

glaube ich nur meine Pflicht als Vertreter der seefahrenden Gemeinde zu erfüllen.

Ihr anfrüchtiger

F. Havelock Wilson m. p.
Generalpräsident

National Sailors' and Firemen's Union
Großbritannien und Irland.

Auf diese „Warnung“, die einer Drohung gleichwertig ist, hat nun der Zentralrat der F. Z. F. diese in Hinblick auf den Ton des Schreibens Wilsons sehr höfliche und die Gepflogenheiten der kameradschaftlichen Aussprache Rechnung tragende Antwort gegeben:

„Berlin, den 15. September 1916.
Herrn F. H. Wilson,

Präsident des Nationalen Seemanns-Verbandes
53, Parliamentsstreet, London.

Sehr geehrter Herr!

Ihre Zuschrift an den Zentralrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom 15. August d. J. gelangte in unseren Besitz. Der Zentralrat hat sich mit dem Inhalt beschäftigt und — da der Kollege Frobade seiner Heerespflicht genügt — mich beauftragt, Ihnen folgendes mitzuteilen:

Niemand bedauert es mehr als der Zentralrat, daß alle Verbindungen nicht nur mit Ihrer Organisation, sondern mit allen englischen und auch den französischen Organisationen durch den Krieg unterbrochen worden sind. Unsere Bemühungen, die Verbindung unter den Organisationen der kriegführenden Länder aufrecht zu erhalten, sind leider fruchtlos geblieben, trotzdem wir einen Vertreter in einem neutralen Auslande bestellt hatten, der sich gerne bereit fand, die Vermittlung zu übernehmen. Dagegen setzen zu unserer großen Freude fast alle Organisationen der neutralen Länder mit uns in ständigem schriftlichen Verkehr und was noch bedeutsamer ist, sie entrichten auch durchgängig regelmäßig ihre Beiträge.

Die Leitung der deutschen Seemannsorganisation hat übrigens kurz nach Ausbruch des Krieges wiederholt den Versuch gemacht, mit Ihnen resp. Ihrer Organisation wegen einer gegenseitigen Unterstützung der internierten Mitglieder in Verhandlung zu treten. Leider sind alle Briefe unbeantwortet geblieben, obgleich sie bestimmt nach England weiter befördert worden sind.

Der Hauptzweck Ihres Schreibens ist, wie Sie zum Ausdruck bringen, den Zentralrat zu veranlassen, bei der deutschen Regierung Protest einzulegen gegen gewisse mit der Kriegsführung in Zusammenhang stehende Vorgänge. Ein solches Ansuchen muß der Zentralrat entschieden ablehnen! Der Zentralrat ist und betrachtet sich als die Leitung einer internationalen gewerkschaftlichen Organisation, die weder das Recht hat, noch die Möglichkeit besitzt, sich in die bei der Kriegsführung angewandten Mittel und Methoden der kriegführenden Staaten einzumischen.

Dem Zentralrat sind außer den von Ihnen angeführten Fällen: — Torpedierung der „Lusitania“ und Erschießung des Kapitans Pratt vom Dampfer „Brussels“ — noch viele andere Vorkommnisse und Kriegshandlungen aller kriegführenden Staaten bekannt geworden, die sich unter dieselbe Rubrik unterbringen lassen. So z. B., um nur einige zu nennen — die Vernichtung eines deutschen Unterseebootes und dessen Mannschaft durch den englischen Hilfskreuzer „Baralong“, die Handlung der Besatzung des englischen Fischdampfers „King Stephen“ der sich in See-not befindenden Besatzung eines deutschen Lustschiffes gegenüber. Der Zentralrat hat weder wegen dieser Handlung bei der englischen noch wegen anderer Handlungen bei anderen Regierungen Protest eingelegt.

Der Zentralrat war bisher auf das eifrigste bemüht, die guten Beziehungen zwischen den angeschlossenen Organisationen aufrecht zu erhalten, um den Zusammenbruch der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu verhüten. Das ist ihm in erfreulicher Weise bis zu einem gewissen Grade auch gelungen, und von der Erfüllung dieser seiner Hauptaufgabe als Leiter eines internationalen Sekretariats wird er sich auch nicht abbringen lassen. Ueber einzelne Handlungen der kriegführenden Regierungen zu urteilen, muß er ablehnen, dazu ist er nicht berufen, schon weil ihm die Möglichkeit einer sachgemäßen Untersuchung vollständig fehlt.

Sie befinden sich außerdem in einem großen Irrtum, wenn Sie annehmen, daß das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation oder der Zentralrat ein integrierender Bestandteil der deutschen sozialdemokratischen Partei ist und durch diese einen großen Einfluß auf die deutsche Regie-

rung auszuüben vermöchte. Der Zentralrat hat weder einen Einfluß auf die deutsche Partei noch auf die englische, noch auf die französische, noch auf die eines anderen Landes ausgeübt noch auszuüben versucht. Beachten und bewerten Sie bitte bei der Beurteilung unserer Tätigkeit doch unsere Stellung als internationaler Zentralrat. Der Zentralrat ist doch nicht die Leitung einer deutschen Organisation, wenngleich sich das Sekretariat in Deutschland befindet und der Zentralrat aus Deutschen zusammengesetzt ist.

Infolgedessen ist auch die Drohung mit der Nichtbefähigung deutscher Seeleute auf englischen Schiffen an eine ganz verkehrte Adresse gerichtet. Die Frage, ob eine der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossene Organisation mit solchen Mitteln vorgehen darf, kann nur auf dem nächsten Kongress entschieden werden, der einberufen wird, wenn der Krieg sein Ende erreicht hat. Ob ferner die deutschen Delegierten auf dem nächsten internationalen Kongress zugelassen werden oder nicht, ist ebenfalls Sache des Kongresses und untersteht ebenfalls ausschließlich seiner Beschlußfassung.

Zum Schluß wollen wir noch bemerken: Sie haben, um den Inhalt Ihres Briefes bestimmt zu unserer Kenntnis zu bringen, die Vorsicht angewandt, Ihren Brief an die Presse verschiedener Länder zu senden. Wir werden aus demselben Grunde Ihren Brief und unsere Antwort darauf in der nächsten Nummer des „Wochenberichts“ veröffentlichen, um so den Inhalt beider Briefe zur Kenntnis aller der F. Z. F. angeschlossenen Organisationen zu bringen. Indem wir bitten, vom Vorstehenden Kenntnis zu nehmen, zeichne

Der Zentralrat der F. Z. F.
i. N.: F. Döring.

Soweit der Zentralrat der F. Z. F. offensichtlich versteht nun Herr Wilson, was Aufgabe einer gewerkschaftlichen Organisation ist. Jedenfalls wird er aus der Antwort entnehmen, daß die Zugehörigkeit einer nationalen Organisation zur F. Z. F. nicht von seiner Gnade allein abhängig ist. Als liberaler Parlamentarier hat er es seiner Regierung glücklicherweise abgekauft, wie sie sich räuspert und wie sie sucht. Er hat nur ganz übersehen, daß die deutschen Transportarbeiter keine Griechen oder Portugiesen sind, die man nach Belieben als Stiefelpuger behandeln kann. Die deutschen Arbeiter bedanken sich vielmehr höchlich für solche liebevolle Fürsorge. Sie finden den rechten Weg schon allein und bedürfen keiner sorgenden Verwarnung, wie man sie so gewöhnlich unerfahrenen Kindern zuteil werden läßt.

Aber zur Sache selbst, verehrter Herr Wilson. Es scheint Ihnen gänzlich unbekannt zu sein, oder stellen Sie sich nur so, was die Ursache des U-Bootkrieges und seiner auch von uns ehrlich bedauerten Folgen ist. Wir wollen es Ihnen sagen. Der U-Bootkrieg gegen Handelsschiffe ist, wie die deutsche Regierung wiederholt offiziell erklärt hat, nur eine Abwehrmaßregel gegen den ebenso barbarischen wie feigen englischen Blockade- und Hungerrückrieg, durch den Greise, Kranke, Frauen und Kinder in Deutschland ausgehungert werden sollen. Die deutsche Regierung hat in ihrer Note an Amerika sich bereit erklärt, den U-Bootkrieg gegen Handelsschiffe sofort aufzugeben, wenn England die Hungerrückrieg einstellt. Wenden Sie sich also, Herr Wilson, mit Ihrem Protest an die Regierung Ihrer britischen Majestät und Sie werden, vorausgesetzt, daß man Ihnen im eigenen Lande Gehör schenkt, keine Ursache mehr haben, über die Behandlung englischer Handelsfahrer durch deutsche U-Bootleute zu klagen. Uebrigens ist Ihnen vielleicht auch unbekannt, daß die torpedierte „Lusitania“ große Mengen Munition zur Vernichtung deutscher Soldaten mit sich führte. Sie können doch nicht gut verlangen, daß die deutschen Seeleute aus lauter Rücksicht auf englische kapitalistische Neederereinteressen Werdwerkzeuge gegen ihre Kameraden zu Lande verschönden. Uebrigens waren die Passagiere der „Lusitania“ von deutscher Seite gewarnt, die englische Needererei hat ihnen aber vorgezwinkelt, daß die Fahrt absolut sicher sei, auf diese Needererei fällt also auch die Schuld an dem Zugrundegehen der Passagiere. Die Entrüstung über die kriegsrechtliche Verurteilung des Kapitän Pratt, der sich auf Befehl der englischen Regierung als Frankkreuzer betätigt hat, könnte sich Herr Wilson sparen, zumal er weiß, daß seine Regierung in ähnlichen Fällen, siehe Cement und Conolly, durchaus nicht humaner verfährt. Also, lieber Herr Wilson, erst vor der eigenen Tür hübsch reinsegnen und erst dann über die Taten anderer reden.

Und dann die Internierung der Engländer in Ruhleben. Wessen Erfindung sind denn die Internierungslager für Zivilisten, Herr Wilson? Diese sind doch made of Great Britain und nicht made in Germania. Wissen Sie nicht mehr, daß die Regierung Ihrer britischen Majestät es war, die vor etwa anderthalb Jahrzehnten zwanzigtausend Bureaufrauen und Kinder in Konzentrationslagern elend umkommen ließ? Ist Ihnen nicht bekannt, daß man in Deutschland gar nicht daran dachte, die hier weilenden Engländer zu internieren und daß man hier erst zu diesem Präventionsmittel griff, als England bereits monatelang eine förmliche Hejragd auf die dortigen Deutschen und Oesterreicher veranstaltet hatte und diese in elenden Baracken und Zelten Wind und Wetter preisgegeben wie das liebe Vieh zusammenpferchte. Wissen Sie nicht, daß die armen Internierten von ihren Wächtern, englischen Gentlemen, bei der geringsten Beschwerde oder Ungehorsamkeit blutig geschlagen und wie Hunde niedergeschossen wurden, daß man die für die Internierten aus Deutschland ein-treffenden Pakete gründlich beschlagnahmte? Dagegen wohnen die Engländer in Ruhleben allerdings nicht wie die Fürsten, aber vor allen Dingen trocken und warm und werden korrekt behandelt. Das wissen wir aus eigener Kenntnis. Die Wut über den Feind an unschuldigen Menschen auszulassen, das überläßt Deutschland gerne jenen, die angeblich für Kultur und Zivilisation kämpfen.

Und noch eins. Weiß Herr Wilson auch nicht, daß man gefangene U-Bootleute, ehrliche deutsche Soldaten, in England wie gemeine Verbrecher behandelt und Deutschland erst durch gleiche Behandlung einiger englischer Lords und hoher Offiziere eine Behandlung seiner U-Bootleute als ehrliche Kriegsgefangene erzwingen mußte. Die ganze Entrüstung, Herr Wilson, die Sie gegen die Folgen des unseligen Krieges auszubringen vermögen, brauchen Sie wirklich nicht erst nach Deutschland zu exportieren, Sie finden im eigenen Lande genügend berechnigte Verwertung für sie.

Unserer Meinung nach haben aber die gewerkschaftlich organisierten Arbeiter der Welt besseres zu tun, als sich auf der nächsten internationalen Zusammenkunft über diese oder jene Folgen des Weltkrieges zu entrüsten oder gegenseitig zu beschuldigen, für Dinge verantwortlich zu sein, die sie nicht ändern konnten. Die organisierten Arbeiter haben ihr Augenmerk vielmehr darauf zu richten, wie solche Katastrophen wie die des Weltkrieges in Zukunft verhindert, ihr Werden im Keime erstickt werden kann.

Will aber Herr Wilson auf dem nächsten internationalen Arbeiter-Kongress wirklich seine piepbürgerlichen Anträge einbringen, dann kann er sicher sein, daß ihm ein Röschchen aufgespielt wird, dessen Melodie seinen Ohren nicht wie himmlische Musik klingen wird. Die Zeit, in der englische Gewerkschaftsführer, konform ihrer Regierung, über andere Nationen herrschen und ihnen Befehle erteilen, wird nie und nimmer kommen.

Die seemannische Sozialversicherung in Deutschland 1915.

I.

Die See-Berufsgenossenschaft und die Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse (Seefasse) der See-Berufsgenossenschaft, haben ihre Verwaltungsberichte für das Geschäftsjahr 1915 soeben erscheinen lassen und uns zur Kenntnisnahme überreicht. Soweit es der Burgfriede und die erforderliche Rücksicht auf das feindliche Ausland zulassen, wollen wir diese Berichte hier einer kurzen Besprechung unterziehen. Wenn wir mit dieser Besprechung hier einer alten Gewohnheit treu bleibend folgen, so deshalb, weil diese Verwaltungsberichte trotz der durch den Krieg gebotenen Beschränkungen für unsere seemannischen Leser so viel des Interessanten und Beachtenswerten bieten, daß sich eine öffentliche Besprechung an dieser Stelle immer noch verbietet. Wir enthalten uns aller tiefergehenden kritischen Anstellungen und beschränken uns auf ein kurzes sachliches Referat.

Die Berichte bringen uns aus naheliegenden Gründen nicht die allgewohnte äußere lehrreiche statistische Uebersicht über den Stand der deutschen Needererei und Handelsflotte, aber sie lassen trotzdem allem die schwereren Folgen des Weltkrieges für unsere deutsche Needererei und Handelsflotte, mit anderen Worten für die deutsche Schifffahrt und deren Gesamtlage, auch ziffernmäßig deutlich genug erkennen. Insofern sind die Verwaltungsberichte der See-Berufsgenossenschaft und der Seefasse heute noch, was sie immer waren: Gradmesser für den Stand der deutschen Schifffahrt. Man kann den berichtserhaltenden Verwaltungen ohne weiteres glau-

ben, wenn sie erklären, eine vollständige und abschließende Schilderung der Wirkungen, die der Krieg auf die deutsche Schifffahrt im allgemeinen ausübt, noch nicht geben zu können. Aber die erfreuliche Tatsache können sie schon feststellen, daß die Hoffnungen unserer Feinde, die von einem völligen und dauernden Niederbruch der deutschen Handelschifffahrt träumten, zerschanden worden sind. Abgesehen von den zahlreichen Schiffen der Handelsflotte, die, unter Weiterführung der Handelsflagge, für besondere Hilfszwecke in den Dienst der Marine getreten sind, hat eine, in der Hauptsache in der Ostsee sich vollziehende, teilweise aber auch in das Gebiet der Nordsee hinausgreifende Handelschifffahrt auch 1915 immer mehr an Ausdehnung und Bedeutung gewonnen, und diese erfreuliche Entwicklung befindet sich auch gegenwärtig noch auf aufsteigender Linie. Gerade durch diese, keineswegs ungefährtete Aufrechterhaltung der Handelschifffahrt sind wichtige Gegenstände, insbesondere Rohstoffe, in erheblichen Mengen unserem Vaterlande zugeführt und sind hierdurch auch die Interessen der Gesamtheit des deutschen Volkes wesentlich gefördert worden. Auch die deutsche Hochseefischerei hat in kühnem Wagemut sich weitgehend wieder betätigt und zu der Ernährung unseres Volkes nicht unwesentlich mit beigetragen. In weiser Vorsorge hat auch die deutsche Reederei durch tatkräftiges Vorgehen und Zugreifen, unter dankenswerter Unterstützung durch die Reichsregierung und den Reichstag, schon gegenwärtig eine Gewähr dafür geschaffen, daß die Schiffsverluste, die ihr durch den Krieg bisher erwachsen sind, baldmöglichst wieder ausgeglichen werden.

Das sind unfrisierte Feststellungen, die erkennen lassen, daß man in deutschen Reederkreisen auch nicht einen Moment an der erfolgversprechenden Zukunft der deutschen Schifffahrt zu zweifeln begonnen hat. Trotz alledem: See-Versicherungsgesellschaft und Seefasse haben gleich wie die deutsche Reederei unter den Einwirkungen des Weltkrieges gewisse Abschwächungen erfahren, die öffentlich erst nach dem Kriege festzustellen sein werden. Für die Seefasse kommt allerdings der günstige Umstand in Frage, daß verschiedene Reeder den Befehlungen ihrer im neutralen Ausland liegenden Schiffe an Bord und somit im Versicherungsverhältnis bei ihrer Kasse belassen haben.

Durch eine Bundesratsverordnung vom 28. Jan. 1915 ist es ermöglicht worden, die Kriegswachenhilfsleistungen nicht nur den Ehefrauen solcher Seeleute, die von einem deutschen Handelschiff weggenommen und in feindliche Gefangenschaft überführt worden sind, sondern hierüber hinaus auch solchen Ehefrauen zuzuwenden, deren in wehrpflichtigem Alter stehende Ehemänner durch die kriegerischen Ereignisse im neutralen Ausland zurückgehalten werden. Nur zwei Behörden, und zwar das Versicherungsamt Rostock und das Oberverwaltungsamt Schwerin, haben sich dieser wohlwollenden, erweiterten Auffassung nicht angeschlossen, glauben vielmehr unter allen Umständen an dem Buchstaben der Bundesratsverordnung festhalten zu müssen und verneinen infolgedessen deren Anwendung auch in Fällen, in denen es sich um die Internierung deutscher Seeleute in feindlichen Ländern handelt. Hieraus ergibt sich die wenig erfreuliche Tatsache, daß die deutschen Seeleute in Bezug auf die Reichswachenhilfe ungerecht behandelt werden, daß die Wohltaten dieser Kriegsmassnahme teilweise den in Mecklenburg ansässigen Seeleuten verweigert bleiben, während sie in den übrigen Bundesstaaten unbeanstandet in vollem Umfange gewährt werden.

Gegen dieses gänzlich unmotivierte Vorgehen der Rostocker und Schweriner Behörden hat die See-Versicherungsgesellschaft beim Reichsamt des Innern den schärfsten Einspruch erhoben, dem wir uns nur in volstem Umfange anschließen können. Es zeugt wirklich von geringem sozialen Geist und Verständnis, wenn diese beiden mecklenburgischen Behörden sich zum schwersten Schaden der Seeleute und ihrer Angehörigen, in diesen Fällen päpstlicher als der Papst verhalten.

Bis Ende Juli 1916 sind im ganzen 1032 Anträge auf Zubilligung der Reichswachenhilfe gestellt und bearbeitet worden. In sieben Fällen ist die Entscheidung durch Beschwerde beim zuständigen Versicherungsamt angefochten worden. Fünf dieser Beschwerden sind als unbegründet zurückgewiesen. In einem Falle ist die Entscheidung von dem Versicherungsamt aufgehoben worden und in dem übrigen verbleibenden Falle steht die Entscheidung noch aus.

Die hier wiederholt eingehend besprochene Seefallversicherung gegen Kriegsgesfahren hat eine Erweiterung erfahren. Zunächst ist durch ein besonderes Abkommen zwischen dem Reichsmarineamt und der Versicherungs-Mittengesellschaft „Allianz“, Berlin, unter Zustimmung der See-Versicherungsgesellschaft an der praktischen Durchführung der Möglichkeit geschaffen worden, auch den Befehlungen der sogenannten Hilfsbeistehende die Wohltaten dieser erweiterten Fürsorge zuteil werden zu lassen, wobei die für derartige Hilfsbeistehende auszuführenden Versicherungssummen in vollem Umfange aus Mitteln des Reiches bestritten werden. Sodann sind die Grenzen, innerhalb derer Fahrten von dieser Kriegsversicherung erfasst werden können, erweitert worden, und zwar in der Nordsee nördlich bis Tromsø und in der Ostsee nördlich bis Karlsborg. Auch sind in die Versicherung mit einbezogen worden Fahrten nach und von Uban sowie Fahrten, die von Rotterdam und Rheinshafen angetreten werden. Bis zum 31. Juli 1916 einschließlich sind 4550 Policen über eine Versicherungssumme von rund 468 1/2 Millionen Mark ausgestellt worden. Die hierfür zu entrichtenden Prämien sind von der S.-V.-G. vereinnahmt und an die „Allianz“ abgeführt worden. Auf Grund der

abgeschlossenen Versicherungen sind an Entschädigungen bisher zur Auszahlung gelangt 47 392 Mk. In dieser Summe, von der 39 788,80 Mk. auf Hilfsbeistehende entfallen, sind das Reich mit 44 857,60 Mk. und die „Allianz“ mit 2534,40 Mk. beteiligt. Noch in der Vorbereitung sind Entschädigungsfälle, bei denen Kapitalabfindungen in der Höhe von rund 140 000 Mk. in Frage stehen.

Auf die Befürwortung der S.-V.-G. hin haben sich in einzelnen Fällen, in denen eine Vottage der Hinterbliebenen zweifellos vorlag, sowohl das Reich als auch die „Allianz“, in besonders entgegenkommender Weise bereit erklärt, auch Teilschädigungen für solche, durch Kriegsgesfahr verursachte Seefälle zu zahlen, die sich vor dem Zustandekommen der Seefallversicherung gegen Kriegsgesfahr ereignet haben. Hierfür sind bisher aus Mitteln des Reichs 15 606,40 Mark und aus dem Vermögen der „Allianz“ 7803,20 Mark aufgewendet worden.

Im Interesse der Kriegsbeschädigten selbst hat die S.-V.-G. und die Seefasse bisher insgesamt 30 000 Mark aufgewandt.

Eine Reihe feindlicher Schiffe, die sich bei Ausbruch des Krieges in deutschen Häfen befunden haben, ist seitens der deutschen Reichsregierung für Zwecke des Reichs in Betrieb genommen worden. Mit diesem Betrieb ist das Reich in Gemäßheit des § 1119 der Reichsversicherungs-

Krieg in den Bergen.

Die Felsen starr'n. Der Wetzler Firm krönt ihnen die granit'ne Sitze.

Und einer, wolkenmeerumwallt, fragt, daß es durch die Stille hallt:

„Was ziehn die Menschen wüßt und mild Durch unser steinigtes Gefild?“

Es raucht von Blut, es weint von Weh In unsrer Schanden reinem Schnee . . .“

Ein anderer drauf: „Sahst ihr den Tod? Schaut wie im Tal die Flamme loht!“

Durch tausend Hütten steigt der Nord In Blut und Wut. Die Ernte dorrt . . .“

„Was sie mit Schweiß und harter Hand Gefügt, stürzt im Granatendbrand!“

„Süß ist . . . Manah Jahr'ndert wird vergehn, Bis neu das Tote kann erstehn!“

Ein Seufzen tief im Winde stöhnt . . . Dann wieder Felsenstimme dröhnt:

„Gieß nicht Kultur das Menschenwort, Das sie gebrauchen immerfort? . . .“

„Kultur?“ . . . Ein Echo wirft's zurück Die Nebel steigen zäh und dick.

Die Wolken mägen sich zu Tal — Da pfeift's von Augen, flirrt's von Stahl.

Ein Röcheln geht und Frösteln um . . . Die Berge ragen starr und stumm.

L. L.



ordnung der See-Versicherungsgesellschaft als Mitglied beigetreten. Die S.-V.-G. trägt indessen auf Grund eines mit der Reichsregierung getroffenen Abkommens voll leiblich das aus reiner Seefahrt erwachsende Risiko. Dagegen erhält sie bezüglich aller Renten, deren Zahlung nachweislich durch kriegerische Ereignisse (Korpedierung, Auslaufen auf Minen usw.) verursacht worden ist, einen Kapitalwert erreicht, der unter Zugrundelegung der in Gemäßheit der §§ 618, 1117 N.D.G. erlassenen, jeweils beim Eintritt des Unfalls gültigen Bestimmung des Reichsfinanzministeriums ermittelt wird.

Im Betriebsverzeichnis, das am Schlusse des Jahres 1914 1637 Betriebe aufwies, wurden in 1915 46 Betriebe gelöst und 42 neu eingetragen, so daß Ende 1915 1633 Betriebe vorhanden waren.

Von der Internierung der Nachweisung über die Anzahl und Art der Schiffe mußte auch in diesem Jahre abgesehen werden, weil infolge der Kriegswirren über das Schicksal vieler deutscher Schiffe auch jetzt noch Zweifel bestehen. Aus dem Fortfall dieser Schiffsregister-Statistik ergibt sich auch das Fehlen des sonst üblichen Nachweises über den Raumgehalt der Schiffe und die Personenzahl ihrer Besatzungen.

Unfälle wurden 1915 nur 819 gemeldet; davon 614 Verletzungen und 205 Todesfälle. 1914 wurden 2991 Unfälle gemeldet, davon 2635 Verletzungen und 346 Todesfälle; 1913 dagegen 4488 Unfälle, davon 3994 Verletzungen und 494 Todesfälle. 1888—1915 wurden insgesamt 75 894 Unfälle, davon 64 876 Verletzungen und 11 458 Todesfälle gemeldet. Die geringe Zahl 1915 gemeldeter Unfälle gegenüber den Vorjahren, ist selbstverständlich eine Kriegsfolge, d. h. der verminderten deutschen Schifffahrt infolge des Krieges.

Die Gesamtaufwendungen der S.-V.-G. für Entschädigungen aller Art — außer Verwaltungskosten — beliefen sich 1915 auf 1 253 987 Mk., wovon mitin eine Abnahme von 28 768,76 Mk. auf.

Die Abnahme der gezahlten Entschädigungen im Jahre 1915 erklärt sich im wesentlichen aus dem infolge des Krieges beschränkten Schifffahrtsbetriebe und der dadurch verminderten Unfallgefahr.

Die Verwaltungskosten einschließlich derjenigen der Sectionen sind gegen 1914 um 172 570,02 Mark (darunter 9 900,04 Mk. bei den Sectionen) gefallen. Ersparnisse sind insbesondere auf dem Gebiete der Unfallverhütung in Höhe von 137 822,12 Mk. sowie bei den Kosten der Unfalluntersuchung, Feststellung der Entschädigung und Ueberwachung der Rentenempfänger in Höhe von 15 069,75 Mk. erzielt worden. Dagegen sind andere Kapitel nicht unerheblich in die Höhe gegangen. Beispielsweise haben die Rückhaltung und die Abhebung von Umlagebeiträgen eine Steigerung von 21 451,79 Mk. aus dem Grunde erfahren, weil es zahlreichen zum Heeresdienst einberufenen Reedern nicht möglich gewesen ist, rechtzeitig (d. h. vor Abschluß der Umlage) die erforderlichen Meldungen über die Außerstellung oder auch über den Verlust ihrer Schiffe zu machen. Auch hat sich die Belastung aus laufenden Renten nahezu auf der früheren Höhe gehalten, da die Winderabgabe sich nur auf 29 373,48 Mk. stellt. Konnte somit an sich von einer wesentlichen Entlastung der Umlage 1915 kaum gesprochen werden, so wurde diese auf der anderen Seite sehr erheblich dadurch nachteilig beeinflusst, daß infolge der Kriegswirren die Summe der ihr zugrunde zu legenden arbeitsfähigen Personen auf 28 566 064, — Mk. gegen 70 292 698, — Mk. in 1914 und 82 324 260, — Mk. in 1913 gefallen ist. Dieser außerordentlich starke Rückgang des arbeitsfähigen Jahresarbeitsverdienstes findet dadurch seine Erklärung, daß 1915 ein volles Kriegsjahr war, während in 1914 noch volle 7 Monate hindurch die Schifffahrt uneingeschränkt in Betrieb sich befunden hatte. Der Rückgang des Jahresarbeitsverdienstes wäre ein noch größerer gewesen, wenn nicht zahlreiche Reeder die Mannschaften an Bord ihrer im neutralen Ausland liegenden Schiffe belassen hätten und infolgedessen auch für diese Personen beitragspflichtig geblieben wären.

Auf die Maßnahmen, die sich daraus für die S.-V.-G. ergaben, gehen wir hier nicht ein.

Vom „Burgfrieden“ der Arbeitgeber-Zeitung.

„Es steht zu erwarten, daß nach der durch die gemeinsame Kriegsnut vollzogenen Läuterung unseres Volkes die wirtschaftlichen Kämpfe zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern einem größeren Verständnis Platz machen.“

So steht es wörtlich zu lesen in Nr. 40 der Deutschen Arbeitgeber-Zeitung vom 3. Oktober 1915. In diesem Blatte solche Worte zu finden, gehört nicht zu den Alltagslichkeiten. Wenn sie ehrlich und für beide Teile gültig gemeint wären, würden sie nicht anderes betonen, als, daß auch die „Arbeitgeber-Zeitung“ mit ihren bekannten scharfmacherischen Tendenzen, geläutert durch die Not des Krieges, dahin gekommen ist, den Bestrebungen der organisierten Arbeiterschaft mehr Verständnis als bisher entgegen zu bringen und sich zur Anerkennung der gewerkschaftlichen Arbeiterbewegung durchzurufen hat.

Doch die „Arbeitgeber-Zeitung“ bleibt ihrer Anschauung treu. Sie und die hinter ihr stehenden, mächtigen und einflussreichen Kreise des organisierten Unternehmertums denken nicht im entferntesten daran, die oben ausgesprochene Erwartung als auch für sie geltend zu betrachten. Umzulernen haben während dem Kriege nur die Arbeiter, denn so fährt sie wörtlich fort:

„und daß die Forderungen der Arbeiter im Gegensatz zu früher sich mehr in angemessenen und für die Arbeitgeberseite diskutablen Grenzen halten werden. Trotzdem werden nach den gesammelten Erfahrungen doch gegenüber den starken Gewerkschaften nur starke Arbeitgeberverbände die beste Garantie für den Frieden bieten können. Si vis pacem, para bellum (wenn du Frieden willst, bereite den Krieg vor!) wird auch in Zukunft ein wahres Wort bleiben.“

Mit diesen wenigen Sätzen hat die „Arbeitgeber-Zeitung“ in der Tat klar zum Ausdruck gebracht, welche Haltung sie über den Krieg und nach demselben zu den Forderungen der Gewerkschaften einnehmen wird, die dieselben auf wirtschaftlichem und sozialpolitischen Gebiet stellen werden. Die Erfahrungen haben gelehrt, daß gerade bei solchen Bewegungen, wo der Einfluß der „Arbeitgeber-Zeitung“ ein tonangebender ist, der Unterschied zwischen dem, was die Arbeiter aus reinem Selbsthaltungstrieb heraus fordern müßten, und was die Unternehmer als angemessenes und diskutables Entgegenkommen bezeichnen, so groß war, daß die Arbeiter darin nicht nur kein Entgegenkommen erblicken konnten, sondern geneigt waren, es als eine ihnen zugefügte Beleidigung anzusehen. Für solche Fälle aber, wo die Arbeiter in der Zukunft ein Entgegenkommen nicht als angemessen und diskutabel betrachten, ruft die „Arbeitgeber-Zeitung“ den Unternehmern nicht zu, verständlich euch, sondern, rüffel euch zum Krieg. Es ist dies zwar eine recht eigentümliche, für den Kenner der Verhältnisse jedoch nicht verwunderliche Läuterung aus Kriegsnot.

Wie wenig die „Arbeitgeber-Zeitung“ daran denkt, es zu einer Verständigung zwischen den beiderseitigen Organisationen kommen zu lassen, dafür liefert sie selbst andauernd eine Fülle von Beweisen. Unter der Ueberschrift „Gefährliche Experimente im Handelsgewerbe“ nimmt sie Stellung zum freien Samstag-Nachmittag und zur Schließung der Berliner Banken am Samstag vor dem Ostersfest. Diese beiden Maßnahmen sind ihr ein Grauel, da sich aber sachlich gegen

Ihre Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit nicht einwenden läßt, schließt sie in ihrer „bürgerlichen“ Stimmung weitlich drauf los. Es heißt da unter anderem:

„Die Fürsorge des Staates gegen mißbräuchliche Ausnützung der Arbeitskraft der Arbeitnehmer durch die Arbeitgeber hat die Arbeitnehmer zu der Forderung auf stets weitergehende Verminderung ihrer Pflichten verleitet.“ In einer anderen Stelle heißt es: „Es ist natürlich leicht, dem einzelnen vorzureden, wie schön es ist, wenig zu arbeiten und viel zu verdienen.“

Dabei sind wir nicht einmal so weit, daß wir den gesetzlichen Zehnstundentag haben. Gesetzliche Ruhepausen für die einzelnen Berufe von 8 und 9 Stunden pro Tag, das ist der ganze Fortschritt. Diese mehr als bescheidene gesetzliche Fürsorge gegen die mißbräuchliche Ausnützung der Arbeitskraft der Arbeiter ist für die „Arbeitgeber-Zeitung“ Veranlassung genug, ganz allgemein die bescheidende Veranlassung aufzustellen, daß die Arbeiter deswegen zu einer stets weitergehenden Verminderung ihrer Pflichten verleitet worden seien. „Bürgerlich“ sind die obigen Äußerungen zwar nicht, aber das Wort Faulheit ist mit ihnen wirklich schon umschrieben.

Mit der Forderung der Arbeiter auf Gewährung von Feuerungszulagen hat sie sich wiederholt recht eingehend beschäftigt. Sie weiß auch was sie will. Mit ihrer Stellungnahme gegen die Gewährung von Feuerungszulagen will sie nicht nur die Unternehmer vor erhöhten Mehrausgaben an Arbeitslohn über den Krieg bewahren, sondern sie betrachtet diese Frage auch von einem anderen Gesichtspunkte aus. Sind Feuerungszulagen erst einmal gewährt, sammelt sie, so werden die Arbeiter bei kommenden Tarifverhandlungen nicht die reinen Tariflöhne, sondern die durch die Feuerungszulagen erhöhten Löhne zum Ausgang ihrer Forderungen machen und schwere wirtschaftliche Kämpfe werden dieserhalb nicht ausbleiben. Diese Darlegung besagt erstens, daß gewährte Feuerungszulagen nach dem Krieg in Wegfall zu kommen haben, und zweitens, daß gewisse Kreise des Unternehmertums, um dies zu erreichen, auch vor den schwersten wirtschaftlichen Kämpfen nicht zurückzucken werden. Die Arbeiter tun gut, sich dies recht tief ins Gedächtnis einzuprägen. Um dieser Gefahr beizutreten entgegen zu wirken, gibt sie die Parole aus: In dem Tarifverträge darf nicht gerüttelt werden! In's Denkschrift der „Arbeitgeber-Zeitung“ heißt dies, dort wo Tarifverträge bestehen, dürfen die Arbeiter auch über den Krieg nicht über die festgelegten Sätze hinaus entlohnt werden, wo die Arbeiter solche Forderungen stellen, sind sie von den Unternehmern abzulehnen. Recht hat sie darin, daß, wenn die Preise der Lebensbedürfnisse dieselben bleiben, die Arbeiter und ihre Organisationen die über den Krieg erreichten Löhne bei kommenden Bewegungen zum Ausgangspunkt ihrer Forderungen machen werden und machen müssen. Dant dem Einfluß der gewerkschaftlichen Organisation und dem Verständnis mancher Arbeitgeber hat die Bewegung um die Feuerungszulagen allerdings eine andere Wendung genommen als der „Arbeitgeber-Zeitung“ in ihrer „bürgerlichen“ Stimmung lieb ist.

In der bereits angezogenen Nummer 40 beschäftigt sich der bekannte Mitarbeiter der „Arbeitgeber-Zeitung“, Felix Kruh, mit der Frauenarbeit. Er betrachtet es als seine Aufgabe, den Nachweis zu führen, daß all die Hunderttausende von Frauen und Mädchen, die über den Krieg in Handel und Verkehr, Gewerbe und Industrie neu Eingang gefunden haben, auch nach dem Kriege im Interesse unserer Volkswirtschaft weiter oder wenn möglich in noch verstärkterem Maße als jetzt zur Arbeit in den Fabriken usw. heranzuziehen sind. Gefahren für unsere Volkswirtschaft und Volkswohlfahrt heißt dieser „Volkswirtschaftler“ darin absolut nicht. Das A und O seiner Weisheit ist, wir müssen billig arbeiten, damit die von uns erzeugten Waren nach dem Kriege zu Schleuderpreisen auf den Weltmarkt geworfen werden können. Nur so ist seiner Meinung nach die während des Krieges verlorene Position auf dem Weltmarkt wieder zu erobern. Sein kalt rechnendes Hirn sieht all die Schäden nicht, die eine so ungeheurer vermehrte Zahl erwerbstätiger Frauen auf die Welt und wieder rückwärtig auf das Volksganze haben muß. Sorgen, was aus den Millionen von Männern wird, die nach Kriegsende heimkehren und einen großen Teil der Arbeitsplätze von Frauen besetzt finden, kennt er nicht. Im Gegenteil, er spricht die verteilte Behauptung aus, daß Handel und Industrie froh sein müssen, wenn sich die Lücken, die der Krieg in die Reihen der Arbeiterschaft gerissen hat, nicht allzu empfindlich fühlbar machen. Eine leichtfertige Argumentation wie diese kann man sich wohl kaum denken, wenn man in Ermägung zieht, daß der Krieg unseren Handelsstand völlig zerstört und die Kaufkraft aller kriegsführenden Nationen in sehr noch gar nicht abzuschätzender Stärke vermindert hat. Dazu kommt, daß wir selbst in Zeiten einer wirklichen Hochkonjunktur einen Ueberfluß an Arbeitskräften hatten.

Felix Kruh will billige Arbeitskräfte und nichts als das. Daß die Frau auch bei gleicher Leistung billiger arbeitet als der Mann, ist für ihn eine ausgemachte Sache. Aber selten ist dies in einem einzigen Satze so kurz und brutal zusammengefaßt worden, als es hier geschieht. Er sagt:

„Die sozialistische Behauptung, daß die Frau, wenn sie für eine bestimmte Leistung nicht den gleichen Lohn bezieht wie der Mann, wird in den allermeisten Fällen dahin umgedeutet sein, daß nicht die Frau zu wenig, sondern der Mann relativ zu viel erhält.“

Ein so unverfälschtes Scharfmertum als aus diesen Zeilen spricht, hat die Arbeiterbewegung wohl auch in den Zeiten ihrer schlimmsten Drangsalierung nicht zu hören bekommen. Die „Arbeitgeber-Zeitung“

aber wird nicht müde zu versichern, daß es ihr mit der Einhaltung des „Bürgerfriedens“ ernst sei und daß sie aufrichtig wünsche, daß er über den Krieg hinaus erhalten bleibe. Fast gewinnt man den Eindruck, daß sie einen Bürgerfrieden im Auge hat, nach der Melodie: Und willst du nicht mein Bruder sein, hau ich dir den Schädel ein.

Von einem Organ, das über die ganze Dauer des Krieges solche Töne herunter leiert, kann man nicht erwarten, daß es die übrigen Fragen der Sozialpolitik in fortschrittlichem und der Arbeiterschaft entgegenkommendem Geiste behandelt. Das wäre ja gegen alle Tradition. Von allen Forderungen auf sozialpolitischem Gebiet ist ihr wohl die Forderung nach einer gesetzlichen Regelung des Arbeitsnachweises auf paritätischer Grundlage am verhassten. Nach ihrer Meinung haben in dieser tief in das Wirtschaftsleben einschneidenden Frage nicht nur die Arbeiter nichts über die Art und Weise der Vermittlung ihrer eigenen Arbeitskraft zu sagen, sondern auch die Behörden der Gemeinden und des Staates haben sich jeder Einmischung zu enthalten. Auf diesem Gebiet will der Unternehmer unumhändert herrschen und er strempelt das Ganze zu einer Nachfrage, bei der es feinerlei Konzessionen gibt, denn:

„Wenn ein solcher Arbeitsnachweis (paritätischer) nicht von den Arbeitgebern selbst genau beaufsichtigt wird, dann kann auch nicht im entferntesten davon die Rede sein, daß derselbe ersprießlich auf die Arbeiter wirken könnte, was doch vor allem die erste Hauptfrage ist. Es muß der ante, fleißige Arbeiter wissen, daß er vorwärts kommt und daß der faule, schlechte Arbeiter zurückbleibt.“

Mit aller Entschiedenheit aber muß es die Arbeitgeberseite ablehnen, in allen diesen Fragen je mit Gewerkschaftsvertretern, denn das sind ganz im Gegensatz zu den Arbeitern die eigentlichen Repräsentanten der Sozialdemokratie, und sie leben meist nur von der Agitation und dem Gelde, das sie den Arbeitern aus der Tasche ziehen, gemeinschaftlich zu tagen, selbst wenn manche Regierungsbehörden die Hinzuziehung solcher Leute aus Unkenntnis des Willens und der vitalen Interessen von Industrie, Gewerbe und Handel einleiten sollten.“

Das Gerede vom guten und fleißigen und faulen und schlechten Arbeiter usw. ist weiter nichts als ein fadensteiner Mantel, mit dem die wahren Ziele der Unternehmerarbeitsnachweise zu verdecken sucht. Diese Ziele sind, wie oben genug ausgeführt wird, Zurückdrängung des Einflusses der Gewerkschaften, Fernhaltung aller derjenigen aus den Betrieben, die sich als Vertrauensmänner usw. „unliebsam“ bemerkbar gemacht haben. Dies hat sich in der Praxis so oft bestätigt, daß die Arbeiter in ihnen mit Recht nur Wahrgelungsbiros sehen. Das Schriftliche Aus der Gehiltenpraxis eines Unternehmer-Arbeitsnachweises, vom 1909 Christlicher Gewerkschaftsverband, bringt eine Fülle von Beweisen, wie raffiniert alle diejenigen dem Hunger überliefert werden sollten, die es ehrliche und aufrechte Arbeiter in ihrer Gewerkschaft den Mann stellen.

Angehts dieser Tatsachen mutet es direkt widerwärtig an, wenn die „Arbeitgeber-Zeitung“ bei Besprechung der amtlichen Denkschrift über „Maßnahmen auf dem Gebiete des Arbeitsnachweises“ zur Begründung ihres Wachstums und ihrer Unzulänglichkeit, sich auf die Hebung des Wirtschaftslebens bezieht. Es heißt da:

„Zur Förderung der Hebung unseres Wirtschaftslebens gehört aber u. a. die Gewährung möglicher Freiheit in der Gestaltung und Entwicklung der Betriebe und Betriebsarten und Unterlassung jeden unnützen Zwanges, der erhebliche Störungen zur Folge haben kann. Ein solcher Zwang liegt in der Beschränkung der Arbeiterbeschaffungsart. Diese Freiheit ist für den Arbeitgeber so wichtig und für für das Gedeihen seines Betriebes so ausschlaggebend, daß ihm die Lösung der Beschaffung von Arbeitern und die Gestaltung des für ihn nötigen Arbeitsnachweises überlassen bleiben muß.“

Zu was muß doch die angebliche Förderung und Hebung unseres Wirtschaftslebens alles herhalten, um die einseitigste Interessenpolitik und die Rechtslosigkeit anderer verteidigen zu können? Wenn es trotzdem in der Arbeitsnachweisefrage gerade während des Krieges und unter Mitwirkung weitstehender Unternehmer vorwärts gegangen ist, so sind die Kreise des Unternehmertums, die hinter der „Arbeitgeber-Zeitung“ stehen, daran wirklich unschuldig. Die von ihr auch in dieser Frage einfallende Tätigkeit ist keine die Gegenläufige ausgleichende, sondern in höchstem Maße trennende, um nicht zu sagen verheerende.

Derselben Rückständigkeit wie bei der Arbeitsnachweisefrage begegnet man in den Spalten der „Arbeitgeber-Zeitung“ bei allen anderen Fragen der Sozialpolitik und der Arbeitergesetzgebung. Es würde zu weit führen, sie alle im einzelnen zu besprechen. Zur Kennzeichnung seien hier nur die gravierendsten Stellen zu den einzelnen Fragen angeführt. Am Schlusse der Besprechung des Reichsvereinsgesetzes richtet sie die nicht mißzuverstehende Drohung an Regierung und Reichstag:

„Sollte trotzdem immer wieder der Versuch gemacht werden, auf dem Gebiete der inneren Politik tiefgreifende Reformen herbeizuführen, und sollte die Regierung sich bereit finden, solchen Drängen mehr oder weniger nachzugeben, so wird es für diejenigen, die in solcher Politik eine nicht unerhebliche Gefahr für das Gemeinwohl erblicken, zur unabwendbaren Pflicht werden, auch ihrerseits alle Bedenken und Gegenründe rücksichtslos in die Wege der öffentlichen Erörterung zu werfen.“

Als der Reichstag in seiner Mehrheit verständig genug war und beschloß, das schreiende Unrecht, das den Gewerkschaften Jahre hindurch angetan wurde, besonders durch die Aufhebung des Jugendparagra-

phen wieder gut zu machen, da forderte sie den Bundesrat auf, dem Mehrheitsbeschluß des Reichstages die Zustimmung zu verweigern:

„Nunmehr hat der Bundesrat das Wort; von ihm darf man wohl mit voller Gewißheit erwarten, daß er über die schwerwiegenden sachlichen Bedenken, die in erster Linie der Aufhebung des Jugendparagrafen entgegenstehen, und über die Notwendigkeit, während der Dauer des Krieges die schwierige Materie des Vereins- und Verammungsgesetzes ruhen zu lassen, nicht so leicht wie Sozialdemokraten, Zentrum und Polen sich hinwegsetzen wird.“

In einer anderen Stelle nennt sie die Umgestaltung des Jugendparagrafen im Vereinsgesetz durch den Reichstag eine Maßregel von verhängnisvoller Bedeutung.

Der schon oben erwähnte Felix Kruh behandelt in einem Artikel den Arbeiterhaushalt. Er kommt dabei zu recht günstigen Ergebnissen, indem er Einzelverordnungen einfach verallgemeinert. Nach diesen Darlegungen zu schließen fehlt dem Manne jedes Verständnis für die Beurteilung der wirklichen Lage der Masse des Proletariats. Nach ihm hängt für die arbeitende Bevölkerung der Himmel voller Geigen und wenn sie sich trotzdem nicht wohl fühlt, so sind daran teilweise nicht unsere wirtschaftlichen und sonstigen Verhältnisse schuld, sondern ganz andere Dinge. Er sieht die Gründe dafür ganz wo anders:

„Allusionen, Phantasiegebilde, Uebertreibungen und Verallgemeinerungen befördern die Welt, beherrschen insbesondere das ganze Gebiet der sozialen Frage! Kewuste und unbewusste Entstellungen, quälendste Humanität und demagogische Agitation vereinigen sich, um ein Zerbröckeln der Wirklichkeit herbeizuführen! Und wenn nicht alles täuschlich, so wird uns auf dem Felde der inneren Politik die nächste Zukunft noch ganz besondere Ueberrassungen dieser Art bereiten.“

In einem Artikel, betitelt: „Zur Jahreswende“ geht die „Arbeitgeber-Zeitung“ diesen Allusionen, Phantasiegebilden usw., die die Arbeiter sich über ihre schlechte Lage durch allerhand Einflüsse, besonders durch eine demagogische Agitation gebildet haben, ganz energisch zu Leibe. Sie sagt:

„Der Staatssozialismus hat während des Krieges große Triumphe gefeiert; nach dem Kriege wird es darauf ankommen, das wirtschaftliche Leben wiederum den normalen Verhältnissen anzupassen und sich nicht etwa durch opportunistische Erwägungen zu allerhand Neueinrichtungen, Monopolen und dergleichen verleiten zu lassen. Von einer Reform der Tarifverträge, der Arbeitsnachweise, der Arbeitervertretungen, des ganzen Arbeiterrechtes wird in gewissen Kreisen schon heute mit Vorliebe gesprochen. Wenn umkleidet man diese Wünsche mit der Begründung, daß die Leistungen des deutschen Volkes während des Krieges mit einer vollkommenen Umgestaltung der sozialen Ordnung bedingt werden müßten. Aber nicht allein die Arbeiterschaft, auch die übrigen Stände haben ihre selbstverständliche Pflicht getan, weniger als jemals darf also die Bevorzugung einer bestimmten Volksschicht in Frage kommen, und am wenigsten dann, wenn diese Bevorzugung sich gerade für diejenigen, die man bevorzugen will, als ein Danaergeschenk erweisen würde, weil sie die Wohlfahrt der Gesamtheit schädigt und hiermit das Gegenteil von dem bewirkt, was man vielleicht aus falsch verstandener Rücksicht bewirken wollte. Auch an dieser Stelle werden die Arbeitgeber die Augen offen halten müssen. Groß wird die Neigung sein, allerhand demokratischen Regungen die Fingel stecken zu lassen; fester Hand wird es bedürfen, um das Tempo der Entwicklung nicht ausarten zu lassen.“

Wehr als hier im engen Raum von wenigen Zeilen an sozialer Rückständigkeit geboten wird, kann man auf einmal nicht verlangen. Es ist die unverbilligte Kriegserklärung auch an den geringsten Fortschritt auf dem Gebiete der Sozialpolitik, der Verbesserung des so dürftigen Arbeiterrechtes und der Förderung der Gleichberechtigung. Den Gang der seitigeren sozialpolitischen Gesetzgebung belegt sie mit Ausbrüchen wie Lokomotivtempo und Autotempo. Dies eröffnet Ansichten nicht der erfreulichsten Art, und wenn es nach diesen Kreisen ginge, dann würde die allgemeine Anerkennung des Koalitionsrechtes, die Einführung einer Reichsarbeitslosenunterstützung, die Reform des Tarifvertragswesens, die Schaffung von Arbeiter- oder Arbeitskammern, eine durchgreifende Arbeiterchutgesetzgebung u. a. wohl auf den Sanft Nimmerleinstag verschoben werden.

Die „Anerkung“ aus Kriegsnot hat bei der „Arbeitgeber-Zeitung“ bereits solche Fortschritte gemacht, daß sie die Funktionäre der Arbeiterbewegung mit folgendem Erguß überhäuft:

„Daß der Masse des Volkes der vaterländische Sinn, die Liebe zur Heimat, nicht abhanden gekommen waren, daß deutsche Männer Kampflust und Kriegsbereitschaft trotz allem und allem noch mit aller Kraft in sich trugen, mer hätte im Grunde daran jemals gezweifelt? Nur der Schar, der allerdings recht großen Schar der Führer und Vorkämpfer, der Vertrauens- oder richtiger Mithtrauensmänner, der Demagogen und Agitatoren galt der Vorwurf, daß sie ihre Erfolgshaft auf eine gefährliche, vaterlandsfeindliche Bahn zu locken suchten. Auch diese Vorher so fragwürdigen Gestalten haben sich unter der Wucht eines weltgeschichtlichen Schicksals größten Teils auf ihr besseres Ich besonnen.“

Es wird keinen Gewerkschaftsfunktionär geben, der sich wegen diesen Anrempelungen, oder wegen der wiederholt ausgesprochenen Weigerung, sich mit Gewerkschaftsvertretern zu gemeinsamen Beratungen an einen Tisch zu setzen, oder wegen des einseitigen Vorwurfs, sie leben meist von der Agitation und dem Gelde, das sie den Arbeitern aus der Tasche ziehen,

gar persönlich beleidigt fühlen würde. Diese Hoffnungen richteten sich im Grunde genommen ja auch nicht gegen Personen, sondern gegen die Sache, die sie vertreten. Sie zeigen aber, wie tief in den Kreisen derer um die „Arbeitgeber-Zeitung“ die Gegnerschaft gegen die ganze Gewerkschaftsbewegung heute noch ist, trotz Millionen Gewerkschaftler draußen auf den Schlachtfeldern kämpften, zehntausende bluten und sterben, und trotz „Burgfrieden und Käuterung“ aus Kriegsnot.

Wenn irgendwann und irgendwo mit dem Begriff und Wort „Burgfrieden“ großer Unfug getrieben wurde, so in den Spalten der „Arbeitgeber-Zeitung“. Nur vom rein agitatorischen Standpunkt aus betrachtet haben die Gewerkschaften keine Veranlassung, sich darüber aufzuregen. Die Stellungnahme der „Arbeitgeber-Zeitung“ zum Koalitionsrecht, zu dem Tarifvertragswesen, zu den Feuerungsanlagen, zur Vorkontrollierung und Arbeitszeitverkürzung, zu der Arbeitsnachweisfrage, zur Kriegsinvalidenfürsorge, zur Frauenfrage und Frauenarbeit, zur Herabsetzung der Altersgrenze für den Bezug der Altersrente, zu den Arbeitskammern, zu dem ganzen Arbeiterrecht und zu allen anderen Fragen der Sozialpolitik, richtig ausgeführt, kann nur zu einer, allerdings recht notwendigen Klärung der gewerkschaftlichen Arbeiterbewegung führen.

Die Haltung der „Arbeitgeber-Zeitung“ beweist, daß sie über den Krieg nichts gelernt und nichts vergessen hat. Für die gesamte Arbeiterschaft ist dies eine ernste Lehre, zu erkennen, wozu sie sich zu verstehen hat, wenn das organisierte Unternehmertum nicht durch den Gegenpol harter gewerkschaftlicher Organisationen aller Berufs an der Durchführung seiner arbeitereindlichen Pläne verhindert wird. Die Leute, zu seiner Organisation und unermüdlische Werbearbeit jetzt und immerdar, sind deshalb unerlässliche Mitarbeiter jedes aufgeklärten Arbeiters. Der Kampfesruf der „Arbeitgeber-Zeitung“: „Wenn du Frieden willst, bereite den Krieg vor!“ muß angehörs solcher Propaganda der „Arbeitgeber-Zeitung“ noch in viel höherem Maße zu einem solchen der Arbeiter werden. Bereit sein ist alles!

Die Elektrizität und ihre Gesundheitsgefahren.

Die Bedeutung der Elektrizität für Gewerbebetriebe, das Transportwesen, für Beleuchtungs- und Haushaltungszwecke sowie im Dienste der Wissenschaft und Kunst ist ihren Ausdrücken in der großartigen Entwicklung der elektrischen Industrie. Die gewerbliche Arbeiterschaft kann auch dieser Entwicklung mit ihren Folgewirkungen nicht ohne Interesse gegenübersehen.

Das eigentliche Wesen der Elektrizität ist noch unbekannt, doch scheinen einzelne Tatsachen darauf hinzuweisen, daß sie zu dem Mittelglied der Lichterscheinungen, dem sogenannten „Lichtäther“, in naher Beziehung steht. Die atmosphärische Elektrizität ist als die natürliche anzusehen. Ueber den Ursprung und die Ursache der atmosphärischen Elektrizität geben verschiedene Theorien Auskunft, wie die Elektronen- und Ionen-theorie, wonach sie aus kleinen, fast unmeßbaren Teilchen besteht, und zwar aus solchen mit negativer (abstoßender) und solchen mit positiver (anziehender) Kraft und Bewegungsgeschwindigkeit. Die Feststellung, daß gleichartige elektrische Körper sich abstoßen, hingegen ungleichartige sich anziehen, ist ein bedeutender Erfolg der wissenschaftlichen Erkenntnis; sie bildet im Zusammenhang mit dem Magnetismus die Grundlage zur Erzeugung des elektrischen Stromes. Die Stärke der atmosphärischen Elektrizität hängt mehr oder weniger von dem Dunstgrad ab. Dementsprechend findet eine tägliche und jährliche Veränderung statt. Niederschläge, Wolken, Regen, Schnee, sind bald positiv, bald negativ elektrisch. Ihren kraftvollsten Ausdruck erhält diese Elektrizität bei Gewittern. Es hat sich dann in einem Teil der Wolken besonders positive Elektrizität angeammelt, die sich durch die damitverknüpfte Luftleitfähigkeit mit der negativen Elektrizität in anderen Wolken zu vereinigen sucht. Dann kommt es zu den gewaltigen elektrischen Entladungen, zu Donner und Blitz. Diese Kraftübertragung ist aber nur von kurzer Dauer. Es ist ein hohes Verdienst der technischen Wissenschaft, durch die Erzeugung maschineller Elektrizität und elektrischer Kraft dem Menschen viel Arbeit erspart und erleichtert zu haben. In der „Technischen Rundschau“ (Nr. 4, 1918) wird hierzu von Professor W. Philipp, Berlin, gesagt: „Die elektrische Energie ermöglicht es, eine Verfeinerung der durch die Natur gegebenen Energiequellen, nämlich der in Wasserkräften, in der Kohle, im Petroleum, in Erdgasquellen usw. enthaltenen Energiemengen zu vermeiden, und zwar dadurch, daß am Ursprungsorte dieser Energiequellen oder dort, wo die Umwandlung in elektrische Energie sich am vorteilhaftesten ausführen läßt, elektrische Zentren errichtet werden, und so die Energie in Form des elektrischen Stromes an große Weite verteilt wird, um dann dort, wo Arbeitsmaschinen zu betreiben, Motoren zu speisen sind, wieder in mechanische Energie umgesetzt zu werden.“

Bei der Leitung des Stromes, der elektrischen Kraft, von einem elektrischen Körper auf einen anderen sind zwei Gruppen von Materialien zu unterscheiden, nämlich solche, die Elektrizität sofort und leicht weiterführen und solche, die diese Weiterführung oder Leitung gar nicht oder nur in geringem Maße gestatten. Zur ersten Gruppe gehören als Leiter alle anelektrischen Körper, besonders Metalle, außerdem Graphit, Kohle, Säuren, Salzlösungen, Wasser, überhaupt alle leitenden Körper, zur zweiten Gruppe alle dielektrischen Körper als Nichtleiter: Gärze, Kautschuk, Schwefel, Paraffin,

Wachs, Glimmer, Glas, Porzellan, Seide, Del, und als Halbleiter: Aether, Alkohol, Holz, Papier. Die Fortbewegung der Elektrizität hat, ähnlich wie eine Wasserleitung, einige Widerstände zu überwinden. Wie bei dieser Leitung hängt der Widerstand von der Länge und dem Durchmesser der Leitung ab. Durchfließt der Strom einen verhältnismäßig dünnen Kupferdraht, so wird dieser erwärmt, wodurch eine Schwächung des Stromes herbeigeführt wird. In demselben Maße, wie die Länge zunimmt, nimmt auch der Widerstand zu. Je größer der Durchmesser der Leitungsröhre, desto rascher wird das Wasser durchfließen können. Ähnlich verhält es sich mit dem Leiter der Elektrizität, wo in demselben Verhältnis, wie der Durchmesser des Drahtes zunimmt, der Leitungswiderstand abnimmt. Die Leitung ist aber auch noch abhängig von dem Widerstand des Leitungsmaterials. Kupfer bietet zum Beispiel dem elektrischen Strom einen geringeren Widerstand als Eisen, Nickel und Blei. So beträgt zum Beispiel die elektrische Leitungsfähigkeit des Eisens nur 10 bis 18 Prozent des Kupfers, was sich namentlich bei dem Mangel des letzteren während dieses Krieges als sehr nachteilig zeigte. Wie hierüber die „Bauwelt“ in Nr. 10 dieses Jahres mitteilen konnte, war es trotzdem der deutschen Technik gelungen, auch mit Eisen und Zink völlig betriebsfähige arbeitende Anlagen zu schaffen. Man unterscheidet Blanke und isolierte Leitungen. Blanken Draht wendet man gewöhnlich nur im Freien auf Isolatoren aus Porzellan an, an denen er mittels Bindendrahfes befestigt wird; sein Minimaldurchschnitt soll mindestens 6 mm bei Niederspannungen bis 500 Volt, und mindestens 10 mm bei Hochspannungen über 500 Volt betragen (Volt: das praktische Einheitsmaß der elektromotorischen Kraft, womit die Stromstärke bezeichnet wird).

Im Dienste der Volk- und Gemeinwohlgegene hat die Elektrizität einige wertvolle Aenderungen und Wohlthaten herbeigeführt. Durch die Anwendung von elektrischen Triebwerken wird der luftverderbende Motorenbetrieb mit Gas und Benzin und die Gasbeleuchtung in Werkstätten, Wohnungen usw. ausgeschaltet. Auch die Dampfmaschinen mit ihren Kesselanlagen und qualmenden Schornsteinen werden eingeschränkt. Ebenso wird durch die elektrische Ventilation und Staubabfugung in Schleifereien, Holzbearbeitungswerkstätten, Mühlen um die gewerbliche Gesundheit gefördert. Demgegenüber darf aber nicht unbeachtet bleiben, daß die vielseitige Anwendung der Elektrizität auch viele Gesundheitsgefahren gebracht hat, die durch den Mangel an Schutzvorrichtungen und durch die Unkenntnis des Volkes und besonders der Arbeiterschaft noch vermehrt werden. Die Literatur über diese Frage ist nicht allzu umfangreich. In der „Sozial-Technik“ (Nr. 24, 1915) hat der Ingenieur Wilhelm Wed auf einige Erkrankungen dieser Art hingewiesen.

Bei den Elektrotechnikern hat man die Beobachtung gemacht, daß sie bei längeren Arbeiten an Schalttafeln oder in Versuchsräumen, in denen Hochspannungen geprüft werden, an Kopfschmerzen, Appetitlosigkeit und Verdauungsstörungen leiden. Auf die anhaltende Beobachtungstätigkeit und die mit jedem Fehlgriff verbundene Lebensgefahr sind Herzkrankheiten und Nervenüberreizungen zurückzuführen. Häufigere Arbeitspausen und Bewegung in frischer Luft sind gute Gegenmittel. Durch das Arbeiten an elektrischen Schweißapparaten sowie bei Prüfung von Bogenlampen wird durch die dem Auge nicht sichtbaren ultravioletten Strahlen leicht eine Erkrankung der Binde-, Net- und Regenbogenhaut hervorgerufen. Die Augenlinse wird trübe und erkrankt mit der Zeit am grauen Star. Um das zu vermeiden, sind geeignete Schutzbrillen anzubringen. Aber nicht allein die Augen sind großen Schädigungen ausgesetzt, sondern auch alle andern ungeschützten Körperteile. Hände und Gesicht leiden unter der intensiven Hitze und den Lichtstrahlen. Die Haut nimmt nach einiger Zeit die Färbung von roter Bronze an; der Arbeiter verspürt Juckreiz, auch soll Schloßlosigkeit und Fieber daraus die Folge sein. In letzter Zeit wird deshalb das elektrische Schweißen mehr und mehr durch das sogenannte autogene Schweißverfahren mittels Sauerstoffgasbläse verdrängt.

Ähnlich wie die Elektrotechniker sind die Ärzte und Patienten bei der Lichtbehandlung den Schädlichkeiten der ultravioletten Strahlen ausgesetzt, die ebenfalls nur durch Schutzbrillen verhindert werden können. Eine noch schädlichere Nebenwirkung hat auch die Anwendung der Röntgenbestrahlung oder -durchleuchtung dann, wenn dabei gesunde Gewebe und Organe lange und häufig betroffen werden. Die „Röntgenbrandmatitis“ äußert sich in Juckreiz, Haarausfall und Bräunfärbung der Haut; bei schweren Fällen in Blasenbildung der Haut, eitrigen und freibartigen Geschwüren, die zu Gliederamputationen und nach einigen Jahren zum Tode führen können. Die Röntgenstrahlen haben auch eine schädliche Wirkung auf das Nervengewebe, die sich in Kopfschmerzen, Erbrechen, Schwindelanfällen, Herzflopfen und Atemnot äußert. Ganz hervorzuheben sind bei diesen Erkrankungen die Ärzte beteiligt, die hier leicht ein Opfer ihrer Berufstätigkeit werden. Von den in der Fachliteratur bis zum Jahre 1912 festgestellten 54 Fällen waren 24 Ärzte, 26 Röntgen-techniker und 4 Patienten betroffen. Die fortschreitende Heilung hat auch hiergegen Schutzvorrichtungen geschaffen, wobei das Blei, wie mit Bleiplatten beschlagene Holztafel und Bleiglasbrillen als ganz besonders wertvoll anzusehen sind.

Eine Beachtung verdient auch die „Telegraphistenkrankheit“, womit man den Nervenkrampf der Jaßlerang mit dem Morseapparat beschäftigten Beamten bezeichnet. Erst zeigt sich dabei Zittern und Armsinken, später macht sich eine Erkrankung des Zentralnervensystems und eine Störung der Gehirnfunktionen bemerkbar. In den letzten Jahren

sind mehr als 5 Prozent aller Telegraphisten von dieser Krankheit befallen worden. Die „Radio-telegraphistenkrankheit“ befallt Leute, die in engen Schiffsräumen und in Apparaträumen arbeiten, wo die Luft stark ozonisiert, das heißt durch Sauerstoffveränderung verbunden mit starkem Wasserdampf verunreinigt und außerdem die Funkenfabrine der drahtlosen Telegraphie mit hochgespannten Wechselströmen und Elektrizität erfüllt ist. Wie weiter bekannt sein dürfte, haben die Telephonistinnen und das Betriebspersonal der Telephonämter bei ihrem äußerst beschwerlichen Dienst auch noch unter den schädlichen Folgen, die beim Auftreten von Ueber-pannungen in Fernleitungen entstehen, zu leiden. Gefahr und Nervensystem werden hierbei besonders in Mitleidenschaft gezogen. Wie der Gewerkschafter Dr.-Ing. A. Haenel im Juni d. J. in der „Sozial-Technik“ betonte, ist auch der sogenannte Kurzschluß als eine sehr gefährliche Erscheinung anzusehen, wodurch leicht Explosionen und Brände entstehen können. Kurzschluß entsteht, wenn infolge schlechter Isolation der Leitungen ein Strom, ohne die ihm bestimmte Arbeit geleistet zu haben, nach der Rückleitung übertritt. Dabei entstehen dann sehr große Stromstärken, die mit harter Wärmeentwicklung begleitet sind; die Leitungen werden glühend und brennen durch. Außergewöhnlich groß ist die Gefahr bei Kurzschluß in feuer- und explosionsgefährlichen Betrieben. Um Schäden zu verhindern, müssen hier alle Teile gefeuert sein, auch sind alle Räume gut zu durchlüften. Apparate und Maschinen sind nur in explosionsgefährlicher Bauart und mit Kapselflug zulässig. Schalter gewöhnlicher Art dürfen sich in solchen Räumen nicht befinden. Glühlampen sind nur mit Ueberglöden statthaft und müssen im luftleeren Raum brennen.

Das Reichsversicherungsamt gab im Jahre 1915 in den „Rechnungsergebnissen der Unfallversicherung“ für 1913 unter der Rubrik „Betriebsverletzungen und Vorgänge, bei denen sich einschlägige Unfälle ereigneten“ unter „Elektrischer Strom“ zum ersten Male eine Zahlenangabe derartiger Unfälle, der dann 1916 weitere Zahlen für 1914 folgten. Als elektrische Unfälle werden hier angegeben bei den

| | | |
|---|------|------|
| | 1913 | 1914 |
| Gewerblichen Berufsgenossenschaften | 388 | 391 |
| Landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften | 38 | 15 |
| Staatlichen Ausführungsbehörden | 39 | 22 |
| Provinzial- und Kommunalbehörden | 1 | 1 |
| Insgesamt | 460 | 429 |

Von diesen Unfällen entfallen auf die Baugewerks-Berufsgenossenschaften im Jahre 1913 42, 1914 57, auf die Berufsgenossenschaft für Feinmechanik und Elektrotechnik im Jahre 1913 158, 1914 158. Die Mehrzahl der Unfälle, sagt der Gewerkschafter Dr.-Ing. A. Haenel, ereignet sich dadurch, daß der Mensch in den Stromkreis eines elektrischen Starkstromes gerät. Da Muskel und Nervensystem häufig von sehr schwachen Strömen durchflossen wird, so ist es erklärlich, daß das plötzliche Eindringen eines überaus stärkeren Stromes in den Körper zu den verschiedensten Störungen führen muß. Schon der Strom einiger galvanischer Elemente erzeugt beim Messen und Entleeren einen elektrischen Schlag und während des Durchganges ein eigentümlich prickelndes Gefühl im Körper. Höhere Spannungen, etwa von 100 Volt an, verursachen einen unangenehmen brennenden Schmerz. Die Empfindlichkeit des Menschen gegen elektrische Ströme und der Widerstand des Körpers gegen den Stromdurchgang ist je nach der persönlichen Beanlagung sehr verschieden. Nasse Hände, nasse Kleider und nasse Schuhe begünstigen den Stromdurchgang. Die äußerste schädigende Wirkung hängt weiter davon ab, welche Körperteile der Strom tatsächlich durchströmt. Am gefährlichsten wirkt ein Unfall, der das Gehirn, das Herz oder die Lunge trifft. Es schwindet dann bald das Bewußtsein, der Herzschlag und die Atmung hören auf; bei Gleichstrom tritt noch die elektrische Zersetzung der Körperflüssigkeiten hinzu. Endlich tritt der Tod ein. Erfolgt noch rechtzeitige Hilfe, so bleiben neben den Brandwunden an den Stromeingangsstellen und Ausgangsstellen noch allerschwersten Schäden und Gebrechen zurück, wie zum Beispiel Verlust des Bewußtseins bis zur Dauer von mehreren Tagen, Lähmungen und Taubheit, die sich in manchen Fällen erst nach Monaten wieder beheben. Als spätere Folgeerscheinungen können schwere Erkrankungen des Zentralnervensystems und Gehirnverwundung (progressive Paralyse) auftreten.

Ueber die Zahl der gemeldeten Unfälle und der Todlichverletzten durch Elektrizität wird amtlicherseits nichts gesagt. Soweit die letzteren in Frage kommen, geben hierzu die Berichte der Berufsgenossenschaft für Feinmechanik und Elektrotechnik eine Ergänzung. Danach waren bei dieser Berufsgenossenschaft von den einschlägigen Unfällen 1913: 94 (59,49 Prozent) und 1914: 76 (48,10 Proz.) Todlichverletzte. Wir sehen: Hier tritt der Tod „rasch den Menschen an“. Als Ursache zu dieser fürchterlichen Erscheinung wird in den Berichten der Berufsgenossenschaft für 1913, 1914 und 1914 auf die sprunghafte Ausdehnung der Hochspannungs-Ueberlandzentralen hingewiesen. In dem Bericht für 1912 wird unter anderem hierzu gesagt: „Während in den Vorjahren die Betriebsspannungen nur langsam von 10 000 auf 15 000, von 20 000 auf 30 000 Volt erhöht wurden, sind im Verlaufe dieses Jahres mehrere Anlagen von 40 000 und darüber, eine sogar mit der außerordentlichen Spannung von 110 000 Volt in Betrieb gesetzt. Auch an Freileitungen sind viele Unfälle vorgekommen.“ Mit der Unterbreitung der Großbanken geht die Entwicklung der Elektrotechnik rapide vorwärts. In dem großzügig gedachten Netz von Ueberlandzentralen plant man noch ganz andere Dinge; man braucht elektrische Energiemengen,

die weit über das Dreifache der letztgenannten Zahlen hinausgehen. Von jenseits des Ozeans, aus Amerika, dem Rande der unbegrenzten Möglichkeiten, kommen schon Mitteilungen, daß man Kraftzentralen schaffen kann und will, die eine Stromstärke von 650 000 Volt liefern sollen.

Auf dem zweiten internationalen Kongreß für Rettungswesen, 1913 in Wien, hat der Privatdozent Dr. S. Jellinek-Wien in einem Vortrage über „Elektrische Unfälle, erste Hilfe und Unfallverhütung“ einige wertvolle Erfahrungen bekanntgegeben. Danach haben die elektropathologischen Studien zwei Ergebnisse geliefert: Zunächst, daß die allermeisten Unfälle sich häufig vermeiden lassen, und zweitens, daß viele der Verunglückten nur deshalb ein Raub des Todes wurden, weil die erste Hilfe zu spät und in schlechter Weise geleistet wurde. Insbesondere ist es die mangelhafte Ausführung der künstlichen Atmung, durch die viel Unheil angerichtet wird. Für die elektrische Unfallpraxis erscheint es unerlässlich, daß die künstliche Atmung durch Handanwendung von den Arbeitern praktisch erlernt wird. Der Tod durch Elektrizität ist in den meisten Fällen zunächst ein Scheintod. Dafür sprechen nicht nur viele Beobachtungen in der Unfallpraxis, sondern auch die Erfahrungen bei den amerikanischen Einrichtungen durch Elektrizität und die Ergebnisse der Tierversuche. Wenn man diese Scheintoten in Erstickungsgefahr mitunterlang ohne künstliche Atmung liegen läßt, dann ist die Verfallfrist an den Tod eingetreten. Die beste Vorbeugungsmöglichkeit gegen Krankheiten infolge Elektrizität ist neben den bewährten Sicherheitsvorkehrungen der Elektrotechnik ein guter auf vollkommen neuer Basis organisierter Anrichtungsunterricht, ergänzt mit praktischen Unterweisungen. Die Elektroarbeiter und auch die übrigen Arbeiter glauben nicht an die Gefahr bei niedrigen Stromspannungen von einigen Hundert Volt, und doch nahm schon oft die Verführung einer nur hundertwärtigen Anlage einen tödlichen Verlauf. Auch das große Publikum ist zum Teil über die Entschleunigungsmöglichkeiten eines elektrischen Unfalles sehr im unklaren. In Wien ist ein solcher Unterricht mit Lichtbildern und Kinematogrammen, in den städtischen Elektrizitätswerken und im Technologischen Gewerbemuseum eingeführt. Eine besondere Annäherung für die Schüler bieten bei diesen Demonstrationen die Gegenstände des Elektropathologischen Museums des Wiener gerichtlich-medizinischen Instituts.

Das Zentralkomitee für Rettungswesen in Preußen hat auf Veranlassung des Ministers für Handel

und Gewerbe 1913 einen Unterausschuß eingesetzt, um auch die Frage der Wiederbelebung Bewußtloser zu behandeln. Ein weiteres Unternehmen zur Aufklärung über die elektrischen Gefahren ist von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin durchgeführt worden; die ebenfalls ein Enginemuseum geschaffen und 1914 eröffnet hat. Dieses Museum sei allen Technikern, Gewerkschaftsfunktionären und Arbeitern zur Besichtigung empfohlen.

Auf dem Gebiete der Unfallverhütung haben der Verband Deutscher Elektrotechniker und die Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik wie in den früheren Jahren so auch durch die 1915 neu herausgegebenen „Vorschriften für Errichtung und den Betrieb elektrischer Starkstromanlagen nebst Ausführungsregeln“, mit der Anleitung zur ersten Hilfeleistung, eine großzügige Arbeit zum Menschenschutz geleistet, die bis auf weiteres für alle Behörden, Berufsgenossenschaften, Elektrizitätsbetriebe und sonstigen Organisationen als maßgebend angesehen werden muß.

Rein Zurückbehaltungsrecht bei Lohnforderungen.

Bekanntlich ist nach dem Lohnbeschlagnahmegesetz vom 21. Juni 1869 in Verbindung mit § 850 der Zivilprozessordnung der Arbeitsverdiener, soweit er jährlich 1500 Mk., nach Kriegsverordnung zurzeit 2000 Mk., d. i. höchstens 33,46 Mk. nicht übersteigt, für zivilrechtliche Forderungen nicht pfändbar. Und soweit der Arbeitsverdiener nicht pfändbar ist, darf auch gegen ihn nach § 394 des Bürgerlichen Gesetzbuchs mit einer Gegenforderung nicht aufgerechnet werden. Streitig war aber bis vor zwei Jahren, ob der Arbeitgeber in Grundlage des § 273 des Bürgerlichen Gesetzbuchs nicht das Recht zustünde, bei (vermeintlichen) Gegenansprüchen aus dem Arbeitsverhältnis den abverdienten Lohn in Höhe solcher Gegenansprüche zurückzubehalten, bis der Arbeitnehmer die Gegenforderung beglichen habe.

Dieser Streitfrage hat das Reichsgericht ein Ende gemacht. Es hat ganz klar und unambiguität entschieden, daß ein solches Zurückbehaltungsrecht dem Arbeitgeber nicht gegeben sei.

Die Rechtsauffassung des Reichsgerichts, wie auch wir sie stets vertreten hatten, scheint aber außerordentlich langsam in der Rechtsprechung der Gerichte — auch der Gewerbegerichte — aufzugehen. Noch alle Anselang nämlich kann man die Erfahrung machen, daß ein Arbeitgeber im Prozeßverfahren mit seinem Anspruch auf „Zurückbehaltung“ des abver-

dierten Lohnes wegen Gegenforderungen durchdringt, so erst kürzlich vor dem Gewerbegericht in Rostock, wo der klagende Arbeiter von dem abverdienten Lohn im Betrage von 16 Mk. nur 4 Mk. erhielt, während der Betrag von 12 Mk. dem Arbeitgeber verbleibend als Entschädigung wegen „Vertragsbruchs“ nach § 124 b der Gewerbeordnung.

Solche Prozeßerfolge könnten die Arbeitgeber schwerlich erdulden, wenn bei den Arbeitern selbst die genügende Kenntnis von dem Rechtsstandpunkte des Reichsgerichts in der Frage des Zurückbehaltungsrechts bei Lohnforderungen nicht noch fehlte.

Wir wollen deshalb nachstehend kurz den Rechtsstandpunkt des Reichsgerichts klarlegen und zur Kenntnis bringen:

Schon in einem Urteil vom 24. April 1908 wie auch in einem solchen vom 30. September 1913 spricht das Reichsgericht aus, daß allgemein in der Erklärung des Zurückbehaltungsrechts, wenn es wegen einer fälligen Geldforderung gegen eine fällige Geldforderung geltend gemacht wird, regelmäßig die Erklärung der — bei Lohnforderungen ja verboten — „Aufrechnung“ zu finden sei. Dann hat das Reichsgericht in einer Entscheidung vom 26. Mai 1914 das Verhältnis von „Aufrechnung“ und „Zurückbehaltung“ bei Lohnforderungen in demselben Sinne ausführlich erörtert und hinzugefügt:

„Das Grundprinzip des Lohnbeschlagnahmegesetzes vom 21. Juni 1869 ist der Zweck, der im Erwerbe begriffenen Arbeitskraft gegen jeden Angriff Schutz zu gewähren und das Produkt der Arbeitsstätigkeit (Lohn, Gehalt usw.) zunächst unangefochten in die Hände des Arbeitnehmers hinüberzuführen, damit dieser zur Erhaltung seiner Arbeitskraft und Arbeitskraft die für sich und die Seinigen unentbehrlichen Lebensbedürfnisse bestreiten kann...“

Diesen Rechtsausführungen ist dann der 6. Zivilsenat des Reichsgerichts in einem Urteil vom 26. Oktober 1914 (abgedruckt in Wauerers Jahrbuch der Entscheidungen, Ergänzungsband 1915, Heft 1) ausdrücklich beigetreten und hat noch ausgedrückt, daß, wenn in den Fällen des Aufrechnungsverbotes anstatt der Aufrechnung die Zurückbehaltung zugelassen würde, dies eine „Umgehung des Gesetzes“ bedeute, „welcher die Rechtspflege nicht die Hand bieten dürfte“.

Wie gesagt, wird diese unzweideutige Stellungnahme des obersten Gerichtshofes gegen die Zulassung der Zurückbehaltung von Arbeitslohn von vielen Gerichten noch immer außer Acht gelassen. Sogar der Arbeiter ist es, sie gegebenenfalls auf die Entscheidungen des Reichsgerichts zu verweisen.

Aus unserm Berufe

Automobil-Führer



Eine unentgeltliche Familienvergnügungsfahrt schiebt den Begriff der gewerbsmäßigen Personenbeförderung mit einem Auto nicht aus. (Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart.) Nach § 11 Abs. 1 des Reichsstrafgesetzbuchs vom 15. Juli 1909 sind Kraftfahrzeuge, die ausschließlich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen, von einer Stempelabgabe befreit. Gegen diese Bestimmung soll der Autobesitzer A. B. in Freudenstadt verstoßen haben. Er hat mit seinem Personentransportwagen, der der gewerbsmäßigen Beförderung dienen soll, mit seiner Familie eine Vergnügungsfahrt gemacht und, als er vor dieser Fahrt sein Auto nach Reutlingen in die Fabrik zur Reparatur gefahren hat, seine Frau und die Braut seines Sohnes ohne Entgelt mitgenommen. Das Landgericht verurteilte ihn, da die angeführten Fahrten nicht zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung gedient haben und deshalb nicht unter die Befreiungsbestimmung des Tarifs fallen. Die Revision des Angeklagten führte beim Oberlandesgericht Stuttgart zur Aufhebung des Urteils und zur Freisprechung. Aus den Gründen: Nicht bestimmte Arten von Fahrten sind von der Abgabepflicht befreit, sondern bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen, die ausschließlich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen. An dieser Zweckbestimmung wird aber dadurch, daß das Fahrzeug behufs der Reparatur in die Fabrik gefahren wird, nichts geändert, auch wenn bei dieser Fahrt unentgeltlich Familienangehörige mitgenommen werden. Ebendies ist regelmäßig der Fall, wenn nur ganz vereinzelt einmal der Wagen zu einer Vergnügungsfahrt für die Familie verwendet wird, jedenfalls dann, wenn, wie hier, dabei zugleich der Wagen daraufhin erprobt werden soll, ob er nach erfolgter Reparatur wieder zu Fahrten mit zahlenden Fahrgästen verwendet werden kann. Der einzige Zweck, dem das Fahrzeug zu dienen bestimmt ist, bleibt nach wie vor die gewerbsmäßige Personenbeförderung. Der Angeklagte hat sich also nicht gegen die obige Bestimmung vergangen und ist freizusprechen.

Doctarbeiter, schlugen sich bekanntlich über in der Begeisterung für den Krieg. Sie organisierten Infanteriebataillone und aus lauter Feindschaft gegen den Militarismus organisierten sie diesen unter ihren eigenen Gewerkschaftsamerikern. Vom Frieden wollten alle beide samt dem Präsidenten des englischen Transportarbeiterverbandes Gosling nichts wissen. Nun beginnen sich die Folgen dieses schlauen Verhaltens der englischen Arbeiterführer an den englischen Doctarbeitern selbst bemerkbar zu machen.

Der englische Doctarbeiterverband hat sich, wie die „Times“ berichten, sehr besorgt über das ungeheure Umdrehen der Einwanderung von Chinesen und anderen asiatischen Infanterieabteilungen ausgesprochen, die infolge des gegenwärtig herrschenden Arbeitermangels die englischen Arbeiter immer mehr verdrängen. Das Liebeshandnehmen der gelben Rasse in den englischen Häfen habe bereits solche Formen angenommen, daß nationale Interessen gefährdet seien und die Regierung dieser Gefahr die größte Aufmerksamkeit widmen müsse. Das Chinesenquartier in London, das sich früher auf das Alnebovie, das Gauswayquartier und die Gegend um Bennysfelds beschränkte, habe sich ungeheuer ausgebreitet und das ganze umliegende Straßenviertel verschlungen. Die „Times“ schreiben, daß gegen die Chinesen als neues Bevölkerungselement nicht allzuviel einzuwenden wäre, da sie viellezt immer noch der sympathischste ausländische Völkerschlag des Londoner Gastlandes wären. Aber für das englische Erwerbsleben bedeute die Einmischung einer derartig umfangreichen fremdartigen Konkurrenz, die für englische Arbeitsbedingungen kein Verständnis habe, eine gar nicht erst genug zu nehmende Gefahr. Schließlich sei es auch sittlich bedenklich, daß die Chinesen ihre Opiumhöfen immer mehr ausdehnten und auch ihre weißen Kameraden dem Opiumgenuss zuführten. Der Doctarbeiterverband nahm eine Resolution an, in der die Regierung aufgefordert wird, alle chinesischen Doctarbeiter, die bisher nicht die britische Nationalität erworben haben, sofort heimzuführen.

Da können die Londoner Infanteriearbeiter lange warten, bis ihnen ihre kapitalistische Regierung diesen Gefallen tut. Sie haben sich die Suppe in ihrer künftigen Begeisterung für den Krieg selbst eingebrockt und müssen sie nun auch auslöffeln, wenn sie ihnen auch noch so schlecht schmeckt.

„Wie alle Forderungen der Arbeiter und Angestellten, so hat auch dieses Streben nach Verkürzung der Arbeitszeit seine mächtigen Förderer. Dieses Mal auch bei den Geschäftsinhabern selbst, die trotz der Sommerzeit in nicht geringer Zahl freiwillig zum Siedenrubeladenschluß für den Sommer übergegangen sind. Einen Erläuterungsgrund dafür kann man ja in dem jetzt in so manchen Geschäftszweigen herrschenden geringen Beschäftigungsgrad finden. Wie will man aber später, wenn die Beschäftigung wieder eine bessere geworden ist und man, dazu die Sommerzeit vielleicht nicht mehr hat, und wenn sich erst die Folgen des Siedenrubeladenschlusses zeigen, wieder zum Achtuhradenschluß zurückkehren?“

Von den übrigen Förderern des Siedenrubeladenschlusses sei besonders der Deutsche Käuferbund genannt. In der letzten Mitgliederversammlung der Ortsgruppe Leipzig dieses Bundes, wurde die Beibehaltung der Sommerzeit auch für die Friedenszeit verlangt, also jetzt schon, obgleich noch nicht genügend Erfahrungen vorliegen, durch die diese Frage bereits auf die Dauer geklärt erscheint. Sodann wurde im Interesse der Erhaltung der Volkskraft mit allen gegen eine Stimme ein früherer Lebensschluß verlangt. Der Siedenrubeladenschluß wurde für den Sommer ohne weiteres verlangt, während man sich über eine Einführung für den Winter noch nicht einigen konnte. Von einer weiteren Propaganda für den Mittagsadenschluß soll vorläufig abgesehen werden, um erst den Siedenrubeladenschluß zu erreichen. Zu diesem letzteren Punkte wäre es wohl kaum gekommen ohne das Eingreifen von zwei großen Angestelltenverbänden. Der Verband Deutscher Handlungsgehilfen ist gegen den Mittagsadenschluß, weil dadurch keine Verkürzung der Arbeitszeit entstehen würde, mit anderen Worten, weil die Angestellten jetzt schon ihre Mittagspause haben, wie sie bei Lebensschluß auch nicht länger sein könnte. Der Deutschnationale Handlungsgehilfenverband ist im allgemeinen ebenfalls gegen den Mittagsadenschluß, weil dadurch u. a. den Angestellten selbst die Möglichkeit benommen würde, ihre Einkäufe usw. zu besorgen. Zunächst liegt man hier wieder einmal, wie bisweilen bürgerliche Sozialpolitiker in ihren Forderungen noch weiter gehen als die Arbeiter und Angestellten selbst. Gegen den Mittagsadenschluß wäre vom Standpunkt der Arbeitgeber aus wenig oder gar nichts einzuwenden. Erfahrungsgemäß besorgen die Arbeiter ihre Einkäufe nach beendeter Arbeit am Abend. Man könnte sich deshalb sogar fragen, ob der Mittagsadenschluß nicht im Interesse der Arbeitgeber liegt, weil er einen zu frühen Lebensschluß am Abend verhindern müßte. Doch ist es andererseits auch richtig, daß die Beamten und Angestellten vorwiegend ihre Mittagspause zu ihren Einkäufen benötigen. Für die Geschäfte wird auf diese Weise die Arbeit mehr auf den Tag verteilt und verhindert, daß sie sich auf bestimmte Stunden zusammenbrängt. Die Arbeitgeber werden demgegen Rechnung tragen. Doch müssen sie verlangen, daß

Infanteriearbeiter

Die Geister, die den Zillet tief, die wird er nun nicht los. Wen und Sexton, die Führer der englischen

Handelsarbeiter



Adenschluß und Arbeitszeit. In der Nummer 40 der „Arbeitgeber-Zeitung“ artikuliert ein Anonymus über obige Dinge. Allerschand krauses Zeug kommt dabei zum Vorschein, da heißt es z. B. unter anderem:

durch einen zu frühen Ladenschluß am Abend den Arbeitern nicht die Möglichkeit zur Besorgung ihrer Einkäufe bekommen wird. Verlangen die Angestellten die Erhaltung dieser Möglichkeit für sich selbst, so sollte man meinen, daß sie dies auch für andere wollen müßten. Wie die Angestellten sich diese Möglichkeit haben erhalten wollen zu einer Zeit, die ihnen am besten paßt, so sollte man ferner annehmen, daß mit den Arbeitgebern die Arbeitnehmer darauf aus sein müßten, sich die gleiche Möglichkeit für die Zeit nach dem abendlichen Arbeitschluß in ausreichender Weise zu erhalten. In der Praxis verhält sich die Sache aber anders. Man kommt damit bis zum Punkt, der zeigt, wie sehr die Arbeitgeber an der Ladenschlußfrage interessiert sind. Ladenschluß und Arbeitszeit stehen in fortwährender Wechselwirkung. Je früher der Ladenschluß erfolgt, desto früher wird auch die Beendigung der Arbeit notwendig. Ist diese frühere Beendigung erreicht, so steht wieder das Drängen nach früherem Ladenschluß ein. Und so fort! Darum sind auch die Arbeiter niemals gegen einen früheren Ladenschluß. Was sich vielmehr das Verlangen nach solchem in einem Maße geltend machen wie immer, so unterliegen sie es. Wie umgekehrt die Angestellten auch niemals gegen das, wenn auch noch so weit gehende Verlangen nach Verkürzung der Arbeitszeit sind, sondern es unterstützen.

Wurde also durch die Sommerzeit der Sieben- und Ladenschluß aufs mächtigste gefördert und droht damit auch die frühere Beendigung der Arbeit am Abend, so sollte durch die Sommerzeit Stimmung dafür gemacht werden, daß die Arbeit auch am Morgen um so früher begonnen wird. Die frühere Beendigung der Arbeit am Abend brauchte ja nicht unbedingt zu einer Verkürzung der Arbeitszeit führen, sondern nur zu einer Verlegung derselben. Aber man wollte weniger eine Verlegung als eine Verkürzung der Arbeitszeit! Dies gilt von den Arbeitern wie von den Angestellten. Wie sich denn auch aus den Kreisen der Arbeiter Stimmen genug erheben, die von der Sommerzeit überhaupt nichts wissen wollen, sondern alle Vorteile, die man mit dieser erstrebt, als nur mit der weiteren Verkürzung der Arbeitszeit erreichbar hinstellen. Tatsächlich kann man sich auch fragen, ob ein zu früher Arbeitschluß am Abend und ein zu früher Arbeitsbeginn am Morgen im Interesse der Arbeitgeber liegt.

Je früher am Abend die Arbeit beendet wird, desto mehr steht sich erfahrungsgemäß der Arbeiter, wie übrigens auch der Beamte und Angestellte, nach Nebenbeschäftigung um. So kommen jetzt schon aus der Industrie einzelne Klagen darüber, daß seit Einführung der Sommerzeit die auf dem Lande wohnenden Arbeiter sich nach Arbeitschluß am Abend betrat mit Ackerbau beschäftigen, daß sie im Betrieb nichts Ordentliches mehr zu leisten vermögen. Bekanntlich beschäftigt auch das Baugewerbe zahlreiche auf dem Lande wohnende Arbeitsträger. Aber die Landwirtschaft ist es nicht allein, die zur Nebenbeschäftigung dient, bald alle Gebiete des Lebens müssen dazu herhalten. Namentlich macht sie sich auf Kosten des Handwerks geltend, auch auf Kosten des Handels, wie der heimliche Warenhandel zeigt. So ist es eine doppelte Gefahr, die insbesondere dem Handwerk durch die Sommerzeit droht, die Arbeitsverkürzung und die Schädigung durch Nebenbeschäftigung. Mögen all den Handwerkern, die jetzt als Ladenbesitzer den Sieben- und Ladenschluß so sehr fördern, die Augen nicht wieder zu spät aufgehen!

Da haben wir wieder mal die alte Leier. Vernünftige Arbeitgeber, die den Nutzen, der aus der Verkürzung der Arbeitszeit dem Volksgange entspringt, werden verwarnen, es könnte ja der heilige Profit der Kurzschäftigen, nur 3-4 Menschen, dabei ein wenig geschmälert werden. Alle Vorstellungen auf Verkürzung der Arbeitszeit werden aus rein egoistischen Motiven verdammt. Was kümmert diesem Profitfänger das Wohl der Arbeitenden, die Hauptsache bleibt ihm immer die Wahrung seiner eigenen persönlichen Interessen. Dafür kämpfen nun unsere Feldgrauen draußen gewiß nicht, daß einzelne ihr Schäfchen scheeren können, sie kämpfen vielmehr für das Wohl der Gesamtheit, der großen Masse und das sind gewiß nicht die kleinsten Profitfänger zu Hause.

All dieser Kampfs gegen den Fortschritt auf dem Gebiete des Arbeiterrechtes und der Arbeiterwohlthat muß unseren im Handlungsbereich tätigen Kollegen erst recht ein Ansporn sein, für den früheren Ladenschluß ihre ganze Kraft einzusetzen. Überall, wo dies noch nicht geschehen, sollen die gelehrten und ungelehrten Handelsarbeiter sich zu gemeinsamen Vorgehen in der Sache verständigen, dann wird es auch gelingen, einem früheren Ladenschluß zum Durchbruch zu verhelfen, trotz der Gegenarbeit der nur 3-4 Menschen unter den Arbeitgebern.

Teuerungszulagen bei der Großhandels- und Konsumvereine. Gewante Gesellschaft hat, wie uns mitgeteilt wird, beschlossen, die bisher gewährten Teuerungszulagen zunächst auf die Dauer von 6 Monaten zu verdoppeln. Es erhalten von 2. Oktober d. J. ab. Ledige einen Zuschuß zum Wochenlohn in Höhe von 10 Proz. ihres Tariflohnes, Verheiratete mit nicht mehr als 3 Kindern 15 Proz., Verheiratete mit mehr als 3 Kindern 20 Proz. Wir registrieren dieses Entgegenkommen, müssen aber bemerken, daß damit von einer der Teuerung der Lebensbedürfnisse entsprechenden Zulage nicht die Rede sein kann.

500 Berliner Kaufleute für den Sieben- und Ladenschluß. In den vergangenen Kriegswintern ist aus Erparnisgründen in vielen Orten der Sieben- und Ladenschluß verfrüht worden. Die Erfahrungen damit waren so gute, daß der frühere Schluß häufig beibehalten worden ist, in diesem Jahre sogar trotz der Einführung der Sommerzeit.

Auch in Berlin ist die Stimmung für den früheren Schluß günstig, wie eine Erhebung beweist, die von den vereinigten Verbänden veranstaltet worden ist. Auf 1500 Fragebogen, die an kleine, mittlere und große Betriebe der verschiedenen Geschäftszweige in allen Stadtbezirken verschickt worden sind, sind über 600 Antworten eingelaufen. Davon sprechen sich etwa 500 Kaufleute dafür aus, daß der frühere Schluß mindestens wertvoll und durchführbar ist. In sehr vielen Antworten wird jedoch zum Ausdruck gebracht, daß

nur einheitlicher Schluß für alle Geschäftszweige durch Zwang möglich ist. Unter den Geschäftsinhabern, die sich für den früheren Schluß erklären, befinden sich auch eine ganze Anzahl von solchen, die überhaupt kein Personal beschäftigen, ebenso sind solche mit 21 bis 100 oder über 100 Angestellten vertreten.

Die Verbände haben das gesamte Material dem Oberkommando in den Marken eingereicht mit der Bitte, den Sieben- und Ladenschluß zu verfügen.

Für den Sieben- und Ladenschluß. Die Ortsgruppe Dresden des Zentralverbandes der Handlungsgehilfen und die Dresdener Verwaltungsstelle des Deutschen Transportarbeiterverbandes haben an das Stellvertretende Generalkommando des 12. Armeekorps in Dresden durch eine Eingabe die Bitte gerichtet, für den Korpsbereich die Einführung des Sieben- und Ladenschlusses an den Werktagen und des Acht- und Ladenschlusses an den Sonnabenden und den Tagen vor den Feiertagen zu verfügen.

Zur Begründung wird darauf verwiesen, daß ein Bedürfnis für ein Offenhalten der Läden für die Verkaufszeit nach 7 Uhr bzw. 8 Uhr gerade in der jetzigen Zeit nicht vorliegt. Durch die jetzigen Verhältnisse ist leider die Wahrnehmung zu verzeichnen, daß die Verkaufsmöglichkeiten von allen Bedarfs- und Luxusartikeln immer geringer werden. In sehr vielen Handelszweigen ist deshalb von den Geschäftsinhabern sehr oft die Verkaufszeit freiwillig eingeschränkt worden. Im Frühjahr dieses Jahres führten weit über 100 der bedeutendsten Dresdener Geschäfte freiwillig den Acht- und Ladenschluß ein. Das lauzende Publikum hat sich sehr schnell an diese Einrichtung gewöhnt, so daß wohl keinerlei Ummächtigungen auf dem Gebiete des Wirtschaftslebens zu befürchten sind, wenn der Sieben- bzw. Acht- und Ladenschluß allgemein verfügt würde.

Aus Arbeiterkreisen ist durch die in Frage kommenden Gewerkschaften wiederholt anerkannt worden, daß keine Veranlassung vorliegt, auf sie besonders Rücksicht zu nehmen, daß sie vielmehr die Bestrebungen der Handelsangehörigen auf kürzere Arbeitszeit voll und ganz unterstützen. Die anderen Verbraucherkreise dürften wohl überhaupt nicht in Frage kommen, da diese Gelegenheiten zum früheren Wareneinkauf haben und ja auch schon jetzt ihre Einkäufe nicht auf die letzten Abendstunden verlegen.

Ein früherer Ladenschluß dürfte auch bei dem Mangel an sehr vielen Rohstoffen im Interesse des Wirtschaftslebens liegen und zu Erparnissen an Beschäftigung und Leistung beitragen. Vor allen Dingen aber dürfte es im Interesse nicht allein der Handelsangehörigen, sondern auch der Geschäftsinhaber und der allgemeinen Volksgesundheit liegen, wenn auch für das Handelsgewerbe eine längere Aufseht erlangt werden könnte. Das dürfte namentlich in der jetzigen Zeit im Hinblick auf die nicht volle Ernährungsmöglichkeit mehr als sonst in den Vordergrund zu treten sein. Hinzu kommt weiter noch, daß an Stelle der zum Heeresdienst einberufenen männlichen Handelsangestellten weibliche Hilfskräfte getreten sind, die schon im Hinblick auf einen gesunden Bevölkerungszuwachs eines größeren Schutzes als die Männer bedürfen.

Nach einer kurzen Überlegungszeit von einigen Tagen dürfte ein früherer Ladenschluß keinerlei nachteilige Folgen auf das Wirtschaftsleben haben, was sich ja deutlich bei Einführung des Acht- und Ladenschlusses gezeigt hat.

Eine weitere Eingabe wurde von derselben Seite an den Rat zu Dresden gerichtet mit der Bitte, die in den Bekanntmachungen vom 10. September 1908, 4. September 1912 und 18. November 1913 vorgesehene Ausnahmezeitung derart einzuschränken, daß an Sonnabenden und den Tagen vor den Feiertagen an Stelle des Neun- und Ladenschlusses der Acht- und Ladenschluß eingeführt wird. Auch diese Eingabe wurde in ähnlicher Weise wie die erste ausführlich begründet. Wir wünschen beiden Eingaben den verdienten schnellen und vollen Erfolg.

Düsseldorfer. Die hiesige Handelskammer veröffentlichte 69 zur Manufaktur-, Konfektions- und verwandten Branchen gehörende Detailfirmen und Warenhändler, welche sich freiwillig bereit erklärt haben, ihr Geschäft vom 1. Oktober 1918 ab während des Krieges, zunächst für die Wintermonate, mit Ausnahme des Sonnabends, schon um 7 1/2 Uhr abends zu schließen. Die Handelskammer spricht die Hoffnung aus, daß sich diesem Vorgehen noch weitere Firmen anschließen werden.

7 1/2-Uhr-Ladenschluß in Halle. Die Firmen Arnold & Trostlich, Brummer & Benjamin, Burghardt & Becher, Bruno Freitag, A. Duth & Co., F. Lewin, Geschw. Voewendahl, Alex. Michel, Leopold Hübschmann, Franz Reich, C. F. Ritter, Theodor Hülsmann, W. Schneider, H. C. Beddy-Pönke, W. F. Bollmer schließen bis auf weiteres ihre Geschäftsräume montags 7 1/2 Uhr abends, Sonnabends um 8 Uhr geschlossen.

Straßenbahner.

Lohnbewegung der Arbeiter in den Tiefbau- und Oberleitungs-Abteilungen der Großen Berliner Straßenbahn.

Eine Lohnbewegung, die einen ganz besonderen Verlauf zu nehmen scheint, haben die Arbeiter der Bauabteilungen der Großen Berliner begonnen. Obwohl die Gesellschaft schon wiederholt Teuerungszulagen gegeben, haben die Verhältnisse die Arbeiter gezwungen, erneut an die Direktion heranzutreten. Sie konnten daher durch uns eine Eingabe nachstehenden Inhalts an die Betriebsleitung:

Wünsche der in den Tiefbauabteilungen beschäftigten Handwerker und Arbeiter.

Die verehelichte Direktion möge beschließen:
1. Den Stundenlohn um 10 Pf. zu erhöhen,
2. die Nachschichten von vier auf drei in jeder Woche herabzusetzen.

Begründung.

Zu 1. Die ständig steigenden Preise für Lebensmittel und Bedarfsartikel haben bewirkt, daß der jetzige Verdienst kaum noch ausreicht, um nur einen Teil der Lebensmittel an Unterernährung zu leiden und um die erforderliche Arbeitskraft erhalten zu können, bitten die oben Bezeichneten um Erfüllung angeführter Vohrregelung.

Zu 2. Die Arbeitszeiten für die genannten Handwerker und Arbeiter sind leider so ausgedehnt und eingeteilt, daß es unbedingt notwendig erscheint, hier eine Neuregelung vorzunehmen. So ist die regelmäßige Arbeitszeit in der Woche wie folgt:

| Nr. der Arbeitszeit | Arbeitszeit | | Lohn innerhalb der Arbeitszeit | | Lohn zwischen den Arbeitszeiten | |
|---------------------|-------------|------|--------------------------------|------|---------------------------------|-----|
| | von | bis | von | bis | von | bis |
| 1. Montag | 7.00 | 4.30 | 1 1/2 | 4.30 | 11.00 | — |
| 2. | 11.00 | 6.00 | — | 6.00 | 7.00 | — |
| 3. Dienstag | 7.00 | 4.30 | 1 1/2 | 4.30 | 11.00 | — |
| 4. | 11.00 | 6.00 | — | 6.00 | 7.00 | — |
| 5. Mittwoch | 7.00 | 4.30 | 1 1/2 | 4.30 | 7.00 | — |
| 6. Donnerstag | 7.00 | 4.30 | 1 1/2 | 4.30 | 11.00 | — |
| 7. | 11.00 | 6.00 | — | 6.00 | 7.00 | — |
| 8. Freitag | 7.00 | 4.30 | 1 1/2 | 4.30 | 11.00 | — |
| 9. | 11.00 | 6.00 | — | 6.00 | 7.00 | — |
| 10. Sonnabend | 7.00 | 4.30 | 1 1/2 | — | — | — |

Aus dieser Aufstellung geht schon hervor, welche ungenügende Zeit für Nachruhe vorgegeben ist. Aber auch sonst sind die Pausen zu kurz, um dem Körper die nötige Ruhe zu schaffen. Es muß berücksichtigt werden, daß von den Pausen noch die oft weiten Hin- und Rückwege zur Arbeitsstelle abgehen. Leider kommt es nun auch vor, daß noch Ueberstunden verlangt und gemacht, so daß die wenigen Ruhestunden noch um einige gekürzt werden.

Nenniglich die Handwerker und Arbeiter der Nacht sind, daß für die Bauabteilungen mit zwei Schichten — Tag- und Nachtschicht — gearbeitet werden könnte, so verzichten sie jetzt während des Krieges einen diesbezüglichen Wunsch zu unterbreiten. Sie sind jedoch der Meinung, daß es trotz des Mangels männlicher Arbeitskräfte jetzt schon durchzuführen sei, vier freie Nächte pro Woche zu gewähren.

Die Arbeiter der Oberleitung und Mastensetzwerke machten eine besondere Eingabe. Die Direktion antwortete in einem höflichen Schreiben an uns und gab den Arbeitern eine Lohnerhöhung von 2 Pf. pro Nachtschicht, also 1 Mk. pro Woche. Die Arbeiter der Oberleitung erhielten bisher keine Antwort. Mit diesem Ergebnis sind nun die Arbeiter nicht zufrieden gestellt. In mehreren Versammlungen besprachen sie das Resultat und beschloßen schließlich, nachstehende „Entschliebung“ an die Direktion zu übermitteln:

Entschliebung.

Die am 14. Oktober 1918 versammelten Arbeiter der Tiefbau-Abteilungen haben sich mit der seit dem 1. Oktober er. zur Auszahlung gekommenen Teuerungszulage befaßt und bedauern lebhaft, feststellen zu müssen, daß das Entgegenkommen der Direktion auch nicht annähernd ihren Erwartungen entspricht. Die Zulage von 25 Pf. für die Nachtschicht — also insgesamt 1 Mk. für die Woche — genügt nicht einmal, die nur in den letzten Wochen eingetretene Teuerung auszugleichen. Die Versammelten können sich dieses ungenügende Entgegenkommen nicht anders erklären, als daß der Direktion bei Beratung über die Zulage die bestehende Teuerung nicht voll bekannt war.

Des ferneren bedauern die Versammelten, daß ihr Wunsch um Verkürzung der Nachtschichten von 4 auf 3 in der Woche, bisher nicht berücksichtigt wurde. Sie glauben darauf hinweisen zu dürfen, daß es auch jetzt während des Krieges kaum einen Betrieb geben dürfte, der eine solche ausgedehnte Arbeitszeit eingeführt hat, wie er für die Tiefbauarbeiter bei der Großen Berliner Straßenbahn besteht. Wenn die Eigenart des Betriebes eine Einschränkung der Nachtschichten nicht zulassen sollte, so wäre doch sicher eine Verkürzung der Arbeitszeit für die Tagsschichten möglich und zwar so, daß das Ende der Schicht nicht 4 1/2 sondern 2 1/2 Uhr nachmittags stattfindet.

Die Versammelten erwarten deshalb, daß die Direktion sich erneut mit der Eingabe vom 26. September befaßt und sie hoffen, daß bei der Berücksichtigung der angeführten Tatsachen ihren Wünschen Rechnung getragen wird. Des weiteren beauftragen die Versammelten den Deutschen Transportarbeiter-Verband als ihre Interessenvertretung, daß dieser die Entschliebung der Direktion in geeigneter Form zur Kenntnis bringt.

Obwohl nicht die schwierige Lage verkannt werden soll, unter der die Gesellschaft jetzt männliche Arbeitskräfte erhalten kann, so ist aber andererseits der Wunsch nach Verkürzung der Arbeitszeit mehr denn berechtigt. Es geht schließlich nicht an, von den Arbeitern zu verlangen, daß sie in einer Woche oft weit über 80 Stunden arbeiten müssen, um so mehr, als diese Arbeitsleistung nicht in hintereinander folgenden Tagessunden geleistet werden können. Also mit dieser Frage muß sich die Gesellschaft noch

einmal befaßen. Ebenso mit der Lohnhöhe. Die jetzigen Feuerungsverhältnisse zwingen die Arbeiter, weitergehende Forderungen aufzustellen. Die Direktion sollte auch berücksichtigen, daß in diesem Kriege die größten Opfer — in wirtschaftlicher Beziehung — die Arbeiter bringen und leider auch bringen müssen. Etwas mehr Entgegenkommen seitens der Gesellschaft dürfte daher dankbaren Boden finden.

Aus dem Betriebe der Großen Berliner Straßenbahn.

In einem so großen Betriebe wie der der Großen Berliner Straßenbahn werden sich immer Angestellte finden, die als ein lästiges Glied in der Kette der Bediensteten gelten. Dieser unangenehmen Erscheinung kann sich das Personal dadurch entziehen, daß es diese Leute meidet resp. nicht beachtet. Ganz besonders hart werden aber solche Erscheinungen empfunden, wenn Vorgesetzte in den Reihen solcher lästiger Zeitgenossen vorhanden sind. Wegen die Anordnungen dieser Leute ist das Personal meist machtlos. Und leider sind derartige veranlagte Vorgesetzte auch im Betriebe der Großen Berliner. Ihr Vortreiben ist nicht nur, ihren Untergebenen ihre Macht fühlen zu lassen, sondern auch, sich nach oben beliebt zu machen. Um solche Ziele zu erreichen, sind sie oft in der Wahl ihrer Mittel wenig wählerisch. Wir waren schon wiederholt in der Lage, die Direktion auf solche Vorgesetzte aufmerksam zu machen und bei nicht ganz verstopften Säundern war auch erfreulicherweise eine Besserung eingetreten. Heute haben wir uns wieder mit einigen Fällen zu beschäftigen, die ebenfalls einer Abhilfe bedürfen. Da ein direkter Weg zur Mitteilung an die Betriebsleitung von dieser nicht gewünscht wird, so wählen wir — die Flucht in die Zeitung.

Das Personal auf dem Bahnhof 10 (Schöneberg) ist mit der dortigen Verwaltung höchst unzufrieden. Das muß wohl auch einigen Herren Beamten im Bahnhofsbüro bekannt sein. Denn als unsere Verbandsleitung eine Personalversammlung einberief, wurde seitens der Herren sofort zum selben Tage auch eine Personalversammlung einberufen. Zum Ueberflus hand vor dem Versammlungsorte des Verbandes noch ein hilfsbereiter Angestellter, der die Besucher fälschlich darauf hinwies, daß die Versammlung vom Verband nicht statthabe, und wies sie nach der Bahnhofsverammlung. Der Grund dieses Verfahrens wurde gebracht, als den Kollegen in der Bahnhofsverammlung mitgeteilt wurde, mit welchen Unwahrheiten die Herren Büroassistenten und Vereinstüben operiert hätten. Jetzt gegen sie fast geschlossen nach der Verbandsversammlung und brachten dort ihre Beschwerden vor. Vor allem klagten die Frauen über schlechte Behandlung. Herr Bahnhofsverwalter Mensch scheint die weiblichen Bediensteten besonders in sein Herz geschlossen zu haben. Seine Bürostunden zur Erledigung von Meldungen usw. sind wohl bekannt gemacht, werden aber nicht eingehalten; d. h. von Herrn Mensch. Stundenlang müssen die Frauen oft vor der Tür auf den Herrn warten. Besonders schlimm ist es an Pflanztagen. Erst Meldungen erledigen, dann gibt es Geld, heißt die Parole. Da die Stunden nicht eingehalten, stehen die Frauen nach stundenlangem Warten ohne Erledigung der Meldung und ohne Geld ab, um ihren Dienst nicht zu veräumen. Der Lohn wird ihnen dann per Post in die Wohnung geschickt. Im Anfang des Krieges wurden die Frauen „meine liebe Frau“ oder „Dame“ tituliert, jetzt heißt es „Frauenzimmer“. Auch über die Dienstverteilung wird viel geklagt. Doch für diesmal genügt. Auf alle Fälle empfehlen wir Herrn Oberinspektor Kranke, eine Wucherung auf Bahnhof 10 vorzunehmen, wo wöhlen, er dürfte reichlich Material zur Beanstandung vorfinden.

Noch eine andere Angelegenheit sei zur Sprache gebracht. Welchen Zweck verfolgen einzelne Büro-schreiber damit, daß sie nach der Polizeitelephonieren, um unsere Bittelverleiher einer vollständigen Bekräftigung zuzuführen. Solche Dummegehirnschreie sind doch vollständig erfolglos. Vielmehr sind schon die Bahnhofsvorsteher in der Lage, diesen Einflüsterungen die erforderliche Erleuchtung und Belehrung angeben zu lassen.

Von der Bremer Straßenbahn.

Seit einigen Tagen werden in Bremen auch Frauen als Wagenführerinnen ausgebildet. Ob die Frauen den Dienst verrichten können, muß abgewartet werden. Ist der Wechsel unter den Schaffnerinnen schon sehr groß, so wird dieses noch mehr bei den Wagenführerinnen der Fall sein. Der Dienst eines Wagenführers ist sehr schwer, es besteht eine lange Arbeitszeit, und wenn die Führerinnen dieselbe Dienstzeit haben, so wird die Gesundheit der Frauen sehr darunter leiden. Hinzu kommt noch, daß nur auf einigen Linien geschlossene Wagen fahren. Die Einführung der verlassenen Wagen geht in Bremen sehr langsam vorwärts.

Dann haben wir noch die Handbremse, die zu bedienen nicht leicht ist, umso mehr als fast immer mit einem Anhängewagen, öfter sogar mit zwei gefahren wird.

Die Luftdruckbremse an den Motorwagen ist hier bis jetzt noch unbekannt.

Daß die Straßenbahn-Gesellschaft keine genügende Ersatzkräfte erhalten kann, ist ersichtlich. Wenn die Bezahlung eine bessere wäre, dann würde die Gesellschaft mehr Arbeitskräfte erhalten.

Aber für einen Lohn von täglich 3 Mk. während der Vehrzeit und nach Beendigung derselben von 3,50—3,80 Mk. per Tag bei 10—11 stündiger Arbeitszeit werden sich in dieser Zeit keine männlichen Arbeitskräfte bereit finden zu arbeiten. Dabei soll noch Kautions gestellt werden, was ebenfalls ein Grund ist, daß Arbeitsjüngende die Straßenbahn-Gesellschaft meiden.

Eine bessere Bezahlung der Angestellten hilft der Gesellschaft über den Personalmangel hinweg. Doch dazu

wird sich die Gesellschaft nicht entschließen. Die Feuerungs-zulage, die den Angestellten gewährt wird, ist auch sehr mager und genügt keineswegs den teuren Verhältnissen. Die Schuld daran tragen die Angestellten der Straßenbahn selbst, da sie nichts tun, um ihre Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu verbessern. Solange die Angestellten sich nicht aufraffen und sich ihrer Pflicht bewußt werden, wird alles beim alten bleiben.

Offen wir, daß auch die Angestellten der Straßenbahn in Bremen bald den Weg zur Organisation finden und endlich aus ihrem Dauerschlaf aufwachen.

Auszug aus dem Geschäftsbericht der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft.

Nach dem ausgegebenen Geschäftsbericht der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft stand das Geschäftsjahr 1915/16 ganz unter dem Zeichen des Krieges. Dennoch sind die Ertragnisse bei den Tram-bahnen befriedigend, während bei den Nebenbahnen sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr gegen das vorige Jahr ein Rückgang zu verzeichnen war, der besonders auf die Verschärfung der militärischen Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften und den immer einschneidender hervortretenden Lenkermangel, sowie auf die durch die Teuerung gehemmte Ketteilust zurückzuführen wird. Im Güterverkehr ist ein Rückgang der Budertraben- und Schmelztransporte von 4500 Wagenladungen gegenüber dem Vorjahre festzustellen worden, auch der Milchverkehr ist um etwa die Hälfte zurückgegangen. Auch die Militärtransporte sind bedeutend zurückgegangen. Am Ende des Berichtsjahres befanden sich noch 481 Angestellte und Arbeiter, von denen 402 den Trambahnen und 79 den Nebenbahnen angehören, im Bercerdsdienste. Von den Einberufenen haben 18 das Eisenerz Kreuz erworben, 5 sind durch andere Kriegsgörden ausgezeichnet worden. Die Zahl der für das Vaterland Gefallenen hat sich bis zum Schlusse des Geschäftsjahres auf 31 erhöht, von denen 25 den Trambahnen angehören. Als Ersatz für die einberufenen Männer wurden, beginnend mit dem 13. September 1915, als Schaffnerinnen 260 Frauen eingestellt, von denen insämlichen 89 wieder ausgeschieden sind. Insgesamt wurden 37 männliche Personen, darunter 4 Kriegsinvaliden, in der Fahrdienst eingestellt. Als Unterstützung für die Angehörigen der Einberufenen entfiel auf das Berichtsjahr ein Betrag von 225 632 Mark. Den Angestellten und Arbeitern wurden Teuerungszulagen bewilligt, die sich bis einschließlich März 1916 auf rund 24 000 Mark belaufen. Die laut Bauprogramm vorgezeichneten Strecken-Rebauten mußten wegen Arbeiter- und Materialmangels zurückgestellt werden. Der Gewinn des Geschäftsjahres beläuft sich auf 579 261,46 Mark. Als Gewinnanteil aus dem Reingewinn erhalten die Stammaktien 7% und die Vorzugsaktien 10 v. H.

Aus dem Bericht ist zu entnehmen, daß auch in diesem Kriegsjahr die Gesellschaft gute Gewinne zu verzeichnen hat.

Rechtspredung in der Unfallversicherung.

Jedes Gericht wird, wenn es keine parteiischen Urteile fällen will, sich bestimmte Regeln für die Einzelfälle in seiner Urteilsfindung suchen müssen. Diese Regeln dürfen allerdings keine für immer feste Geltung haben, sonst kann es leicht vorkommen, das Recht Unrecht wird und die davon Betroffenen schwer darunter zu leiden haben. Solche Ausnahmefälle müssen auch in der Rechtspredung für Arbeiterversicherung Geltung haben, wie wir im nachstehenden klarlegen wollen.

In der vorigen Nummer unserer Zeitung berichteten wir, daß in 2 Fällen Straßenbahnfahrer mit ihrem Anspruch auf Unfallrente abgewiesen wurden, weil der Unfall auf dem Wege zur Ablösungsstelle vorgekommen, auf welchem sie den Straßenbahnwagen benutzten. Nun gilt die allgemeine Regel in der Rechtspredung, daß Unfälle, die sich auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstelle ereignen, als Unfälle im Sinne der Unfallversicherung nicht zu erachten sind. Liegt hierin schon eine Härte für die Versicherten, so wirken solche Urteile geradezu unheilvoll für Straßenbahnbedienstete.

Wie liegen eigentlich hier die Verhältnisse? Durch die Unregelmäßigkeit des Verkehrsantrages in den einzelnen Tagesstunden sind die Unternehmer gezwungen, die Verkehrsbedürfnisse ihrer Beförderungsmittel verschieden stark in Betrieb zu setzen. Eine Folge dieser Anordnung ist, daß der Dienst für das Fahrpersonal meist in 2 bis 4 Abschnitte fällt. So kommt es häufig vor, daß der Fahrer oder Schaffner des Morgens 2, Mittags 4, Nachmittags 2 und im kurzen Anschluß daran weitere 2 Stunden Dienst verrichten muß. Die Ablösungsstellen für alle Schichtanfänge befinden sich oft genug immer an verschiedenen Punkten. Häufig in recht beträchtlicher Ferne seiner Wohnung und des Betriebsbahnhofes. Im nun zu seiner Ablösungsstelle zu kommen, benutzt der Bedienstete die Straßenbahn. Im Winter muß er sie sogar benutzen, weil die schweren und ungelenteten Polkschuhe, sowie die schwere Kleidung (Pelz etc.) ihn dazu zwingen. Würde er das nicht tun, so würden starke Erfrühlungen einen noch größeren Raum in den Ertränkungsstellen der Straßenbahnfahrer einnehmen, als sie jetzt schon haben. Denn man stelle sich einmal vor, wie der Angestellte nach einem Weg von 1 bis 2 Kilometer von Schweiß durchdringt sein muß, wenn ihm Schuhwerk und Kleidung am freien Ausstreiten hindern. Es ist ein unmögliches Verlangen, daß der Mann sich in jedem Zustand auf den Wagen stellen soll, hier ganz dem Unbill der Witterung ausgeliefert.

Noch ein Weiteres kommt in Frage. Trotz der Einführung des Zurnusdienstes, der es den Angestellten gestattet, für mehrere Tage den zu leistenden Dienst im Voraus zu kennen, muß jeder vorrühriger Weise doch jeden Abend die Diensttafel studieren, ob nicht durch irgendwelche Ereignisse, die in einem Verkehrsunternehmen täglich vorkommen, sein Dienst einer Aenderung unterworfen wurde. Der Angestellte begibt sich also, bevor er nach seiner Ablösungsstelle geht oder fährt, zum Betriebsbahnhof, um

nach seinem Dienst für den nächsten Tag zu sehen. Von dort zur Ablösungsstelle. Hat er nun das Unglück, auf diesem Wege, also vom Bahnhof zur Ablösungsstelle, zu verunglücken, so hat er wiederum keinen Anspruch auf Rente.

Das sind Urteile, die den Arbeitsverhältnissen der Straßenbahnfahrer in keiner Weise Rechnung tragen. Die allgemeine Regel der Urteilsfindung kann hier keinen Anspruch auf Geltung haben, wenigstens nicht, wenn der Bedienstete sich zur Ablösungsstelle begibt, die sich ja nicht auf dem Betriebsbahnhof befindet. Will man von der Regel solcher Urteilsprüche nicht abweichen, so sollte man sich auf den ersten Gang zum Dienst und den Heimweg beschränken. Nicht der Angestellte, nicht der Unternehmer verlangen solche zerrissene Dienststellung, sondern das Allgemeinwohl der zu befördernden Personen. Sollen nun die Bediensteten der Straßenbahn noch dafür bestraft werden, indem man ihnen noch den Anspruch auf Unfall ab-erkennt, nur weil sie im Interesse des Betriebes und der Beförderung in der Verkehrszone Dienste verrichten müssen, die eine häufige Ablösung nötig machen? Sie haben doch schon genug zu tragen, weil solche Dienste sich meist vom frühesten Morgen bis in die spätesten Nachtstunden erstrecken. Es dürfte sich daher empfehlen, daß in der Rechtspredung in der Unfallversicherung in solchen Fällen, wie gezeigt, eine Abweichung von der Regel eintritt.

Fahrlässige Tötung durch einen Straßenbahnfahrer. (Urteil des Reichsgerichts vom 26. September 1916.) Der Straßenbahnfahrer Fr. Zwider in Leipzig wurde am 9. Juni 1916 vom Landgericht Leipzig wegen fahrlässiger Tötung zu 3 Monaten Gefängnis verurteilt. Zw. fuhr am 23. Januar 1916 vormittags auf der Strecke der P-Bahn die Rühnerstraße hinab. Auf der Straße, die fast menschenleer und sehr überfüllt war, spielten auf der linken Seite einige Kinder, auf die Zw. besonders Obacht gab, auch mehrfach durch Klingelzeichen die Kinder aufmerksam machen wollte. Dabei verirrte er es, die rechte Seite der Straße im Auge zu behalten. Als er die Pfantstraße überquerte, sah er im letzten Augenblick, wie ein kleiner Knabe direkt auf den Wagen zu lief. Zw. suchte sofort zu bremsen, jedoch gelang es ihm nicht, den Wagen vor dem Kinde zum Stehen zu bringen. Der fünfjährige Knabe geriet mit dem Kopf unter die Schutzvorrichtung und wurde sofort getötet. Die Strafkammer warf dem Angeklagten Fahrlässigkeit vor, da es seine Pflicht gewesen sei, beide Seiten der überfüllten Straße im Auge zu behalten. Außerdem hätte er seine Fahrgeschwindigkeit ermäßigen müssen, wenn er nur die eine Straßenseite beobachten konnte oder wollte. Die Revision des Angeklagten wurde heute vom Reichsgericht als unbegründet verworfen.

Der fahrlässige Straßenbahnwagenführer. (Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 8. Juni 1916.) Vom Betriebswagen einer Straßenbahn war ein vierjähriges Mädchen derart überfahren worden, daß ihr der eine Arm abgenommen werden mußte. Sie verlangte, vertreten durch ihren Vater, im Klagewege Schadenersatz von der betreffenden Aktiengesellschaft mit der Behauptung, daß der Unfall auf eine grobe Fahrlässigkeit des Wagenführers zurückzuführen sei.

Die Gesellschaft erkannte ihre Verpflichtung an, der Klägerin gemäß § 3a des Haftpflichtgesetzes für die Folgen des Unfalls Schadenersatz zu leisten. (Fahrgeschwindigkeit von 4—500 Mk. und 200 Mk. Heilungskosten), weigerte sich aber, 2000 Mk. Schadenersatz zu zahlen. Sie wurde von dem Landgericht aus hierzu verurteilt. Das Hanseatische Oberlandesgericht in Hamburg befähigte die Berufung mit folgender Begründung:

Der Vertrauensarzt der Beklagten Dr. F. hat bekundet, daß der Wagenführer N. mit geeigneten Gläsern normale Sehschärfe erreicht haben würde und daß die Anstellung von Fahrern mit solchen Brillen unbedenklich sei, daß er jedoch mit der Beklagten vereinbart habe, Leute mit Brillen als Fahrer nicht einzustellen. Derselbe Arzt hat erklärt, daß N. normale Sehschärfe genüge, daß N. diese mit Glas erreicht habe und daß kein und der Beklagten Bedenken gegen die Anstellung von Fahrern mit Brillen bedenklich auf der Erwägung beruht habe, daß bei feuchtem und nebligem Wetter die Brillen beschlagen könne. In einem Fragebogen hat Dr. F. die Frage 16: „Eignet sich der Untersuchte demnach zur Beschäftigung als?“ mit „Nur als Kondukteur“ beantwortet. Darunter befindet sich die nicht von Dr. F. herrührende Bleistiftbemerkung: „Wird auch als Fahrer beschäftigt“. Auch der Sachverständige Dr. B. hat die Verwendung eines Mannes von solcher Kurzsichtigkeit, der eine Brille zu tragen genötigt ist, als unbedenklich und nicht fahrlässig bezeichnet. Durch weitere Aussagen ist jedoch erwiesen, daß die Kurzsichtigkeit des Wagenführers in der Zeit zwischen seiner Anstellung und dem Unfälle einen Grad zeigte, der ihn zu der verantwortlichen Stellung eines Motorwagenführers völlig ungeeignet machen mußte. Denn ein Motorwagenführer, welcher den Schaffner zu Hilfe rufen muß, weil er auf der vorliegenden Straße nichts sehen könne, und der, ohne einen auf der Strecke liegenden Sandhaufen gewahr zu werden, in diesen hinein-fährt, bedeutet eine Gefahr für den öffentlichen Straßenverkehr. Wenn die Beklagte anführt, daß sie von diesen Vorfällen nichts erfahren habe, so fehlt es an dem erforderlichen Nachweise dafür, daß sie die bei einem Fahrer, dessen Anstellung ihr nach den von ihr selbst mit ihrem Vertrauensarzt aufgestellten Normen bedenklich erscheinen mußte und auch von dem Arzte widerstanden worden war, doppelt notwendige Kontrollvorrichtungen geschaffen hätte, welche ihr die Kenntnis der höchst bedenklichen Vorfälle mit dem kurzichtigen N. geschert und sie in den Stand gesetzt hätten, die rechtzeitige Entfemung desselben aus dem

Fahrerdienste zu veranlassen. Bei einer Sachlage wie der vorliegenden, wo schon der Befund des dem Dr. J. vorgelegten Fragebogens („Eignet sich nur als Kondukteur“) nicht einwandfrei war und die Führung des trotzdem Angestellten während seiner Dienstzeit keine völlige Unzulänglichkeit zum Fahrer erwiesen hätte, hat der Geschäftsherr den Nachweis der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt auch für diese spätere Zeit nach der Anstellung zu erbringen. Da hiernach die Beklagte den ihr nach § 831 BGB. obliegenden Entlastungsbeweis nicht hinreichend geführt hat und ein Mitverschulden der zur Zeit des Unfalls erst vierjährigen Klägerin nicht in Frage kommt, mußte die Verurteilung zur Zahlung von Schmerzensgeld nach § 847 BGB. aufrecht erhalten bleiben.

Seeleute.

Die deutsche Handelsflotte 1871—1914.

Wenn es nach dem Wunsche und Willen einflußreicher Kreise Englands ginge, würde mit einer Niederlage Deutschlands in diesem Weltkriege auch das Schicksal der deutschen Handelsflotte, also der deutschen Schifffahrt überhaupt, besiegelt sein. Wenn auch der Weltkrieg die deutsche Handelsflotte erheblich geschwächt hat, so muß man doch englischerseits ihre Vernichtung während des Krieges als vollkommen aussichtslos anerkennen. Man propagiert deshalb in England den absurden Plan, einem niedrigeren Deutschland seiner Handelsflotte nach dem Kriege einfach zu berauben, und sie „kristall“ unter die Befieger Deutschlands zu verteilen, bei welchem „kristall“ Verteilungswert der Völkanteil selbstverständlich auf England entfallen müßte. Durch diesen raffinierten Plan, erlauchten Britenköpfen entsprungen, wird selbstverständlich deutscher Wille und deutsche Kraft einer möglichst dicken Erich madeu. Wäre er realisierbar, auf die allgemeinen wirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Folgen für Deutschland und namentlich für die deutsche Seemannschaft, brauchen wir unseren Lesern gegenüber heute und in diesem Zusammenhange nicht mehr besonders hinzuweisen; um so weniger, als wir uns dieser nicht unweiliger Pflichten in hinreichendem Maße entledigt haben.

Die Bedeutung der deutschen Handelsflotte und Schifffahrt für die deutsche Volkswirtschaft wird am deutlichsten erkennbar, wenn wir uns ihre Entwicklung in den letzten Jahrzehnten, 1871—1914, vor Augen führen. 1871 fand der deutsch-französische Krieg sein Ende; von 1871—1914 lebte das deutsche Volk in tiefstem Frieden, und in dieser langen ungestörten Friedensperiode hat die deutsche Handelsflotte eine Entwicklung genommen, wie kaum eine zweite der Welt; sie bahrt als keineswegs auf gewalttätigen Expansionsbestrebungen, sondern auf einer normalen Entwicklung im friedlichen Wettbewerbe der maritimen Völker untereinander.

Den näheren ziffernmäßigen Aufschluß darüber liefert uns die Statistik des deutschen Reiches, seit dem deutsch-französischen Kriege 1871, bis zum Ausbruch des Weltkrieges 1914.

Wir folgen in den nachstehenden Angaben ausschließlich unserer Reichsstatistik.

Danach bestand am 1. Januar 1871 die deutsche Handelsmarine aus 4519 Seeschiffen mit einem Nettoraumgehalt von 982 355 Register-Tonnen und einer Besatzung von 39 475 Mann, am 1. Januar 1914 aus 4935 Seeschiffen mit 3 320 071 Tonnen und 83 898 Mann, wobei Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von nicht mehr als 17,65 Register-Tonnen (60 cbm) nicht gerechnet sind. In diesen 43 Friedensjahren hat also der Nettoraumgehalt um 238 Proz. zugenommen. Weit mehr noch ist die Leistungsfähigkeit gestiegen, da an die Stelle des 1871 vorherrschenden Segelbetriebes der Dampftrieb getreten ist, und die Dampfer-Tonnen nach allgemeiner Annahme hinsichtlich der Leistungsfähigkeit mindestens dreimal so hoch zu bewerten ist wie die Segel-Tonnen. Im Jahre 1871 kamen 900 861 Netto-Register-Tonnen auf Segel und 81 994 auf Dampfschiffe, 1914 487 759 auf Segel und 2 832 312 auf Dampfschiffe; wird zu den Segel-Tonnen die dreifache Zahl der Dampfer-Tonnen gerechnet, so ergeben sich für 1871 1 146 343, für 1914 8 984 696 Einheiten. Somit kann für 1914 die achtfache Leistungsfähigkeit angenommen werden wie für 1871.

Die deutsche Handelsmarine hatte

| am 1. Januar | See- | Registertonnen | Mann |
|--------------|---------------------|----------------|-----------|
| | schiffe | brutto | netto |
| 1871 | Seeschiffe } 4372 | — | 900 861 |
| | Seeleichter } 147 | — | 34 739 |
| | Dampfschiffe } 417 | — | 81 994 |
| | zusammen | 4519 | 982 355 |
| 1891 | Seeschiffe } 4246 | — | 906 767 |
| | Seeleichter } 414 | — | 31 003 |
| | Dampfschiffe } 414 | — | 8 657 |
| | zusammen | 4660 | 1 181 525 |
| 1891 | Seeschiffe } 2675 | — | 1 181 525 |
| | Seeleichter } 82 | — | 16 346 |
| | Dampfschiffe } 896 | — | 23 284 |
| | zusammen | 3653 | 1 433 413 |
| 1901 | Seeschiffe } 2270 | 568 190 | 525 140 |
| | Seeleichter } 223 | 72 820 | 68 630 |
| | Dampfschiffe } 1390 | 2 185 890 | 1 347 875 |
| | zusammen | 3883 | 2 826 400 |
| 1911 | Seeschiffe } 2371 | 452 996 | 403 241 |
| | Seeleichter } 331 | 110 436 | 103 596 |
| | Dampfschiffe } 1973 | 3 949 759 | 2 396 738 |
| | zusammen | 4675 | 4 513 191 |

| | | | | | |
|------|--------------|------|-----------|-----------|--------|
| 1914 | Seeschiffe | 2408 | 433 370 | 382 818 | 12 552 |
| | Seeleichter | 357 | 111 377 | 104 941 | 1 122 |
| | Dampfschiffe | 2170 | 4 694 190 | 2 832 312 | 70 224 |
| | zusammen | 4935 | 5 238 937 | 3 320 071 | 83 898 |

Entsprechend dieser enormen Entwicklung der deutschen Handelsflotte hat sich selbstverständlich auch ihre Leistungsfähigkeit, d. h. Konfurrenzfähigkeit auf allen Meeren der Welt erhöht und die erforderliche Geltung zu verschaffen gewußt; und das ist es, was nicht nur Reich und Wohlstand, sondern auch Macht — und zwar übertriebene Macht — jenseits des Kanals bei unseren englischen Vettern auslöst hat.

Der Nettoraumgehalt der deutschen Handelsflotte hat seit 1871 von Jahrzehnt zu Jahrzehnt um 20, 21, 35 und 50 Proz. und von 1911 bis 1914 um 14 Proz. zugenommen; die Leistungsfähigkeit ist um 41, 79, 61, 66 und 17 Proz. gewachsen. Im Durchschnitt hatte ein Schiff am 1. Januar 1871 217 Netto-Register-Tonnen, zu den folgenden Zeitpunkten 254, 392, 500, 621, 673 Tonnen, und zwar waren die Segelschiffe von 206 auf 227, 257, 238, 188 und 176, die Dampfschiffe von 558 auf 521, 808, 970, 1215 und 1305 Register-Tonnen im Durchschnitt gekommen.

Auf einen Mann der Besatzung entfielen demnach Nettoregister-Tonnen:

| am 1. Jan. | bei Segelschiffen | bei Dampfschiffen | bei Seeschiffen überhaupt |
|------------|-------------------|-------------------|---------------------------|
| 1871 | 25,9 | 17,3 | 24,9 |
| 1881 | 31,2 | 24,9 | 29,8 |
| 1891 | 31,2 | 32,4 | 35,4 |
| 1901 | 43,4 | 36,6 | 38,4 |
| 1911 | 36,1 | 40,0 | 39,2 |
| 1914 | 35,7 | 40,3 | 39,6 |

Diese letztere Entwicklung erscheint deshalb unser besonderes Interesse, weil sie die Bemerkungsfrage überhaupt berührt und stark beeinflusst, auf welches Thema wir aber in diesem Zusammenhange heute nicht näher eingehen wollen.

Jedenfalls läßt der vorstehende ziffernmäßige Nachweis über die Entwicklung der deutschen Handelsflotte, ihre Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben und Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft, deutlich genug erkennen. Und nur Toren und Ignoranten können erklären, daß ihnen das Schicksal unserer deutschen Handelsflotte und Seeschifffahrt nach diesem Kriege gleichgültig sei. Es wäre blinder Fanatismus, behaupten zu wollen, daß mit dem Schicksal der deutschen Handelsflotte nur die Profitinteressen einiger Hundert Reedereaktionäre, Direktoren und Aufsichtsräte verbunden seien. Nein, hier steht nicht nur die Zukunft von 80—90 000 deutschen Seeleuten, sondern Hunderttausender deutscher Volksgenossen auf dem Spiele. Deshalb stehen wir nicht nur für die Erhaltung, sondern auch für die weitere Erhaltung der deutschen Handelsflotte und Seeschifffahrt ein.

Der Weltschiffbau 1914—1915.

Nach amerikanischen Feststellungen wurden in den beiden Kriegsjahren 1914 und 1915 im ganzen 1498 Schiffe mit 2 611 373 Tonnen weniger gebaut, als im Jahre 1913. Im Jahre 1915 ließen die kriegsführenden Mächte nur 799 875 Tonnen vom Stapel gegen 2 798 580 Tonnen im Jahre 1913. Für die zentralen Länder bezifferte sich das Ergebnis auf 254 308 gegen 257 844 Tonnen. Verhältnismäßig am besten sieht dabei Holland.

Locale Schwermigkeiten verminderten in den Vereinigten Staaten die Gesamtzahl von 276 488 im Jahre 1913 auf 177 460 Tonnen im Jahre 1915. Sowohl die hohen Löhne, wie auch Streiks, vor allem aber das Infachbringen von neutralen Schiffen nach amerikanischen Häfen beschränkten die Beschäftigung der Werften sowohl am Meere, wie an den großen Seen.

Nach den Mitteilungen des „Bureau of Navigation“ in Washington hat die außergewöhnliche Beschäftigung der amerikanischen, niederländischen und japanischen Werften während der ersten Hälfte des Jahres 1916 nicht verhindern können, daß der erwähnte Gesamtumfang von 2 611 373 Tonnen inzwischen auf etwa 9 1/2 Millionen Tonnen geklettert ist. Der Verlust für den Weltmarkt wird demnach für größer erachtet, als derjenige, welcher durch die Zerstörung von Schiffen verursacht worden ist. Letztere Zahl betrug nach der Statistik des „Newport Journal of Commerce“ bis zum 1. Juli 1916 bereits 1946 Schiffe mit 2 713 996 Tonnen.

Während des ersten Halbjahres 1916 wurden in den Vereinigten Staaten 192 Schiffe vom Stapel gelassen und in Dienst gestellt; hierbei sind Schiffe unter 1000 Tonnen nicht mitgezählt. Das war mehr als im ganzen Jahr 1914 oder 1915. Die Tonnage dieser 192 Schiffe betrug 228 016. Am 1. Juli 1916 hatten die Werften Amerikas von Privatunternehmern nicht weniger als 385 künftige Dampfschiffe im Bau oder in Auftrag, wozu noch höhere Schiffe kommen. Die Gesamttonnage dieser Schiffe bezifferte sich auf 1 225 784. Das „Bureau of Navigation“ teilt mit, daß von diesen Schiffen vor dem 1. Januar 1917 159 mit 444 090 Tonnen abgeliefert werden müssen. Im ganzen kann also für das Jahr 1916 auf 351 künftige Schiffe mit 672 108 Tonnen gerechnet werden.

Wir werden nach dem Kriege bestimmt mit einer Hochkonjunktur im Weltschiffbau zu rechnen haben.

Seeunfälle und ihre Ursachen.

Grundzüge.

Am 10. Oktober verhandelte das Hamburger Seeamt über Grundzüge des Hamburger Dampfers „Cronshagen“ und „Angermanälven“. Der zur Reedererei von Heinrich Arp gehörende Dampfer „Cronshagen“, Kapitän G. Schmidt,

befand sich auf der Fahrt in den nördlichen Gewässern. Am 8. Juli d. J. ließ er an der dänischen Küste außerhalb Grünfunds auf Grund, wurde jedoch gleich wieder flott und setzte die Reise fort, da die Beschädigungen untereinander nicht schwer waren. Bei einer späteren Untersuchung wurde allerdings festgestellt, daß der Boden des Dampfers durch den Grundstoß recht erheblich beschädigt worden war.

Kapitän Schmidt erklärt, daß er die Vorannahme von Lotungen nicht für erforderlich gehalten habe. Beim Ausstoßen lief der Dampfer volle Fahrt voraus. (1) Das Schiff sei wahrscheinlich auf eine unbekannte Untiefe gestoßen. Er glaube nicht, daß er sich dem Lande zu nahe befunden habe. Der Kapitän hat schon mehrere Reisen in jene Gegend gemacht, doch hat er dann immer gelotet. (2) Zur Zeit des Ausstoßens befand der Kapitän sich unter Deck, während der erste Offizier die Wache hatte.

Der Reichskommissar führte aus: Die Grundberührung am hellen Julimorgen ist dadurch verursacht, daß das Schiff, als es wegen Ubootgefahr nahe unter der Küste von Falster, bei wahrscheinlich übermäßigem Abstand, fuhr, aus nicht ermittelten Ursachen sich mehr dem Lande näherte, worauf es nach einiger Zeit trotz vorherigen Abhaltens des Wachoffiziers aufstieß, ohne stehen zu bleiben. Der berührte Grund ist wahrscheinlich die 5,6 Meter tiefe S.W./B von Vagnäs-Feuerturm, weil das Schiff nach den beiden Einzelpelungen der Schiffsoffiziere zur Unfallzeit ungefähr in der Richtung, in der diese Stelle vom gewellten Feuerurm liegt, sich befunden hat, das Schiff näher der Küste war. Der Unfall war zu vermeiden, wenn man bei scharfer Fahrt längs den der Küste vorgelegerten Untiefen und bei der erlangten Annäherung des Schiffes an Land den Schiffsort durch Kreuzpelung oder Lotung festgestellt hätte, wozu hier gute Gelegenheit war.

Das Seeamt verkündete folgenden Spruch:

Der Dampfer „Cronshagen“ ist am 8. Juli 1916 an der Küste von Falster wahrscheinlich auf die S.W./B von Vornestebodet belegene 5,6 Meter tiefe aufgelaufen und hat sich erheblichen Schaden zugezogen. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß die Schiffsführung ihren Abstand vom Lande lediglich durch Schätzungen bestimmte, anstatt zu loten, und daß das Schiff dem Lande näher stand, als man auf Grund der Schätzungen annahm. Die Schuld trifft den Kapitän Schmidt und den ersten Offizier Arndrup.

Der zur Baltischen Reedererei G. m. b. H. gehörende Dampfer „Angermanälven“, Kapitän Paul Trelau, befand sich auf einer Reise nach Schweden. Am 29. Juli berührte der Dampfer an der schwedischen Küste beim Storren Priden den Grund, kam aber gleich wieder frei und konnte die Reise fortsetzen. Durch eine Untersuchung wurde festgestellt, daß das Schiff am Boden nur mäßig beschädigt worden war.

Der Reichskommissar führte aus: Die Grundberührung in etwa 1/3 Seemeile von Morup-Tange ist dadurch verursacht, daß das wegen Ubootgefahr nahe unter Land fahrende Schiff wahrscheinlich durch den heftigen auflandigen Wind noch etwas mehr nach Land zu verdrift wurde, somit dadurch, daß man den zur Orientierung dienen sollenden Storrengrund-Priden infolge seiner Schräglage und des Dunstes über Wasser erst so spät erkannte, daß das Schiff trotz des sofortigen Abhaltens nicht mehr ganz frei vom Grund kam. Da der Unfall bei rechtzeitigem Erkennen des Priden trotz des wegen der kürzlich dort versenkten „Ems“ allerdings recht nahen Unterlandfahrens noch hätte vermieden werden können, man aber den Priden eben wegen Schräglage, Dunst über Wasser und beginnender Dämmerung nicht mehr erkannte, ist der Schiffsführung meines Erachtens deshalb kein Vorwurf zu machen. Es wäre aber zweckmäßiger gewesen, einen Ausguck aufzustellen und nicht so sehr dicht unter Land zu fahren.

Das Seeamt verkündete folgenden Spruch:

Der Dampfer „Angermanälven“ hat am 29. Juli 1916 bei Morup-Tange an der schwedischen Küste auf Grund gestoßen und hat sich Bodenschaden zugezogen. Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß das wegen der Ubootgefahr dicht unter Land fahrende Schiff etwas mehr Abstrift gelobt hat, als der Kapitän in Rechnung gestellt hatte, und daß der Priden der Storren-Untiefe wegen seiner Schrägen Lage zu spät in Sicht kam. Dem Kapitän Trelau ist eine fahrlässige Navigierung nicht zur Last zu legen.

Wir vernehmen nicht, daß die durch feindliche U-Boote für deutsche Schiffe in skandinavischen Gewässern verursachten Gefahren, die deutschen Schiffslotungen zu Maßnahmen zwingen, die sie in Friedenszeiten nicht zu treffen brauchen. Immerhin müssen wir in erster Linie in Rücksicht auf die gefährdeten Menschenleben nachdrücklich fordern, daß man in der Navigierung deutscher Schiffe, namentlich in diesen nicht ungefährlichen skandinavischen Gewässern, die allergrößte Vorsicht und Umsicht obwalten läßt.

II.

Fahrlässig und leichtfertig.

Das Hamburger Seeamt beschäftigte sich am 10. Oktober mit einem tödlichen Unglücksfall an Bord des Hamburger Dampfers „Java“. Der Austral-Dampfer „Java“, Kapitän J. Bähr, lag im Hamburger Hafen vertaut. Am 19. September d. J. wollte der Aufwacher Hermann Rörner an Land fahren und der Leutnant Jacob sollte ihn an Land rudern. Dieser rief in das Boot, um die Fangleine zu lösen. Gleichzeitig sprang auch Rörner in das Boot und zwar auf den der Wasserseite zugekehrten Dollbord, wobei er Jacob in den Rücken faßte, um das Gleichgewicht nicht zu verlieren. Infolgedessen fielen beide Leute ins Wasser. Jacob,

der schwimmen konnte, vermochte sich zu retten, während Körner, obgleich sofort Hilfe zur Stelle war, leider ertrunken ist. Seine Leiche ist später geborgen worden.

Der Reichskommissar äußerte sich dahin, daß niemand eine Schuld an dem Unfall treffe. Es hätten aber Rettungsringe an der Brücke ausgeworfen werden müssen, da die beiden Verunglückten im Wasser von dort aus gesunken wurden.

Das Seeamt verurteilte folgenden Spruch: „Der Aufwächer Hermann Körner ist am 19. September 1916 im Hamburger Hafen beim Bekleiden des Schiffsbootes des Dampfers „Java“ ins Wasser gefallen und ertrunken. Es trifft niemanden eine Schuld an dem Unfall, doch hätten vom Dampfer ein Rettungsring oder Taue über Bord geworfen werden sollen, als dort der Unfall bemerkt wurde.“

Unstreitig haben die beiden ins Wasser gestürzten Leute in groß fahrlässiger Weise das Boot bestiegen und in dem Boote herumhantiert. Ein Verhalten, das Körner leider mit seinem Leben büßen mußte. Aber als eine geradezu strafbare Leichtsinnigkeit müssen wir es bezeichnen, daß man es an Bord unterließ, den Verunglückten sofort Rettungsringe nachzuwerfen, als erste bei einem derartigen Unglücksfall zu treffende Maßnahme. Leider wird diese schwere und unentschuld bare Unterlassungsfünde nach Lage der Verhältnisse ungesühnt bleiben. Aber die Schuldigen sollten zum mindesten öffentlich mit Namen an den Pranger gestellt werden.

Ein neuer Schiffstyp.

Australien leidet namentlich in seiner Holzfahrt an einem starken Schiffsmangel. Australische Reeder haben sich infolgedessen nach Möglichkeit bemüht, neuen Schiffraum zu schaffen und haben mit daran gearbeitet, daß vor kurzer Zeit ein ganz neuer, besonders für Holzladungen geeigneter Schiffstyp auf der Werft von St. Helena Shipbuilding Comp. an der Westküste Amerikas, erbaut wurde. Es ist dies der Motorhoner „City of Portland“, das gegenwärtig größte Eindeckschiff an der Küste des Stillen Ozeans. Am 3. September 1915 wurde der Kiel zur „City of Portland“ gestreckt, die Dimensionen von 278 x 48 x 22 Fuß Naumtiefe aufweist. Die Wasserverdrängung des Schiffes beträgt mit voller Ladung 5000 To. Mit einer Ladung von 2 Millionen Fuß Holz hat das Schiff einen Tiefgang von 22 Fuß 9 Zoll. Mit 2300 To. Wolle beladen geht das Schiff 19 Fuß tief. Der Rumpf des Schiffes ist aus erdtauglichen Douglasföhren von 60 bis 140 Fuß Länge erbaut, deren Stämme 8 x 12 bis 36 x 36 Zoll Durchmesser hatten. Dieser ganze Holzbau ist in seiner Länge und Breite und von Seite zu Seite mit starken Stahlverbindungen versehen, die dem inneren Bau dieses großen Schiffes die nötige Festigkeit verleihen. Als Antriebsmaschinen sind zwei vierzylinderige Semidieselmotore von 320 Pferdekraften in das Schiff eingebaut und außerdem vier Dampfwinden zum Lösen und Laden, sowie ein Interpül und eine Verholwinde an Deck aufgestellt. Zum Bau des Schiffes wurden 120 000 Fuß Holz und 320 To. galvanisiertes Eisen verwendet. Die Frischwasserantennen enthalten 10 000 Gallonen Wasser und die Maschinen und Tanks haben ein Gewicht von zusammen 400 To. Infolge der besonderen Konstruktion des Schiffes und der äußerst praktischen Kessel- und Ladevorrichtungen können etwa 300 000 Fuß Holz pro Tag geladert werden, während der gewöhnliche Segelschiffstyp es selten über 60 000 Fuß bringt. Der Waupreis wird mit 35 000 Mfr. angegeben. Außer diesem jetzt fertig gestellten großen Motor-Segler befinden sich noch drei Fünftakter in Portland in Bau und weitere Schiffe desselben Typs werden bald folgen.

Darf eine Ehefrau ohne Einwilligung ihres Mannes Schiffsdienste tun?

Mit dieser mehr heikleren als weltbewegenden Frage hatte sich kürzlich das Flensburger Gewerbegericht zu befassen.

Es klagte die Ehefrau H. gegen die Reederei H. Schmidt auf Zahlung einer Entschädigung von 120 Mark, weil sie die angenommene Stellung als Schiffsköchin nicht habe antreten können. Die H., deren Ehemann im Felde steht, wurde zum 1. August von der Reederei angenommen, und zwar sollte sie die Stellung auf einem in Emden liegenden Dampfer antreten. Die vereinbarte Monatslohn betrug 120 Mark. Bevor die Frau nach Emden reiste, hat die Reederei die Flensburger Polizeiverwaltung, ihr die nötigen Papiere für den Schiffsdienst anzufertigen. Mit diesen reiste sie dann nach Emden. Das dortige Seemannsamt lehnte aber die Anmusterung der Frau H. ab, weil sie nicht die Genehmigung ihres im Felde stehenden Mannes beibringen konnte. Der Dampfer mußte seine Ausfahrt aussetzen, weil die Reederei erst einen anderen Koch befragen mußte. Bis zum Eintreffen ihres Nachfolgers hat die Frau H. dann für die Mannschaft gekocht und ist hierfür von der Reederei mit 30 Mk. entlohnt worden, auch hat die Reederei ihr freie Nachfahrt nach Flensburg gewährt. Die Zahlung einer weiteren Entschädigung lehnte sie aber ab, da sie sich für die Haltung des Emdener Seemannsamts nicht verantwortlich fühlte. Die Klägerin dagegen ist der Meinung, daß die Reederei ihr hätte sagen müssen, daß die Einwilligung des Ehemannes notwendig sei. Wäre das geschehen, dann hätte sie die Stellung nicht angenommen und wäre in ihrer früheren Stellung geblieben, dann wäre sie jetzt nicht stellungslos. Der Vertreter der Reederei, ein Schiffsinpektor, teilte mit, daß die Reederei von

dieser Anordnung ebenfalls keine Abnung gehabt habe, sie halte sie auch für ungeleglich, denn von anderen Seemannsämtern, z. B. Hamburg und Harburg, werde eine Einwilligung des Mannes bei Anmusterung von Frauen nicht verlangt. Auch das Flensburger Seemannsamt stehe auf dem Standpunkt, daß eine Einwilligung des Mannes unzulässig sei. Einen Vergleich lehnten beide Parteien ab. Nach längerer Beratung beschloß das Gericht, vom Seemannsamt in Emden ein Gutachten darüber eingeholen, ob es in Emden, das ja im Kriegsgebiet liege, bei Anmusterung von Frauen tatsächlich notwendig sei, daß die Frauen eine Einwilligung ihres Mannes beibringen müßten. Nach Einlauf dieses Gutachtens soll dann ein neuer Termin stattfinden.

Zu diesem Schlußtermin und zu einer Entscheidung ist es nun leider nicht gekommen, denn, wie wir erfahren, ist es zwischen der Frau H. und der Reederei H. Schmidt in letzter Stunde doch noch zu einem Vergleich gekommen. Die Reederei zahlt der Frau H. eine Entschädigung von 50 Mk. und ist damit von weiteren Verpflichtungen entbunden. Das Emdener Seemannsamt braucht sein seltsames Verlangen nicht selbst zu begutachten und das Flensburger Gewerbegericht kommt um ein interessantes Urteil herum, was wir aufrichtig bedauern.

Unseres Erachtens war das Emdener Seemannsamt zu seinem seltsamen Verlangen an die Ehefrau H. nicht befugt. Es kann sein Verlangen auch nicht auf § 7 Abs. 2 der Seemannsordnung stützen, denn hier handelt es sich nur um Deutsche, die noch minderjährig sind und die Ermächtigung ihres gesetzlichen Vertreters zur Liebernahme eines Schiffsdienstes schriftlich bei der Anmusterung beizubringen haben. Es ist absurd, von einer Ehefrau, deren Mann im Felde steht, schwer zu erreichen oder gar schon gefallen ist, eine gleiche schriftliche Ermächtigung zu verlangen. Das Verlangen des Emdener Seemannsamts stellt ein geistlich nicht einwandfreies Novum dar, das hoffentlich auch aus wirtschaftlichen Rücksichten keine Nachahmung findet.

Usland.

Der englisch-französische Kanal-tunnelbau.

Wir haben bereits an dieser Stelle berichtet, daß England und Frankreich beabsichtigen, aus strategischen und wirtschaftlichen Rücksichten gemeinsam den Bau eines Kanal-tunnels zwischen England und Frankreich auszuführen. Eine dem Projekt des Kanal-tunnelbaus gemiddete Studien-gesellschaft hat in London unter dem Vorsitz des Baronis Emile Beaumont d'Orleranger ihre Hauptversammlung abgehalten, in welcher der Präsident dem Wunsch Ausdruck gab, „dieses große nationale Unternehmen sich von dem Schmen eines geliebten Traumes zu einer konkreten Wirklichkeit verwandeln zu sehen.“ Der Hauptaktionär, Sir Edward Wharson, wurde in die Verwaltung gewählt. Weiter wurde mitgeteilt, daß die Kosten des Baues auf 16 Millionen Mfr. und die Herstellungsdauer auf drei Jahre geschätzt sind.

Auch den Wirtschaftskrieg gegen Deutschland nach dem Kriege hofft man durch diesen Kanal-tunnel fördern zu können. M. Sarthaux, der Hauptingenieur der französischen Nordbahn und einer der hervorragendsten technischen Fachleute der Welt hat versichert, daß, wenn die britische Regierung zustimme, der Kanal in fünf Jahren erbaut sein werde. Hätte er während des Krieges bestanden, so würden die Bahnzüge in beiden Richtungen alle zehn Minuten haben fahren können, mit vierfünfteliger Unterbrechung für Reparaturen und Personalwechsel. Auf diese Weise hätten täglich 30 000 Soldaten und 30 000 Tonnen Material befördert werden können. Der französische Handelsminister hat versichert, daß die Durchführung der Vorschläge der Pariser Wirtschaftskonferenz sehr durch den Tunnelbau erleichtert würde.

Nach dem „Daily Chronicle“ soll der Tunnel insgesamt 31 (engl.) Meilen lang sein, wovon 20 Meilen unter dem Meeresrande führen. Die alte Idee eines einzigen doppelgleisigen Tunnels wurde aufgegeben, statt dessen erwägt man den Bau, zwei parallel laufende zylinderförmige Tunnel zu bauen, die 16 Yards — ungefähr 15 1/2 Meter — von einander entfernt sein und durch zahlreiche unterirdische Traverseen miteinander verbunden werden sollen. In derselben Entfernung von diesen beiden Haupttunnels soll ein dritter Tunnel konstruiert werden, der — wesentlich schmaler — zum Transport der Arbeiter und des für den Bau erforderlichen Materials zu dienen hätte. Nach Ansicht der Sachverständigen könnte der Tunnel in einem Zeitraum von fünf Jahren fertiggestellt werden, wobei vorausgesetzt wird, daß man zum Bau gleichzeitig 120 Arbeiter beschäftigt, die täglich eine Strecke von 22 Yards, also ungefähr 21 Meter, zu bewältigen hätten.

Das englische Blatt führt weiter aus, daß das Risiko der Truppentransporte und vor allen Dingen der jeglichen Vermundentransporte bei weitem geringer sein würde, wenn der Tunnel zwischen Calais und Dover unter dem Kanal schon bestände. Jeder dieser Transporte hätte dann in 40 Minuten in vollkommener Sicherheit bewerkstelligt werden können. „Suffer“ Katastrophen und ähnliche Unglücksfälle wären ausgeschlossen, und auch die Beschaffung von Nahrungsmitteln für das Heer hätte bequemer vor sich gehen können. In Frankreich sei man ja sehr überzeugt, daß England einen Einfall in Frankreich durch den Tunnel niemals unternehmen werde, daß Frankreich nichts dagegen einzuwenden habe, daß die Kraftstation zum Betriebe der Züge in Dover errichtet werde und in englischen Händen bleibe. (1) England könnte somit den Tunnel unbrauchbar machen, sobald irgendwelche Gefahr drohe. (1) Ueber-

dies könne man ja den Tunnel berart konstruieren, daß er auf eine bestimmte Länge hin gänzlich unter Wasser gesetzt oder mit giftigen Gasen gefüllt werden könnte, so daß jeder Verkehr durch ihn unmöglich wäre. In Dover könnten ferner Kanonen aufgestellt werden, die den Zugang zum Tunnel beherrschten. (1) Eine kleine Anzahl von Kanonen an der französischen Seite würde ebenfalls genügen, um jeden Einfall nach Frankreich hin mit Leichtigkeit abzuwehren. Die Kosten des Tunnels werden auf 16 Millionen Pfund, die jährlichen Aufkosten auf 420 000 Pfund und die jährlichen Einnahmen auf 1 538 000 Pfund berechnet.

Uebrigens hat auch dieses Kanal-tunnelprojekt seine Gegner, die nicht in jeder Hinsicht rühmlich zu nennen ist.

„Das Beste, was es meiner Meinung nach zwischen England und Frankreich gibt, ist die See!“ so sprach vor ungefähr 70 Jahren der englische Dumorist Douglas Ferrold, als der Plan des Kanal-tunnels die öffentliche Meinung in England und Frankreich lebhaft beschäftigte. Er wußte sich eins mit der Meinung der Mehrzahl seiner Landsleute. Der Bau des Kanal-tunnels blüht auf eine über 100 Jahre alte Geschichte zurück. Schon im Jahre 1802 hatte der Franzose Mathieu den Gedanken, zwischen England und Frankreich einen Unterweg anzu-legen, auf dem man mit Wagen und Posten herüber- und hinüberfahren könnte. Der Tunnel sollte durch Dellampen erleuchtet und mit einer Reihe von Höhlen versehen werden, die mit dem Tunnel verbunden aus der See hervorragen sollten, um so eine gute Ventilation zu erzielen. Dieser phantastische Plan mußte als aussichtslos verworfen werden. Ein halbes Jahrhundert später trat Domé de Gomon mit einem ähnlichen, aber bedeutend mehr auf die Wirklichkeit zugeschnittenen Plan hervor, der sowohl von Napoleon III. als von der Königin Viktoria mit Anerkennung aufgenommen wurde. Königin Viktoria ließ Gomon zu sich kommen und erklärte ihm, wenn sein Plan sich verwirklichen ließe, so würden alle englischen Damen, die die Seekrankheit fürchteten, ihm ewig dankbar sein. Weiter gefordert wurde der Plan des englisch-französischen Kanal-tunnels durch die systematischen Untersuchungen von Sir John Hawkshaw, der sich vor allem eine gründliche Kenntnis des Bodenmaterials an der englischen und französischen Kanal-küste verschaffte. Es bildete sich auf Anregung von Hawkshaw eine französisch-englische Gesellschaft, die schließlich im Jahre 1882 mit einem fertigen Plane für eine Tunnellinie von dem Fischerdorf Sangatte westlich von Calais bis nach Folkestone östlich von Dover vor die Öffentlichkeit trat. Man berechnete die Länge des Kanals auf 33 1/2 Kilometer und meinte mit dem Bau in etwa acht Jahren fertig zu werden. Nach dem Vorschlage des französischen Ingenieurs Sarthaux sollten zwei nebeneinanderliegende Haupttunnel im Durchmesser von 5 1/2 Metern für die hin- und hergehenden Züge angelegt werden. Als Betrieb war Elektrizität vorgesehen. Auf beiden Seiten hatte man die Tunnelköpfe bereits fertiggestellt, da legte die englische Militärbehörde, an ihrer Spitze Lord Wolseley, ihr veto ein. Wolseley bezeichnete die Ausführung des Tunnels als einen militärischen Wahnsinn, und die Furcht vor einer Invasion, vor einer plöblichen Ueberumpelung von Dover, beherrschte ganz England. Es mühte auch nichts, daß immer wieder von französischer Seite versichert wurde, daß es ein Leichtes sei, die Mündungen des Tunnels unter den Kanonen von Dover zu halten und daß man im Notfall mit Leichtigkeit den Tunnel unter Wasser setzen könne. Auch Sir William Siemens drang nicht mit seiner Ansicht durch, daß man ja in der Nähe der englischen Tunnelmündung eine Höhlung ausgraben könne, in die ein großer Behälter mit Schwefelsäure gestellt werden solle, dessen Absperrschieber, elektrisch betätigt, jederzeit von Dover aus geöffnet werden könnte, so daß durch die Einwirkung der Kreide sich Massen von Kohlen-säure entwickeln und dadurch den Tunnel für die Menschen ungangbar machen würden. Sollte solch damals in dem Streit der Meinungen für und wider den Kanal gesagt haben: „Ich halte eine Invasion Englands durch den Tunnel für unmöglich. Ebenso könnte man davon sprechen, es sei durch die Tür meines Arbeitszimmers zu erobern.“ Seitdem wurde, wann immer der Kanalplan wieder auftauchte, die französische Begeisterung durch die englische Zurückhaltung zur Untätigkeit verurteilt, und es bleibt abzuwarten, ob jetzt endlich die französische Sehnsucht erfüllt wird.

England.

Hah!

Wie immer wir zu dem offiziellen England, als dem Urheber des an wirkliche Barbarei grenzenden Ausbungerungskrieges gegen deutsche Männer, Frauen und Kinder hinter der Front, stehen mögen, von der fränkischen Leidenschaft des Hasses gegen das englische Volk, und insbesondere gegen die englische Arbeiterklasse und deren Führer, wissen wir uns trotz Ben Tillet, J. S. Wilson et tutti quanti vollkommen frei. Trotz aller englischen Beschimpfungen und Ausrottungsphantastereien wollen wir ge-sittete Kulturmenschen bleiben und besonders den Hah als Zeichen sittlicher Rückständigkeit und Schwäche verabscheuen. Aus dem Grunde konnten auch alle Schmähungen seitens der englischen Feiern un-ser aufrichtiges Gefühl des Sammerzes und der Trauer für die englischen Opfer des vom offiziellen England selbst gewollten See- und U-Bootkrieges nicht erschüttern. Wir verachten als gesittete Kulturmenschen Sachselänge, ihre Dichter und Nachbeter.

Jenfalls des Kanals, bei den geistreichen Richtern über deutsche Kultur und Sittlichkeit, scheint das anders zu sein.

Wir rufen dafür einen einwandfreien Zeugen, nämlich das amerikanische englandfreundliche Blatt "New York Tribune" an, das kürzlich feststellte: "Wahrscheinlich haben die Engländer aller Klassen niemals eine fremde Nation so gehäßt oder verabscheut, wie sie heute die Deutsche hassen und verabscheuen. Der Deutsche ist heute für den Engländer der Mann, der zu Tode Frauen und Kinder mißbraucht und sie zu Wasser ermordet, der Mann, der britische Vermundete und Gefangene brutal mißhandelt, der Urheber der Zepellinüberfälle, und der Verbrecher, der das Unterseeboot für Mord, nicht für Krieg braucht. Vor allem — und das ist umfassend — er ist kein "sauberer" Kämpfer, er spielt das Spiel nicht, er erkennt keine Regeln der Menschlichkeit, des Rechtes, des Sportes an. Deshalb haßt ihn der Engländer nicht als Nation in erster Linie, sondern als Individuum; es ist eine persönliche Sache zwischen dem individuellen Engländer und Deutschen und kann als solche durch keine Regierung erloscht und durch keinen Friedensvertrag beseitigt werden. In hundert Jahren wird es noch viele Engländer geben, die so über den Deutschen denken."

Und diese Feststellungen eines amerikanischen Blattes übernimmt die englische "Morning Post" und setzt den folgenden Siegel darunter:

"Ja, unser Haß gegen die Deutschen ist tief und hart wie ein Instinkt. Generationen müssen vergehen, bis in unserem Land auch nur der Name Deutscher aufhört, ein Wort des Schimpfes und Abhens zu sein."

Und sie schließt den Artikel, der eine wirkliche Hymne des Hasses ist, wie folgt:

"Das Gefühl heraldischen, leidenschaftlichen Abscheus gegen den Deutschen und alle seine Werke durchzittert jede Faser unseres nationalen Lebens. Es kennt keine Grenzen der Klasse oder Lokalität, es ist allgemein, es ist überwältigend, und wehe dem Minister, der daran dachte, ihm zumider zu handeln. Für uns zu wenigsten, und wahrscheinlich auch für unsere Alliierten, ist Deutschland künftig aus der Gemeinschaft der Nationen verstoßen — es ist der Ausfällige Europas, dem nahezu-kommen tödliche Bestrafung ist; ein Ausfälliger, angelehnt von der Faust seiner eigenen Seele."

Wenn das die Gefühle aller englischen Klassen uns gegenüber sind, dann wird ja wohl Brüderlichkeit und Solidarität in der etwa wiederkehrenden seemannischen Internationale klein geschrieben werden müssen.

Kriegsverluste der englischen Kriegs- und Handelsflotte.

Die Verluste unserer Gegner im Seekriege sind enorm; namentlich soweit England in Frage kommt. 544.904 Tonnen, das ist nicht weniger als ein Viertel ihres Bestandes zu Beginn des Krieges, hat die englische Kriegsflotte in den ersten beiden Kriegsjahren verloren. In diese Verlustziffer, die wir dem toeben bei Mittel erschienenen Auge. Das zweite Jahr im Kampfe zur See" von Dr. Loefche-Mittler entnehmen, sind die Hilfskreuzer und Hilfs-Schiffe nicht eingerechnet. Der Verlust ist nahezu gleich dem Gesamtbestande der japanischen Flotte im Sommer 1914. Der durch die kriegerischen Ereignisse bedingte Gesamtanfall an englischen Handels-Schiffen einschließlich der Hilfskreuzer und Hilfs-Schiffe beläuft sich am Schluß der zwei Kriegsjahre auf mindestens 2.220.000 Brutto-Register-Tonnen. Das sind mehr als 115 vom Hundert der englischen Handels-Schiffenanzahl zu Beginn des Jahres 1914. Die englische Frachtraumnot wird immer fühlbarer. Nach Dalpouss' Aufzeichnungen sind 62 vom Hundert der englischen Handels-Schiffenanzahl für die englische Regierung und ihre Verbündeten beschlagnahmt, so daß für den freien Handelsverkehr nicht mehr als 9 Millionen Tonnen englische Tonnage überbleiben.

Wie sagte doch Grey zu Beginn des Krieges? "Unsere Interessen werden kaum mehr durch einen Krieg leiden, in welchem wir engagiert sind, als wenn wir außerhalb dieses Krieges blieben."

Die Verluste aller Gegner in den zwei Kriegsjahren betragen an Kriegsschiffen 651.830 Tonnen, was genau dem Tonnengehalt der italienischen und der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine zu Beginn des Krieges gleichkommt. An Handels-Schiffen verloren die Feinde in dieser Zeit rund 2.770.000 Brutto-Register-Tonnen, gleich rund 50 vom Hundert des Bestandes der deutschen Handelsflotte zu Beginn des Jahres 1914.

Gegen Chinesen und andere Asiaten.

Kürzlich tagte in Birmingham ein Kongreß der englischen Gewerkschaften, der den Vorkührens unter dem jubelnden Beifall des Kongresses die Abhängigkeit bot, in Kriegs- heberei und Deutschenhebe zu machen. Nebenher erkannte man auch noch die Nützlichkeits an, gegen Chinesen und Raskaren auf briti- schen Schiffen Sturm zu laufen. Der Kongreß erhob eine Resolution zum Beschluß, in der er gegen die immer größer werdende Verwendung von Chinesen und anderen Asiaten in der Handelsflotte protestiert und ein Gesetz verlangt, um die Asiaten, die nicht den Beweis erbringen können, englische Untertanen zu sein, aus Eng- land nach ihrer Heimat zurückzuführen. Havelock Wilson sagte, daß in Liverpool 4000 Chinesen in elenden Kothäusern wohnen.

Praktisch wird diesem Protest der Erfolg ver sagt bleiben, denn es fällt der englischen Regierung im Traum nicht ein, das geforderte Gesetz zu schaffen, und die englischen Reeder werden sich hüten, auf den billigen und willigen Kuli zu verzichten.

Uebrigens bleibt diesmal auch der Protest auf halbem Wege stehen, denn er schließt die heute Eng- land so "sehr verbündeten" Japaner nicht ein, und macht außerdem auch Halt vor den Chinesen und Raskaren, soweit sie die britische Unterthanen sind. Damit ist der ganze Protest zu 90 Prozent gegenstandslos geworden.

Man konnte doch nicht gut die britisch-gelbe Schühengrabensolidarität gegen deutsche Soldaten an der Westfront, auf dem kriegsbegeisterten englischen Gewerkschaftskongreß in Birmingham vollkommen verleugnen. — Die Geister, die man rief — —

Schweden.

Kriegsbeuern.

Die schwedische Reedereivereinigung hat bekannt- lich vor kurzem beschlossen, die Henerzulage der See- leute wegen der weiteren Steigerung der Nahrungs- mittel und anderen Lebensbedürfnisse weiter zu er- höhen. Danach erhalten nun die Schiffsoffiziere und Ingenieure eine Zulage von 100 Kr. monatlich, wenn sie sich in Nordsee- oder Mittelmeerfahrt, Küstenfahrt nach norwegischen Häfen und auf einer Reise östlich der Linie Stagen—Indonesien, sowie auf einer Reise, bei der der Substanz passiert wird, befinden, sonst 75 Kr. monatlich. Für alle übrigen Seeleute und das Maschinenpersonal wird eine Zulage von 50 Kr. monatlich gegeben, solange sich die Schiffe in euro- päischen Gewässern zwischen 35 und 62 Grad nördl. Breite und westlich vom 12. Längengrad oder in der Barentsee, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer aufhalten. Während der Zeit, da die Schiffe sich außerhalb dieser Gebiete befinden, werden 25 Kr. Zulage gewährt.

Norwegen.

Eine Probe englischer Gewissenlosigkeit.

Der norwegische Dampfer "Brundelle" ist bei Bergen auf Grund gestrichen. Da der Besatzer des Dampfers auf der englischen Schwarzsee- Riste steht, darf nach englischer Auffassung und nor- wegischen Erklärungen der Dampfer keine Unter- stützung erhalten und die norwegische Bergungs- gesellschaft fürchtet, keine Kohlen mehr von England zu erhalten, wenn sie dem Dampfer zu Hilfe komme. Das Schiff muß nun warten, bis es Hilfe von einem Dampfer erhält, der deutsche Kohlen verwendet.

Höher geht's nun wirklich nimmer! Jedes Kommen- tar zur näheren Kennzeichnung dieser englischen Gewissenlosigkeit ist überflüssig und könnte die Wir- kung dieser selbsteigentlichen Tatsache nur abschwächen. Wir stellen nur noch fest, daß sich Norwegen englandfromm bis auf die Knochen gezeigt, und sich England selbst- herrlich das getreue Nichteramt über deutsche Kultur und Sittlichkeit angemacht hat.

Australien.

Wie man in England fragt, so zwitschert man in Australien.

Ueber Australiens Kriegsskizze und Schiffahrts- wünsche orakelt "Sydney Morning Herald". Das Blatt beschäftigt sich mit der Lage und den Aus- sichten der australischen Schiffahrt und stellt ein Pro- gramm für deren Förderung nach dem Kriege auf: "Jetzt, wo auf ein Ende des großen europäischen Krieges innerhalb der nächsten 12 Monate nahezu bestimmt zu rechnen ist", — so heißt es dort, "weil die kriegführenden Völker erschöpft und aufgegeben sein werden, müssen wir versuchen, den kommenden Frieden ins Auge zu fassen und uns über die beste zukünftige Politik des britischen Reiches entscheiden. So weit Australien betroffen wird, sind wir mehr als hinsichtlich aller übrigen Fragen an Deutschlands Anspruch auf die Frei- heit der Meere interessiert, hinsichtlich dessen Deutschland auf den Bestand des Präsidenten der Vereinigten Staaten rechnet, wer immer dies auch bei Beginn der Friedensverhandlungen sein mag. Dem Handel und der Schiffahrt der ganzen Welt ist es aber klar, daß gerade, weil man Deutsch- land bisher ein freies Meer und mehr als das ge- währte, der jetzige Krieg herausbezwungen worden ist. Während Großbritannien in den letzten 30 Jah- ren Gesehe angenommen hat, die den britischen Inter- essen entgegenzusetzen waren, hat Deutschland jeden Vorteil der Lage ausgenutzt, so daß wir zwei oder drei Jahre vor Kriegsausbruch in den australischen Häfen die deutsche Flotte häufiger sahen als die englische. Die Deutschen haben schnell unseren ganzen Handel an sich gerissen und unsere Rohstoffe nach Europa und in andere Länder gebracht. Die Deut- schen wollen nichts weniger als die Herrschaft über die Welt und damit die Herrschaft über die Meere antreten. Das ist die wahre Bedeutung ihres Kampfes um die Freiheit der Meere und deshalb möchten sie das lächerliche Britannien dazu veranlassen, diesen angeblich menschenfreundlichen Gedanken aufzuneh- men. Deutschland begriff, daß Seemacht Weltherr- schaft bedeutet. Aber während Großbritannien bereit zu sein schien, seine Flottenmacht zu beschränken und den Eisern seiner Reeder entmüdigte, hat Deutschland das Gegenteil getan, den Eisern seiner Reeder erhöht und seine Seebherrschafft ausgedehnt. Es war schwie- riger für uns mit unseren vermeintlichen Freunden und Gesehegebern fertig zu werden, als gegen die Feinde des britischen Reiches zu kämpfen. Fremde Völker dürfen künftig nicht mehr un-

terem Land oder unserem Seehandel im Wege stehen."

An diesen australischen "Feststellungen" ist so gut wie alles falsch. Es handelt sich lediglich um die allbekanntesten englischen Eingebungen. Australiens eigene Handelsflotte war bisher ohne jede Bedeutung für den Weltmarkt und Weltverkehr. Man war dort glücklich, deutsche Schiffe benutzen zu können.

Binnenschiffer.

Binnenschiffer seid auf der Hut!

Seit Wochen wird in der ersten Tagespresse der Binnenschiffer- und selbstverständlich auch in der Unter- nehmerpresse, mit wachsender Intensivität und deutlich erkennbarer Planmäßigkeit die Lage der Binnenschiffahrt, und die Mittel und Wege zu ihrer allgemeinen und schnellsten Hebung und Förderung erörtert. Mittel und Wege der verschiedensten Art unterziehen der kritischen Nachprüfung: von der ge- nossenschaftlichen Vereinigung zur frei- willigen Kartellierung und zwangs- weisen Syndizierung bis zur staatl. — und halbstaatlichen Monopolisierung.

So weit so gut! Im Hintergrunde tritt aber immer wieder und immer wieder die Forderung nach kräftiger Koalitionierung der Groß- und Kleinunternehmer hervor, zu dem Zwecke, die Unternehmung zum wirtschaft- lichen Kampfe gegen die Mannschaften, ihre wirtschaftlichen und sozialen Ver- strebungen, zu erziehen, aufzupolieren und zu stärken.

Wir machen den Unternehmern aus diesen Ver- strebungen gewiß keinen Vorwurf, wir fürchten und hoffen keine Unternehmerkoalition, denn was dem Arbeiter recht ist, muß dem Unternehmer billig sein. Wir haben aber die Pflicht, das Augenmerk der deutschen Binnenschiffer auf diese besonders neuer- dings so intensiv einsetzenden planmäßigen koalitions- bestrebungen der Unternehmer hinzuweisen und sie aufzufordern, es den Unternehmern unter allen Um- ständen allerorts und unweigerlich gleich- zutun.

Unfreiwillig steht die Tatsache fest, daß die Unter- nehmer in der Binnenschiffahrt während des Krieges und im Zeichen des Burgfriedens emsig rüsten für den härtesten Kampf nach dem Kriege. Da gilt es für uns, Augen und Ohren offen zu halten und dem Beispiel der Unter- nehmer zu folgen.

Alle Anzeichen deuten auf Zukunftstürme. Der Kluge baut vor und rüstet sich beizeiten auf die wirkungsvollste Abwehr, um nach ihrem Gelingen selbst zum erfolgsreicheren Angriff übergehen zu können. Also, Binnenschiffer, seid auf der Hut! Nicht Zeit und Stimmung zur Stärkung der Organisation! Folgt ihr unteren Mahnwörtern nicht, gelangt ihr trotzdem den Unternehmern gegen- über ins Hintertreffen nach dem Kriege! Den schweren Schaden habt dann ihr selbst zu tragen.

Die Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufs- genossenschaft 1915.

Kürzlich ist der für 1915 fällige Geschäftsbericht dieser Berufs-genossenschaft erschienen. Die Wirkungen des Weltkrieges haben sich, nach dem Bericht, naturgemäß in einer Verminderung des Schiffahrtsverkehrs geltend machen müssen. Den hauptsächlichsten Verkehr bildeten die im Lande selbst gewonnenen Bodenschätze und die Erzeugnisse daraus. Daneben wurden die Schiffe vielfach als Lagerraum verwendet. Aus dem Rückgang des Verkehrs ist selbstverständlich eine Abnahme der Vohnumme her- vorgegangen, aus der sich der Beitragssatz für die Berufs-genossenschaft berechnet. Trotz dieser nach- teiligen Umstände ist die finanzielle und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Unternehmer nicht im gleichen Verhältnis zurückgegangen, denn bei der Einziehung der Umlagen im Jahre 1915 und auch bis jetzt im Jahre 1916 sind die ausgeschriebenen Bei- träge recht befriedigend eingegangen und Vollstän- digkeit haben in weit geringerem Maße gewährt werden müssen, als erwartet wurde. Das berechtigt zu der Hoffnung, daß auch die Binnenschiffahrt den Weltkrieg gut überleben und durchhalten wird. Als erfreuliche Nebenwirkung des Krieges ist zu verzeichnen, daß die Erkenntnis sich durchzuringen scheint, daß unsere Staatsbahnen und Wasser- strassen künftig sich nicht lediglich als Wettbewerb auf dem allgemeinen Frachtenmarkt gegenüber- stehen sollen, sondern daß sie ihre Aufgaben im Ver- kehrswesen auch als öffentliche und gemeinsame be- trachten und demgemäß gewisse Vorbrlagen für ein gemeinsames Handeln unter sich vereinbaren müssen. Man hofft, daß der angebahnte enger Zusammen- schluß von Eisenbahn und Schiffahrt sich verwirk- lichen wird. In der Jahresrechnung 1915 hat der Rückgang der Vohnumme unter allen in Betracht kom- menden Umständen am härtesten sich geäußert. Die anrechnungsfähigen Löhne und Gehälter sind von 24.798.361 Mk. in 1914 auf 19.000.174 Mk. oder um 23,38 Proz. gefallen. Die Umlage ist zwar auch von 696.363 Mark auf 662.547 Mk., aber nur um 4,85 Proz. zurück- gegangen. Hieraus hätte eine Steigerung der Um- lage auf 1000 Mk. Lohn um 24,18 Proz. gegen das Vorjahr folgen müssen. Der Berufs-genossenschaftsvorstand hat dies dadurch verhindert, daß er vom Reichsversicherungsamt sich die Ermächtigung erteilen ließ, aus der Rücklage 119.000 Mk. zu entnehmen. Auf diese Weise ist es möglich gewesen, den Umlagesatz für

Verbandskollegen!

Der Beitrag für die 43. Woche des Jahres 1916 ist fällig.

1000 Mk. Lohn auf derselben Höhe, wie im Jahre 1914, nämlich auf 28,08 Mk. zu halten. Im Frieden wird der Rücklage der ihr entnommene Betrag nach Bestimmung des Reichsversicherungsamtes wieder zugeführt werden. Auf die verschiedenen Kriegsanleihen hat die Genossenschaft 250.000 Mk. gezeichnet. Auf die 5. Kriegsanleihe wurden weitere 200.000 Mk. gezeichnet.

Die Zahl der zur Genossenschaft gehörenden Betriebe ist von 4310 auf 4251 Betriebe gesunken. Der gesamte Zugang war 81, der gesamte Abgang 140 Betriebe. Im Bestande von 4251 Betrieben sind die ausländischen Betriebe, deren Zahl am 31. Dezember 1915 13 betrug, nicht mitgezählt. Mit ihrer Einrechnung war der Bestand am Ende des Berichtsjahres 4264 Betriebe. — Die Zahl der Versicherten, einschließlich der selbstverschuldeten Unternehmer und der freiwillig versicherten Beamten, war auf Vollarbeiter (800 Arbeitstage = 1 Vollarbeiter) umgerechnet 13.541 gegen 18.710 im Vorjahre, also 5.169 Vollarbeiter weniger. — Die Summe der anrechnungsfähigen Löhne ist von 24.798.961 Mk. auf 19.000.174 Mk. = 5.798.787 Mk. oder 23,38 Proz. gefallen. Die Summe der tatsächlich gezahlten Löhne betrug 24.787.895 Mk. im Jahre 1914 und 19.986.530 Mk. im Jahre 1915 = 5.351.364 Mk. oder 21,68 Proz. weniger. Der tatsächliche Durchschnittslohn eines Vollarbeiters war 1922 Mk. in 1914 und 1481 Mk. in 1915. — An Unfällen wurden im ganzen 809 gemeldet gegen 1223 im Vorjahre, oder 55 auf 1000 Versicherte gegen 57 auf 1000 Versicherte. Zur erstmaligen Entschädigung gelangten 189 gegen 273 Unfälle im Vorjahre. Die Zahl der gemeldeten und entschädigten Unfälle verhält sich wie 43:10 gegen 45:10 im Vorjahre. An Entschädigungen wurden 574.659 Mk. oder weniger 12.317 Mark = 2,09 Proz. als im Vorjahre bezahlt. Die Gesamtsumme der Entschädigungen seit der Errichtung der Genossenschaft beläuft sich auf 9.112.608 Mk. Die Umlage ist auf 533.546 Mk. zurückgegangen; d. i. gegen das Vorjahr um 162.800 Mk. oder um 23,37 Proz. weniger.

Aus den ziffermäßigen etwaunabhängigen Angaben dieses Berichts ist deutlich die Depression zu erkennen, die der Weltkrieg auch auf unsere westdeutsche Binnenschifffahrt ausübt. Aber diese Depression hat allem Anschein nach doch noch nicht den Grad erreicht, der bei Beginn des Krieges wohl allgemein angenommen worden ist. Zu dieser Annahme müssen wir kommen auf Grund der rein wirtschaftlichen Feststellungen des Genossenschaftsberichts, die sehr erfreulich sind.

Die Bemannungsfrage auf Rheinschiffen.

Die auf Grund des Gesetzes vom 17. März 1870, betreffend der Ausführung der revidierten Rheinschiffahrtsakte erlassene, unter dem 13. November 1911 abgeänderte Anweisung für die Schiffsunteruchungskommissionen hinsichtlich der Festsetzung der Bemannung der den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden Rheinschiffe von 10 Tonnen (800 Seetoner) oder mehr Tragfähigkeit vom 21. August 1906 wurde wie folgt abgeändert:

1. Abschnitt a, Ziffer 4 erhält folgende Fassung: „Eine Verminderung der Bemannung um 1 Schiffsjungen oder falls ein Schiffsjunge nicht vorgeschrieben ist, der Erlass eines Matrosen durch einen Schiffsjungen darf bei dem unter Ziffer 2b genannten Schiffen (Schiffe über 500 Tonnen Tragfähigkeit) im Betracht kommen,

a) wenn sie mit außerordentlichen mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und zur Handhabung der Anker- und Schlepptränge, zum Anholen und Absetzen der Schiffe usw. ausgerüstet sind;

b) wenn sie nach Angabe des Altesten nur für bestimmte kurze Strecken zugelassen sind, als welche im allgemeinen Strecken von weniger als 50 Kilometer angesehen werden.“

2. Unter Abschnitt b, Ziffer 6, wird die Bezeichnung „Junge“ durch die Bezeichnung „Schiffsjunge“ ersetzt.

3. Abschnitt b, Ziffer 7, erhält die folgende Fassung: „Eine Verminderung der Deckmannschaft (Matrosen und Schiffsjungen) um einen Schiffsjungen, oder falls ein Schiffsjunge nicht vorgesehene ist, der Erlass eines Matrosen durch einen Schiffsjungen oder die Verminderung um einen Matrosen — diese jedoch nur für Dampfer von 120—200 Quadratmeter Heizfläche für die Strecke Duisburg—St. War darf im Betracht kommen bei Dampfern von mehr als 120 Quadratmeter Heizfläche, die mit außerordentlichen mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und Schlepptränge usw. ausgerüstet sind.

4. Abschnitt b, Ziffer 7, Absatz 5, erhält folgende Fassung: „Bei Schrauben und Raddampfern von 120—200 Quadratmeter Heizfläche darf ein das Ruder bedienender patentierter Steuermann (Kofse) in die Bemannung eingerechnet werden, sofern nicht bereits eine Herabminderung derselben erfolgt ist.“

II. Die vorstehenden Bestimmungen zu I treten am 1. Oktober 1916 in Kraft. Sie finden auf Schiffe, die vor dem 1. Oktober 1916 unterrichtet sind, erst Anwendung, wenn aus anderen Gründen ihre erneute Unteruchung erforderlich wird.

Die Elbschiffahrt 1915.

Die V.-G.-G. klagt in ihrem kürzlich erschienenen Geschäftsbericht für 1915 über die schwierige Lage der Elbschiffahrt, als Folge der ungünstigen Einflüsse des Krieges auf die Elbschiffahrt. Sie anerkennt aber das ziemlich weitgehende Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung, und insbesondere der Heeresverwaltung, die der Elbschiffahrt nicht nur Frachtaufträge zumes, sondern auch Mannschaften für den Schiffsdienst freistellt. Dasselbe trifft auch auf die österreichische Heeresverwaltung zu.

Die beförderten Gütermengen im eigenen Frachtgeschäft betragen:

| | |
|-----------|------------------|
| bergwärts | 479.350 Tonnen |
| talwärts | 542.628 Tonnen |
| zusammen: | 1.021.978 Tonnen |

Außerdem im Schleppegeschäft 594.278 Tonnen. Gegen 1914 ergibt sich demnach ein Anstieg auf 1.010.470 Tonnen im eigenen Frachtgeschäft 647.193 Tonnen im Schleppegeschäft.

Die tonnenkilometrische Leistung betrug:

| |
|---|
| 623,6 Mill. Tonnenkilometer gegen 1.452,0 Mill. Tonnenkilometer im Vorj., demnach 82,4 Mill. Tonnenkilometer weniger. |
|---|

Die Anzahl der in 1915 im Betriebe der V.-G.-G. durchschnittlich beschäftigten Personen stellt sich wie folgt:

| | |
|---|------------|
| Kaufmännische und technische Angestellte einchl. Inspektoren, Aufseher, Bediensteter, Materialverwalter und Boten | 285 Pers. |
| Kapitäne, Steuer- und Deckleute, Schiffsjungen auf Dampfern | 242 Pers. |
| Maschinenisten und Heizer | 226 Pers. |
| Steuer- und Deckleute, sowie Schiffsjungen auf Elbschiffen einchl. Lager Schiffen | 771 Pers. |
| Erwerführer | 30 Pers. |
| Werftarbeiter, Schiffszimmerer (Hamburg, Magdeburg, Dresden, Leipzig) | 40 Pers. |
| Angestellte im Dampftrank- und Motorbetrieb | 85 Pers. |
| Güterlade- und Speicherciarbeiter | 91 Pers. |
| in Summa | 1720 Pers. |

Im deutschen und österreichisch-ungarischen Heeresdienst befanden sich am Jahresabschluss: von der Beamtenschaft 152 Personen, von der Schiffsmannschaft 1298 Personen.

Da es sich hier um das größte Elbschiffahrtsunternehmen handelt, finden wir diese Angaben recht beachtlich.



Transport-Arbeiter

Vorsicht beim Verlassen von Torwegen! (Urteil des Reichsgerichts vom 5. Oktober 1916.) Sehr oft schon sind Unfälle durch unvorsichtiges Herausfahren aus Torwegen auf die Straße verursacht worden. Immer wieder werden bei dieser Gelegenheit durch Führerkräften der einfachsten Vorkehrungsmaßnahmen Menschen in Gefahr gebracht. Mit einem solchen Fall hatte sich soeben das Reichsgericht zu beschäftigen; es handelte sich um folgendes:

Am 27. November 1911 fuhr der Kutscher L. mit einem der Firma G. gehörigen Geschäftswagen aus einem Hofe an der Königsstraße in Berlin auf den Jahrbaum. Er verfuhr nicht nur, sich nach allen Seiten umzusehen, sondern fuhr auch im Trabe (!). Infolgedessen rannte er gegen einen von rechts kommenden Straßenbahnwagen der Großen Berliner Straßenbahn an, wobei an diesem Glasgehäuse im Werte von 42 Mk. zu Bruch gingen. Außerdem wurde einer der Fahrgäste, der Gerichtsvolksherr N., ziemlich erheblich verletzt, so daß die Straßenbahngesellschaft 7107 Mark Schadenersatz an ihn bezahlen mußte. Alsbald erhob die Gesellschaft gegen den Kutscher L. und die Firma G. Klage auf Schadenersatz. Der Firma G. wurde vorgeworfen, bei der Anstellung des Kutschers fabrikfähig gehandelt zu haben. Dies wurde bestritten; der Inhaber machte geltend, L. auf Grund von vier guten Zeugnissen und nach einer Probezeit von einer Woche, welche einwandfrei bestanden worden sei, angestellt zu haben. Seit seiner Anstellung am 20. Juni 1910 bis zum Tage des Unfalls habe L. sich nichts zuzuschulden kommen lassen.

Das Landgericht Berlin wies denn auch die Klage gegen die Firma G. ab; dagegen wurde L. verurteilt. Das Kammergericht in Berlin verurteilte die beiden Beklagten zur Tragung von zwei Dritteln des Schadens und zwar mit der folgenden Begründung:

Es ist nicht richtig, wenn L. geltend macht, er habe beim Verlassen des Torweges nur nach links zu schauen brauchen. Er mußte vielmehr nach allen Seiten gewissenhaft Umschau halten. Es war dies um so notwendiger, als in der Königsstraße Züge der Straßenbahn von beiden Seiten zu erwarten waren. Der Führer des Torwegewagens trifft keine Schuld, da er annehmen durfte, L. werde sein Führerrecht rechtzeitig zum Halten bringen und nicht in seinem Wagen hineinfahren. L. hat gemäß § 223 BGB. (unerlaubte Handlung) für den von ihm verursachten Unfall aufzukommen. Aber auch die Inhaber der Firma G. müssen haften, da ihnen der Einlassungsbeweis des § 331 BGB. nach Ansicht des Gerichts nicht gelungen ist. L. hatte vor seiner Anstellung bei der Beklagten eine ganze Reihe nicht unbedeutender Vorstrafen wegen Körperverletzung, Beleidigung, Sachbeschädigung usw. erlitten, woraus sich ergibt, daß es ihm offenbar an der nötigen Besonnenheit und Selbstbeherrschung fehlt. Ein Mann mit solchen Charakterfehlern dürfte eher wenig geeignet sein,

Aufscherdienste in einer Großstadt zu verrichten. Die Firma G. könnte einwenden, daß ihr von diesen Vorstrafen nichts bekannt gewesen sei, da die Polizei an Private keine Auskunft über erlittene Vorstrafen erteile. Aber auch aus den Zeugnissen müßte die Beklagte entnehmen, daß L. nicht ganz einwandfrei war. Einmal zeichnen sich jene durch eine auffallende Kürze aus, sodann ergeben sich aus ihnen Läden von ein Jahr, 9 Monaten, 6 Wochen usw. Hätte die Beklagte in dieser Richtung Nachforschungen angestellt, so wäre ihr sicher einiges von den Verurteilungen des L. zu Ohren gekommen. Da bei dem Unfall auch die Betriebsgefahr der Straßenbahn als Ursache mitgewirkt hat, schien es angemessen, der Klägerin ein Drittel des Schadens aufzuerlegen.

Diese Entscheidung wurde vom Reichsgericht aus den folgenden Gründen bestätigt: Die Feststellungen des Vorderrichters über den mangelhaften Einlassungsbeweis hinsichtlich der Anstellung des L. liegen an tatsächlichem Gebiet und entziehen sich deshalb der Nachprüfung. — Im übrigen war bei der Verteilung des Schadens der Faktor der Betriebsgefahr auf Seiten der Klägerin wohl zu berücksichtigen, denn es ist nicht ersichtlich, warum hier die Betriebsgefahr nicht dieselbe mitwirkende Bedeutung, wie sie in der Regel vorliegt, gehabt haben sollte.



Berlin. Bericht über den Arbeitsnachweis für das 3. Quartal 1916.

| Branchen | Arbeitslose | Gemeinliche Stellen | | Besetzte Stellen | |
|---------------------------|-------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | für fest | nur provisorisch | für fest | nur provisorisch |
| Gausdienner und Packer | 667 | 1142 | 623 | 616 | 588 |
| Kutscher und Mifahrer | 151 | 338 | 17 | 151 | 12 |
| Expeditions- u. Lagerarb. | 147 | 241 | 208 | 123 | 171 |
| Weinlesearbeiter | 8 | 12 | — | 4 | — |
| Mineralwasserarbeiter. | 6 | 10 | — | 4 | — |
| Felgergerüstbauer | 2 | — | 12 | — | 2 |
| Kraftwagenführer | 66 | 53 | — | 29 | — |
| Fensterreiniger | 13 | 63 | 26 | 10 | 3 |
| Lauf- u. Arbeitsburfchen | 403 | 1004 | 1 | 568 | 1 |
| Arbeiterinnen, Wackerin. | 29 | 43 | 2 | 22 | 2 |
| Industriearbeiter | 54 | — | — | — | — |
| Zusammen | 1540 | 2901 | 888 | 1528 | 779 |

3780 2307
Arbeitslos blieben am Schluß des Quartals 87 Kollegen.

250 Kollegen erhielten für 1288 Tage 2065,90 Mk. Arbeitslosenunterstützung.

6 jugendliche Mitglieder erhielten für 28 Tage 15,15 Mk. Arbeitslosenunterstützung.

65 weibliche Mitglieder erhielten für 378 Tage 280,35 Mk. Arbeitslosenunterstützung.

Insgesamt wurden an 321 Kollegen und Kolleginnen für 1694 Tage 2961,40 Mk. Arbeitslosenunterstützung gezahlt.

8 auf der Durchreise befindliche Kollegen erhielten 6—Mk. Reisenerstützung.

Vorgereit sind 23 Kollegen. Zugereit sind 19 Kollegen.

Literarisches.

Arbeiter-Jugend. Die soeben erschienene Nr. 21 des achten Jahrgangs hat u. a. folgenden Inhalt: In den dritten Kriegswinter hinein! Von Richard Weimann. — Eine Arbeitsschule. — Wie ich zu einer Bibliothek kam. — Wie man die Zeit macht. Von Bruno S. Birgel. (Mit Abbildungen). — Wie steht es mit der Lehrtätigkeit der Militärdienst eingetragenen Lehrlinge? Von R. Wiffel. — Krämpfe. Gedicht von W. Wanderlark. — Aus der Jugendbewegung. — Zur wirtschaftlichen Lage. — Die Gegner an der Arbeit.

Die Glode. Sozialistische Wochenschrift, Herausgeber: Parvus (Verlag für Sozialwissenschaft, O. m. b. H., Berlin SW. 68). Das eben erschienene Heft 28 enthält u. a. folgende Artikel: * Die Reichskonferenz; Max Cohen (Köln); Dr. S. R.: England und Rußland; Dr. Ludwig Duffell, M. d. R.: Rumänien und Italien 1870 und 1914; Wilhelm Janßen: Der Skandinavismus im Krieg; Johann Reimerters: Eine verfehlte Aktion; Richard Bernstein: Ignaz Daszunszki; Engelbert Bernerstorfer: Deutsche Kriegsromane; Adolf Koester: Ein Grab; Die Woche. — Einzelhefte 20 Pf., vierteljährlich 250 Mk., bei allen Buchhandlungen und Postanstalten.

Für Beschädigte Kriegsteilnehmer, deren Familien und Hinterbliebenen zu beachten: Die Verjüngung der Kriegsteilnehmer; ihrer Familien und Hinterbliebenen. Unter diesem Titel ist vor längerer Zeit ein Führer erschienen, der in erschöpfender Weise die Gesetze über die Unterstützung von Familien in den Dienst eingetretener Mannschaften, ferner das Mannschaftsversorgungsgesetz und schließlich das Militärhinterbliebenengesetz behandelt. Jetzt ist für diesen Führer ein Nachtrag gedruckt, der die Kapitalabfindung anstelle von Kriegsversorgung behandelt. Der Nachtrag ist dem Führer beigelegt, der trotz dieser Ergänzung für 30 Pf. auch weiterhin verkauft wird. Der Nachtrag kann auch einzeln zum Preise von 5 Pf. bezogen werden. Führer und Nachtr. a sind in jeder Buchhandlung zu haben.

Verantwortlicher Redakteur: Otto Rößt, Berlin. |
Verlagsanstalt „Courier“, O. m. b. H. |
Druck: Haarer & Dimmid, Berlin, Spentder Str. 83-88.