von den noch im Dienst befindlichen Angehörigen aufgebracht wurde. Infolge der steigenden Teuerung unterblieben die Lohnabzüge und damit kam auch die Unterstützung in Wegfall.

Lohns und Dienstverhältnisse der Straßenbahn-Schaffnerinnen.

Sp. Nr.	Ort	Bezeichnung der Bahn	Jahrl. d. weiblichen Bediensteten zu Anfang Nov. 1918		Von den Be- diensteten (Sp. 4) sind		Der Lohn beträgt für Schaffnerinnen			Durch- schnittl. tägliche Dienst- zeit der Schaff- nerinnen Stunden	Zahl der freien Tage im Monat		Ent- schädigung für freie Tage vgr.	Bemerkungen
			ins- gesamt	von Frauen	Schaff- nerinnen	sonstige Bedienstete	pro Stunde vgr.	pro Tag vgr.	pro Monat vgr.		ins- gesamt	haben werden bezahl.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Groß-Berlin.														
*1	Berlin	Städtische Straßenbahn	108	?	100	8	35	—	—	10	2	2	2,50	
*2	Berlin	Große Berliner	3400	?	3200	200	35	—	—	10	2	2	2,50	
*3	Cöpenick	Städtische Straßenbahn	30	—	30	—	35	—	—	9	5	—	—	
*4	Teltow	Teltower Kreisbahn	3	—	3	—	32	—	—	9 1/4	4	—	—	
*5	Ober-Schöneweide	Berliner Ostbahn	100	10	100	—	35	—	—	11	4	—	—	
Gau 1.														
*6	Danzig	Elektr. Straßenbahn	156	8	142	14	—	—	60	8 1/2	2	—	—	
*7	Königsberg	E. S. R. M.	55	28	55	—	—	3, —	—	8	2	2	3, —	
Gau 2.														
*8	Breslau	Städtische Straßenbahn	518	200	500	*18	36	—	—	10	4	—	—	* Darunter 8 Führerinnen
*9	Ratibitz	Schlesische Kleinbahn	260	60	170	90	30	—	—	10 1/2	2	—	—	
Gau 3.														
*10	Frankfurt a. O.	Straßenbahn	14	—	14	—	30	—	—	8	?	—	—	
*11	Worms	Wormsener Straßenbahn	40	36	20	20	—	2,50	—	9 1/4	4	4	2,50	
*12	Spanbau	Städtische Straßenbahn	85	?	85	—	35	—	—	9 1/4	4	—	—	
Gau 4.														
*13	Bromberg	Elektr. Straßenbahn	32	2	31	*1	30	—	—	9	4	—	—	* Kassenbotin
*14	Posen	Posener Straßenbahn	134	9	118	16	—	—	*100	7 1/4	2	2	—	* Unverheiratete 95 Mt.
*15	Stettin	Stettiner Straßenbahn	180	140	180	—	30	—	—	8 1/4	?	—	—	* Verheiratete 100 Mt.
Gau 5.														
*16	Chemnitz	Städtische Straßenbahn	82	18	70	12	—	—	75	11	4-5	5	—	
*17	Dresden	Städtische Straßenbahn	730	30	680	50	35	—	—	8	4-5	—	—	
*18	Leipzig	Große Leipziger	490	140	430	60	—	3,25	—	6	3	—	—	
*19	Leipzig	Leipziger Elektr. Straßenbahn	188	93	180	8	—	3,30	—	8	3	—	—	
*20	Meißen	Meißner Straßenbahn	1	1	—	*1	—	—	—	—	—	—	—	* 1 Führerin
*21	Zwickau	Städtische Straßenbahn	21	4	21	—	25	—	—	10	4-5	—	—	
Gau 6.														
*22	München	Elektr. Straßenbahn	63	—	28	35	—	3,20	—	*6	4	4	3,20	* Die Dienstverpflichtung (?) beträgt 10 Stunden
Gau 7.														
*23	Nürnberg	Nürnberg-Fürther Straßenbahn	75	—	69	6	35	—	—	7	*3-4	—	—	* Jeder 8. Tag
Gau 8.														
*24	Cassel	Große Casseler	145	40	125	20	30	—	—	10	2	—	—	
*25	Kassel	Elektr. Straßenbahn	60	18	50	10	—	2,50	—	8	2	—	—	
*26	Gotha	Straßenbahn	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	
Gau 9.														
*27	Braunschweig	Braunschweiger Straßenbahn	105	30	90	15	—	—	70	11	3	3	2,50	
*28	Essen	Essener Straßenbahn	8	8	8	—	30	—	—	6	8	—	—	
*29	Essen	Allgem. deutsche Kleinbahn	12	8	10	2	—	—	*42,25	*5	4	4	—	* Bei längerer Dienstzeit erhöht sich der Lohn bis auf 72,25 Mt. bei 8 Stunden
*30	Halle a. S.	Städt. Elektr. Straßenbahn	40	—	40	—	—	—	60	6	3	3	2, —	
*31	Magdeburg	Magdeburger Str.-Eisenbahn	402	280	375	27	30	—	—	8	4	—	—	
Gau 10.														
*32	Hannover	Straßenbahn	300	150	300	—	—	3,10	—	9 1/2	4	—	—	
Gau 11.														
*33	Flensburg	Flensburger Straßenbahn	15	12	15	—	—	—	75	9 1/4	3	3	4, —	* Jeder 8. Tag
*34	Hamburg	Straßenbahn-Gesellschaft	604	?	524	80	35	—	—	9	*3-4	—	—	
*35	Hamburg a. E.	Elektr. Straßenbahn	44	3	38	6	35	—	—	10	4	—	—	
*36	Kiel	Allgem. Lokal- u. Straßenbahn	122	46	110	12	—	2,50	—	8	4	—	—	
*37	Kiel	Kieler Straßenbahn	28	23	28	—	—	3, —	—	11	2	—	—	
Gau 12.														
*38	Bremen	Bremer Straßenbahn	383	120	363	20	37 1/2	—	—	8	5	—	—	
*39	Bremerhaven	Bremerhavener Straßenbahn	85	85	70	15	—	—	45	10	4	4	—	
Gau 13.														
*40	Dortmund	Städtische Straßenbahn	300	35	300	—	—	—	82	10	4	4	2,70	
*41	Elberfeld	Straßenb. Elberfeld-Varmen	140	8	70	70	33	—	—	8 1/2	3	3	3,30	
*42	Elberfeld	Varmen Straßenbahn	40	8	40	—	35	—	—	7	3	3	?	
*43	Elberfeld	Bergische Kleinbahn	12	4	12	—	—	3,40	—	10	2 1/2	2 1/2	3,40	
*44	Elberfeld	Straßenbahn-Altiengesellschaft	70	—	70	—	—	—	85	9	3	3	?	
*45	Hagen i. W.	Hagener Straßenbahn	50	9	45	5	35	—	—	9 1/2	4	—	—	
*46	Herteln	Westfälische Kleinbahn	19	13	19	—	—	—	86,50	10	?	—	—	
*47	Herteln	Bergische Kleinbahn	32	?	32	—	—	3,40	—	9 1/2	2	2	3,40	
*48	Solingen	Stadt- und Kreisbahn	95	56	95	—	30	—	—	10	3	3	3, —	
Gau 14.														
*49	Nachen	Nachener Kleinbahn	145	130	95	50	?	?	?	10	3	—	—	
*50	Bonn a. Rh.	Straßenbahn	?	?	?	?	?	?	90	10	4	—	—	
Gau 15.														
*51	Cöln a. Rh.	Städtische Straßenbahn	850	?	800	50	—	12,80	—	8	2	—	—	* Wenn Dienst geleistet wird, werden sie mit Aufschlag bezahlt
*52	Düren	Elektr. Kreisbahn	12	6	6	6	—	—	75	8	2	2	—	1) Anfangslohn
*53	Düsseldorf	Städtische Straßenbahn	870	380	750	120	36	—	—	8	3	3	3, —	2) Nach 6 Monaten
*54	Düsseldorf	Allgem. Lokal- u. Straßenbahn	100	?	100	—	35	—	—	10	3 1/2	—	—	
*55	Düsseldorf	Kreis Ruhrorter Straßenbahn	52	?	52	—	—	3, —	—	11 1/2	3	3	3, —	
*56	Düsseldorf	Düsseldorf-Duisburger Kleinb.	21	—	21	—	35	—	—	10	3 1/2	—	—	
*57	Krefeld	Krefelder Straßenbahn	200	15	180	20	—	3, —	—	11	*3-4	4	3, —	* Jeder 8. Tag
Gau 16.														
*58	Bielefeld a. Rh.	Elektr. Straßenbahn	100	30	90	10	30	—	—	10	3	—	—	
*59	Darmstadt	Heßsche Eisenbahn-Ges.	109	40	53	56	25	—	—	5	4	—	—	
*60	Frankfurt a. M.	Städtische Straßenbahn	832	401	621	211	*35	—	—	9	6	—	—	* Siehe Lohnstafel im Text
*61	Hannau	Elektr. Straßenbahn	12	3	6	6	—	2,50	—	10	4	4	2,50	
*62	Heidelberg	Straßen- und Bergbahn	52	10	50	2	—	3, —	—	10	2	—	—	
*63	Mainz	Elektr. Straßenbahn	51	23	35	16	35	—	—	10	3	—	—	
*64	Mannheim	Städtische Straßenbahn	196	—	186	10	—	*4,50	—	9 1/2	4	—	—	* Gleich den männlichen
*65	Offenbach a. M.	Städtische Straßenbahn	11	1	5	6	35	—	—	6 1/4	4	—	—	
Gau 17.														
*66	Heilbronn	Straßenbahn	6	1	6	—	25	—	—	10	4	—	—	
*67	Karlsruhe	Städtische Straßenbahn	100	2	100	—	—	3,80	—	9	4	—	—	
*68	Forstheim	Städtische Straßenbahn	25	2	24	1	32	—	—	9	4	—	—	
*69	Strasbourg i. G.	Strasburger Straßenbahn-Ges.	61	20	61	—	—	2,75	—	8 1/4	4	4	2,75	
*70	Stuttgart	Stuttgarter Straßenbahn	270	?	250	20	30	—	—	8	4	—	—	

* Sind städtische Betriebe.

Bei der Städtischen Straßenbahn in Frankfurt (Main) war im Oktober v. J. die Unterstützung der Familien in folgender Weise geregelt (eine Erhöhung derselben war im Gange): Bei Berechnung der Unterstützung ist das halbe Monatslohn des Mannes mit mindestens 60 Mt. zugrunde zu legen und es beträgt z. B. die Unterstützung für eine Familie, bestehend aus Frau und zwei Kindern, bei einem Einkommen des Mannes von 110 Mt. monatlich:

1. Halbes Monatslohn 60 Mt.
2. Zuschlag von 6 Mt. für jede im Haus halt befindliche Person 18 "

Zusammen 78 Mt.

Ober eine Familie, bestehend aus Frau und vier Kindern (Monatslohn des Mannes 140 Mt.):

1. Halbes Monatslohn 70 Mt.
2. Zuschlag von 6 Mt. für jede im Haus halt befindliche Person 30 "

Zusammen 100 Mt.

Diese Unterstützung wird auch dann nicht gekürzt, wenn die Ehefrau Dienst bei der Straßenbahn leistet. Diese sowie noch andere soziale Einrichtungen (Kranken- und Familienversicherung während des Krieges) der Frankfurter Straßenbahn verdienen hervorgehoben zu werden, denn sie haben sich vorteilhaft auf von manchen sehr rückständigen und unsozialen Maßnahmen anderer Straßenbahnbetriebe.

In den uns zugegangenen Berichten nehmen die besonderen Mitteilungen über die dienstlichen Verhältnisse einen breiten Raum ein. Zusammenfassend ist darüber nur zu sagen, daß der Klagen gar viele sind. Sie betreffen die Behandlung seitens der Vorgesetzten, die Dienstverteilung, die Ordnungssachen, die Kleidung und anderes. Auch wird berichtet, daß durch das Eingreifen der Organisation oder der Arbeitervertreter in den Stadiparlamenten schon in mancher Hinsicht eine Besserung eingetreten ist. Als Kuriosum sei bemerkt, daß ein Oberkontrollor der Schlesischen Kleinbahn in Ratibitz von den Schaffnerinnen mißhandelt worden sei.

Wir nehmen davon Abstand, jetzt an das Ge-

Samtergebnis der Erhebung längere Betrachtungen zu knüpfen. Die mitgeteilten Jiffen und allgemeinen Angaben dürften unseren Kollegen Anregungen genügend bieten, sich recht regie um die weiblichen Straßenbahnbediensteten zu kümmern. Ihre Zahl wird von Tag zu Tag größer und die dadurch in den Dienst- und Wohnverhältnissen im Straßenbahnwesen eintretenden Veränderungen nehmen andauernd festere Gestalt an. Die aus dem Felde zurückkehrenden Straßenbahner werden Verhältnisse vorfinden, die ihnen fremd sind und für sie erhebliche Verschlechterungen bedeuten, wenn es nicht möglich sein sollte, inzwischen der Entwicklung die richtigen Bahnen zu weisen. Dies zu ermöglichen ist vor allem nötig, das weibliche Straßenbahnpersonal der Organisation zuzuführen, es über seine Lage aufzuklären und ihm den Weg zu zeigen, auf dem eine Besserung herbeigeführt ist.

Hausfriedensbruch im Straßenbahnwagen.

Auf Hausfriedensbruch steht bekanntlich nach § 123 des Reichsstrafgesetzbuches eine Geldstrafe bis zu 300 Mk. oder im Nichtbebringungsfall eine Gefängnisstrafe bis zu 3 Monaten. Wie das Kammergericht nach einer Mitteilung in der „Deutschen Strafrechtsztg.“ jüngst ausgeführt hat, unterstellte der § 123 St.G.B. in der früheren Fassung außer der Wohnung, den Geschäftsräumen und dem betriebenen Bestium nur solche abgeschlossene Räume dem Hausfrieden, die zum öffentlichen Dienst bestimmt sind, dieser Schutz ist aber durch die Novelle vom 19. Juni 1912 auf abgeschlossene Räume ausgedehnt worden, welche zum öffentlichen Dienst oder Verkehr bestimmt sind. Zu derartigen Räumen gehören auch die Straßenbahnwagen. Das Nichterlassen des Wagens auf Aufforderung eines Schaffners oder sonstigen Berechtigten wird also jetzt mit der empfindlichen Strafe für Hausfriedensbruch bedroht, sofern im übrigen die Voraussetzungen des § 123 (widerrechtliches Eindringen oder unbefugtes Verweilen) erfüllt sind.

Aus Leipzig.

Der rohe Fahrgast, der am 23. November, abends in der achten Stunde eine Straßenbahnfahrerinnen mit einem Fußtritt mißhandelte, stand kürzlich in der Person des 62 Jahre alten Brauereibetreibers Hermann Otto Brömme vor Gericht. Er ist wegen Gewalttätigkeiten bereits wiederholt bestraft worden. Er betritt alles, vielmehr will er schlecht behandelt worden sein. In dessen stellen die Zeugen fest, daß B., der mit andern von der Jagd gekommen war, zunächst einen Zusammenstoß mit einem Straßenbahnwagenführer der Linie 8 hatte, weil er der Ordnung für die Straßenbahnen zuwider die vordere Tür geöffnet hatte. Er beschimpfte den Führer: Du A... loch, Du hast mir nichts zu sagen. Dann stieg B. an der Weiststraße ab, um zwei Kognats zu trinken, da ihm angeblich schlecht war. Nimmere stieg er auf einen Wagen der K-Linie, wo er sich ebenfalls so regelhaft benahm, daß die Schaffnerin Gertrud W. ihn zum Verlassen des Wagens aufforderte. Da er sich weigerte, den Wagen zu verlassen, hielt der Wagenführer an und forderte nun ebenfalls das Verlassen des Wagens. Aber B. titulierte die Angestellten wiederum mit: A... locher, Schaffst du, Galtöbe, Ihr sollt am lebendigen Felde versaufen usw. Am Alton Theater endlich verließ B. den Wagen und versetzte dabei noch der Schaffnerin einen Tritt an den Leib. Ein Mädchen, das sich in Begleitung des B. befand, entschuldigte sich bei der Schaffnerin, ihr Vater wisse nicht, was er tat. Eine Viertelstunde später ist die Schaffnerin ohnmächtig geworden. Sie erklärte, daß sie nur wenig Schmerzen gehabt habe. Die Ohnmacht rühre wahrcheinlich nur von der Aufregung her. Sie sei noch einige Tage danach immer sehr erregt gewesen. Die Jagdgenossen des B., die im Wagen gefessen haben, wollen von dem ganzen Vorgange nichts bemerkt haben. Das Schöffengericht verurteilte B. zu sieben Wochen Gefängnis und setzte ihn sofort auf einen Tag in Haft, weil er sich während der Verhandlung wiederholt ungebührlich benommen hatte.

Seeleute.

Die britische „Baralong“-Schmach im deutschen Reichstage.

Obwohl nur ein freigeistlichkeitsches Organ, haben wir es doch für unsere journalistische Pflicht gehalten, die feigen Mordtaten des englischen Hiltztreuzers „Baralong“ hier wiederholt öffentlich an den Schandpfahl zu stellen. Wir hielten uns dazu nicht nur berufen und berechtigt, sondern direkt verpflichtet, weil die von feigen, hinterlistigen Briten in geradezu bestialischer Weise ermordeten deutschen U-Bootmännern in ihrer großen Mehrheit aus seemannischen Berufsgenossen bestanden, also quasi Gleich von unserem Fleische war. Wir taten es aber auch, abgesehen von den rein menschlichen Erwägungen deshalb, um den nach Tausenden zählenden seemannischen Lesern unseres Blattes im neutralen Auslande an Hand dieses konkreten Falles zu zeigen, zu welcher satanischen Brutalität feige Briten fähig sind, die sich mit ihrem „fair play“, ihrer humanitären, modern-kulturellen, zivilisatorischen und freibühnlichen Renommisterei der naiven, einfältigen Welt gegenüber nicht genug tun können.

Die feige Ermordung einer deutschen U-Bootmannschaft durch die Mannschaft des britischen Hiltztreuzers „Baralong“ wird eine Schmach, ein Schandfleck für das stolze Britenreich bleiben, solange es eine britische Geschichte geben wird. In dieser Annahme und Feststellung fühlt sich mit uns die gefittete neutrale Welt rechtlos einig, wie aus ihrer Presse an Sand ungezählter Attate mit Leidrigkeit festzustellen ist.

Wir wollen und können auch nicht annehmen, daß der rechtlich und menschlich denkende und urteilende Teil der heute deutschblühenden Völker mit der höhnisch-anmaßend provozierenden britischen Regierung geht, die die feigen Mordtaten noch zu bedenken und zu schämen sucht. Selbst in England werden sich Männer finden, die von den perversten Greitimpulsen abriden, wenn es gilt, die feigen Schurken von der „Baralong“ zu biden.

Wir haben schon berichtet, daß die deutsche Regierung ernsthaft und aufrichtig bemüht gewesen ist, England auf diplomatischem Wege die Möglichkeit zur Selbstreinigung zu geben (deutsche Note an England vom 14. 12. 1915), und daß die englische Regierung in einer von Ironie, Hohn, Spott, Anmaßung, Unfähigkeit und Unwahrhaftigkeit strotzenden Antwort, Deutschland vor leeren Redensarten und undisturbierten, gänzlich unannehmbaren, direkt entehrenden Forderungen und Zumutungen stellte, die Deutschland unweigerlich zwingen, nunmehr selbst und direkt für eine entprechende Sühne der „Baralong“-Mordtat zu sorgen. (Englische Antwortnote vom 12. 1. 1916.)

Mit dieser englischen Antwortnote, so anerkennt selbst die neutrale Presse, ist das deutsche Sühnebegehren wegen Ermordung von zwölf deutschen U-Bootmännern durch britische Flottenmannschaften auf Befehl eines britischen Kapitäns von der englischen Regierung abgewiesen. Einen wichtigen Inhalt hat die Antwort von Sir Grey aber doch, sie bekräftigt den fürchterlichen Tatbestand nicht, den viele bis zur Stunde kaum zu glauben vermochten, daß nämlich 12 überlebende Mannschaften eines deutschen U-Bootes, das nicht in ehrlichem Kampfe, sondern auf hinterlistige Art bei falscher Flagge vernichtet worden war, als sie sich ergeben hatten, auf Befehl des „segetrichen“ englischen Kapitäns wie Raubwild niedergeschossen wurden, darunter der Kommandant des U-Bootes. Sir Edward Grey sucht den Vorgang mit drei von deutscher Seite begangenen Alfen zu beden, welche Alfe sich aber hier gar nicht zum Vergleich anführen lassen, auch nicht der von Grey herangezogene Edelmut mit der Rettung deutscher Seeleute in anderen Fällen. Die Hauptfrage betrifft dadurch nichts an ihrem fürchterlichen Enle, haben britische Flottenmannschaften auf Befehl ihres Kapitäns deutsche U-Bootleute ermordet, nachdem sie sich ergeben hatten? Die englische Regierung ist nicht in der Lage, diese Frage zu verneinen. Sie weigert sich aber auch, die Mörder zur Verantwortung zu ziehen. Nun hat Deutschland das Wort.

Es steht auf zu hoher zivilisierter Stufe, um gleiches zu tun und sich nun auch am Leben von englischen Gefangenen vergreifen zu wollen. Schärferer Repressalien können aber nicht ausbleiben, schon um die Wiederkehr solcher Verbrechen nach Möglichkeit zu hindern. Auch in neutralen Staaten wird man sich nicht verhehlen, daß die englische Regierung mit ihrer „Baralong“-Note den Schilb Englands mit einem unauslöschbaren Makel befehlt hat. Hätte sie das schneidende Verbrechen ihrer Leute mit der blinden Wut derselben über die deutschen Unterseeboote eingermachen zu entschuldigen versucht, man hätte es verstanden, daß sie aber mit so sophistischen Ausflüchten über dieselben hinweggeleitet, dafür fehlen zur richtigen Kennzeichnung der Sprache die Worte. Es ist schändlicher als die Tat selber. Welcher Verwilderung der Gesinnung in Kreisen, die Vorbild und Träger gut menschlicher Gesinnung sein sollten, gehen wir entgegen?

Mag drum das offizielle England selbst die Mordtat der „Baralong“ ungesühnt lassen, mag es seinen perversten Gefallen an den Mordtaten finden, wir werden ruhig abwarten, ob und wie vielen Briten später die Schamröte ins Gesicht steigt, wenn wir sie bei passender Gelegenheit an diese unauslöschliche Schmach für das britische Volk, an diesen dunklen Schandfleck in der britischen Flagge erinnern.

Heute wollen wir im Namen der deutschen Seemannschaft im Gehabe besten Dankes dem deutschen Reichstage unsere Anerkennung dafür ausdrücken, daß er in seiner 30. Sitzung vom 15. 1. 1916, mit der alleinigen Ausnahme eines trotzdem demildebenswerten Entarteten mit erfreulicher Einmütigkeit die Mordtat der „Baralong“ als britische Schmach gerandmarkt, den britischen Regierungsherren die Waiste geküßelt und sich auf den Boden der Selbsthilfe stellend, Sühne für die Mordtat gefordert hat.

Wir tun keinem Nebenher im Reichstage unrecht, wenn wir die herzerstirrende Rede des sozialdemokratischen Abgeordneten Roske — der sich schon so oft der Seeleute im Reichstage mit Erfolg angenommen hat — als den Auftakt und den Epitaph dieser Reichstagsverhandlungen bezeichnen.

Mit heller Empörung haben nach Roske alle Kreise des deutschen Volkes von dem Wortlaut der englischen Note in der „Baralong“-Affäre Kenntnis genommen. Als vor Monaten die ersten Berichte darüber kamen, daß Mannschaften eines deutschen Unterseebootes durch die Verabung eines englischen Hiltztreuzers in geradezu bestialischer Weise getötet worden seien, habe ich, so führte Roske aus, und mit mir wohl viele andere eine Zeitung an der Michtigkeit der Angaben Zweifel hegte. Es erschien geradezu ungeheuerlich, daß Seeleute es sollten fertig gebracht haben, auf kiffles im Wasser treibende Menschen zu schießen und sie zu töten und schongerettete Mannschaften, die aber doch wehrlose Gegner geworden waren, miedlings zu erschlagen. Wir haben seinerzeit mit Genugtuung gehört, daß Engländer Deutsche gerechtfertigt haben; es ist selbstverständlich, daß Deutsche wehrlos gewordenen Feinden gegenüber ebenso handeln. Reizten bisher englische Schiffe mehr deutsche

Seeleute, als deutsche Schiffe englische Seeleute aufnehmen konnten, worauf die englische Regierung wiederholt und jetzt wieder in ihrer Note präzisierend hingewiesen hat, trotzdem damit nur ganz Selbstverständliches geschehen ist, so nur deshalb, weil die Umstände es nicht anders mit sich gebracht haben. Im Falle „Baralong“ kann nun schon lange nicht mehr darin gezwelt werden, daß die Aussagen amerikanischer Zeugen vollen Glauben verdienen. Wäre es anders, dann würden die englische Regierung und die englische Presse sehr bald mit der Enfristung, die sie so gut zur Schau zu tragen wissen, den amerikanischen Zeugenansagen und den Erörterungen in der deutschen Presse entgegengetreten sein. Das Schweigen kann nach meinem Empfinden gar nicht anders denn als Schuldbekenntnis bewertet werden.

Dann habe ich mir selbstverständlich auch die Frage vorgelegt, was die deutsche Regierung wohl tun werde, um Sühne für den feigen Mord an braven deutschen Seeleuten herbeizuführen. Das deutsche Volk verpönt gar keine Neigung dafür, seine braven U-Bootleute als Freiwild von England behandeln zu lassen. Deshalb ist es seinerzeit ganz allgemein mit Genugtuung aufgenommen worden, als durch Repressalien die englische Regierung genötigt wurde, Gefangenen, Offiziere und Mannschaften deutscher U-Boote die anfänglich verweigerte ehrenvolle Behandlung als Kriegsgefangene zu gewähren. Nur absolut selbstverständlich war es, daß die deutsche Regierung im Falle „Baralong“ Befragung der Schuldigen forderie. Allen Angehörigen in dem schon an sich furchtbaren Kriege entgegenzutreten, hat jede Regierung und jedes Volk allen Anlaß, schon um das Zusammenarbeiten der Nationen nach dem Kriege nicht unnötig zu erschweren. Die Bereitwilligkeit dazu läßt die englische Antwort auf die deutsche Note im Falle „Baralong“ allerdings absolut vermissen. Die englische Antwort auf die Forderung der Befragung der „Baralong“-Leute ist das Empörteste, was wir an Zynismus bisher auf diplomatischem Gebiete während des Krieges erlebt haben. Die Ausflüchte der englischen Regierung, die sich weigert, die Bestrafung vorzunehmen, laufen indirekt auf eine Billigung des Mordes an den deutschen Seeleuten heraus. Dafür hat das deutsche Volk gar kein Verständnis, es muß selbstverständlich volle Sühne fordern. Mit Genugtuung haben wir während des Krieges Kenntnis nehmen können, daß neutrale Staaten voll anerkannt, daß die deutsche Regierung vorgenommene Unachörigkeiten mißbilligt und sofortige Genugtuung gewährt.

Die englische Regierung erdreistet sich, deutsche Soldaten und deutsche Matrosen zu beschimpfen und ihnen den Vorwurf verbrecherischer Handlungen zu machen. Wir nehmen unsere Volksgenossen mit aller Entschiedenheit gegen eine solche Verunglimpfung in Schutz. In einer Erklärung hat vor Monaten der Vorstand der sozialdemokratischen Partei betont, daß die deutschen Soldaten und Matrosen keine Hunnen und keine Barbaren sind. Wir wissen, daß unsere Söhne und Freunde im Felde sich an menschlicher Gerechtigkeit und zu kulturellem Empfinden von den Soldaten der feindlichen Länder ganz gewiß nicht überreffen lassen. Schließlich sind die deutschen Soldaten und Matrosen nicht Abkömmlinge von Affen, sondern sie sind von Menschenfleisch ernährt, und nun von Frankreich und England nach Europa gebracht und ins Feld geführt werden. Die Angehörigen unseres Heeres und unserer Flotte stammen aus unserer Mitte und sind durch unsere politische und gewerkschaftliche Schule gegangen. Wir wissen, daß sie in treuer Pflichterfüllung den Kampf für die Siderung ihres Landes, für ihre eigene Existenz und für die Zukunft ihrer Kinder führen. Auch die Männer, die in harter Pflichterfüllung den schweren Dienst auf den Unterseebooten tun, verdienen nicht den Vorwurf des Barbarentums, am allerwenigsten aus englischem Munde. — England hat sich nicht gescheut, weil es an eine Viederringung unseres Heeres nicht glaubte, den Ausbürgerkrieg gegen unsere Frauen und Kinder zu beginnen. An der Antwortnote unserer Regierung freut sich die Feststellung, daß die leitenden Stellen im deutschen Heere und in der deutschen Marine nach wie vor den Krieg nach den Grundsätzen des Völkerechts und der Menschlichkeit führen werden und daß sie streng darauf achten werden, daß alle etwa vorkommenden Verfehle genau untersucht werden sollen. Wenn Befehl der deutschen Antwortnote konnte man sich allerdings im ersten Augenblick fragen, ob auf den Zynismus der englischen Note nicht eine Antwort in energischerem Tone am Platze gewesen wäre. Das wäre an sich durchaus berechtigt gewesen. Aber ich billige die maßvolle Zurückhaltung; die Antwort ist nach meinem Empfinden durchaus ernst und würdig und Deutschlands gutes Recht ist in diesem Falle ein viel besseres Argument, als es starke Worte hätten sein können. Natürlich ist es auch unsere Meinung, daß der „Baralong“-Fall nicht durch einen papierenen Protest seine Erlebigung finden kann. Es ist richtig, wenn die deutsche Regierung selbst die verweigerte Sühne für das Verbrechen an deutschen Soldaten in die Hand nimmt. Wir bedauern jede weitere Verschärfung der Kriegsführung. Der Krieg ist wahrlich schon grausam genug. Aber das deutsche Volk hat keine Lust, eine Selbstmordpolitik zu treiben und zuzulassen, daß England mit Angehörigen seines Heeres oder seiner Flotte Schindulohr spielt. Von unseren U-Bootleuten, die wir bewundern und die wir lieben, darf nicht erwartet werden, daß sie sich ruhig feigen Mordversuchen aussetzen, die von der Verabung feindlicher Frontlinterurschiffe oder von Schiffen unter falscher Flagge verübt werden. Vorschläge über die Art der Vergeltungsmäßregeln zu machen, ist nicht unsere Aufgabe. Wir haben zu den führenden Stellen das Vertrauen, daß sie verstehen werden, wenn sich die Gelegenheit dazu bietet, so empfindliche Schläge zu führen, wie wir es wünschen müssen. Aber wir haben auch das Vertrauen zu ihnen, daß sie wie bisher so auch

künftig das Ansehen Deutschlands als eines Kulturlandes zu wahren und den Geboten der Menschlichkeit zu ihrem Rechte verhelfen werden.

Wir haben diesen trefflichen mit stürmischem allseitigem Beifall aufgenommenen Ausführungen unseres Freundes Rostke nicht hinzuzufügen. Wir überlassen auch neidlos einem Lieblüch (dem Jüngeren) den traurigen Ruhm, den täglich mißlungenen Versuch gemacht zu haben, den tiefen Eindruck der trefflichen ergreifenden Rede Rostkes aus der Welt zu wischen. Dieser Mensch kann glücklich sein, daß die Lächerlichkeit nicht wider.

Englands Wirtschaftskrieg gegen Deutschland.

Wir haben bekanntlich von Kriegsbeginn an die Ursachen und Motive dieses Weltkrieges in erster Linie auf wirtschaftlich-ökonomische Gebiete gesucht und folgedessen England, wirtschaftlich genommen, als den Hauptgegner Deutschlands in diesem Weltkriege angesehen. Wir glaubten und glauben, daß sich diese unsere Annahme sogar dem streng gläubigsten Materialismus und folgedessen auch vom Standpunkt der materialistischen Geschichtsauffassung aus sehr wohl halten und stützen läßt. Wir haben aber auch reale Tatsachen für die Richtigkeit unserer Auffassung angeführt, und mußten und müssen es trotz alledem erleben, daß nicht nur in der politischen Unterwelt, sondern auch in unseren Leserkreisen England immer und immer wieder als das neid- und schuldlose Lammlein gilt, das kein Wäpchen je getrübt oder zu trüben beabsichtigt habe. Nicht um uns in Englandfeindschaft zu probieren, nicht um den Völkerhaß zu schüren oder gar die Internationale aus den Angeln zu heben, sondern lediglich um vor einem unbegründeten Optimismus, und vor allem um der Wahrheit die Ehre zu geben, müssen wir erneut feststellen, daß England diesen Krieg in erster Linie als Wirtschaftskrieg und Handelskrieg gegen Deutschland führt.

Den Ausbürgerungskrieg Englands gegen Deutschland betrachten selbst ernst zu nehmende Kreise Englands als gescheitert. „Times“ z. B. geben zu, die Erklärung Delbrücks, daß Deutschland genug Lebensmittel bis zur nächsten Ernte habe, sei richtig gewesen. Deutschland leide unter Teuerung und Mangel, aber nicht in dem Maße, daß dadurch sein Widerstand in absehbarer Zeit zusammenbrechen könnte. „Wir dürfen nicht erwarten“, so heißt es weiter, „daß der Friede bald kommt, aber daß er durch den wirtschaftlichen Druck kommen wird, selbst wenn es uns gelang, einen viel stärkeren Druck auszuüben als jetzt. Der Friede wird kommen, wenn wir Deutschland in die Knie geschlagen haben.“

Trotzdem oder gerade deswegen, fordert die führende Presse Englands eine Verschärfung der englischen Blockade gegen Deutschland in drohendster Zone. Da das Regierungsblatt „Westminster Gazette“ diese Drohungen billigt, dürfte die Regierung selbst diesen Ausdruck in der Presse veranlaßt haben.

„Daily Mail“ bestätigt, daß im englischen Parlament ein sehr kräftiger Versuch gemacht werden wird, um die Regierung zu zwingen, die englische Blockade gegen Deutschland zu verschärfen. Dagegen wird angetragen, einen bestimmten Tag für die Beratung über die Anfrage zu bestimmen, weshalb England Deutschland noch immer ernährt.“ „Daily Mail“ führt mit großer Verleumdung einige Äußerungen der „Westminster Gazette“ an, daß man der englischen Flotte vollkommene Bewegungsfreiheit geben müsse. „Daily Mail“ bekräftigt zwei Maßregeln: 1. Soll die Blockade nach dem Wunsch Amerikas auf eine gesetzliche Grundlage gestellt werden durch eine Blockadeerklärung für die ganze deutsche Küste. (Die Absicht soll durch Unterseeboote blockiert werden.) — 2. Soll die Warenverkehrsliste auf alle Artikel erweitert werden, die Deutschland nützen könnten, sowie auf Waren deutscher Herkunft, die auf neutralen Schiffen befördert werden.

„Ball Mail Gazette“ sagt u. a.: Wir sind gegen die Neutralen, deren Zukunft wir verteidigen und die auf unsere Kosten reich werden, von Anfang an viel zu leicht gewesen. Die Öffentlichkeit erwartet ein neues Blatt in der Handhabung unserer Waffen. — „Evening Standard“ sagt: Wenn die Koalitionsregierung wirklich Charakter begehren will, dann raten wir den Mitgliedern an, ihre gegenwärtige Politik in Fragen des deutschen Ueberseehandels fortzusetzen. Wenn sie diese Frage nicht lösen kann, dann werden es andere tun. — „Globe“ sagt: „Endlich zwingt die Öffentlichkeit die Minister zu tun, was sie selbst von Anfang an hätten tun müssen.“

Auf alle Fälle will man in England, auf dem Umwege über erneute Vergeßlichkeitssätze gegenüber den Neutralen, den letzten Rest des deutschen Außenhandels vernichten, auch zu dem Zwecke, um das deutsche Volk auszuhungern.

Aber Englands Ziele sind noch bedeutend weiter gesteckt, und zwar nicht nur in den Kreisen verantwortlicher Schreiber und Schieber. Am 11. Januar hielt der englische Handelsminister Runciman im englischen Parlament eine beachtenswerte Rede. Er führte da aus: „Wir müssen den Krieg mit aller Kraft weiterführen, aber wir müssen auch vorsichtig bleiben. Der Friede könnte sehr viel eher kommen als einige von uns erwarten, und wir müssen nicht unvorbereitet überrascht werden.“ Die „Vorbereitungen“ nun, die Runciman wünscht, sind allerdings eine den deutschen Handel und die deutsche Industrie möglichst lähmende Kraftanstrengung Englands. Er schlägt vor, alles Erdentische zu tun, um einen neuen ökonomischen Krieg, den Deutschland nach dem Frieden mit seinen Nachbarn wagen werde, im Keime zu ersticken. Daher müßten die bereits Deutschland ent-

risenen Absatzgebiete, z. B. Südamerika, Indien usw. England gesichert werden. Die neuen, früher lediglich in Deutschlands Händen befindlich gewesenen Industrien — z. B. optische Gläser, Farben, Chemikalien, elektrische Apparate, Magnete usw. — müßten in England so gefördert werden, daß Deutschland nie mehr einen Export in diesen Dingen bekomme. „Daher ist es eins der ersten Erfordernisse während des Krieges und nachher, unsere Forschungsmethoden, die Erzeugung unseres Volkes und die Ausbildung unserer jungen Leute zu verbessern.“ — Je länger der Krieg dauere, desto mehr werde Deutschlands Handel leiden. Der Redner schloß: „Wenn Deutschland in bezug auf seinen Handel keine geschlagene Nation ist, dann hat es niemals eine geschlagene Nation in der Welt gegeben. Die Hauptfrage ist, daß, wenn der Krieg zu Ende kommt und es zur See geschlagen ist — und, wie ich hoffe, auch zu Lande, es wünschen könnte, zu einem neuen Feldzuge loszugehen. In Verbindung mit jenem neuen ökonomischen Feldzuge wird es für uns notwendig sein, beim Friedensschluß zuzusehen, daß es sein Haupt nicht erhebt.“

Deutlicher und richtiger kann der Vorkott, der Wirtschaftskrieg und Handelskrieg gegen Deutschland, über den Weltkrieg hinaus, wohl kaum gefordert und propagiert werden. Die „Times“ veröffentlichen eine Uebersicht über die geplanten Konferenzen, auf denen Mittel und Wege beraten werden sollen, um die Vernichtung Deutschlands durch einen Handelsblockade nach dem Kriege vollständig zu machen.

Zuerst kommt am Ende dieses Monats eine große Versammlung in der Eldonhalle unter dem Vorsitz des Lordmayors — sie wird gleichsam die offizielle Eröffnung der Kampagne darstellen — und an sie schließt sich dann am 29. Februar und den zwei folgenden Tagen die Jahresversammlung der britischen Handelskammern in London an, auf der so gut wie alle Zweige der Industrie und des Handels vertreten sein werden, und die die Grundlage der neuen nationalen Handelspolitik festlegen will, indem sie den Anregungen der einzelnen Handelskammern in Resolutionen feste Gestalt geben wird, deren eigendes Handel alle die Entschlossenheit sein wird, Englands Handel und Industrie, soweit wie möglich, sowohl auf dem britischen Markt als auch auf dem der verbundenen Mächte vor jedem deutschen Wettbewerb zu bewahren. In der Woche, die mit dem 5. Juni beginnt, wird gleichfalls in London eine Konferenz des britischen Handels-Rates folgen, der die Beschlüsse der britischen Handelskammernkonferenz für das ganze Reich ratifizieren soll. Die akzeptierte Grundlage, auf die sich nach dem „Chamber of Commerce Journal“ alle diese Konferenzen stellen werden, ist die, daß Großbritannien in Zukunft in seinen Geschäften seinen Kolonien und seinen heutigen Freunden einen Vorzugsbehandlung gewähren muß, von der es seine heutigen Feinde ausschließen wird.“ Das Blatt versichert, daß auch die Regierung diese Grundlage annimmt.

Das stimmt ohne Frage, denn am 10. Januar führte der Minister Runciman im englischen Parlament sich selbst ergänzend aus: „Während des Krieges ist bereits Deutschlands Handel auf seine Schwere geschädigt worden. Seine Handelsbeziehungen mit fremden Mächten sind durchbrochen. Gevolligte Anstrengungen sind gemacht worden, um fremde Märkte, z. B. Südamerika für England zu erobern. England hat eine neue optische Industrie während des Krieges gegründet; ebenso ist es gelungen, eine große Anzahl von Chemikalien, von künstlichen Farben, von elektrischen Apparaten in England herzustellen, die bis dahin deutsches Monopol waren. Im britischen Weltreich ist das transatlantische Monopol auf dem Metallmarkt gebrochen worden; durch eine australische Spezialgesetzgebung wurden alle Verträge aufgehoben, durch die der transatlantische Metallmarkt sich die Verfügung über britische Produkte gesichert hatte. Wir haben jetzt volle Macht über die wichtigsten Metalle, über Zink aus Australien, Nickel aus Kanada, Mangan-Erz aus Indien, Zinnstein und Wolfram von den Antipoden, und auch mit Bezug auf Öl und Kohle wird das Gleiche anstrebt werden müssen. Wir müssen auch in der Friedenszeit uns wirtschaftlich so neu organisieren, daß es nichts Wesentliches an Friedens- und Kriegsbedürfnissen gibt, über das wir nicht innerhalb unseres Weltreiches verfügen können. Wir werden durch eine Verbesserung unseres Wirtschaftssystems dafür sorgen müssen, daß arbeitenden jungen Firmen das nötige Kapital zur Verfügung gestellt wird. Wir werden ferner dafür sorgen müssen, daß die fremde Schifffahrt nicht gegenüber der unseren bevorzugt wird, daß z. B. nicht mehr die deutschen großen Schiffsahrtlinien die Insel Light und Southampton anlaufen dürfen, ohne die Hafengebühren zu bezahlen, denen unsere Schiffe unterworfen sind. Die Ausfuhr Deutschlands ist heute auf solche Waren beschränkt, über die Kontrakte bereits vor Verschärfung der „Orders in Council“ abgeschlossen waren; sie schwindet daher von Tag zu Tag. Deutschland ist eine wirtschaftlich geschlagene Nation.“

Am Ende begreifen unsere bisher immer noch zweifelnden Leser nun endlich, um was es in diesem Weltkriege in erster Linie geht, und was es für die deutsche Arbeiterklasse und die deutsche Arbeiterbewegung auf dem Spiele steht.

Insbesondere erklärt uns aber der „New Statesman“, warum es die Urheber dieser englischen Kampagne einer Verfolgung der deutschen Klasse nach dem Kriege und die Befürworter einer Politik des ewigen Vorkotts so schrecklich eilig haben. Sie fühlen instinktiv, so schreibt er, daß die dunkelste Stunde vor der Dämmerung ihre Stunde ist, und daß, wenn es ihnen nicht gelingt, die Nation schon jetzt auf ihren Plan festzuführen, nach Unterzeichnung des Frie-

dens einen sozialen und wirtschaftlichen Krieg weiterzuführen, ihnen das später nie gelingen wird. Wenn der Krieg endet, wird sie wünschen, daß es wirklich ein Ende ist — und nicht der Anfang eines neuen Krieges.“

Hoffen wir, daß das Blatt recht behält und die Vernunft und ruhige Ueberlegung auch in den maßgebenden Kreisen Englands wiederkehrt.

Theorie und Praxis.

Es ist erstaunlich, daß man hier ein so geringes Gefühl für die Parteidisziplin hat. Ich bin ja sozusagen im Parteiloben aufgewachsen, ich habe sie mit der Muttermilch eingeatmet, und aus frühester Kindheit klingt es mir in den Ohren aus dem Munde meines Vaters: „Eins ist not: Disziplin! Die Disziplin ist der Stolz der deutschen Sozialdemokratie! Ohne Disziplin kein erfolgreicher politischer Kampf!“

Liebtnecht der Jüngere 1910 auf dem Magdeburger Parteitag.

Im Weltkrieg gibt es bisher drei Geschlagene: Belgien, Serbien und die deutsche Sozialdemokratie. So schrieb kürzlich ein sozialdemokratisches Blatt. Die Schuld mißt Dr. Lensch den 19. und Generin der Minderheit der sozialdemokratischen Reichstagsfraktion bei, die gegen die Kriegskredite stimmten und von denen er sagt:

„Die 20 Reaktionsäre! Sie haben vielleicht geglaubt, eine revolutionäre Aktion zu unternehmen. Nicht der Revolution, nur der Reaktion haben sie einen Dienst geleistet, nur die Arbeiterfeinde werden sich über ihre Tat freuen.“

Seeschiffe und ihre Ursachen.

Während einer Reise des Hamburger Dampfzuges „Bürgermeister Meile“, von Lulea nach der Elbe, geriet dieser Dampfer am 18. September 1915, bei Kollanen auf Grund. Am 20. September gelang es, den Dampfer wieder flottzumachen, worauf man ihn nach Lulea zurückbrachte. Dort stellte es sich heraus, daß das Schiff schweren Schaden am Boden erlitten hatte. Beim Abgange von Lulea war der Dampfer mit Stützbaumern beladen und hatte vorn einen Tiefgang von 28 Fuß 6 Zoll und hinten von 23 Fuß 6 Zoll. Der Unfall ereignete sich, während der Zwangsloste, der das Schiff bis dahin geführt hatte, von Bord ging. Der Grundstöß erfolgte auf dem südwestlichen Riff von Kollanen, unweit Luleas. Um das Schiff flottzubringen, mußte ein Teil der Ladung gelöscht werden. Während der Lösche von Bord ging, hat der 1. Offizier Kleinemann auf Befehl des Kapitäns die Brücke verlassen, um das Log auszulesen. Der Schaden am Schiff beträgt 100 000 Mark. Der Unfall wird darauf zurückgeführt, daß der Lotsen das Schiff verlassen hat, als es nahe des Riffs von Kollanen war. Der Lotsen ist auch von dem Kriegsgericht in Lulea wegen seines Verhaltens zu einer Geldstrafe verurteilt worden.

Der Reichskommissar kommt bei Prüfung der Zeugenausagen zu dem Schluß, daß dem Zwangslosten, der auch noch von dem Kapitän vor der Nähe des Landes gewarnt war, die Schuld an dem Unfall trifft. Die Vorarbeiten nach der Strandung seien nicht zu beanstanden. Dem Kapitän Grote sei kein Vorwurf zu machen.

Das Seeminiſterium gibt folgenden Spruch ab: „Der Dampfer „Bürgermeister von Meile“ ist am 18. September 1915 auf dem südwestlichen Riff bei Kollanen gestrandet und am 20. September nach Löschen eines Teils der Ladung mit schwerem Schaden wieder flott geworden. Der Unfall ist von dem Zwangslosen Arthur Birger Johannsen verursacht, welcher trotz mehrfacher Verwarnung das Schiff, bevor es bei Kollanen verlies, zu nahe an Land herangeführt hat. Dem Kapitän Grote und den Wachhabenden 1. Offizier Kleinemann trifft keine Schuld. Die Maßnahmen nach der Strandung waren jaggemäß. Zweck Vermeidung ähnlicher Unfälle wäre zu empfehlen, auf der Station bei Kollanen eine Gasboje auszuliegen, die eine bessere Feststellung der Entfernung des Landes bei Nacht ermöglichen würde.“

Ausland.

Amerika.

Amerikanische Konsequenz.

Das Außenministerium erteilte die Erlaubnis zur Abfahrt des italienischen Dampfers „Giuseppe Verdi“ mit zwei Geschützen auf See, nachdem die „Versicherung“ gegeben worden war, daß diese Geschütze „nur zur Verteidigung“ angewendet werden würden.

Nachdem die amerikanische Regierung das Auslaufen des italienischen Dampfers „Giuseppe Verdi“ erlaubt, beriefen die englischen Redereien eine Konferenz ein, in der die Frage der allgemeinen Bewaffnung der Handelsdampfer besprochen werden soll.

Ein Kongreßmitglied sagte im Repräsentantenhaus, die amerikanischen Seerechte seien durch England schwerer verletzt worden, als durch Deutschland und seine Verbündeten.

Trotzdem hat England von Amerika nichts als — leere Worte zu befürchten.

Italien.

Bewaffnung der Handelsdampfer.

Wie die italienische Zeitung „Corriere Mercantile“ meldet, beschloß die italienische Kapitäne einen Antrag auf die allgemeine Bewaffnung der Handelsdampfer einzureichen, damit sie nicht nur defensiv, sondern auch offensiv gegen die U-Boote im Mittelmeer vorgehen könnten, wie dies von den Engländern mit Erfolg getan wurde. Das Votum verlangt, daß Marine-Minister Corfi eine entsprechende Verfügung erlasse, daß alle italienischen Dampfer, nicht nur die, welche die Adria befahren, bewaffnet würden, damit die fähbaren Verluste, welche die italienische Marine bisher erlitten hat, aufhören. Alle Dampfer würden damit die Unterseeboote rücksichtslos angreifen, auch wenn sie selbst nicht angegriffen werden.

Wenn diese Pläne verwirklicht werden, so würde das die Kriegsführung der Unterseeboote erheblich erleichtern, da sie diesen bewaffneten Fahrzeugen gegenüber, die gleichbedeutend mit Hilfskräften sind, jeder Rücksichtnahme entbehren würden.

Wie man es treibt.

Ein österreichisch-ungarisches Unterseeboot sichtete am 10. Dezember v. J. in der Nähe der Küste, bei Derna, einen Dampfer (Port Said) und forderte ihn auf, zu halten. Nach anfänglichem Fluchtversuch stoppte der Dampfer und hüllte die weiße Flagge. Hierauf näherte sich das Unterseeboot dem Dampfer, der aber plötzlich, trotz der weißen Flagge, mit voller Kraft gegen das Unterseeboot feuerte, offenbar um es zu rammen. Auf diesen heimtückischen Versuch hin feuerte das Unterseeboot auf den Dampfer und stellte bald einen Volltreffer fest. Nun stoppte der Dampfer abermals und begann Boote auszulassen. Das Unterseeboot, das auf diese Ergebenheitszeichen sofort das Feuer abbrach, näherte sich dem Dampfer und konstatierte, daß die ausgelassenen Boote, ohne Rücksicht auf die im Wasser befindlichen Menschen, gegen die Küste zu trieben. Hierauf näherte sich das Unterseeboot jenem Boote, in dem der Kapitän des Dampfers sich befand. Der Unterseeboot-Kommandant erklärte, auf den Kapitän schießen lassen zu wollen, sofern dieser nicht unweitzuglich die hilflos treibenden Menschen seines Schiffes aufnehmen. Auf dem Dampfer selbst wurde das Vorhandensein zweier Personen festgestellt, darunter eines Verwundeten, um den sich die Kameraden ebenfalls nicht gekümmert hatten. Das Unterseeboot ließ sich durch ein eigenes Boot abholen. Der Verwundete wurde gerettet und übergeben, sodann wurden beide dem Schiffboot übergeben, und erst dann wurde der Dampfer durch Torpedoschuß versenkt. Dieses Vorgehen hatte das Unterseeboot schon unter dem Feuer einer herbeigezogenen armerikanischen Jagt und eines Torpedobootes ausgeführt, somit ohne Rücksicht auf seine eigene Gefahr.

Das Verhalten des Kapitäns des Dampfers bedarf eigentlich keiner weiteren Kommentare. Zuerst ein Fluchtversuch, dann ein heimtückischer Angriffsvorstoß auf das österreichische Unterseeboot, dann läßt er seine eigenen Leute im Stich und muß von dem Feinde ergriffen werden, die mit den Wellen kämpfenden, schmählich Verratenen und den vom Feinde Verbundenen aufzunehmen.

Norwegen.

Kriegssteuern der Reeder.

Die norwegische Regierung beabsichtigt zur Deckung der Ausgaben für die Aufrechterhaltung der Neutralität und für die Feuerungsbezüge eine radikale Besteuerung der mit großen Ueberflüssen arbeitenden Reeder. Im Einzelnen mit der Kommission für die Kriegsgewinnsteuer beabsichtigt die Regierung, auf jede Registrierung eine Abgabe von einer Krone monatlich zu legen. Schweden hat bekanntlich zu einer ähnlichen Gewinnbesteuerung der Schifffahrt gegriffen; die norwegische Steuer wird jedoch zehnmal so hoch wie die schwedische sein. Für die Reeder eine unangenehme, aber trotzdem wohl begünstigte Steuer.

Binnenschiffer.

Mut haben!

Was Mut haben heißt, hat uns der große, unvergessliche Jean Jaures mit folgenden knappen, aber trefflichen Worten erläutert:

Mut haben heißt, seinen Willen nicht dem Zufall der Augenblicke anheften und der Kräfte ausliefern; heißt in den unermesslichen Stunden der Mäßigkeit den Willen zur Arbeit und zur Tat bewahren.

Mut haben heißt, in der grenzenlosen Unordnung des Gesellschaftslebens irgend einen Beruf wählen und darin richtig werden; heißt die Abneigung überwinden, in die fleischlich und einseitig scheinenden Einzelheiten einer Sache einzudringen. Mut haben heißt, so gut man kann, vollkommen tüchtig in seinem Berufe zu werden; heißt jenes Gesetz der Arbeitsteilung verstehen und sich ihm unterwerfen, das die Vorbedingung nützlichen Tuns ist. Mut haben heißt, bei alledem noch Zeit finden, seinen Willen, seinen Geist über den Beruf hinaus auf die weite Welt zu richten und von einer höheren Werte auch ein ausgebreiteter Reich zu betrachten. Mut haben heißt, welchen Beruf auch immer man treibe, zugleich ein Praktiker und Philosoph zu sein.

Mut haben heißt, sein eigenes Leben zu begreifen, lenken und vertiefen; heißt aufrecht stehen und trotzdem sein Leben in Einklang bringen mit dem großen Ganzen alles Lebens.

Mut haben heißt, die neuen Bedingungen beachten, die das Leben für Wissenschaft und Kunst schafft; heißt die fast unendliche Verwicklung der Tatsachen und Einzelheiten der gesellschaftlichen Wirklichkeit erforschen und erfassen. Mut haben heißt, diese ungeheure, verworrene Wirklichkeit mit großen Ideen durchleuchten, sie organisieren und erheben durch die erhabene Schönheit ihrer Formen und unter Beobachtung ihrer gleichmäßigen Bewegungen.

Mut haben heißt, seine eigenen Fehler einsehen, an ihnen leiden, sie meistern, sich von ihnen nicht überwinden lassen, vielmehr seinen Weg weitergehen.

Mut haben heißt, das Leben lieber und dem Tode mit Ruhe ins Auge schauen; heißt tätig sein, sich großen Zielen widmen, ohne zu wissen, welcher Lohn unserem Streben im tiefen, unergründlichen Weltall bereitet sein wird.

Mut haben heißt, die Wahrheit suchen und sich sagen, sich nicht dem vorübergehenden Gesez der triumphierenden Lüge unterwerfen, unsere Seele, unseren Mund und unsere Hände nicht zum Widerhall des einstufigen Beifalls und des fanatischen Hohnes machen.

Es stünde in der gesamten deutschen Arbeiterbewegung in dieser ersten und schweren Zeit sicher besser um uns, wenn Führer und Masse sich die Worte des großen Franzosen zum Leitmotiv nehmen würden, statt gegenseitig im wenig erbauenden Hausstreit und Brüderzwist ihre Kräfte nutzlos aufzureiben.

Die Lage der Elbschifffahrt

bildet den Gegenstand eingehender Erörterungen in der Tagespresse, und die nachstehenden Angaben erscheinen uns beachtenswert, obgleich sie sich auf Gebiete erstrecken, die nicht direkt die ureigenen Interessen unserer Leser betreffen. Aber wir werden ja wohl nach diesem Kriege aus zwingenden Gründen heraus Veranlassung nehmen müssen, die allgemeine Lage des Gesamtverkehrs mehr als bisher und laufend an dieser Stelle zu erörtern.

Die Folgen des Krieges im Elbschifffahrtsverkehr haben sich, wie die „Magdeburgerische Zeitung“ schreibt, im Jahre 1915 viel intensiver geltend gemacht als im Jahre vorher, in das nur 5 Kriegsmonate gefallen waren. Die Gesamtausfuhr auf der Elbe umfaßte rund 11 Millionen Meterzentner gegen 18 Millionen Meterzentner im Jahre 1914, mit dem ergab sich ein Rückgang des Verkehrs um circa 7 Millionen Meterzentner. Bei einem Vergleich der Ausfuhrmengen des Jahres 1915 mit jenen des Friedensjahres 1913 stellte sich eine Abnahme um rund 10 Millionen Meterzentner heraus. Von dem gesamten Umschlagsquantum des Jahres 1915 entfielen circa 10 Millionen Meterzentner an Braunkohlen, so daß die sonstige Gütermenge nur etwa 1 Million Meterzentner umfaßte gegen circa 6 Millionen Meterzentner in 1913. Dieser starke Rückgang der Baranausfuhr auf der Elbe erklärt sich hauptsächlich durch die verordneten Aus- und Durchfuhrverbote. In den ersten Monaten 1915 wurden noch für gewisse Artikel Ausfuhrbewilligungen in beschränktem Maße erteilt, die später gänzlich unterblieben. Das gilt beispielsweise von Getreide, von welchem in den Monaten Januar-Februar circa 100 000 Meterzentner verladen werden konnten. Im Jahre 1914 betrug die Getreideausfuhr circa 750 000 Meterzentner. Von Zucker wurden im Monat Januar 27 000 Meterzentner abgefertigt, weiterhin unterblieb jedwede Ausfuhr auf dem Wasserwege. Der Zuckerexport spielte in Friedenszeiten eine große Rolle für den Elbeverkehr. In normalen Zeiten wurden über 3 Millionen Meterzentner Zucker pro anno versandt und noch im Jahre 1914 gelangten 1,9 Millionen Meterzentner Zucker auf Elbschiffen zur Beförderung.

In den einzelnen Monaten gelangten zur Verschiffung:

	1915	1914
Januar . . .	540 000	80 000
Februar . . .	340 000	180 000
März . . .	380 000	2 100 000
April . . .	1 320 000	2 660 000
Mai . . .	1 540 000	2 330 000
Juni . . .	1 140 000	2 080 000
Juli . . .	1 270 000	1 680 000
August . . .	1 500 000	930 000
September . . .	1 300 000	1 320 000
Oktober . . .	900 000	1 550 000
November . . .	900 000	1 900 000
Dezember . . .	460 000	1 200 000

Summa 10 960 000 18 010 000 Meterzentner

Von einzelnen, durch Hochwasser verursachten Unterbrechungen abgesehen, war die Elbschifffahrt während des ganzen Jahres im Gange.

Die wichtigsten Artikel, die auf dem Elbewege zur Ausfuhr gelangten, stellen wir im Nachfolgenden zusammen:

	1915	1914
	Meterzentner	Meterzentner
Braunkohle	10 000 000	13 700 000
Getreide	105 000	750 000
Malz	40 000	190 000
Petroleum und Nebenprodukte	20 000	480 000
Bohnen	90 000	130 000
Mais	230 000	—
Obst	180 000	100 000
Rübe	30 000	38 000
Zucker (Januar)	28 000	1 920 000
Get- und Getreide	33 000	—
Holz	80 000	60 000
Breite	20 000	140 000

In diesen Artikeln, die sonst auf der Elbe verfrachtet wurden, wie Bier, Glas, Papier, Eisenwaren, Chemikalien, Porzellan usw., war die Ausfuhr nahezu gänzlich unterbrochen. Von dem Gesamtquantum der Baranausfuhr in Höhe von 11 Millionen Meterzentner entfielen, wie schon oben erwähnt, 10 Millionen Meterzentner auf Braunkohlen. Der Umschlag der Braunkohle stand jenem des Vorjahres um 3,7 Millionen Meterzentner nach. Die Getreide- und Malzausfuhr, welche im Jahre 1914 fast 1 Million Meterzentner erreicht hatte, umfiel in 1915 bloß 145 000 Meterzentner. Der Petroleumexport hat ganz aufgehört und es wurden bloß circa 20 000 Meterzentner Nebenprodukte verschifft. Im Vorjahre betrug die Ausfuhr von Petroleum und Nebenprodukten fast eine halbe Million Meterzentner. Eine namhafte Steigerung ergab sich bei der Ausfuhr von Obst, welche 180 000 Meterzentner gegen 100 000 Meterzentner im Vorjahre erreichte. Es handelte sich hier vornehmlich um Früchte Obst, das größtenteils nach Berlin transportiert wurde. Ein Artikel, der im Vorjahre gar nicht und in 1915 in beträchtlicher Menge zur Verschiffung gelangte, war Mais, von welchem 230 000 Meterzentner abgefertigt wurden. Die Ausfuhr von Holz hat sich um circa 20 000 Meterzentner gehoben, dagegen ist der Breitereport stark zurückgegangen.

Die Rhein-Elbe-Verbindung

ist ein Wasserstraßenprojekt, dem nicht nur die kapitalistische Welt, sondern auch wir das stärkste Interesse entgegenzubringen haben. Es handelt sich um die Verbindung vom Rhein zur Oder bzw. über den zur Vervollständigung dieser Verbindung noch zu bauenden Hannover-Elbe-Kanal. Ueber dieses Projekt wird aus Lübeck geschrieben:

Das Kriegsjahr hat uns gezeigt, wo wir in unseren Verkehrswege die unsere Volkswirtschaft schädigenden Lücken noch offen gelassen haben. Noch fehlt den westdeutschen Strömen Rhein, Elbe und Weser die deutsche Bindung, fehlt für das Industriezentrum Deutschlands die Möglichkeit, auf kürzestem Wasserwege an die Ostsee zu gelangen. Es ist nur ein Schlüsselpunkt, das auf dem Wasserwege vom Rhein zur Ostsee noch fehlt, die Strecke von Hannover bis zur Elbe, bis zum Anschluß an den leistungsfähigen Elbe-Trade-Kanal. Das Vorhandensein einer solchen Wasserstraße wäre für unser ganzes Wirtschaftsleben während des Krieges von gewaltiger Bedeutung gewesen, vielleicht ein Schritt näher zum Frieden. Es würde gegen alle Lehren des furchtbaren Weltkrieges verstoßen, wollte man sie nicht nach dem Kriege baldigst in Taten umsetzen. Die Pläne für einen Kanal Elbe-Hannover liegen vor. Es ist Aufgabe des Staates Lübeck, mit allem Nachdruck uns gegen etwa auftauchende Widerstände innerpolitischer Art seine Stellung als günstigster Westhafen der Ostsee für Rheinland-Westfalen und das ganze anschließende west- und südwesteuropäische Wirtschaftsgebiet zu verteidigen. Diese Lage gab Lübeck einst im Verkehr mit den nordischen Reichen ihre Bedeutung als Haupt der Hanse. Man darf erwarten, daß diese kürzeste Rhein-Elbe-Verbindung nach dem Kriege sich durch den Elbe-Hannover-Kanal bald schließen wird. Glandern Lübeck-Nordische Reichel. Sollte die alte Handelsstraße der Hanse nicht nach diesem Kriege neues Leben erwirken? Viel- und wechselseitig sind sehr mehr als siebenhundert Jahren die Beziehungen der baltischen Ostlande zu Lübeck. Von Lübeck aus ging der reiche Handelsverkehr nach den baltischen Ländern vor sich, von Lübeck aus begann die Besiedelung. Von welchem ungeheuren Nutzen hätte eine direkte Verbindung für unser großes rheinisch-westfälisches Industriegebiet, für unsere Massen- und wirtschaftliche Nutzung und Bereicherung sein können, wenn sie im Kriege schon bestanden hätte. Lauter denn je wird nach dem Kriege der Ruf auch nach dieser neuen deutsch-nordischen Verkehrsstraße erschallen.

Wären diese Auslassungen auch bis zu einem gewissen Grade von lokalen Interessen beeinflusst, so haben sie doch eine allgemeine Veranlassung, und wir können uns ihnen nur in vollem Umfange anschließen. Eine große Kulturerrungenschaft wird uns dieser Weltkrieg sicher bringen: den intensiven Ausbau unserer schiffbaren binnensländischen Wasserstraßen. Von ihm hängt in ziemlich hohem Maße die zukünftige Lage und Gestaltung der deutschen Binnenwirtschaft ab, die ja auch wohl nicht ohne Einfluß auf Umfang, Stoffkraft und Erfolgsmöglichkeit unserer deutschen Binnenschifferbewegung ist.



Sanktion des Eisenbahnstatuts für den Unfall eines Fuhrwerks an einer Strakenkreuzung. (Urteil des Reichsgerichts vom 7. Januar 1916.) Anfang 1912 fand bei Hagen an einer Gleiskreuzung der Staatsbahn ein Zusammenstoß zwischen einem leeren Kipperwagen und einem Personenzug statt, wobei die Pferde des Fuhrwerks getötet und der Fuhrmann schwer verletzt wurde. Die Ursache des Unglücks war in erster Linie in den äußerst unübersichtlichen Ortsverhältnissen zu suchen, die dadurch bedingt waren, daß an der Strakenkreuzung ein hoher Eisenbahndamm aufgeschüttet war, über den im Zukunft die Bahnlinie in Gestalt einer Ueberführung über das Strakenbau hinweggeführt werden sollte. Dieser Damm beschränkte die Aussicht auf der noch in Betrieb befindlichen alten Strecke bis auf 65 Meter. Irigendwelche besonderen Vorsichtsmaßnahmen waren

von der Eisenbahnbehörde nicht getroffen worden, besonders hatte man es unterlassen, eine Schranke anzubringen.

Der verletzte Fuhrmann K. strengte gegen den Eisenbahnstiftus Klage auf Schadenersatz an, und zwar verlangte er eine jährliche Rente von 485 Mt. Das Landgericht Hagen kam zu dem Ergebnis, daß der Unfall zwar durch die erhöhte Betriebsgefahr der Staatsbahn verursacht sei, daß aber ein eigenes mitwirkendes Verschulden des Klägers vorliege, der es verabsäumt habe, vor der Gleisüberführung vom Bod zu steigen und die Strecke zu übersehen. Im Abwägung der beiderseits zu vertretenden Umstände wurden dem Kläger jährlich 384 Mt. zugesprochen. Gegen dieses Urteil legten beide Parteien Berufung ein, auf welche das Oberlandesgericht dahin entschied, daß dem Kläger münchweise die ganze Klage summe zugesprochen wurde. Die Gründe lauteten folgendermaßen:

Die Klage gründet sich nicht nur auf § 1 des Haftpflichtgesetzes, sondern auch auf ein von dem Beklagten zu vertretendes Verschulden und seiner Angehörigen. Auf Grund der Beweisaufnahme ist das Gericht zu der Überzeugung gelangt, daß der Zustand des Ueberganges in jenem Zeitpunkt sehr gefährlich war. Wegen des ausgeschütteten Eisenbahnammes war der Ueberblick ungemein beschränkt; die Fuhrwerke, welche das Gleis kreuzen wollten mußten vorher einen in dem Damm befindlichen Durchschnitt, welcher als Ueberführung ausgebaut werden sollte, passieren, wobei noch die Möglichkeit bestand, daß die Signale eines herankommenden Zuges überhört wurden. Bei der Schanze wäre es Pflicht des zuständigen Beamten des Eisenbahnstiftus gewesen, irgend welche Maßnahmen zu treffen, durch welche die Gefährlichkeit der Situation etwas abgemindert werden konnte. Bei pflichtgemäßer Prüfung der Derksichtlichkeit hätten die Aufsichtsbearbeiter des Beklagten sehen müssen, daß hier die Notwendigkeit bestand, entweder eine Schranke anzubringen, oder einen Wärter aufzustellen, der die herannahenden Fuhrwerke warnte. Indem dies unterlassen wurde, wurde das nach Lage der Sache erforderliche Maß von Sorgfalt verliert, der Beklagte haftet demnach nicht nur nach dem Haftpflichtgesetz, sondern auch aus unerlaubter Handlung. Ein eigenes Verschulden des Klägers ist nicht erwiesen. Die Zeugen bekunden haben, daß er vor dem Uebergang einige Augenblicke gehalten, hat jedoch das Getöse der Züge nicht gehört; dies ist ihm um desto williger nicht zum Vorwurf zu machen, als andere in der Nähe befindliche Zeugen ebenfalls von dem Herannahen des Zuges nichts gehört haben. Ob überhaupt Signale von dem betreffenden Zuge gegeben worden sind, bleibt dahingestellt. Auch wenn der Kläger vor dem Uebergang vom Bod gestiegen wäre, um sich von der Freiheit der Strecke zu überzeugen, so hätte dies nach Lage der Verhältnisse einen Unfall nicht unbedingt verhindern können. Der Klage war demnach in vollem Umfang stattzugeben, selbst wenn man ein geringes Maß von Verschulden auf Seiten des Klägers darin erblicken wollte, daß er entgegen seinen eigenen ursprünglichen Angaben auf dem Bod blieb. Denn dieses Verschulden wäre im Vergleich zu dem von Seiten des Beklagten zu vertretenden Verschulden der zuständigen Eisenbahnbeamten so gering, daß es überhaupt nicht in die Waage fallen könnte.

Gegen diese Entscheidung wandte sich der klagende Fiskus mit der Revision ans Reichsgericht, indem er Verletzung des § 254 BGB. rügte. Die höchste Instanz vermochte jedoch nicht dem angeführten Urteil einen Rekurs zum nicht zu erteilen und bestätigte es unter folgendem Hinweis des Reichsgerichts.

Kann der Schadenersatzanspruchende Unfall verletzte zu einer Operation gezwungen werden? (Urteil des Reichsgerichts vom 29. November 1915.) Der Fuhrmann K. in L. ist bei einem Zusammenstoß seines Fuhrwerks mit einem Eisenbahnwagen der Bischen Eisenbahn-Ges. in E. verletzt worden. Sein Schadenersatzanspruch auf Ersatz der Heilungskosten und seines Verdienstausfalles ist rechtskräftig zu 1/2 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Im Nachverfahren hat ihm das Oberlandesgericht Düsseldorf Heilungskosten und eine Erwerbsrente bis zum 65. Lebensjahr zugesprochen. Hiergegen hat die Beklagte Revision beim Reichsgericht eingelegt, ist aber vom 6. Abteil des höchsten Gerichtshofes mit folgender Begründung abgewiesen worden:

Streitig ist lediglich, ob dem Kläger, weil er die Operation des Beinbruchs verweigert, den er bei dem Unfall sich zugezogen hat, ein mitwirkendes Verschulden gemäß § 254 BGB. zur Last zu legen ist. Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, daß dem Kläger die Operation, die sich gefahr- und fast schmerzlos vornehmen lasse, zugemutet werden mußte, wenn feststünde, daß er dadurch seine Arbeitsfähigkeit wieder gewinnen würde. Dies aber verneint das Berufungsgericht. Es sei aus geschlossen, daß der Kläger durch eine noch so erfolgreiche Operation seine frühere Arbeitskraft wieder erlangen würde. Denn die Gefahr liege nahe, daß der operierte Bruch durch Heben schwerer Lasten, wie es das Gewerbe des Klägers mit sich bringe, wieder hervorbreche. Da ein solcher Fall mit Lebensgefahr verbunden sein würde, so mußte der Kläger auch nach der Operation sich aller mit schweren Lasten verbundenen Arbeiten enthalten. Er würde also trotz der Operation in seinem Gewerbe in gleichem Maße behindert bleiben, wie er es jetzt sei.

Es ist richtig, was die Revision geltend macht, daß der Sachverständige Dr. A., auf den sich das Berufungsgericht bezieht, weder von einer nahen Gefahr des Rückfalls durch Bruchoperationen, noch von einer Lebensgefahr beim Wiedererwerb der Bruch spricht. Diese Abweichung kann jedoch zur Aufhebung des Urteils nicht führen. Dr. A. bezieht sich

Rückfälle nach Bruchoperationen auf 5 Proz. Nach dem vorgetragenen Gutachten des Dr. A. sind bei dieser Operation alle Operationen, also auch Kinder und sonstige Personen, die keine schwere Arbeit verrichten, gefährdet. Sie gibt also auf die Frage, die hier allein sich erhebt, in welchem Verhältnis Operationen, die nach der Operation schwere Lasten heben und tragen, wie es der Kläger tun mußte, einem Rückfall ausgesetzt sind, keine zutreffende Antwort. Dr. A. scheint die Rückfälle bei dieser Personengruppe auf 16-17 Proz. zu bemessen. Wenn aber selbst nur 5 Proz. Rückfälle eintreten sollten, so konnte das Berufungsgericht, ohne sich mit dem Dr. A. in Widerspruch zu setzen, die Gefahr des Rückfalls als nahe bezeichnen und ohne Nachirium dem Kläger von der Pflicht entbinden, sich einer Operation zu unterziehen, deren Erfolg in der hier allein erheblichen Beziehung so wenig sicher war, daß also nur dazu geführt haben würde, daß der Kläger wie auch jetzt schon schwere Arbeiten vermeiden mußte, um einem Rückfall zu entgehen. Ob ein solcher Rückfall — das Wiedererbrechen des Bruchs — mit Lebensgefahr verbunden sein würde — was das Berufungsgericht vielleicht aus eigener Erfahrung bezeugt hat — ist danach ohne Belang.

Öffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Bremerhaven. Am Sonnabend, den 15. Januar, fand unsere ordentliche Generalversammlung statt. Auf der Tagesordnung stand: 1. Geschäfts- und Stellenbericht; 2. Bericht der Revisoren. Vor Eintritt in die Tagesordnung wird das Andenken von 14 verstorbenen Kollegen, darunter auf den einzelnen Kriesschauplätzen 13, in üblicher Weise geehrt. Dem Geschäftsbericht ist zu entnehmen, daß im verfloffenen Quartal Bewegungen und Differenzen auf den einzelnen Arbeitsplätzen nicht vorgekommen seien, weil durch die völlige Stilllegung der Schifffahrt im hiesigen Hafen keiner der Kollegen dort irgendwelche Beschäftigung finde; dasselbe sei auch in den Baumwoollspekulationsgeschäften der Fall, und seien alle diese Kollegen gezwungen, sich anderweitige, wenn auch mühsamer nicht sehr lohnende Arbeit zu suchen. Bei einem Teil der Kollegen sei es ihres hohen Alters wegen deshalb doppelt schwer, Arbeit zu erhalten; auch im letzten Quartal sei wiederum ein großer Teil zur Heeresdienstleistung einberufen worden; dieselbe Erfahrung würden wir auch wieder im neuen Jahre machen müssen. Wenn wir auch nicht klagen können, daß viele Kollegen dem Verbanne den Rücken kehren, so mußte aber doch in Betracht gezogen werden, daß ein Teil des schlechten Verdienstes wegen nicht in der Lage ist, die Beiträge so pünktlich wie sonst üblich zu entrichten. Welche Folgen der Krieg für die hiesige Verwaltungsgesellschaft mit sich gebracht habe, mögen folgende Zahlen beweisen:

	Eintritte	Beiträge	weniger
1. Quartal 1914	348	49 769	—
2. Quartal 1914	381	49 163	603
3. Quartal 1914	146	28 752	20 411
4. Quartal 1914	50	16 827	11 925
1. Quartal 1915	25	14 309	2 518
2. Quartal 1915	42	11 922	2 387
3. Quartal 1915	14	10 870	1 052
4. Quartal 1915	14	9 324	1 546

Pflicht der zurückbleibenden Kollegen ist, ihre volle Aufmerksamkeit der Organisation zuzuwenden, damit wir nach dem Kriege recht bald in der Lage seien, das heute Verlorene dann doppelt wieder nachzuholen. Es ist dafür zu sorgen, daß so weit wie möglich die Verbindung mit den Kollegen im Felde sowie in den einzelnen Depots aufrechterhalten wird. Leider verabsäumen es immer noch ein großer Teil Kollegen, ihre Adresse der Ortsverwaltung mitzuteilen. An Briefen und Karten sind eingegangen 205, Drucksachen 88, Geldsendungen 8 und Pakete 90. Ausgegangen sind Briefe und Karten 191, Drucksachen 2192, Geldsendungen 5 und Pakete 132.

Grüßlichst erwünscht habe der Vorstand beschlossen, auch in diesem Jahre an die Frauen der Kriegsteilnehmer eine Weihnachtsgüterauslieferung zur Auszahlung gelangen zu lassen, und zwar in Höhe von 4, 5 und 6 Mt., je nach Ränge der Mitgliedschaft. Die Ortsverwaltung habe dann beschlossen, für jedes in Frage kommende Kind noch 0,50 Mt. zuzuzahlen. Im ganzen seien 3756 Mt., davon 669 Mt. aus der Lotterielasse, veranlagt; dieses Geld ist der Vorstandsgesellschaft entnommen, deren Bestand, wie aus der Abrechnung zu ersehen ist, noch 1476 Mt. betrage.

Leider gebe sich ein großer Teil der Mitglieder dem guten Glauben hin, daß gleich nach Beendigung des Krieges eine gute Zeit beginnen werde; dies sei aber aller Voraussicht nach nicht der Fall; viel eher sei zu erwarten, daß dann, wenn die jetzt zum Heeresdienst Einberufenen zur Entlassung gelangen werden, ein großer Andrang nach Arbeit erfolgen wird, weil es immer noch einer ziemlich großen Zeit bedarf, bis alles wieder so einigermassen in die alten Bahnen eingeordnet ist. In Anbetracht dieses habe dann auch die letzte Konferenz bereits Vorsorge getroffen, daß die vom Militärbediensteten Entlassenen, wenn es ihnen nicht möglich ist, sofort Arbeit zu erhalten, von der Organisation unterstützt werden können.

Da in jedem Jahre in der ersten Generalversammlung die Ortsverwaltung neu zu wählen sei, mußte auch hierzu Stellung genommen werden; da es aber schwer hält, heute die Ortsverwaltung so zusammenzufassen, daß diese auch für längere Zeit so bleiben könne, mache die Ortsverwaltung den Vorschlag, die jetzige Ortsverwaltung so wie sie heute zusammengefasst ist, auch weiter bestehen zu lassen und bei evtl.

Einberufung des einzelnen Ersatz aus derjenigen Gruppe zu ernennen, welcher der Einberufene angehört hat; in der Ortsverwaltung seien bisher noch fast sämtliche Gruppen vertreten. Anschließend an diesen Bericht wurde der Kassenbericht, welcher gedruckt vorliegt, gegeben. Danach betrug die Einnahme 22 658,36 Mt., die Ausgabe 7772,67 Mt.; es verbleibt demnach ein Kassenbestand von 14 885,69 Mt. Die Vorstandskasse weist seit ihrem Bestehen eine Einnahme von 3030 Mt. und eine Ausgabe von 1554 Mt. auf; es verbleibt somit ein Kassenbestand von 1476 Mt. Die Revisoren berichten, daß Kasse, Bücher und Belege in bester Ordnung befunden seien und bitten um Dechargerteilung.

In der Diskussion wurde von einem Kollegen die Frage aufgeworfen, mit welchem Rechte der Vorstand Statutenänderungen vornehmen und die Unterstützungsätze ändern könne, ohne darum vorher die Mitglieder zu befragen. Demselben wurde erwidert, daß außerordentliche Verhältnisse in Frage kämen und dem Vorstand der § 28 des Statuts zur Seite stehe. Da weitere Anfragen nicht gestellt wurden, kamen die gestellten Anträge zur Abstimmung. Der Antrag der Ortsverwaltung, dieselbe in ihrer jetzigen Zusammensetzung auch für das neue Jahr bestehen zu lassen, wurde einstimmig angenommen; desgleichen der Antrag der Revisoren auf Dechargerteilung. Dann erfolgte Schluß der Versammlung.

Bunzlau. In der Versammlung am 11. Dezember erfolgte die Neuwahl der Ortsverwaltung. Als Bevollmächtigter fungierte Kollege Selbst, als Kassierer Paulmann, als Schriftführer Dabig, Kollege Hoffmann ist Beisitzer und Geleiten und Fischer Revisoren. Als Kartelldelegierte fungierten Selbst und Hoffmann. Nach Begehung einiger örtlicher Angelegenheiten erfolgte dann Schluß der Versammlung.

Spanau. Am Sonntag, den 9. Januar, fand unsere Generalversammlung statt. Nachdem das Protokoll der letzten Versammlung bekanntgegeben wurde, erstattete Kollege Gebert den Geschäftsbericht. Redner legte die Schwierigkeiten dar, unter welchen unsere Verwaltungsgesellschaft zu kämpfen hatte. 198 Mitglieder, davon 118 verheiratete und 80 ledige Kollegen, befinden sich im Felde; von diesen sind auf den verschiedenen Schlachtfeldern 6 Gefallene zu verzeichnen. Ferner entfiel uns der Tod zweier Kollegen. Die Versammelten erhoben sich zu Ehren der Verstorbenen. 25 Neuaufnahmen waren zu verzeichnen, demgegenüber 18 Streichungen. An Mitgliederzahl war zu Beginn 218, darunter 99 weibliche. Versammlungen fanden statt 1. Vertrauensmännerprüfung 1. Vorstandssitzungen 4. Betriebsversammlungen 4. Betreffend gemeinsamen Zusammenarbeiten mit dem städtischen Arbeitsnachweis wurde in geeigneter Weise dem Magistrat Kenntnis gegeben und von unserer Seite die Schaffung eines partiellen Nachweises angeregt. Zur Unterstützung unserer Kriegsfamilien zu Weihnachten wurden Sammelkisten herausgegeben und auf diesen 7110 Mark gezeichnet. Eine einzige Kiste wurde leer zurückgeschickt, die wir bei einem Gutschrift (Mitglied) auslegten. An Unterstützung zur Weihnacht konnten wir an 55 Familien 354 Mt. auszahlen, wovon 299 Mt. die Hauptkiste übernahm. Leider mußten wir viele Unterstützungsnachsuchende ablehnen, weil die Mitgliedsbücher nach den Bestimmungen nicht in Ordnung waren und darunter solche Mitglieder, die sonst sich sehr für die Durchführung von Beschlüssen auszeichneten.

Betrachten wir den Geschäftsbericht nach den obwaltenden Umständen, so kann er nur ein befriedigender sein. Allerdings würden sich die Kollegen und Kolleginnen etwas mehr um die Geschäfte des Verbandes kümmern, so müßte das Gesamtergebnat ein besseres sein. Nicht unerwähnt soll das Verhalten bleiben des Kollegen E. K., der sich als ein wertvoller stehender Genosse geriet, auch alle Winterhilfsflugblätter mit untertrieb, aber an seine Pflichten dem Verbanne gegenüber nicht dachte und getrieben werden mußte. Hoffen wir, daß das 1. Quartal 1916 einen besseren Ueberblick geben wird, wie das 4. Quartal 1915.

Hierauf erstattete Frau Appold den Kassenbericht. Die Einnahmen ergaben:

4 Aufnahmen a 1 Mt.	4,—
21 a 0,50 Mt.	10,50
Wochenbeiträge a 0,75 Mt.	39,—
„ a 0,60 Mt.	515,40
„ a 0,30 Mt.	218,70
„ a 0,20 Mt.	2,60
Extrabeiträge a 10 Pf.	92,40
„ a 5 Pf.	36,45
	919,05 Mt.

Die Ausgaben:	
Reiseunterstützung	1,—
Entschädigung usw.	107,16
Miete usw.	61,10
Zellschriften	1,60
Porto	8,30
An die Hauptkasse	616,07
	795,23 Mt.

Einnahme	919,05 Mt.
Ausgabe	795,23
Ortsbestand	123,82 Mt.

In der Diskussion, die sich sehr sachlich bewegte, ergriß der Kollege Wind, Stehmann, und Begner das Wort. Wind glaubt, E. K. in Schutz nehmen zu sollen, weil der betreffende E. K. nicht antwortend sei, schreibt aber die Art seiner Anstellung in einer Expedition. Stehmann glaubt die Meinung eines Nichtorganisierten (ebenfalls Mitglied) wiedergeben zu müssen, der sich über unsere kleine Broschüre: „An

Verbandskollegen!

Der Beitrag für die 4. Woche
des Jahres 1916 ist fällig.

die Dabeimgeliebten" ausgelassen hat. Wegner ist der Meinung, daß wir alle politische Meinungen vorläufig hintan stellen sollen und man mit der Diskussion bis nach dem Kriege warten soll. Gebert gibt einige Mithingstellungen. Wird ist der Meinung, daß wir auch nach dem Kriege eine weibliche Kraft einstellen sollen. Wegner widerspricht diesem Standpunkt. Es wird dem Kassierer Entlastung erteilt.

Die Neuwahl zur Ortsverwaltung ergibt folgenden V. b.: 1. Vorsitzender Karl Müller, 2. Vorsitzender E. Wibe, 1. Kassierer Frau A. Appold, 2. Kassierer Hermann Kühne, 1. Schriftführer Wegner, 2. Schriftführer Cherdak, als Beisitzer: Wibe, Jander, Schier, Revisoren: Henkel, Heintz, Weidemann; als Kartellbelegierte wurden gewählt Müller, Wegner und Wibe.

Es wird noch darauf aufmerksam gemacht, daß die Mitgliedsbücher zwecks Nachkontrolle eingezogen werden. Nachdem noch einige interne Fragen erledigt wurden, wurde die Versammlung, welche von circa 50 Personen besucht war, geschlossen.

Sangerhausen. Am Sonntag, den 9. Januar, fand unsere Generalversammlung statt. Beim Kartellbericht legte eine längere Diskussion ein über verschiedene Angelegenheiten. Dem Kassierer wurde einstimmig Entlastung erteilt. Als Vorsitzender wurde Kollege Heinrich Schwerfeger, als Kassierer Hermann Dinnhaupt, als Schriftführer W. B. Walhaus gewählt. Kollege O. Breidinger wurde als stellvertretender Vorsitzender, als Revisoren H. Koch, Herrn. Sparing und Herrn. Lühker, als Beisitzer Gustav Geier, O. Ström und O. Stedel gewählt. Der Vorsitzende ermahnte die Anwesenden zur regen Mitarbeit. Wegen vorgerückter Zeit mußte ein Antrag zur nächsten Versammlung zurückgestellt werden. Die Versammlungen finden jeden ersten Sonntag im Monat statt.

Wangen i. Allgäu. Am 9. Januar hielt die hiesige Verwaltungsstelle ihre Jahres-Generalversammlung ab. Kollege Inhofen-Augsburg sprach über: "Die Arbeitslosenfrage der Stadt Wangen". Er führte aus: Der Transportarbeiterverband könne sich immer das Verdienst für sich in Anspruch nehmen, diese wichtige Angelegenheit angeordnet zu haben. Erfreulich sei es, daß die hiesigen städtischen Kollegien unserem Antrag stattgegeben haben, die Arbeitslosenfrage ab 1. Januar 1916 einzuführen. Mit der Höhe der zu gewährenden Unterstützung könne man vorerst zufrieden sein. Es wird gezählt: Für alleinlebende arbeitslose Personen zwischen 14-16 Jahren 60 Pf. pro Tag, von 16-21 Jahren männlich 1 Mt., weiblich 80 Pf., über 21 Jahre männlich 1,20 Mt., weiblich 1 Mt.; für Haushaltungsvorstände männlich 1,40 Mt., weiblich 1,20 Mt.; für ein Ehepaar 1,80 Mt. Ferner wird noch für jedes erwerbsfähige, zum Haushalt gehörige Kind sowie für jedes über 14 Jahre in einer Lehre befindliche oder seither erwerbsfähige, nun arbeitslose Kind ein Zuschlag von 30 Pf. gezählt. Für Sonn- und Festtage wird die Unterstützung auch gezählt. Redner meinte, die achtstägige Wartzeit müsse für die nun seit Wochen arbeitslosen Kolleginnen in Wegfall kommen. Hier werde die Organisation versuchen, dieses durchzusetzen. Zum Schluß ermahnte Redner die Anwesenden, mehr wie bisher in der Organisation die Pflicht zu erfüllen, dann werden auch in Zukunft die Behörden unseren Wünschen mehr Augenmerk schenken. Die Ausführungen fanden lebhaften Beifall. Eine Diskussion wurde nicht gewünscht. Der Bevollmächtigte bemerkte, daß unser Antrag, den freien Gewerkschaften einen Sitz im Ausschüsse für die Arbeitslosenfrage zu gewähren, von den städtischen Kollegien nicht entsprochen wurde. Die "Freien" werden scheinbar hier am Orte als nicht gleichberechtigt anerkannt. Hier müsse sich die moderne Arbeiterbewegung diese Gleichberechtigung noch erkämpfen.

Der Kassenbericht vom 4. Quartal 1915 gab der Kassierer, der nicht beanstandet wurde.

Der Bevollmächtigte erstattete dann kurz den Bericht vom Jahre 1915. Der Mittelverstand stieg von 31 auf 75 am Schluß des Jahres. Beiträge wurden 3007 verkauft. Versammlungen und Sitzungen wurden 25 abgehalten. An Unterstützungen wurden insgesamt 605 Mt. gezahlt, davon im 4. Quartal über 400 Mt. Auch die schriftliche Tätigkeit hat sich vermehrt. Den im Felde stehenden Kollegen wird, soweit die Adressen bekannt sind, regelmäßig der "Courier" zugesandt. Leider fehlen noch viele Adressen. Bis Jahreschluß wurden insgesamt über 30 Kollegen zum Militär eingezogen. Davon sind bis jetzt drei gefallen resp. gestorben.

Lohnbewegungen fanden in der Berichtsperiode zwei statt. Diese erstreckten sich leider nur auf eine Firma. Auch die Arbeiter der übrigen zwei Firmen erhielten durch unsere Tätigkeit eine kleine Lohnerhöhung. Leider haben diese die Notwendigkeit des gewerkschaftlichen Zusammenschlusses noch nicht begriffen, zu ihrem eigenen Schaden.

Durch die Regelung des Verkehrs mit Molkereiprodukten setzte im November in den hiesigen Kaffeehäusern eine Arbeitslosigkeit ein. Hier ergriß die Organisation Maßnahmen, die Mitglieder vor der größten Not zu schützen.

Auch die Gegner waren bemüht, uns Prügel zwischen die Beine zu werfen. Allen voran die

Beistlichkeit. Kanzel, Grabreden, auch alle sonstigen Gelegenheiten wurden benutzt, den verhassten Transportarbeiterverband mit den verwerflichen Mitteln zu bekämpfen. So steht es in den gelegenen Gesunden Erzberger mit dem "Bürgerfrieden" aus.

Trotz allen Hindernissen war die Organisation bemüht, bei allen Gelegenheiten den Mitgliedern helfend unter die Arme zu greifen. Der Bericht wurde mit Beifriedigung entgegengenommen.

Folgende Kollegen wurden in die Ortsverwaltung gewählt: V. b., Bevollmächtigter: J. B. Wohl, Kassierer: G. Zoller, Schriftführer: Revisoren: R. Walfert und A. Noll.

Mit der Aufforderung, im neuen Jahre die uns fernstehenden Verbandskollegen zur Organisation heranzuziehen und die Ortsverwaltung tatkräftig zu unterstützen, schloß der Bevollmächtigte die schon verlaufene Versammlung.



Berlin. Bericht über den Arbeitsnachweis für das 4. Quartal 1915.

Branchen	Arbeitslose	Gemeinsame Stellen für fest	zur Ausb.	Belegte Stellen für fest	zur Ausb.
Gesamter und wasserbaulicher und Militär-Expeditions- u. Lagerarb.	546	1224	639	636	508
Wein- u. Obstbauarbeiter	185	550	24	296	23
Mineralwasserarbeiter	173	289	344	129	228
Feinmechaniker	10	23	—	7	—
Feinmechaniker	9	17	2	9	—
Feinmechaniker	10	—	44	—	16
Kraftwagenführer	81	79	8	52	3
Fensterreiniger	12	56	22	11	1
Lehr- u. Arbeitsbuchführer	490	1165	—	735	—
Arbeiterinnen, Wäckerin	48	14	8	10	8
Industriearbeiter	53	—	—	—	—
Zusammen	1620	3417	1081	1885	782
		4498		2667	

Bemerkung: Bezüglich der fest besetzten Stellen ist auch in diesem Quartal zu berichten, daß bei der großen Zahl von Angeboten im Vergleich zur Zahl der arbeitslos gemeldeten Mitglieder, viele, namentlich jugendliche Arbeiter, oft wechseln mußten, da sie den hohen Anforderungen vermöge zu schwacher Körperkräfte nicht genügen und folgebefrei mehrmals im verfloffenen Vierteljahr nach festen Stellen vermittelt werden konnten, ohne daß die Arbeitslosigkeit sich wesentlich erhöhte.

Arbeitslos blieben am Schluß des Quartals 58 Kollegen.

180 Kollegen erhielten für 897 Tage 1522,15 Mt. Arbeitslosenunterstützung.

2 jugendliche Mitglieder erhielten für 12 Tage 8 Mt. Arbeitslosenunterstützung.

92 weibliche Mitglieder erhielten für 515 Tage 878,65 Mt. Arbeitslosenunterstützung.

Insgesamt wurden an 274 Kollegen und Kolleginnen für 1424 Tage 1903,80 Mt. Arbeitslosenunterstützung gezahlt.

9 auf der Durchreise befindliche Kollegen erhielten 16 Mt. Reiseunterstützung.

Abgereicht sind 11 Kollegen.

Zugereist sind 19 Kollegen.

Wer ist kriegsverwendungsfähig, wer ist garnisonverwendungsfähig und wer ist arbeitsverwendungsfähig? Diese drei Bezeichnungen werden von den militärischen Dienststellen gegenwärtig amtlich gebraucht zur Kennzeichnung der drei verschiedenen Grade der Dienstfähigkeit. Ueber die Bedeutung dieser drei Bezeichnungen herrscht vielfach Unklarheit, und zwar hauptsächlich deshalb, weil man noch immer an die Verhältnisse der Friedenszeit denkt. — Im Frieden gab es nur zwei Grade der Dienstfähigkeit, nämlich "felddienstfähig" und "garnisondienstfähig". — Jetzt im Kriege gibt es drei Grade der Dienstfähigkeit, nämlich:

1. kriegsverwendungsfähig (abgekürzt: f. v.),
2. garnisonverwendungsfähig (abgekürzt: g. v.),
3. arbeitsverwendungsfähig (abgekürzt: a. v.).

"Kriegsverwendungsfähig" sind die Wehrpflichtigen, die zum Dienste beim Feldherrn für tauglich befunden sind. Hierzu zählen im allgemeinen alle, die im Frieden als "felddienstfähig" ausgehoben sind; aber auch viele, die in Friedenszeiten "garnisondienstfähig" oder dem Landsturm überwiesen waren, werden im Kriege "kriegsverwendungsfähig" sein. Denn im Frieden wurden bei der großen Zahl der Stellungspflichtigen und dem beengten Bedarf alle, deren körperliche Leistungsfähigkeit auch nur im geringsten vermindert erschien, für "garnisondienstfähig" erklärt oder dem Landsturm überwiesen. Im Kriege gibt es beim Feldherrn mehr Verwendungsmöglichkeiten als beim lebenden Heer im Frieden.

"Garnisonverwendungsfähig" sind die Wehrpflichtigen, die zur Ausübung des militärischen Dienstes in der Garnison (z. B. des Wach-, Verwahrungs-, Ausbildungs-, Bureau-, Handwerkerdienstes usw.) für tauglich befunden werden. Hierzu zählen im allgemeinen die im Frieden als "garnisondienstfähig" Gemusterten, soweit sie inzwischen nicht für "kriegsverwendungsfähig" oder für nur "arbeitsverwendungsfähig" erklärt worden sind.

"Arbeitsverwendungsfähig" sind die Wehrpflichtigen, die zum eigentlichen militärischen Dienst, d. h. zum Dienste mit der Waffe, ungeeignet sind, aber zum Dienst als Armierungsoffizier (Schanzarbeiter) oder zu einer ihrem bürgerlichen Beruf entsprechenden Beschäftigung verwendbar erscheinen.

Die Zuweisung zu einer dieser drei Gruppen ist nicht ein für allemal feststehend. Vielmehr kann im Verlauf der Zeit eine Veränderung des Dienstfähigkeitsgrades eintreten; denn es ist möglich, daß jemand, der z. B. eines vorübergehenden Leidens wegen nur für "garnisonverwendungsfähig" oder "arbeitsverwendungsfähig" erklärt wurde, nach Beseitigung dieses Leidens "kriegsverwendungsfähig" wird.

Maßgebend ist in jedem Falle einzig und allein die von der zuständigen Militärbehörde ausgefertigte amtliche Bescheinigung, das heißt: für Wehrpflichtige, die seinerzeit nicht eingezogen sind, der Ausweis des Bezirkskommandos; für alle gegenwärtig zum Militärdienst Einberufenen eine Bescheinigung des Truppenfelds. Wenn in den Militärpapieren der Grad der Dienstverwendungsfähigkeit nicht klar mit der Bescheinigung "kriegsverwendungsfähig" (f. v.) oder "garnisonverwendungsfähig" (g. v.) oder "arbeitsverwendungsfähig" (a. v.) oder "garnison- und arbeitsverwendungsfähig" (g. u. a. v.) angegeben ist, sondern noch mit einer alten Bezeichnung, wie z. B. "L. o. B. M.", so wende man sich unverzüglich an die nach den vorstehenden Ausführungen in Betracht kommende militärische Stelle. Von dieser wird jedem auf sein Ersuchen in die militärischen Ausweis-papiere hineingeschrieben, welcher von den oben genannten drei Gruppen er angehört.

Die Invalidenversicherung der Kriegsteilnehmer. Das Reichsgesetzblatt vom 29. Dezember 1915 enthält eine Bundesratsverordnung, die verschiedene Ungerechtigkeiten beseitigt, unter denen die Kriegsteilnehmer in der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung zu leiden hatten. Die Verordnung erweitert die Anrechnung der Militärdienstzeiten als Beitragszeiten und verlängert die Fristen für die Beitragsentrichtung, die einbezahlt werden müssen, um die Anwartschaft zu erhalten.

Nach der Reichsversicherungsordnung selbst werden entsprechend dem § 1393 die Militärdienstzeiten nur denen Versicherern als Beitragszeiten anzurechnen, die vorher berufsmäßig nicht nur vorübergehend versicherungspflichtig beschäftigt gewesen sind. Damit sind alle die sich freiwillig selbst- und weiterversichernden Personen (in der Hauptsache also die kleinen selbständigen Gewerbetreibenden und die Angestellten mit mehr als 2000 Mt. Jahresgehalt) von der Vergünstigung ausgeschlossen. Die Verordnung beseitigt diesen Mangel. Die während des gegenwärtigen Krieges in deutschen oder der österreichisch-ungarischen Diensten zurückgelegten Militärdienstzeiten werden auch als Zeiten freiwilliger Versicherung angerechnet, ohne daß Beiträge entrichtet zu werden brauchen, und zwar wie allgemein üblich nach Lohnklasse II. Da die Verordnung mit Wirkung vom 1. August 1914 an in Kraft tritt, werden Beiträge, die inzwischen von Kriegsteilnehmern entrichtet worden sind, zurückgefordert, wenn dies bis zum Schluß desjenigen Kalenderjahres beantragt wird, das dem Jahre folgt, in dem der Krieg beendet ist.

Nach den §§ 1442 und 1443 der Reichsversicherungsordnung sind Beiträgebeiträge unwirksam, wenn sie nach Ablauf von zwei Jahren seit der Fälligkeit entrichtet werden. Freiwillige Beiträge dürfen für mehr als ein Jahr zurück nicht entrichtet werden, ebenso wenig nach Eintritt von Invalidität. Hier bestimmt nun die Verordnung, daß für Versicherer deutscher und österreichisch-ungarischer Staatsangehörigkeit Beiträge ebenfalls noch bis zum Schluß desjenigen Kalenderjahres nachentrichtet werden können, das dem Jahre folgt, in dem der Krieg beendet ist, wenn der Arbeitgeber oder der Versicherte infolge des Krieges an der rechtzeitigen Beitragsentrichtung verhindert war. Für freiwillige Beiträge, die beim Eintritt der Behinderung wirksam nachentrichtet werden konnten, gilt das nur in dem Umfange, in dem dies zur Aufrechterhaltung der Anwartschaft unbedingt erforderlich ist. Bis zum Ablauf der angegebenen Frist können auch ohne Nachteil Dutzungsarten umgelaufen werden, die länger als zwei Jahre laufen.

Bekanntmachungen des Verbands-Vorstandes.

Der diesmaligen Zeitungsabrechnung liegen bei: Berichtsbogen für Monat Januar, Kostensabrechnungsformulare und die Karte des Reichsstatistischen Amtes.

Abhanden gekommen ist das Verbandsbuch des Mitgliedes Michael Scheim in Halle a. S., Sp. Nr. 200 635, eingetreten 8. 10. 09. Falls dieses Buch vorgelegt wird, ist es abzunehmen i. d. an die Adresse des Unterzeichneten einzuliefern.

Mit kollegialem Gruß

Der Verbandsvorstand.

J. A. Oswald Schumann, Berlin SO 16, Engel-Ufer 21.

NB. Alle den Verband und die Agitation betreffenden Schriftstücke sind an obige Adresse zu richten. Alle Gelder sind an den Hauptkassierer, Kollegen Carl Kähler, Berlin SO 16, Engel-Ufer 21, Post 1 Z., einzuliefern.

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