Die Gewerkschaften Oesterreichs im Jahre 1915.

Der von der Gewerkschaftskommission in Wien eben veröffentlichte Bericht über „Stärke und Leistungsfähigkeit der internationalen Gewerkschaften Oesterreichs im Jahre 1915" spricht sich in der Einleitung recht zukunftssicher aus. Es wird dort gesagt:

Was zu Beginn dieses gewaltigsten geschichtlichen Geschehens, welches die Menschheit je sah, nur die glücklichst veranlagten Optimisten zu hoffen wagten: daß die Gewerkschaften ungeschwächt in ihrem Kern in die friedliche Zukunft hinüberzuretten sein werden, wird allgemach immer mehr zur Gewißheit. Schon der Bericht für das erste Kriegsjahr ließ dies recht deutlich erkennen; der Bericht für das zweite Kriegsjahr hat die Gewißheit hierüber nur noch gefestigt. Zwar wäre es eitel Schönfärberei, die zu nichts nütze ist, wollten wir verschweigen, daß dem oberflächlichen Blick die Gewerkschaften in so mancher Beziehung lange nicht mehr so imposant erscheinen, als dies unmittelbar vor dem Kriege der Fall war. Insbesondere der Mitgliederstand zeigt in beiden Kriegsjahren einen Rückgang, der jenen, der das Wesen der Gewerkschaften und ihre innigen Zusammenhänge mit dem Wirtschaftsleben nicht bis in den tiefsten Grund kennt, einigermaßen bedenklich stimmen dürfte. Wem aber diese Kenntnis eigen ist, der müßte sich nur wundern, wenn dem nicht so wäre. Eine Reihe von Umständen, die zu beeinflussen außerhalb der Kraft der Gewerkschaften liegt, mußte den Rückgang der Mitgliederzahlen bewirken, eine Folge, die sicherlich sehr bedauernswert ist, die andererseits aber auch die unendlich beruhigende weitere Folgerung nach sich zieht, daß mit dem Wegfall dieser Umstände auch die Ursachen des Rückganges und damit auch dieser selbst verschwunden sein werden. Es ist wohl nicht nötig, diese Umstände, die so oft schon besprochen wurden, nochmals zu erläutern. Die fortgesetzten Einberufungen zum Kriegsdienst, denen bisher schon rund 200 000 Gewerkschaftsmitglieder Folge leisten mußten; die Zusammenziehung eines Großteils der im Hinterland verbliebenen Arbeiterschaft aller Berufe in den Kriegsindustrien; die Beschränkung der Freizügigkeit, des Versammlungs- und Koalitionsrechtes durch die Kriegsgesetze; die Umschaltung der vornehmsten Tätigkeit der Gewerkschaften, als die von jeher die Besserung und die Regelung der Arbeitsverhältnisse gilt und die auch stets das beste Agitationsmittel ist; die Stillsetzung einer großen Zahl von Industrien und Gewerben infolge des Rohstoffmangels und der Absperrung vom Weltmarkt; die ungeheure Lebensmittelteuerung; dies alles und noch so manches dazu mußte naturgemäß einen Rückgang aller wirtschaftlichen Organisationen der Arbeiter bewirken. Da aber all diese Umstände lediglich nur Ausnahmscharakter haben, ist auch die besagte Wirkung nur als eine Ausnahmswirkung anzusehen, die gleichzeitig mit ihren Ursachen wieder in Wegfall kommen wird. Als ein Beweis für die Festigkeit der Gewerkschaften, für die Gewißheit der Erhaltung ihrer Kraft trotz der Kriegsstürme und auch trotz so mancher einzelnen „dunklen Punkte" mag die Tatsache gelten, daß der Rückgang an Mitgliedern im Jahre 1915 lange kein so großer war wie im Vorjahre war, trotzdem das letztere noch sieben Friedens- und nur fünf Kriegsmonate zählte und trotzdem die Zahl der im Jahre 1915 zum Militärdienst einberufenen Gewerkschaftsmitglieder der vom Vorjahre sicherlich die Wage hält. Es wurden gezählt:

Am Ende des Jahres	männliche	weibliche	zusammen
	Mitglieder		
1913	372 216	42 979	415 195
1914	210 421	30 260	240 681
1915	151 424	25 689	177 113

Der Verlust betrug demnach:

	männliche	weibliche	zusammen
	Mitglieder		
1914	161 795	12719	174 514
1915	58 997	4 571	63 568
in beiden Jahren	220 792	17 290	238 082

In beiden Jahren zusammen ergab sich ein Verlust von 59,3 Prozent der männlichen und 42,2 Prozent der weiblichen Mitglieder. Ueberhaupt betrug der Mitgliederverlust 57,3 Prozent (1914 = 42 Prozent, 1915 = 26,4 Prozent). Diese Zahlen beweisen, daß nicht nur die Einberufungen zum Militärdienst den Rückgang der Mitgliederzahlen verursachten. Trotzdem die Zahl der Einberufenen im Jahre 1915, wie wir bereits sagten, hinter der vom Vorjahre sicherlich nicht weit zurückbleibt, ist die Zahl der männlichen Verluste absolut und relativ eine weitaus geringere. Und gar bei den weiblichen Mitgliedern! Die fünf Kriegsmonate 1914 haben absolut eine fast dreimal und relativ fast noch einmal so große Verlustziffer zur Folge wie das ganze Kriegsjahr 1915. Es beweist dies zur Genüge, welche Erschütterungen besonders der Kriegsbeginn zeitigte, wie sehr er den gewerkschaftlichen Geist ins Wanken brachte. Später trat auch auf diesem Gebiet eine gewisse Anpassung an die total veränderten Verhältnisse ein. Das ist eine Tatsache, mit der vordem wohl auch kaum einer zu rechnen gewagt hätte.

Zugenommen haben die Mitglieder im Jahre 1915 in bloß 5 Organisationen (Photographen, Kaminkehrer, Sattler, Zahntechniker, Handels- und Transportarbeiter). Mehr als 30 Prozent betrug dagegen der Mitgliederverlust in 32 Organisationen; davon verloren relativ am meisten die Ziegelarbeiter (90 Prozent), Dachdecker (83 Prozent), Steinarbeiter (66 Prozent), Bildhauer (63 Prozent) und Zimmerer (61 Prozent).

Von der Gesamtzahl der Mitglieder befanden sich Ende 1915 in Wien 67 467 oder 38 Prozent, in Niederösterreich ohne Wien 16 796 oder 9,5 Prozent, in Böhmen 40 432 oder 22,8 Prozent, in Steiermark 13 328 oder 7,5 Prozent, in Mähren 11 943 oder 6,7 Proz. usw. Die große Mehrzahl der Mitglieder entfällt auf den nordwestlichen Teil des Reiches. Das war auch vor dem Krieg der Fall, nun aber ist die Konzentration der Mitglieder in diesem Gebiet noch verstärkt worden.

Aus unserm Berufe

Fahrstuhlführer Portiers

Abänderung der Polizeiverordnung betreffend die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen. Von den preußischen Ministern der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe sowie dem Minister des Innern ist den Oberpräsidenten ein Entwurf zur Abänderung der Polizeiverordnung betreffend die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen (Fahrstühlen) zugestellt worden. Die ergänzenden Bestimmungen des Entwurfs bezwecken in erster Linie, dem Uebelstand entgegenzuwirken, daß die vorgeschriebenen Tür- und Steuersperrungen der Fahrstühle bei Vornahme notwendiger Arbeiten im Fahrschacht (Schmieren aller Teile sowie Instandsetzungsarbeiten) gewohnheitsmäßig außer Tätigkeit gesetzt — bei elektrisch gesteuerten Fahrstühlen kurz geschlossen — werden. Um diese für alle mit den Fahrstühlen in Berührung kommenden Personen gefährliche Gewohnheit abzustellen, sollen Aufzüge mit geschlossenen Fahrkorbwandungen entweder mit selbsttätigen Schmier und Reinigungsvorrichtungen für die Führungen und Führungsteile oder mit geeigneten Einrichtungen zum Schmieren und Reinigen der bezeichneten Teile vom Innern des Fahrkorbes aus versehen werden. Verboten soll das Betreten von Fahrkorbdecken oder von anderen überhöhten Teilen des Fahrkorbes werden, wenn es dazu dienen soll, Führungen oder Führungsteile, namentlich während der Fahrt, zu schmieren und zu reinigen. Um dies zu ermöglichen, sollen vielmehr, soweit keine selbsttätigen Schmier- und Reinigungsöffnungen angebracht sind, die bei geschlossenen Fahrkorbwandungen vorgeschriebenen anderweit geeigneten Einrichtungen (Klappen und dergleichen) benutzt werden. Um den vorgeschlagenen Aenderungen, die ziemlich umfangreich sind, Geltung zu verschaffen, soll das Recht, Untersuchungen vorzunehmen, wesentlich ausgedehnt werden. Angestrebt wird von den Ministern, daß der Entwurf, der unter Mithilfe des Verbandes Deutscher Berufsgenossenschaften, dem Zentralverbande der Preußischen Dampfkesselüberwachungsvereine und einzelnen Fahrstuhlfabriken ausgearbeitet worden ist, möglichst unverändert angenommen wird und daß die neuen Verordnungen am 1. Juli 1917 in Kraft treten.

Fensterputzer

München. Am 11 November fand eine gutbesuchte Sektionsversammlung der Münchener Fensterreiniger statt, in der der Bericht über die letzten Verhandlungen mit den Reinigungsinstitutsinhabern entgegengenommen wurde. Durch die fortwährenden Steigerungen der Lebensmittelpreise sahen sich auch die Fensterreiniger gezwungen, zur Frage einer Teuerungszulage Stellung zu nehmen und beauftragten im Oktober d. J. die Verbandsleitung, ein diesbezügliches Gesuch an die Arbeitgeber zu richten. Mit Rücksicht auf die keineswegs rosige Lage der Institute wurde das Ansuchen gestellt, die derzeitigen Löhne um 2 Mk. pro Woche zu erhöhen, um dadurch wenigstens einigermaßen eine Erleichterung für die Arbeiter zu schaffen. Die Arbeitgeber nahmen dazu Stellung und erwiderten im Schreiben vom 18. Oktober 1916, daß sie den Putzern, die den tariflich festgesetzten vollen Lohn von 35 Mk. beziehen, eine Teuerungszulage von 1 Mk. pro Woche gewähren wollen. Sie bemerkten weiter, daß die Lerner, soweit sich dieselben einigermaßen brauchbar zeigen, an sich in allen Betrieben über den Tarif bezahlt sind. Die Kollegen konnten sich mit diesem minimalen Zugeständnis nicht einverstanden erklären und verlangten eine mündliche Auseinandersetzung mit ihren Arbeitgebern. Diese fand nun am 3 November im Arbeitsnachweis des Verbandes statt. Nach langwieriger Verhandlung, in der auch die Arbeitgeber die mißliche Lage des Gewerbes schilderten, einigte man sich dahin, daß den Putzern 2 Mk. pro Woche und denjenigen Lernern, die nur den Tariflohn erhalten, 1 Mk pro Woche Teuerungszulage gewährt wird. Die Kollegen erklärten sich in der Versammlung mit der getroffenen Vereinbarung einverstanden. Durch Stellungsänderung des bisherigen Sektionsleiters, Kollegen Frommann, wurde eine Neuwahl notwendig, und Kollege Reichart Josef zum 1. Sektionsführer gewählt. Kollege Josef Wagner wurde als Ersatz für den einberufenen Kollegen Kosmatsch als Delegierter in die Bauarbeiterschutzkommission bestimmt. Nach einem kräftigen Schlußwort des Vorsitzenden, ihn in seinem Amte zu unterstützen und für Festigung der Organisation Sorge zu tragen, erfolgte Schluß der schön verlaufenen Versammlung.

Handelsarbeiter

Berlin. Lebens- und Genußmittelbranche. Die Löhne unserer Kollegen in den Zigarettenfabriken sind während des Krieges in den mittleren und kleinen Betrieben in erfreulicher Weise gestiegen. Löhne von 36 bis 42 Mark die Woche und darüber sind jetzt keine Seltenheit mehr. Diese Aufbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage haben die Kollegen aber nur der Tatsache zu verdanken, daß sie den Wert einer gewerkschaftlichen Organisation begriffen haben. Zum Teil auch, wo diese Löhne gezahlt werden, die betreffenden Unternehmer bei Verhandlungen mit der Organisationsleitung ihr soziales Empfinden bekundet und die Notlage ihrer Arbeiter anerkannt.

Aber von den Inhabern der größten Zigarettenfabriken hier am Platze und wohl auch in Deutschland, kann dieses leider nicht behauptet werden.

Bei der Firma „Manoli" sind die Löhne unserer Kollegen keineswegs ausreichend und den Zeitverhältnissen entsprechend. Löhne bis zu 30 Mark die Woche werden dort in der Regel gezahlt und darüber hinaus nur in vereinzelten Fällen. Auch das Arbeitsverhältnis bei dieser Firma kann nicht als gut bezeichnet werden.

In der Bahnpackerei z. B. herrschen keine idealen Zustände.

Die Kollegen in dieser Abteilung müssen akkordmäßig ihre Arbeit verrichten. Wer die meisten Kisten packt, bekommt eine Prämie in Form einer Anzahl von Zigaretten. Es ist nun selbstverständlich, daß bei diesen Löhnen und den geschilderten Arbeitsverhältnissen kein Kollege lange in diesem Betriebe aushält und es ist deshalb ein ewiges Kommen und Gehen. Auch stellt die Firma mit Vorliebe nur jüngere Kollegen ein. Aeltere und erfahrene Packer, die doch noch zu haben sind, wenn einigermaßen ausreichende Löhne gezahlt werden, stellt die Firma nicht ein.

Die Gründe, weshalb, sind zu durchschauen, diese Kollegen sind der Firma zu teuer.

Nun kann man nicht gut annehmen, daß der Inhaber dieser Firma, Herr Kommerzienrat Mandelbaum, diese geschilderten Verhältnisse in seinem großen Betriebe durchwegs kennt. Das soziale Verständnis und Empfinden seinen Arbeitern gegenüber ist in früheren Jahren immer verständnisvoll gewesen.

Anerkennenswert ist es auch, daß die Firma immer noch Unterstützung an die Frauen unserer Kollegen, die im Felde stehen, zahlt. Die Firma bezeugt damit, daß sie die wirtschaftliche Notlage dieser Frauen anerkennt.

Aehnlich wie bei dieser Firma sind die Verhältnisse bei der Firma „Garbaty". Dort sind die Löhne auch nicht viel höher. Aeltere Hausdiener und Packer sind, abgesehen von Ausnahmen, dort auch nicht beschäftigt. Der Grund, weshalb in diesen beiden Großbetrieben so überaus schlechte Löhne gezahlt werden, ist die Interessenlosigkeit der Kollegen. Wenn auch die Unternehmer ungeheure Gewinne an den Militärlieferungen verdient haben und noch verdienen, so werden trotzdem den Arbeitern keine ausreichenden Löhne gezahlt.

Kollegen, hier heißt es, sich organisieren. Ihr dürft nicht länger zusehen, wie der eine Teil hohe Gewinne einschart und der andere Teil nicht weiß, wie er den Hunger stillen soll.

Aber nur durch ein einziges geschlossenes Zusammenhalten kann etwas erreicht werden.

Eure gewerkschaftliche Organisation, die auch während des Krieges für ihre Kollegen tausende und abertausende von Mark von den Unternehmern herausgeholt hat, daß ist der Deutsche Transportarbeiter-Verband.

Breslau. Die Vereinigung der hiesigen Angestellten-Organisationen richtete im September ein Rundschreiben an die Breslauer Kaufmannschaft und an die Vereine des Detailhandels, in welchem sie sich ein Urteil über die Einführung des Sommerzeitschlusses auch für die Winterzeit erbat. Bis Ende Oktober antworteten 80 Prozent der angefragten Vereine und 67 Prozent der Einzelfirmen. Während sich von den Vereinen des Kleinhandels nur 10 Prozent für die frühere Schlußzeit, der andere Teil abwartend und ablehnend äußerte, sprachen sich 63,4 Prozent der eingegangenen Antworten der Einzelfirmen für die Schließung um 7 Uhr aus und wünschten sogar in vielen Fällen eine Sonderbearbeitung der einzelnen Branchen, um wenigstens immer im Kreise der Konkurrenz eine frühere Schließung der Läden zu erreichen. Dieser Wunsch zeigt, wie groß die Neigung in den Kreisen der Kaufmannschaft dafür ist, daß der Sommerzeitschluß auch im Winter angewendet wird. Gegen einen früheren Schluß wendeten sich 26 Prozent der Antworten, während 10,6 Prozent der Antworten zum Teil bereits um 7½ Uhr schließen und diese Schlußzeit empfehlen oder aber sich mit ihrem Urteil nach dem Beschlusse des Vereins Breslauer Detaillisten richten wollen. Dieses Material hat die Vereinigung zu einer Eingabe verarbeitet, die an das Generalkommando, die

Königliche Regierung, das Polizeipräsidium, den Magistrat, die Handelskammer und die Gewerbeinspektion abgeschickt wurde.

Das Ergebnis für die 7-Uhr-Schlußzeit hat sich inzwischen aber noch günstiger gestaltet, da ganze Branchengattungen in letzter Zeit freiwillig, auf gegenseitige Vereinbarung hin, um 7 Uhr schließen. In den eingegangenen Antworten wendeten sich die Geschäftsinhaber u. a. auch gegen ein Offenhalten der Läden bis 10 Uhr in der Zeit vor dem Weihnachtsfest und erklärten, daß es genüge, wenn die Geschäfte bis 8 oder spätestens 9 Uhr vor Weihnachten offengehalten würden.

7-Uhr-Ladenschluß in Mannheim.

Eine Versammlung der Inhaber Mannheimer Detailgeschäfte erklärte sich bereit, auf die Dauer des Krieges die Geschäfte um 7 Uhr, an den Samstagen und vom 12. bis 24. Dezember um 8 Uhr abends zu schließen.

7-Uhr-Ladenschluß in Aue.

In Aue ist der 7-Uhr-Ladenschluß eingeführt, nachdem sich fast alle Geschäftsinhaber aller Branchen freiwillig dazu entschlossen haben.

7-Uhr-Ladenschluß in Eibenstock.

In Eibenstock wurde seit dem 1. November, nachdem mehr als zwei Drittel der Firmen für einen früheren Geschäftsschluß waren, der allgemeine 7-Uhr-Ladenschluß eingeführt.

Halle a. S. Wie der gegenwärtige Weltkrieg auf allen Gebieten umwälzend wirkt, zeigt nachstehendes Inserat eines Warenhauses in unserer Stadt. Dasselbe lautet:

Kräftige Frauen,
welche in der Lage sind, **Hausdienerarbeiten**
zu verrichten, werden sofort gesucht.
Hamb. Engros-Lager
Leopold Nußbaum, Barüßerstraße 5.

Somit wäre die Frau auf dem besten Wege, auch in den Handelsgeschäften als Ersatz für die Kollegen Markthelfer, Hausdiener, Packer usw. aufzutreten. Zu hoffen wäre, daß die solche art in Tätigkeit tretenden Frauen und Mädchen den Zweck und Nutzen ihrer Berufsorganisation beizeiten erfassen lernten. Sache der männlichen Kollegen wird es deshalb sein, mit dafür zu sorgen, daß dies eintritt.

Die Notwendigkeit des Zusammenschlusses liegt auf der Hand, denn die Haupttriebfeder der Anstellung weiblicher Arbeitskräfte bleibt bei den Arbeitgebern im Handelsgewerbe immer die, möglichst billige Arbeitskräfte heranzuziehen, und gerade bei obiger Firma trifft dies mit zu, ist sie doch eine derjenigen Firmen, die ihr Hausdienerpersonal nicht im Geringsten der Zeit entsprechend entlohnt. Letzteres wird unter anderem auch mit dazu beigetragen haben, daß sie männliche Arbeitskräfte kaum noch erhält und deshalb mit zur Einstellung weiblicher übergeht.

Köln a. Rh. Für die Einführung des Achtuhr-Ladenschlusses, der bis vor wenigen Jahren nur geringen Anklang unter der hiesigen Geschäftswelt gefunden hatte, haben sich im Laufe der Kriegszeit immer mehr Stimmen aus den verschiedensten Geschäftszweigen erhoben. Inzwischen ist in einer Anzahl von Gewerben infolge Zweidrittel-Mehrheitsbeschlusses der betreffenden Geschäftsinhaber durch den Regierungspräsidenten der 8-Uhr-Ladenschluß genehmigt worden, während andere gewerbliche Verbände, wie noch jüngst der Verein der Wäsche- und Leinengeschäfte, ferner die Käse-, Eier und Butterhändler den freiwilligen Beschluß gefaßt haben, ihre Läden um 8 Uhr zu schließen. Die behördliche Einführung dieses Ladenschlusses, für den sich neuerdings auch die Handelskammer erklärt hat, ist bisheran an dem Umstand gescheitert, daß noch keine volle Einmütigkeit in der Geschäftswelt über diese Frage geherrscht hat. Diese Einstimmigkeit wurde auch in der Versammlung des Detaillistenvereins Köln noch nicht erzielt, in welcher sich die Vertreter der verschiedensten Geschäfte, mit Ausnahme des Vorstandes des Kolonialwarenhändlervereins, für die allgemeine Einführung des 8-Uhr-Ladenschlusses durch behördliche Verfügung aussprachen. Handelskammermitglied Blühdorn teilte mit, daß etwa zwanzig wirtschaftliche und gewerbliche Vereinigungen an die Handelskammer herangetreten seien, für die Einführung des 8-Uhr-Ladenschlusses einzutreten, so daß die Handelskammer ihre früheren Bedenken hiergegen fallen gelassen habe. Im Kleinhandelsausschuß der Kammer, der daraufhin mit der Frage sich befaßt habe, sei ebenfalls mit allen gegen eine Stimme der Kolonialwarenbranche ein Beschluß für Einführung des 8-Uhr-Ladenschlusses gefaßt worden. Aus Kreisen der Angestelltenschaft sei der Wunsch auf Befürwortung eines 7-Uhr-Ladenschlusses an die Handelskammer gerichtet worden, die aber diesem Ersuchen nicht willfahren könne. — Vorsitzender Dr. Oster konnte ebenfalls mitteilen, daß die Bewegung für den 8-Uhr-Ladenschluß auch unter der mittlern und kleinern Geschäftswelt seit der Kriegszeit große Fortschritte gemacht habe; diese Ansicht wurde von verschiedenen Rednern bestätigt. Vorsitzender Gens e vom Kolonialwarenhändlerverein, der persönlich sein Geschäft um 8 Uhr schließt, erklärte, daß der Vorstand dieses Vereins sich gegen die allgemeine Einführung des 8-Uhr-Ladenschlusses aussprechen müsse, weil die große Zahl seiner Mitglieder aus allgemeinen Interessen, damit Angestellte usw. in der Stunde zwischen 8 und 9 Uhr abends noch Lebensmitteleinkäufe machen könnten, für die Beibehaltung des 9-Uhr-Schlusses in ihren Geschäften sei. Unter den gegebenen Umständen konnte keine Abstimmung erfolgen, da keine Einmütigkeit erzielt ward, jedoch soll der Vorstand die Frage weiter zu fördern suchen. Eine Anregung, an den drei geschäftsfreien Sonntagen vor Weihnachten die Läden erst um 12½ Uhr mittags (statt 11 Uhr) zu öffnen, fand ebenfalls keine einmütige Zustimmung.

Man sieht aus diesem Bericht, daß die letzten rückständigen Geschäftsleute, die sich in Köln gegen den 8-Uhr-Ladenschluß stemmen, eine Gruppe von Kolonialwarenhändler sind. Der von ihrem Wortführer vorgebrachte Grund ist seit Jahren abgetan, denn die Konsumvereine Kölns, die nur aus Arbeitern und Angestellten bestehen, schließen ihre sämtlichen Verkaufsstellen um 8 Uhr, und das Kartell der freien Gewerkschaften hat sich schon vor Jahren für den 8-Uhr-Ladenschluß ausgesprochen. Nur der Mangel an Weitblick hindert noch eine Anzahl kleinerer Geschäftsleute, einer Einrichtung zuzustimmen, die nicht zuletzt ihnen selbst zugute kommen würde.

Auf Antrag von mehr als zwei Dritteln der Beteiligten hat der Regierungspräsident bereits angeordnet, daß vom 1. November d. J. ab die offenen Verkaufsstellen der Schuhgeschäfte im Stadtkreise Köln während des ganzen Jahres mit Ausnahme der Wochentage vor den Sonn- und gesetzlichen Feiertagen auch zwischen 8 und 9 Uhr abends für den geschäftlichen Verkehr geschlossen sein müssen. Während der gleichen Zeit ist auch der Verkauf von Schuhwaren auf öffentlichen Wegen, Straßen usw. oder ohne vorherige Bestellung von Haus zu Haus im Umherziehen verboten. Zuwiderhandlungen ziehen Geldstrafe bis zu 600 Mk., im Unvermögensfalle entsprechende Haft nach sich.

Leipzig. Die im Buchhandel beschäftigten Markthelfer und Burschen, sowie die Lagerarbeiter und Arbeiterinnen nahmen in einer Versammlung, die am Freitag, den 10. November, tagte, zu ihren Lohn- und Arbeitsverhältnissen Stellung. Der Referent, Kollege Kuhnert, wies einleitend darauf hin, daß im Jahre 1912 von seiten der Unternehmer Mindestlöhne festgesetzt wurden, doch habe sich bei der statistischen Umfrage gezeigt, daß heute nach vier Jahren es zahlreiche Unternehmer gibt, die noch unter den damaligen einseitig festgesetzten Mindestlöhnen ihr Arbeitspersonal entlohnen. Die Umfrage erstreckte sich auf 130 Betriebe, in denen 351 Markthelfer, 290 Burschen, 40 Arbeiterinnen, 11 Schuljungen, zusammen 692 Personen beschäftigt wurden. Die Entlohnung ist eine recht verschiedene, so betragen die Burschenlöhne, je nach dem Alter, 7 Mk. pro Woche und steigen bis zu 18 Mk., die einige Burschen bezahlt erhalten, die das 17. Lebensjahr ziemlich erreicht haben. Der Durchschnittslohn beträgt in den Altersklassen von 14—17 Jahren wöchentlich 11,90 Mk. Im Alter von 17—18 Jahren schwanken die Löhne zwischen 12 und 28 Mk. Im Durchschnitt betragen dieselben 16,37 Mk. Markthelfer über 18—20 Jahre alt, erhielten einen Wochenlohn von 16—29 Mk. Den Höchstlohn erhielt nur einer, der Durchschnittslohn beträgt 21,10 Mk. In der Altersklasse von 20—22 Jahren werden Löhne von 21—25 Mk. oder im Durchschnitt von 23 Mk. pro Woche gezahlt. Im Alter von über 22—25 Jahren beträgt der Lohn 26—35 Mk. oder durchschnittlich 28,20 Mk. Die Löhne der Markthelfer im Alter von über 25 Jahren sind gleichfalls recht verschieden, sie schwanken zwischen 24 und 40 Mk. pro Woche und betragen im Durchschnitt 31,56 Mk. Ganz besonders wird die weibliche Arbeitskraft in den Buchhandlungen ausgenützt. Hier werden Mädchen, von denen man verlangt, daß sie packen können, noch mit 6, 7, 9 und 10 Mk. pro Woche entlohnt. Der Durchschnittslohn beträgt 18,39 Mk. und dabei stellen die Unternehmer das Verlangen, daß Ballen im Gewicht von 60 Kilo und mehr geschleppt werden müssen. Bei irgendwelchen Einwendungen, die von den Arbeiterinnen gemacht werden, wird mit sofortiger Entlassung gedroht oder, wie geschehen, die Kündigung ausgesprochen.

Die beschäftigten Schuljungen werden mit 2,50 Mk. bis zu 5 Mk. pro Woche entlohnt. Aus alledem zeigt sich das soziale Verständnis, welches die Unternehmer besitzen. In einer Zeit, wo die Lebensmittel um mehr denn 100 Proz. im Preise gestiegen sind, haben sich noch nicht 10 Prozent der Unternehmer dazu aufgeschwungen, dem Arbeitspersonal Teuerungszulage zu gewähren, sondern wie festgestellt werden konnte, wird ein Teil der Arbeiter noch niedriger, als wie dieses im Jahre 1912 geschah, entlohnt. Aus diesen feststehenden Tatsachen muß die Arbeiterschaft den Schluß ziehen, daß kein Kollege und keine Kollegin der Gewerkschaft mehr fern bleibe, denn nur dann wird es gelingen, daß auch im Buchhandel Verhältnisse geschaffen werden, bei denen das Arbeitspersonal existieren kann.

An die mit Beifall aufgenommenen Ausführungen schloß sich eine kurze Diskussion, worauf der Beschluß gefaßt wurde, nachstehende Lohnforderungen den Unternehmern zu übermitteln:

Die wöchentlichen Mindestlöhne sollen betragen:

a) für Burschen:

Im Alter bis zu 15 Jahren	12,— Mk.
„ „ von 15 bis 16 Jahren . .	15,— „
„ „ „ 16 „ 17 „ . .	18,— „
„ „ „ 17 „ 18 „ . .	21,— „

b) für Markthelfer und Lagerarbeiter:

Im Alter von 18 bis 20 Jahren . .	25,— Mk.
„ „ „ 20 „ 24 „ . .	30,— „
„ „ „ über 24 „ . .	36,— „

c) für Arbeiterinnen:

Im Alter bis zu 16 Jahren	12,— Mk.
„ „ von 16 bis 18 Jahren . .	15,— „
„ „ „ über 18 „ . .	20,— „

Soweit die Beschäftigten bereits die Mindestlöhne oder darüber beziehen, wurde die Forderung erhoben, denselben eine Lohnzulage von 3 Mk pro Woche zu gewähren.

Nachdem noch Kollege Reder auf die Lohnverhältnisse in anderen Branchen mit festgefügten Organisationsverhältnissen verwiesen und darum ersucht hatte, in der Agitation für den Verband nicht zu erlahmen, schloß derselbe die gut besuchte Versammlung.

Leipzig. In einer überfüllten Versammlung der Buchhändler-Markthelfer und Markthelferinnen, Packerinnen, Lagerarbeiter und Burschen, die am 17. November tagte, erstattete Kollege Kuhnert Bericht über den Stand der Lohnbewegung und die eingegangenen Antworten der Unternehmer. Aus den gemachten Darlegungen war ersichtlich, daß eine Anzahl Unternehmer die Forderungen der Arbeiter und Arbeiterinnen erfüllt hat. Eine Reihe Firmen, die auf die eingereichten Forderungen keine Antwort gaben, haben Lohnzulagen in der Zwischenzeit gewährt. Bei einigen Firmen, bei denen noch die Sonnabendslohnzahlung üblich ist, sind Lohnzulagen in Aussicht gestellt. Aus allen Zuschriften der Buchhändler ging mit Deutlichkeit hervor, daß das Verlangen des Arbeitspersonals nach jeder Richtung hin als berechtigt anerkannt wurde. Ein großer Teil der Firmen, darunter die größten und reichsten Volkmar und Köhler, haben weder eine Antwort gegeben, noch einen Pfennig Lohnzulage dem Arbeitspersonal gemacht. Wie die Unternehmer aber bestrebt sind, ihr Einkommen zu erhöhen, beweist eine bekannte Firma in der Salomonstraße, die anfangs Oktober ein Zirkular an ihre Kunden zum Versand brachte, in welchem denselben mitgeteilt wird, daß die Expeditionsgebühren erhöht werden müssen, weil u. a. auch eine wesentliche Erhöhung der Löhne eingetreten sei. Dabei wurde festgestellt, daß bei dieser Firma die allerniedrigsten Löhne im gesamten Buchhandel mit gezahlt werden. Obendrein gehört der Firmeninhaber mit zu den Frömmsten, indem durch Zirkular der liebe Gott gebeten wird, recht bald Frieden und geordnete Verhältnisse im Buchhandel zu bringen. Ob das Arbeitspersonal in der Zeit der Teuerung bei den geringen Löhnen noch sein Leben fristen kann, darum scheint der fromme Herr sich wenig zu bekümmern, und wollen wir zu seinen Gunsten nur annehmen, daß er nicht absichtlich bestrebt ist, infolge der niedrigen Entlohnung seines Arbeitspersonals mit dazu beizutragen, selbiges recht bald nach dem besseren Jenseits zu befördern, nach dem der fromme Unternehmer recht wenig Verlangen spürt.

Nachdem Redner noch in scharfen Worten das Verhalten derjenigen Unternehmer gegeißelt hatte, die es nicht für nötig fanden, eine Antwort zu geben, empfahl er den Versammelten zu handeln, denn nur durch Handeln ist es möglich, den rückständigen Unternehmern im Buchhandel ein paar Pfennige Lohnzulage abzutrotzen.

An die mit Beifall aufgenommenen Ausführungen schloß sich eine längere Diskussion, in welcher von einigen Kollegen die Versammelten aufgefordert wurden, sofort in den Streik einzutreten, da sie bei den gegenwärtig im Buchhandel gezahlten Löhnen mit ihren Familien verhungern müßten.

Nachdem Kollege Reder die Zustände im Buchhandel nochmals beleuchtet hatte, gelangte nachstehende Resolution zur einstimmigen Annahme:

„Resolution.

Die am 17. November im Lokal „Zum Gutenberg" in Leipzig versammelten Buchhändler-Markthelfer, Markthelferinnen, Packerinnen, Lagerarbeiter und Burschen nehmen Kenntnis von dem Bericht über den Stand ihrer Lohnbewegung.

Die Versammelten begrüßen es, daß eine Anzahl Buchhändlerfirmen das Verlangen der Arbeiterschaft anerkannte und die geforderten Lohnaufbesserungen bewilligte.

Um so befremdender ist es, daß ein Teil der Unternehmer es nicht der Mühe wert fand, eine Antwort zu geben und Lohnaufbesserungen weder gewährte, noch solches in Aussicht stellte. Dieses Verhalten, durch welches die Rückständigkeit eines Teils des Unternehmertums dokumentiert wird, verurteilt die Versammlung auf das allerschärfste.

Aus diesem Verhalten einer großen Anzahl der Unternehmer geht für die Arbeiterschaft mit aller Deutlichkeit hervor, daß selbst in der Zeit des Burgfriedens und des Lebensmittelwuchers kein anderer Ausweg offen bleibt, als die gewerkschaftlichen Mittel in Anwendung zu bringen, denn nur dadurch besteht die Möglichkeit, einem Unternehmertum, das jedes soziale Verständnis vermissen läßt, einige Groschen Lohnzulage abzutrotzen.

Infolgedessen beschließen die Versammelten: In allen Betrieben, wo am nächsten Lohntag verlangte Zulagen nicht erfolgen, ist nach vorheriger Verständigung mit der Verbandsleitung die Arbeit einzustellen.

Ferner verpflichten sich die Versammelten, ihre Berufsorganisation, den Deutschen Transportarbeiterverband, zu stärken und den letzten Mann derselben zuzuführen. Die Versammelten erkennen an, daß in der Stärke der Organisation die beste Garantie für wirtschaftliche Besserstellung der Mitglieder liegt."

Nach Annahme dieser Resolution wurde der weitere Beschluß gefaßt, dieselbe denjenigen Firmen zu übermitteln, die es bisher abgelehnt haben, die Forderungen der Arbeiter zu erfüllen.

Durch diesen Beschluß hat die Arbeiterschaft bewiesen, daß die Bewegung ohne Arbeitseinstellung beendet werden kann, geschieht dieses nicht, dann tragen hierfür die Unternehmer die Schuld, die es ablehnen, die minimalen Forderungen der Arbeiter zu erfüllen.

Die militärische Vorbereitung der Jugend. Der Deutsche Wehrverein hat an den Bundesrat und den Reichstag eine Eingabe gerichtet, in der er die Grundsätze darlegt, nach denen die militärische Jugenderziehung geregelt werden soll. Die freiwillige Teilnahme reicht nach den Feststellungen des Wehrvereins nicht aus. Deshalb wird ein staatlicher Zwang befürwortet, und zwar durch Schaffung eines Reichsgesetzes, betreffend die pflichtmäßige militärische Vorbereitung der landsturmpflichtigen Jugend. Mit der Freiwilligkeit hat man bisher keine günstigen Erfahrungen gemacht, denn nicht einmal ein Fünftel der Jugend war bereit, sich in die Jugendkompagnie einreihen zu lassen, trotz aller Anregungen, die von den verschiedensten Seiten gegeben worden sind. Die Ordnung und Leitung dieser ganzen Art von Jugenderziehung will der Wehrverein den militärischen Stellen vorbehalten wissen. Ueber die Fürsorgemaßregeln der Generalkommandos wird in der Eingabe ausgeführt:

„Der militärischen Vorbereitung der Jugend stehen zur Seite Schutzmaßregeln zur Erhaltung ihrer gesunden Kraft und Wehrfähigkeit. Die Lockerung und Auflösung der gesellschaftlichen, häuslichen und Arbeitsordnung und die Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse hat schon vor

dem Kriege insbesondere die schulentlassene Jugend zwischen 14 und 20 Jahren den Gefahren haltloser Verwahrlosung ausgesetzt und manches schwere Aergernis hervorgerufen. Im Kriege sind diese vielfach noch verstärkt durch Abwesenheit der Väter und Lehrherren, und so sind neben herrlicher Bewährung der Jugend in der schweren Zeit noch besondere Uebelstände hervorgetreten, ja, eine Steigerung der Kriminalität, die zu einer tieferen und möglichst bis zur Wurzel greifenden Gegenwirkung auffordern. Von vielen Seiten sind schärfere soziale Verordnungen über die Bevormundung der erwerbenden Halbwüchsigen ersehnt, schon im Interesse der Familien und ihrer wirtschaftlichen Lage.

Für die Kriegszeit haben die stellvertretenden Generalkommandos und verschiedene bürgerliche Behörden eingegriffen. Die Erlasse beziehen sich mit Verboten und Warnungen an die Jugend auf Alkohol- und Tabakmißbrauch, auf Vergnügungsstätten, Polizeistunden, Schmutz- und Schundschriften, Sparzwang; auch der unbegründete und willkürliche Wechsel der Arbeitsstätte, wie anderseits der Schutz der Jugend gegen Ausbeutung ist zur Erörterung gekommen. Die mit den Fürsorgemaßregeln verbundenen Beschränkungen haben sich bewährt. Die Veröffentlichung der Erlasse und der öffentliche Anschlag in den Wirtschaften an vielen Orten, die Verwarnung der Wirte und der Jugend, das Eingreifen der Polizei hat das Verhalten der Jugend gebessert, und vielfach segensreich gewirkt. Die Maßregeln werden auch in den schweren Folgezeiten sich als segensreich erweisen. Aber es ist dauernde Festlegung nötig, damit sie nicht mit dem Ende des Krieges plötzlich und in doppelt schädlicher Weise in Wegfall kommen."

Daß alle die aufgeführten Maßnahmen sich derart bewährt haben, wie die Eingabe des Wehrvereins darzulegen bemüht ist, muß mit Fug und Recht bestritten werden, wenn auch zugegeben werden kann, daß sie einzelne bedenkliche Erscheinungen gemildert oder beseitigt haben. Eine allgemeine Durchführung solcher Maßnahmen würde selbstverständlich nur durch gesetzlichen Zwang ermöglicht werden können. Es muß aber fraglich erscheinen, ob sich für so weitgehenden Zwang eine Mehrheit im Reichstage finden würde. Wohl aber vermutlich für eine nicht einseitig militärische, vielmehr allgemeine Vorbildung der schulentlassenen Jugend für die Aufgaben: allgemeine Ausbildung der Körperkräfte und -gewandtheit durch Turnen, Schwimmen, Märsche usw. mit gleichzeitiger geistiger Anregung. Solche Vorbildung wird unerläßlich sein, wenn nach dem Kriege, wie nach den Erfahrungen des Krieges unbedingt notwendig ist, die eigentliche militärische Dienstzeit sehr wesentlich verkürzt werden wird. Für die Leitung der Weiterbildung der Jugend im vormilitärpflichtigen Alter dürften aber die militärischen Stellen nicht die berufenen Organe sein.

Straßenbahner.

Was Standesdünkel für Verhältnisse schaffen kann.

Nichts ist verderblicher für die arbeitende Klasse als wie der Standesdünkel. Diese, auf Erfahrungen beruhende Tatsache, hat für bestimmte Arbeiter- und Angestelltengruppen schon oft recht nachteilige wirtschaftliche Folgen gehabt. Aber nirgends hat diese schlimme Eigenschaft so schädigend gewirkt, wie unter dem Personal der Berliner Hochbahn. Fast unglaublich klingt es, wenn man, wie wir nachstehend noch schildern wollen, die Rangstreitigkeiten unter dem Personal vernimmt und mit welchem Geschick die Verwaltung der Bahn es verstanden hat, diesen als eine dauernde Erscheinung im Leben zu erhalten. Man glaubt sich in ein Land in der Kultur tief stehender Bevölkerung versetzt, wo von einer Arbeiterbewegung noch keine Spur vorhanden ist, wenn man die Vorgänge in diesem Betriebe verfolgt.

Wir sprachen einleitend von Standesdünkel. Suchen wir zunächst einmal seine Ursachen in diesem Betriebe.

Die Bahnverwaltung hat, gleich englischen Großunternehmern, schon bei der Inbetriebsetzung der Bahn eine Klassifizierung des Personals vorgenommen. In der **ersten Gruppe** finden wir „Betriebsaufseher, Haltestellenaufseher und Straßenbahnkontrolleure mit schönen Offiziersachselstücken. Diese sind in zwei Klassen eingeteilt und zwar die Betriebsaufseher in der ersten und die andern in der zweiten. In der zweiten Gruppe sind: 3. Klasse, Zugführer und Weichensteller erster Klasse; 4. Klasse, Zugführer und Weichensteller zweiter Klasse; 5. Klasse, Zugbegleiter und Blockwärter; 6. Klasse, Bahnsteigschaffner, Sperrschaffner, Straßenbahnschaffner und -Fahrer. Für jede Klasse besteht wiederum eine besondere Lohnskala. Endlich in der dritten Gruppe sind: 7. Klasse, Fahrkartenausgeberin; 8. Klasse Anwärter und Aushilfskräfte. Auch hier besondere Lohnskalen für jede Klasse. Wir haben also 3 Gruppen mit 8 Lohn- und „Beamten"klassen. Die Lohnskalen weisen natürlich einen erheblichen Unterschied aus, denn sonst könnte der Dünkel keinen rechten Resonanzboden finden.

Der monatliche Lohn beträgt für:

Klasse	1	von 152	Mk. bis	212	Mk.
„	2	„ 140	„ „	190	„
„	3	„ 130	„ „	160	„
„	4	„ 122	„ „	152	„
„	5	„ 114	„ „	144	„
„	6	„ 100	„ „	136	„
„	7	„ 80	„ „	120	„
„	8	2,50 Mk. und 3,20 Mk. pro Tag.			

Ein Hinüberrücken in eine „höhere" Klasse ist möglich; wie, sagt uns die Dienstbestimmung. Diese lautet in ihrem Paragraphen 5: „Beim Aufrücken eines Angestellten in eine höhere Dienstklasse tritt derselbe in die seinen bisherigen Bezügen zunächstliegende Gehaltsstufe der neuen Dienstklasse ein, eine Verringerung seiner Bezüge darf aber dadurch nicht eintreten. Die Aufbesserung der Bezüge in der höheren Dienstklasse erfolgt nicht vor Ablauf von weiteren 3 Jahren" usw. Also hier wird klar und deutlich von „höherer" Dienstklasse gesprochen. Die Folge ist, daß in jeder Klasse, mit Ausnahme der letzten beiden, Angestellte vorhanden sind, welche glauben, sie wären Vorgesetzte der nachgenannten Klassen. Die unteren Klassen streiten den höheren dies Recht ab und so ist dann der leider vorhandene Zwiespalt unter dem Personal da. Das ist, was die Gesellschaft will.

Doch damit nicht genug. Es ist ganz selbstverständlich, daß unter solchen Zuständen sich die unleidlichsten Verhältnisse herausbilden. Schikanierereien sind an der Tagesordnung und die Willkür in der Behandlung des Personals spielt eine erhebliche Rolle. Das muß nun einmal das Faß zum Ueberlaufen bringen, aber in weiser Voraussicht hat die Bahnverwaltung dafür gesorgt, daß das Personal von der rechten Schmiede fern bleibt. Hat man den Angestellten eingeflößt, daß sie Beamte wären, welche sich nicht auf die „niedere" Stufe der Arbeiter stellen dürfen, so sah man schließlich doch ein, daß man sie für die Dauer von einer Organisation nicht abhalten könne. Mit mehr oder weniger Zwang wurden sie dann in den Verband der Privat-Kleinbahn-Beamten aufgenommen. Dies ist eine Vereinigung, welche sich ministeriellen und Unternehmerschutzes erfreut. Natürlich segelt dieser Verband vollständig im Fahrwasser der Gelben. Seine Existenz wäre sehr in Frage gestellt, wenn nicht Vorgesetzte und Unternehmer ständig dafür sorgten, daß neue Mitglieder ihm zugeführt und die alten ihre Beiträge fortlaufend zahlen. Dabei sorgen Drohungen, als wie Entlassungen aus dem Arbeitsverhältnis, dafür, daß das untere Personal treu zur Fahne hält. Gehen nun Beschwerden bei diesem Verbande ein, was auch vorkommen soll, so wird rechtzeitig dafür gesorgt, daß diese beseitigt werden. Das Personal sagt, die Beseitigung geschieht meistens dadurch, daß die Beschwerdeführer ihren Dienst aufgeben. Dieses Sicherheitsventil bringt dem Unternehmen natürlich großen Vorteil und jede Bewegung wird von vorherein im Keime erstickt.

Die Verlagsanstalt „Courier" G. m. b. H. des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, Berlin SO. 16, Engelufer 21, empfiehlt seinen im Felde stehenden Mitgliedern als Lesestoff den Roman von Alexander L. Kielland:

„Arbeiter".

Der Preis des 200 Seiten starken gebundenen Buches beträgt einschließlich Porto 60 Pfennig pro Exemplar.

Nun gibt es in den Reihen des Personals eine erhebliche Anzahl, welche die Pläne durchschauen, aber sie verurteilen sich in ihrer Mehrzahl selber zum Schweigen, weil gegen den Dünkel und den Indifferentismus ihrer Kollegen nicht aufzukommen ist. Ihre ganze Hoffnung setzen sie auf die Angestellten anderer Verkehrsunternehmen und deren Lohnbewegungen. Sie sagen sich, wenn diese eine Lohnerhöhung erkämpft haben, so besteht für uns die Aussicht, daß auch wir etwas bekommen. Das ist zwar beschämend, aber leider nicht anders.

Der Krieg hat nun eine Wandlung gebracht. Weit über die Hälfte der Dienste werden jetzt von Frauen verrichtet. Und merkwürdig, unter diesen grassiert der Standesdünkel auch schon, obwohl für sie nur eine einzige Lohnskala besteht und zwar erhalten sie pro Tag 3 Mk. Lohn. Diese unglaubliche niedere Bezahlung hat die Not dieser Aushilfskräfte auf das höchste gesteigert. Trotzdem ist auch hier die Interessenlosigkeit eine erhebliche. Wieweit die Lähmung für die Wahrung ihrer Interessen geht, zeigt nachstehender Brief. Eine Kollegin schreibt:

„Werter Herr Rathmann!

Seit Jahren bin ich organisiert, aber hier bei der Hochbahn, bei der ich seit zirka 1 Jahr beschäftigt bin, scheint mir die Organisation doch wenig Wert zu haben. Was habe ich mich schon bemüht, Kolleginnen für den Verband zu gewinnen, aber das Resultat ist kein großes. Die Alten sagen mir und den Frauen, daß sich der Transportarbeiter-Verband seit Jahren die erdenklichste Mühe gegeben, aber der Standesdünkel lasse keine Einigkeit zu und daher sei alles vergeblich. Wäre es nicht gegen ihre Standesehre, so hätten uns die Herren Vorgesetzten schon längst in den Beamtenverband der Kleinbahner gepreßt, aber wir Frauen scheinen doch noch etwas minderwertiger zu sein als die Herren Unterbeamten. An eine Lohnerhöhung ist da nicht zu denken und ich gebe den Kampf auf. Mit meinen 3 Kindern kann ich von dem Lohn nicht existieren. Mein Mann ist gefallen und Sie werden sich ja einen Begriff machen können, wie es um uns steht. Also ich gehe und suche mir Arbeit, wo ich mehr verdienen kann. Unsere Eingabe um mehr Lohn scheint nicht beachtet zu sein, dafür ist uns aber nahegelegt worden, den Kirchenbesuch nicht zu vergessen. Das steht nämlich unter der Diensteinteilung. Das lassen sich die Kollegen und Kolleginnen alles ruhig gefallen....."

Es folgen dann noch einige kräftige Bemerkungen über einen Teil der Vorgesetzten und auch Bediensteten, die wir nicht wiedergeben können. Und doch ist dieser Brief nur einer von vielen. „Was, mehr Lohn wollt ihr haben", sagte ein Vorgesetzter, „es bieten sich jetzt täglich Frauen an, die für 2,50 Mk. den Tag arbeiten wollen". „Das wird von uns nicht bestritten", gab eine Frau zur Antwort, „es sind solche, deren Hauptbeschäftigung nachts auf der Straße ist." Eine Antwort erfolgte nicht.

Trotz dieser Verhältnisse haben wir die Hoffnung nicht aufgegeben, die Bediensteten, die von solchem Wahn, wie geschildert, gefangen sind, für uns zu gewinnen. Mit der Zeit muß sich unter dem Personal die Erkenntnis Bahn brechen, daß seine Lage nur gebessert werden kann, wenn die Kollegen sich unserem Verbande anschließen. Hoffentlich noch vor dem Kriegsende, denn nachher dürfte es reichlich zu spät sein. Blind ist, wer jetzt noch nicht sieht, welche wirtschaftlichen Kämpfe sich nach dem Kriege abspielen werden. Und dann wehe den besiegten Arbeitern.

*

Das weibliche Personal hat dem männlichen den Rang abgelaufen?!

Weibliche Arbeitskräfte im Straßenbahndienst.

Da die Große Leipziger Straßenbahn großen Wert darauf legte, möglichst beim Militär gediente Leute zu beschäftigen, die bei Einstellung in den Betrieb ein ärztliches Zeugnis 1a vorlegen konnten, trat naturgemäß beim Ausbruch des Krieges, wo der größte Teil des Personals zur Fahne einrücken mußte, ein Personalmangel ein. Die Direktion suchte, um den Betrieb aufrechtzuerhalten, männliche Aushilfskräfte. Zurzeit ist es jedoch anders geworden.

Seitdem die Straßenbahngesellschaft weibliches Personal beschäftigt, sind die männlichen Angestellten gänzlich im Ansehen der Direktion gesunken und alle Zeichen deuten darauf hin, daß man sie am liebsten ganz abschieben möchte. Hat doch der Direktor Götz selbst in einer Arbeiterausschußsitzung erklärt,

daß das weibliche Personal dem männlichen den Rang im Straßenbahnbetriebe abgelaufen habe.

Die männlichen Aushilfskräfte sind denn auch zum Teil aus dem Betriebe verschwunden, und mit den ständig Angestellten macht der Betriebsdirektor, Herr Höfner, sehr wenig Federlesens. Herr Höfner ist ein sehr temperamentvoller Herr und wegen seiner harten Urteile bei den geringsten Verfehlungen nicht beliebt. Ein unüberlegtes Wort genügt, um dem Angestellten den Fahrschein zu entziehen oder sonstige Strafen auszusprechen. Aeltere Leute, die seit 20 oder 25 Jahren im Dienste waren, haben in letzter Zeit die Kündigung erhalten, weil sie das Signal vom Anhänger nicht abgewartet hatten. Dabei ist ein großer Teil der Signalglocken in mangelhaftem Zustande. Die Glocken klingen so schwach, daß das Signal in vielen Fällen vom Motorschaffner nicht vernommen wird. Bei geschlossenen Türen (kalter, rauher Witterung) wird dadurch die Betriebssicherheit ganz besonders gefährdet. Wiederholt ist vom Personal auf die Mißstände hingewiesen worden. Auch hat der Arbeiterausschuß in einer Sitzung die Verantwortung für Unfälle und Folgen, die sich daraus ergeben, abgelehnt. Der Direktion ist dies alles bekannt. Sie entschuldigt sich damit: Es mangelt an Notgußmaterial. Das hindert die Direktion aber nicht, im Dienste ergraute Angestellte aufs Straßenpflaster zu werfen. Der eigentliche Grund scheint aber zu sein: die Männerarbeit wird zu teuer. Billige weibliche Arbeitskräfte werden jetzt von der Straßenbahngesellschaft begehrt. Für die Arbeiter gilt es, diesem Streben, d. h. der profitablen Ausnützung der weiblichen Arbeitskraft, entgegenzuwirken und die Frauen und Mädchen darüber aufzuklären, daß es in ihrem eigenen Interesse liegt, für die gleiche Arbeit auch die gleichen Löhne zu verlangen, wie die Männer.

*

Weibliche Verkehrsbedienstete in Berlin.

Neben 18 Kutscherinnen, beschäftigt die Allgemein Berliner Omnibusgesellschaft über 40 Schaffnerinnen. Im Fahrdienst der Hoch- und Untergrundbahn stehen gegenwärtig 700 weibliche Beamte, in dem der Großen Berliner Straßenbahn 3617 Schaffnerinnen, 358 Fahrerinnen, 40 Kontrolleurinnen, 328 Frauen sind noch in der Ausbildung. Als Zugbegleiterinnen wirken bei der Stadtbahn etwa 100 Frauen, zu denen noch eine große Zahl von Knipserinnen und Türschließerinnen tritt.

In den übrigen Straßenbahnen sind noch zirka 500 weibliche Angestellte beschäftigt. Ueber die Zahl der Arbeiterinnen in den Verkehrsbetrieben war eine genaue Auskunft nicht zu erlangen, doch dürften es noch einige Hundert sein.

*

Die Drohung, die reklamierten Angestellten für den Heeresdienst frei zu stellen, in der Reichstagskommission.

In unserer Zeitung haben wir schon wiederholt darauf hingewiesen, wie seitens einer Anzahl Unternehmer, ihre reklamierten Arbeiter mit der Drohung von der Erlangung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen abzuschrecken, indem sie erklären, daß sie die „Unzufriedenen" für den Heeresdienst freistellen würden. Auch in Straßenbahnbetrieben wurden oft nach dieser Methode die Angestellten von ihrem Bestreben nach Besserstellung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse abgehalten. Unsere Organisationsleitung sah sich daher gezwungen, in einem Schreiben an das Kriegsministerium auf diesen Uebelstand aufmerksam zu machen. Gleichzeitig gingen auch von anderen Gewerkschaften solche Beschwerden beim Kriegsministerium ein. Daraufhin hat sich die Reichstagskommission in ihrer Sitzung am Freitag, den 3. November 1916 mit dieser Sache befaßt. Nicht nur die Sozialdemokraten brachten die Sache zur Sprache, sondern auch Vertreter der Zentrumspartei. Letztere besonders die Verhältnisse im Rheinland und Westfalen. Schon in

früheren Sitzungen hatte man sich mit dieser Sache befaßt, ohne jedoch zum Abschluß zu kommen.

In der oben erwähnten Sitzung erklärte nun der Vertreter der Regierung, Oerst v. Wriesberg, daß das neue Arbeitsamt im Kriegsministerium die ermittelten Mißstände beseitigen werde. Eine neue Verfügung sei erlassen worden, um unter allen Umständen zu verhindern, daß Unternehmer ihre Arbeiter von der Erlangung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen durch die Drohung abschrecken wollen, sie würden dafür sorgen, daß die Beschwerdeführer ins Feld kämen.

Damit wäre im Prinzip das Ziel erreicht, aber die Herren Unternehmer können nicht aus dieser ihrer Haut heraus. Immer wieder treten solche Zeitgenossen hervor und handeln nach dem alten Rezept. Doch auch ihnen soll und wird das Handwerk gelegt werden. Wir hoffen, daß das neue Zivilpflichtarbeitsamt auch auf diesem Gebiete Wandel schafft. Ohne Zwang scheint es nämlich auch hier nicht zu gehen. An unseren Kollegen liegt es nun, uns alle Fälle unverzüglich zu melden.

*

Streik der Pariser Straßenbahnangestellten.

Am 26. Oktober 1916 ist im Departement de la Seine (Paris und Umgebung) ein Streik der Straßenbahnangestellten ausgebrochen. Vorerst in den nördlichen Bezirken, dann im ganzen Departement. Die Geschichte dieses Streiks ist wie folgt:

Am 1. und 22. Juli 1916 fanden in Paris zwei Versammlungen der Angestellten der Omnibusse und der Straßenbahnen statt, die eine Entschließung annahmen, eine Teuerungszulage von 1,50 Francs täglich zu fordern. Die Arbeiter sandten sodann eine Deputation an die Verwaltung der Omnibus- und Straßenbahngesellschaft, um mit ihr über die Forderung zu verhandeln. Die Verwaltung erklärte sich bereit, die Forderung zu bewilligen, wenn die Behörden ihr eine Erhöhung der Fahrpreise gestatteten. Die Arbeiterdelegierten lehnten es jedoch ab, auf die Bedingungen einzugehen und erklärten, daß die Angestellten sich eher mit einer täglichen Teuerungszulage von nur 75 Centimes begnügen würden, als in eine Erhöhung der Fahrpreise einzustimmen, die doch in der Hauptsache die arbeitende Bevölkerung treffen würde. Die Verhandlungen wurden hierauf abgebrochen und nicht wieder aufgenommen. Inzwischen stiegen die Lebensmittelpreise und die Straßenbahnangestellten litten Not. Die energischeren Elemente legten schließlich die Arbeit nieder, worauf der Streik sich verallgemeinerte. Die Forderung der Streikenden besteht also in dem Verlangen nach einer Teuerungszulage von 75 Centimes täglich für alle Arbeiter, einschließlich der Frauen. Sie verlangen außerdem, daß diese Teuerungszulage für die Zeit vom 1. August ds. Js. an nachgezahlt wird. Die Gesellschaften machen die Annahme dieser Forderung davon abhängig, daß die Stadt Paris und das Departement die Erhöhung der Tarife, insbesondere an Sonntagen, gestatten.

Die Vertreter der Angestellten, die Genossen Guinchart, Jaccoud und Lecouple, begaben sich zum Minister des Innern M. Malvy, setzten ihm ihre Lage auseinander und erlangten seine Zustimmung, wegen der Bewilligung ihrer Forderungen bei den Omnibus- und Straßenbahngesellschaften vorstellig zu werden. Die Regierung verhandelte mit den Unternehmern, die sich jedoch nicht geneigt zeigten, und machte dann der Delegation der Streikenden folgenden Vorschlag:

Von den Transportgesellschaften wird verlangt, daß sie vom 1. November an die Forderungen der Streikenden bewilligen. Im Fall der Zustimmung nehmen die Arbeiter sofort die Arbeit wieder auf.

Im andern Fall wird mit möglichst geringer Verzögerung folgendes Dekret der Kammer zur Ratifikation vorgelegt werden:

„1. Bricht während der Dauer eines Krieges in einem industriellen Unternehmen oder in einem öffentlichen Dienste ein Streik aus, der die nationale Verteidigung beeinträchtigen kann, so ergreift die Regierung im Ministerrat alle nötigen Maßnahmen sind, um die Fortsetzung des Betriebes zu sichern.

2. Dieses Dekret wird in kürzester Frist den Kammern zur Ratifikation unterbreitet werden."

Diese Maßregel ist offenbar auch wegen eines Ausstandes der Eisenbahnarbeiter beschlossen worden, unter denen ebenfalls eine lebhafte Gärung besteht.

Obwohl dieses Dekret noch nicht in Kraft getreten ist, und keine unbedingte Bewilligung der von den Straßenbahnangestellten geforderten Lohnerhöhung bedeutet, beschlossen die Delegierten der Arbeiter, den Streik für beendigt zu erklären.

Die Vertreter der Unternehmer beharrten in ihrer Besprechung mit Herrn Malvy vom 31. Oktober auf ihrem Standpunkt, sie versuchten einen Aufschub zu erreichen, aber der Minister des Innern blieb fest. Ob sie inzwischen nachgegeben haben, ist nicht bekannt, da neuere Meldungen nicht vorliegen. Die Situation für die Unternehmer war zuletzt so, daß in dem Fall, daß sie den Forderungen der Arbeiter nicht nachgaben, der Betrieb der Straßenbahnen von der Militärautorität durchgeführt werden würde.

Für die Straßenbahnangestellten war die Bewilligung ihrer Forderung — sei es durch die Gesellschaften, sei es durch das Ministerium — in jedem Fall gesichert. Die Anerkennung der Teuerungszulage durch die Regierung hat aber auch zur Folge, daß sie Angestellten anderer öffentlicher Betriebe ebenfalls nicht verweigert werden kann, und so erlangt der Streik der Straßenbahner in Bezirk Nord des Seinedepartements eine viel umfassendere Bedeutung, als er von vornherein besaß.

Die Arbeiter werden nun darauf achten müssen, daß dem Artikel 1 des Regierungsdekrets nicht eine Auslegung gegeben wird, die den Arbeitern ungünstig ist. Die Fassung ist reichlich vage gehalten, und es wäre möglich, daß eine Regierung unter „alle nötigen Maßnahmen" unter Umständen auch einmal Zwangsmaßnahmen für die Arbeiter verstehen könnte.

Seeleute.

Auf dem Wege zur Verständigung.

1896—1906—1916.

*** Ueber das rein gewerkschaftliche Programm unserer modernen freien seemännischen Arbeiterbewegung in Deutschland haben wir in den letzten zwanzig Jahren an dieser Stelle der breitesten Oeffentlichkeit ohne Zögern und ohne jede Hinterhältigkeit die erforderliche Aufklärung gegeben. Wir haben niemals unterlassen, unsere in sozialer, wirtschaftlicher und rechtlicher Beziehung im Interesse der seemännischen Arbeiter Deutschlands aufgestellten und verfochtenen Forderungen mit der erforderlichen Gründlichkeit mündlich und schriftlich vor aller Welt zu vertreten. Wer nicht mit einer durch parteiliche Interessen diktierten Voreingenommenheit unserer Bewegung gegenüberstand, konnte genau über unsere Wege und Ziele unterrichtet sein. Er konnte und mußte auch wissen, daß unsere wirtschaftlichen, sozialen und rechtlichen Bestrebungen niemals den Gesamtinteressen der deutschen Seeschiffahrt zuwiderliefen, vielmehr mit ihnen direkt parallel liefen.

Wenn perfide gelbe Agitatoren in Wort und Schrift seit 1907 uns als Schädlinge der deutschen Schiffahrt hinzustellen versuchen mußten, so verdrehten sie bewußt die Wahrheit in ihr Gegenteil, stellten die Tatsachen in wohlüberlegter Absicht auf den Kopf, taten zu unlauteren Zwecken der Logik und Vernunft Gewalt an. Wenn man uns als Nur-Streik-Gewerkschaft bezeichnete, um uns so den ernsten Willen zur friedlichen Verständigung streitig zu machen, so war das nur möglich, indem man unser gewerkschaftliches Programm fälschte, d. h. unsere friedlichen Verständigungsversuche vor jedem seemännischen Streik in Deutschland verleugnete oder in ihr Gegenteil umdichtete.

Niemals war der Streik der Zweck unserer Bewegung, sondern stets nur ein Mittel zum Zweck, d. h. das allerletzte anwendbare Mittel zur Erfüllung unseres Zweckes, zur Erreichung unseres Zieles, nachdem alle Mittel einer friedlichen Verständigung über unsere Forderungen versagten; versagen mußten, weil man sie auf der Gegenseite kurzerhand verschmähte und zurückwies.

Es ist deshalb auch nichts weiter als sinnwidrige Spiegelfechterei und Roßtäuscherei, wenn sich heute die gelben Drahtzieher in den gelben seemännischen Sondervereinchen mit besonderem Nachdruck als „Wirtschaftsfriedliche" bezeichnen, nur um uns so der Oeffentlichkeit als „Wirtschaftsunfriedliche" denunzieren und ihre eigene Entmannung den seemännischen Massen verschleiern zu können.

Wir haben auch niemals dem deutschen Reedertum schlechtweg jedes soziale Verständnis und Empfinden abgesprochen, haben vielmehr im gegebenen Fall versucht, das Verhalten der Reeder uns und unseren Forderungen gegenüber vom Standpunkt der tiefeinschneidenden unterschiedlichen kapitalistischen und proletarischen Interessen kritisch zu würdigen. Auf jeden Fall waren nicht wir es, die dem Interessenstreit zwischen Reedern und Seeleuten mutwillig die Schärfe gaben, die er leider seit 1906 annehmen mußte. Unsere bis 1906 mit anerkanntem Erfolge verfochtene Tarifpolitik stützt zur Genüge diese Feststellung. Wir waren es nicht, die dieser wahrhaft wirtschaftsfriedlichen Tarifpolitik in Bremen, Flensburg, Kiel, Lübeck, Rostock, Stettin und Danzig 1907 gewaltsam ein jähes Ende bereiteten. Darüber geben unsere öffentlich kundlich gemachten Akten den erforderlichen Aufschluß.

Wir stellen diese geschichtlichen, jederzeit nachweisbaren Tatsachen nun keineswegs etwa deshalb hier erneut fest, um die gelben Häuptlinge von der Haltlosigkeit und Unwahrhaftigkeit ihrer agitatorischen Schlagworte und Methoden zu überzeugen; das wäre ein sträflicher Versuch am untauglichen Objekt; o nein, wir stellen sie nur erneut fest, um der breitesten seemännischen Oeffentlichkeit gegenüber geschichtliche Tatsachen und Wahrheiten erneut allen Vergewaltigungsversuchen und Verdrehungsmanövern gegenüber zu ihrem Rechte zu verhelfen.

Damit lassen wir die hier erneut festgestellten Tatsachen auf sich beruhen, lassen Vergangenheit eben Vergangenheit sein, leben in der Gegenwart hoffnungsvoll der Zukunft entgegen. Die Gegenwart legt Zeugnis davon ab, daß die Führer der frei kvalierten Reeder und Seeleute ernsthaft bemüht sind, sich zu nähern, um sich gegenseitig verstehen zu lernen. Lernen wir uns in der Gegenwart unter dem Eindruck des alle Vorurteile erschütternden Weltkrieges verstehen, dann müßte es mit dem Teufel zugehen, wenn wir uns in der Zukunft in allen Interessenfragen, und seien sie noch so strittig, nicht miteinander verständigen können. Wir werden und müssen natürlich beiderseitig jede Zumutung nach Preisgabe unserer grundsätzlichen Stellung gebührend zurückweisen, aber in der Sache selbst müssen wir die Verständigung suchen. Und sie wird gefunden werden, wenn wir gemeinsam den von uns stets gesuchten Weg des gegenseitigen Entgegenkommens, des Kompromisses, beschreiten. Ist der Wille zum Wollen vorhanden, achtet und respektiert man sich gegenseitig, dann muß und wird der Weg zur Verständigung gefunden werden.

Gestützt auf die Resultate unserer neuerdings mit dem Zentralverein Deutscher Reeder gepflogenen mündlichen Verhandlungen, glauben wir zu der öffentlichen Feststellung berechtigt zu sein, daß unsere hier zum Ausdruck gebrachten Bestrebungen sich decken mit den Anschauungen, die heute diesbezüglich auch in deutschen Reederkreisen vorherrschen. Wir bewegen uns gemeinsam auf dem Wege zur Verständigung, und wenn wir im Frühjahr 1917 die im November 1916 eingeleiteten und aus sachlichen Gründen unterbrochenen Verhandlungen wieder aufnehmen, dann kann die seemännische Arbeiterschaft versichert sein, daß wir mit dem Zentralverein Deutscher Reeder über eine Reihe tiefeinschneidender seemännischer Interessenfragen zu einer im wohlverstandenen beiderseitigen Interesse liegenden Verständigung kommen werden.

Noch tobt der Weltkrieg, und seine Wirkungen für die deutsche Seeschiffahrt sind uns allen nur zu gut bekannt. Was die Verständigung in diesen Zeiten zutage fördert, kann nur ein Provisorium sein. Nach dem Kriege gilt unser gemeinsames Streben dem Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und Seeschiffahrt, und zugleich der Neugestaltung der seemännischen Lebenslage auf dem Wege eines verständigen Ausgleichs. Das soll der Triumph starker Organisationen auf beiden Seiten sein! So lautet das Gebot der Stunde!

* * *

U-„Deutschlands" Mißgeschick.

Ueber die glückliche Ankunft U-„Deutschlands" auf seiner zweiten Amerikareise haben wir berichtet. Seine zweite Heimreise sollte U-„Deutschland" nicht nur als friedliches Handelsschiff, sondern auch unter Zustimmung der Regierungen Deutschlands und Amerikas als Postschiff antreten. Uebrigens eine Aufgabe, die allen deutschen U-Handelsschiffen zugedacht ist. Zustimmend schrieb „New York World":

„Geschwindigkeit gibt es nicht mehr, die schnellen Dampfer liegen in den Häfen oder dienen zu Truppentransporten, die langsameren Schiffe, die auf der Fahrt sind, können keine Geschwindigkeit garantieren, wenn sie gezwungen werden, britische Häfen anzulaufen, um dort eine ungesetzliche Zensur durchzumachen. Die „Deutschland" würde die Geschwindigkeit der Briefe sehr vergrößern, die bisher drei bis vier Monate zur Reise zwischen Berlin und New York brauchen, wenn sie überhaupt ankommen. Als Kriegseinrichtung bietet das Unterseeboot einen Ausweg aus den Quälereien der Einmischungen und aus den Verzögerungen. Es ist wohl wert, einen Versuch mit der „Deutschland" zu machen."

Die amtliche Post der amerikanischen Regierung an ihre Botschafter bei den Zentralmächten und an ihre diplomatischen Vertreter bei den neutralen Staaten soll auf diesem Wege befördert werden. Private Postsendungen nach neutralen Ländern sind von der deutschen Botschaft beanstandet worden, da die deutsche Regierung hierüber noch keine Entscheidung getroffen hat.

Ueber die neue Ladung der „Deutschland" wurde offiziell mitgeteilt, daß sie aus 400 Tonnen Nickel, 180 Tonnen Kautschuk und einer großen Menge von Chromium und Vanadium besteht.

Am 17. November verließ U-„Deutschland mit dieser Millionenwerte repräsentierenden Ladung den amerikanischen Hafen New London. 34 englische und französische Kriegsschiffe waren zur U-„Deutschland"-Jagd im Atlantik aufgeboten. Kapt. Paul König und seine bewährte Mannschaft haben diese Meute englisch-französischer Einheiten sicher nicht gefürchtet, und hätten sie spielend überwunden, wenn nicht ein anderes störendes Mißgeschick unsere U-„Deutschland" schon bei der Ausfahrt ereilt hätte. Am 17. November meldete Reuter aus New London: Die „Deutschland" kehrte um 5.15 Uhr früh in den Hafen zurück, da sie mit dem sie begleitenden Schlepper zusammengestoßen war, der sank. Sieben Mann der Besatzung des Schleppers sind ertrunken. Die Beschädigung der „Deutschland" ist nicht festgestellt. Es verlautet, daß das Innere des Schiffes nicht beschädigt sei, und daß die „Deutschland" innerhalb weniger Tage wieder zur Abfahrt bereit sein werde. Ein Mitglied der Besatzung teilte über den Zusammenstoß mit, der Schleppdampfer sei unerwartet vor das U-Boot gekommen und von diesem von rückwärts gerammt worden. Infolgedessen seien die Kessel des Schleppdampfers explodiert und der Dampfer gesunken.

Während auf der einen Seite die Vermutung ausgesprochen wird, daß U-„Deutschland" einem feindlichen Rammversuch habe ausweichen müssen und dabei kollidiert habe, wird anderseits berichtet, daß der Unfall der „Deutschland" rein zufällig gewesen zu sein scheint. Drei Schiffsplatten sind eingestoßen und bilden einen Zahn. Der Vordersteven ist verbogen, aber die Gesamtanlage ist unbeschädigt geblieben.

Wie aus New York gemeldet wird, hat das amerikanische Bundesgericht eine Untersuchung über den Hergang des Unfalles der „Deutschland" eingeleitet. Die Abfahrt der „Deutschland" war unerwartet früh vor sich gegangen. Man erwartete die Abreise erst eine Woche später. Während des Zusammenstoßes der „Deutschland" mit dem Schlepper herrschte klarer Mondschein. Die Mannschaft verweigert gegenüber den Berichterstattern jede Auskunft, solange die Untersuchung nicht abgeschlossen ist.

Die Schleppbootreederei will U-„Deutschland" die Schuld an der Kollision zuschieben und stellt entsprechend hohe Entschädigungsansprüche. New-Yorker Zeitungen berichten, daß die Eigentümer der „Deutschland" 87 000 Dollar für die Freilassung des Schiffes hinterlegten, gegen das ein Gerichtsbeschluß auf Zurückhaltung ausgefertigt wurde, bis der Rechtsstreit gegen die „Deutschland" entschieden sei. Die „Deutschland" konnte infolgedessen jederzeit abfahren.

U-„Deutschland" hat dann am 20. Nov. nach erfolgter Reparatur seine Heimreise erneut angetreten und wird sie glücklich beenden trotz der Meute von 34

englischen und französischen Kriegsschiffen, denen es nunmehr ein gelungenes Schnippchen zu schlagen gilt.

* * *

Die zwar eingestandene aber doch bemäntelte Schmach Britanniens.

Wir haben im „Courier" pflichtgemäß berichtet über die grausige Behandlung des Oberleutnants zur See Crompton und des Steuermanns Godan von dem durch einen englischen Dampfer unter neutraler Flagge in Grund geschossenen deutschen Unterseeboot „U 41". Die englische Admiralität muß nun gezwungenermaßen folgende Eingeständnisse machen:

Am Morgen des 24. September 1915 war im westlichen Teil des Kanals „U 41" damit beschäftigt, ein englisches Handelsschiff zu versenken. Während es dies tat, näherte sich ein zum Hilfsschiff der Flotte umgewandelter und ausgerüsteter Handelsdampfer dem Unterseeboot und dem sinkenden Handelsschiff. Sein Charakter wurde nicht sogleich erkannt, und damit das Unterseeboot nicht untertauche, bevor der Hilfskreuzer in Schußweite war, hißte dieser eine neutrale Flagge: eine vollkommen legitime Kriegslist. Als er in Schußweite war, hißte er die Kriegsflagge, wie es von allen englischen Kriegsschiffen verlangt wird. Er feuerte auf das Unterseeboot und versenkte es. Die unmittelbare Sorge des Kommandanten war, die Mannschaft des durch das Unterseeboot versenkten englischen Handelsdampfers zu retten, die gezwungen war, 50 Meilen vom nächsten Hafen entfernt in die Boote zu gehen. Als dies getan war, näherte sich das Hilfsschiff einem der Boote des gesunkenen Dampfers, welches zertrümmert trieb und in das zwei Ueberlebende von der Mannschaft des Unterseebootes geklettert waren. Diese wurden gerettet, aber nach ihren Opfern.

Der Gebrauch einer neutralen Flagge, um sich auf Schußweite dem Feinde zu nähern, ist ein anerkanntes Verfahren des Seekrieges und ist von den Deutschen selbst in diesem Kriege oft angewendet worden. Die „Möwe" zum Beispiel hat sich ihre Opfer meist auf diese Weise gesichert. Es ist schwer zu glauben, daß irgend jemand außer einem Deutschen auf diese Tatsache eine Anklage der „Brutalität" gründen würde, weil zuerst englische und nicht deutsche Ueberlebende innerhalb weniger Minuten gerettet wurden. Die ganze Anschuldigung bietet ein sehr treffendes Beispiel für die typische deutsche Sinnesart. Daß Ueberlebende von in Not befindlichen deutschen Unterseebooten nicht gerettet werden sollen, ist unbedingte Lüge und wurde ausdrücklich widerlegt in der Note der englischen Regierung über den „Baralong"-Fall vom 25. Februar 1916.

Darauf ist in tatsächlicher Beziehung zu erwidern:

Die englische Admiralität bestreitet von allen deutscherseits mitgeteilten Tatsachen nur eine einzige. Sie behauptet, daß das englische Kriegsschiff das deutsche U-Boot nicht bei wehender amerikanischer Flagge, sondern unter englischer Flagge beschossen und versenkt habe. Abgesehen hiervon, bestätigt also die englische Admiralität den deutschen Bericht Punkt für Punkt durch beredtes Schweigen.

Damit ist unbestritten festgestellt: das Boot mit den beiden Ueberlebenden ist absichtlich von dem englischen Kriegsschiff überfahren worden, um so die letzten Zeugen hinzumorden. Die beiden Ueberlebenden wurden, als dies nicht gelungen war, erbarmungslos und ohne Hilfeleistung für den Schwerverwundeten in einen kleinen käfigartigen Verschlag eingesperrt. Den Schwerverletzten hat man mit noch offenen Wunden ins Gefängnis geworfen. Alles hat man getan, um ihn an seinen Wunden sterben zu lassen. Seine Auslieferung nach der Schweiz hat man trotz der Befürwortung durch die Schweizer Aerzte-Kommission verweigert und man hat alle Versuche des Mißhandelten vereitelt, über die amerikanische Botschaft in London an die deutsche Regierung zu berichten.

Angesichts dieser nahezu vollen Bestätigung des deutschen Berichts kann die englische Admiralität nicht verlangen, daß man dem deutschen Bericht in dem einen Punkt, den die Admiralität als falsch hinzustellen versucht, den Glauben versagt. Es war selbstverständlich zu erwarten, daß der Mißbrauch der amerikanischen Flagge zu einer der grauenvollsten Taten der Seekriegsgeschichte von der englischen Admiralität nicht zugegeben werden würde. Trotzdem bleibt der deutsche Bericht auch in diesem Punkte wahr.

Dieser neue „Baralong"-Fall bestätigt erneut, daß ein Befehl der Admiralität besteht, nach dem Ueberlebende deutscher U-Boote nicht gerettet zu werden brauchen. Die englische Note vom 25. Februar 1916 hat dies nicht widerlegt, sondern nur bestritten, aber auch dieses Bestreiten ist nur englischer Heuchelei möglich.

In dem auch von uns zitierten amtlichen deutschen Bericht heißt es u. a.:

„Erst nachdem die beiden Schiffbrüchigen wieder über eine halbe Stunde im Wasser gelegen hatten, kehrte der Dampfer in ihre Nähe zurück und nahm sie nunmehr auf. An Deck ließ sich aber kein Offizier blicken. Anstatt dem verwundeten Oberleutnant, der einen doppelten Kieferbruch, einen Schuß an der linken Schläfe, eine fingerbreite Wunde mit drei Splittern in Nase und Backe sowie ein zerschossenes Auge bei der Beschießung des U-Bootes davongetragen hatte, Hilfe zu leisten, wurden die beiden Geretteten erbarmungslos in einen Deckverschlag eingesperrt, der etwa 1 Meter hoch und 2 Meter lang und vorne mit Eisengittern abgeschlossen war. Hier mußten sie verbleiben bis zu ihrer Ankunft in Falmouth am 25. September 1915. Erst dort wurde dem Verwundeten die erste ärztliche Hilfe zuteil."

Hierzu schreibt der „Weser-Zeitung" ein alter seebefahrener Leser und macht empört auf folgende, ohne Zweifel richtigen tatsächlichen Umstände aufmerksam, die die Handlungsweise und viehische Natur jener Engländer in noch scheußlicherem Lichte erscheinen läßt:

„Jeder, der englische Schiffe kennt, weiß, daß jener Deckverschlag an Bord des englischen Dampfers, in den die Unglücklichen eingesperrt worden sind, der Schweinestall war. Er befindet sich — ich möchte es behaupten — auf jedem Schiff. Sind keine Schweine an Bord, so benutzt man den Verschlag für andere Tiere. Sind auch diese nicht an Bord, so dient er zur Aufnahme von all und jedem, was sonst im Wege an Dreck herumliegt. In geschlossenen Häfen (Docks) auch für die Küchenabfälle und den gemeinsten Dreck. Oh hell-chuck it into the pigsty, oder Go and look for it in Denny's locker, sind recht gewöhnliche Ausdrücke. — Denny, der allgemeine englische Kosename für das Schwein; auf unseren Schiffen gewöhnlich Kort genannt. — Denny's locker ist also die scherzhafte Bezeichnung für den Schweinestall oder the pigsty. Meine Ansicht stützt sich auf das, was ich auf Tausenden von englischen Schiffen und tagtäglich im Laufe von fünfzig Jahren seemännischer Praxis gesehen habe."

Nach dem Falle „Baralong" selbst und dem des englischen Fischdampfers „King Stephen", der eine deutsche Luftschiffbesatzung in Seenot elend ertrinken ließ, darf wohl angenommen werden, daß diese neue Probe englischer Kultur und Menschlichkeit überall, besonders in den neutralen Ländern, Verständnis und entsprechende Würdigung finden wird.

Vom „zweiten Baralong-Fall" spricht die Verlautbarung der Admiralität selbst, ein Zeichen ihres schlechten Gewissens gegenüber der Forderung einer ehrlichen und menschlichen Kriegführung nicht bloß zu Lande, sondern auch auf dem Meere, das Albion noch zu beherrschen meint.

* * *

Die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Diese zwar private, aber doch segensreich wirkende Gesellschaft, deren Zwecke und Ziele wir hier wiederholt erörtert haben, hat kürzlich ihren Rechenschaftsbericht für 1915/16 erscheinen lassen. Wir entnehmen demselben folgende beachtenswerten Angaben:

Die Zahl der seit Bestehen der Gesellschaft geretteten Personen ist auf 4258 gestiegen; im Rechnungsjahre 1915/16 wurden in 16 Rettungsfällen 122 Personen aus Seenot gerettet, eine noch nie verzeichnete jährliche Zahl. Für diese 122 Rettungen sind Prämien im Betrage von 4727 Mk. gewährt worden. Ferner wurden aus der Laeisz-Stiftung der Gesellschaft für Rettungen auf hoher See in fünf Fällen Prämien und Medaillen verteilt. Von den drei Medaillen der Prinz-Heinrich-Stiftung ist im vergangenen Jahre nur die kupferne Medaille verliehen worden, und zwar an den Vormann der Station Memel-Süderspitze für eine hervorragende Rettung mit dem Raketenapparat.

Die Gesamteinnahme der Gesellschaft betrug 383910 Mk. gegen 327402 Mk. im Vorjahre. Die Mitgliederzahl ist auf 43031 Mitglieder von 44869 im Vorjahre gesunken, entsprechend auch die Summe der Jahresbeiträge. Die Zunahme der Gesamteinnahme ist zurückzuführen auf eine erhebliche Steigerung der außerordentlichen Beiträge: die Gesellschaft erhielt an Stiftungen 139131 Mk. gegen 89029 Mk. im Vorjahre. Die Gesamtausgaben betrugen 151272 Mk. gegen 219727 Mk. im Vorjahre.

Als neue Rettungseinrichtungen hat die Gesellschaft im vergangenen Jahre zwei Stationen an der Ostküste Schleswig-Holsteins errichtet. Dort bestanden bisher nördlich der Kieler Bucht keine Rettungsstationen, weil bei geringerem Schiffsverkehr ernstere Unfälle niemals vorgekommen waren und auch die Rettungsmöglichkeiten dadurch wesentlich verbessert erschienen, daß vor einigen Jahren in Labö bei Kiel statt des früheren Ruderrettungsbootes ein Motorrettungsboot stationiert worden war. Es hat sich jedoch als wünschenswert erwiesen, weitere Einrichtungen zu treffen, zumal das Motorrettungsboot aus Labö in einem Strandungsfalle in der Nähe der Schleimündung, in welchem die in Not befindlichen 14 Personen von ihm gerettet wurden, nach der Landung der Geretteten bei zunehmendem Sturm und Schneetreiben nicht sofort auf seine Station zurückkehren konnte und dort nicht zur Stelle gewesen wäre, wenn in der folgenden Nacht ein weiterer Unfall vorgekommen wäre. Die beiden neuen Stationen sind annähernd betriebsfähig: eine Station mit Boot und Raketenapparat in Maasholm a. d. Schlei und eine Raketenstation etwas weiter südlich, etwa in der Mitte zwischen der Schleimündung und der Eckernförder Bucht beim Dorfe Nieby. Die Maasholmer Station ist mit einem von Herrn Carl Leo Meyer in Nienstätten a. d. Elbe gestifteten Motorrettungsboot ausgestattet. Der Gesellschaftsvorstand hat ferner eine Reihe von Aufwendungen zu machen gehabt zur Wiederherstellung von Sturmschäden an der Ostsee. Für die Station Mellnerraggen bei Memel, deren Rettungsboot von den Russen bei ihrem Einfall in Ostpreußen zerstört worden war, ist ein Ersatzboot bereitgestellt worden. Die beiden Stationen des Bezirksvereins Bremen, in Bremerhaven und auf Wangerooog, haben im Berichtsjahre Rettungen nicht auszuführen gehabt. Der für die Station Bremerhaven im Jahre 1914 vom Gesellschaftsausschuß bewilligte neue Rettungsschuppen, der bei der Einfahrt des alten Hafens errichtet wird, an Stelle des bisherigen Schuppens oberhalb der Geestebrücke, ist fast fertig gestellt.

Aus den Zinsen des Unterstützungsfonds der Gesellschaft wurden im Berichtsjahre an 13 Vormänner, 91 Bootsmänner und 94 Witwen Unterstützungen im Betrage von insgesamt 7680 Mk. gezahlt; dazu kam ein größerer Betrag für Weihnachtsunterstützungen aus mehreren der Gesellschaft zur Verfügung stehenden Stiftungen. Aus dem Jahresberichte des Hauptvorstandes ergibt sich ferner die Verteilung der sonstigen vielfachen Stiftungen, die von der Gesellschaft verwaltet werden. Die Sammelschiffchen waren, wie seit Beginn des Krieges, auch im Berichtsjahre mit Genehmigung der einzelnen Landesregierungen dem Roten Kreuz zur Verfügung gestellt und haben namhafte Erträgnisse geliefert.

* * *

Zur Beachtung für die Angehörigen Verschollener!

Die nach der Reichsversicherungsordnung der Witwe eines Versicherten zustehenden Beträge (Witwengeld und Waisenaussteuer) werden auch dann gewährt, wenn der Versicherte verschollen ist. Die Invalidenversicherung nimmt den Tod an, wenn laut Bescheinigung vom Auskunftsbureau des Kriegsministeriums der Versicherte seit einem Jahr verschollen ist, wozu noch eine eidesstattliche Versicherung der Witwe gefordert wird, daß seit einem Jahr glaubwürdige Nachrichten nicht eingegangen sind. Vielfach besteht Unklarheit darüber, wie es sich mit den aus militärischen Quellen fließenden Bezügen verhält. In Betracht kommen Witwen- und Waisengeld aus der allgemeinen Versorgung, sowie Kriegswitwen- und Waisengeld aus der Kriegsversorgung. Es handelt sich darum, wann Verschollene für tot erklärt werden und ob hier lediglich § 15 BGB. gilt. Wenn dies der Fall wäre, dann erhielten die Witwen diese Bezüge erst drei Jahre nach Friedensschluß, was hart sein würde. Dem ist aber nicht so. Das Witwen- und Waisengeld aus der allgemeinen Versorgung, sowie Kriegswitwen- und Waisengeld aus der Kriegsversorgung wird erst dann gewährt, wenn der als verschollen Bezeichnete amtlich als tot erklärt wird, solange bezieht die Frau die dienstgradmäßigen Gebührnisse weiter. Eine Frist, wann Verschollene als tot erklärt werden, ist noch nicht festgelegt, da es häufig vorgekommen ist, daß Verschollene nach Monaten in der Gefangenschaft oder sonst irgendwie aufgetaucht sind. Man nimmt also möglichst Rücksicht auf die traurige Lage, in der sich die Angehörigen Verschollener befinden.

* * *

S. S. „Kaiser Friedrich".

Ueber das Schicksal des einstigen Lloydschnelldampfers wollen wir kurz berichten: Kürzlich ist der französische Dampfer „Burdigala", unser früherer Bremer Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Friedrich", im Aegäischen Meer, wo er als Transportdampfer unserer Feinde Dienst tat, versenkt worden. Damit hat eine denkwürdige Fehlgeburt des deutschen Schiffbaues, wie sie aber nur einzig dasteht, ein Ende gefunden, das ihr an ihrer Wiege, der Schichauwerft in Elbing, nicht hat gesungen werden können. Als die Werft den für die Klasse der Schnelldampfer, die uns den Ozeanrekord errangen, berechneten Dampfer an den Norddeutschen Lloyd abgeliefert hatte, erwies sich, daß das schöne, prächtige Schiff mit seinen Leistungen bei weitem nicht den zu stellenden Bedingungen entsprach, mit anderen Worten, für seine Zwecke durchaus unrentabel bleiben mußte. So ging der Dampfer nach einer Anzahl von Reisen in den Besitz der Werft zurück. Diese gab ihm einen Liegeplatz im Hamburger Hafen, den er eine solche Reihe von Jahren stilliegend inne hatte, daß der stattliche hochragende Bau mit seinen drei mächtigen Schornsteinen schon zu einem Wahrzeichen jener Hafengegend geworden war. Im russisch-japanischen Krieg, für den Rußland bedeutende Schiffsankäufe machte, gelang es leider nicht, auch den „Kaiser Friedrich", ein Wertobjekt von mehr als 10 Mill., mit loszuschlagen, und erst viel später brachte die Schichauwerft den Verkauf des Schiffes an eine französische Reederei in Bordeaux zustande. Für diese ist der Dampfer unter dem Namen „Burdigala" einige Jahre bis zum Kriegsausbruch in Fahrt gewesen. Nun hat der von deutschen Arbeiterhänden geschmiedete und zusammengefügte deutsche Stahl des Schiffes wahrscheinlich von einem deutschen Torpedo zerrissen werden müssen, und über dem äußerlich so glänzenden Werke, an dem seine Schöpfer so wenig Freude gehabt, haben sich für immer die Wogen des Mittelmeeres geschlossen.

* * *

Kein Verkauf deutscher Schiffe an Chile.

Seit geraumer Zeit war bekannt, daß chilenische Regierungsvertreter und Reedereien sich bemühten, die in chilenischen Häfen liegenden deutschen Schiffe für chilenische Rechnung anzukaufen. Wie der „Temps" aus Santiago meldet, sind die Verhandlungen zwecks Ankaufs der deutschen und österreichischen Schiffe in den chilenischen Häfen gescheitert, da Deutschland verlangt hat, daß die Schiffe nur für den Küstendienst verwendet werden dürften.

Wir unsererseits sind über diese Meldung hocherfreut, denn Deutschland wird nach dem Kriege nichts mehr brauchen als deutsche Schiffe.

* * *

Ein „neutraler" Treppenwitz in der englischen Presse.

Der „Daily Expreß" läßt sich von seinem Genfer Korrespondenten unter der Ueberschrift „Die erste Frau als Marineoffizier in Deutsch-

land" die folgende „erschütternde" Nachricht telegraphieren:

„Der erste weibliche Marineoffizier ist von den Behörden in Württemberg ernannt worden, und zwar erhält die Dame die Stelle als zweiter Offizier auf einem kleinen Kanonenboot auf dem Bodensee. Sie trägt die volle Leutnantsuniform, auch Hosen und Gamaschen, und hat Rang und Gehalt eines Marineleutnants. Die besonderen Obliegenheiten des Kanonenboots, auf dem sie ein Kommando erhalten hat, sind, die Zeppelinhalle zu Friedrichshafen vor feindlichen Fliegerangriffen zu schützen."

Mit der Entdeckung des ersten weiblichen Marineoffiziers verbindet diese Nachricht noch eine zweite überraschende Neuigkeit: die Feststellung einer „württembergischen Marine", die ihre eigenen Offiziere ernennt. Wahrscheinlich hat derselbe „Neutrale", der seit einigen Wochen Deutschland bereist, um für das Pariser „Journal" Berichte zu schreiben, den weiblichen Seeoffizier der württembergischen Marine gesehen.

Und auf solch „erschütternden" — Treppenwitz fällt ein ernst genommen sein wollendes englisches Blatt wirklich hinein.

* * *

Ausland.

Schiffsverluste im Weltkriege.

Von neutraler Seite, von der Firma Blom & van der Aa in Amsterdam, die regelmäßige Berichte über die Schiffsverluste infolge des Krieges herausgibt, sind jetzt die Aufstellungen vom 1. April bis zum 30. September 1916 veröffentlicht. Diese Periode allein umfaßt nicht weniger als 1 074 870 Brutto-Tons.

Von den miteinander im Kriege liegenden Staaten gingen verloren 525 Schiffe mit 840 487 Brutto-Tons und von den neutralen Staaten 169 Schiffe mit 234 383 Tons (darunter 23 Schiffe mit 26 175 Tons von Holland), zusammen also 694 Schiffe mit 1 074 870 Tons. Von diesen Schiffen konnten 45 mit 86 195 Tons (darunter 8 Holländer mit 12 574 Tons) wieder repariert werden.

Seit Beginn des Krieges gingen verloren 1840 Schiffe mit 3 381 000 Brutto-Reg.-Tons, und zwar u. a. von:

	Schiffe	Brutto-Tons
England	571	1 896 537
Deutschland	86	213 185
Frankreich	117	223 978
Italien	115	196 052
Norwegen	159	220 570
Holland	76	157 508

usw.

Die Totalverluste der Kriegführenden belaufen sich auf 1438 Schiffe mit 2 756 583 Brutto-Tons und die der Neutralen auf 402 Schiffe mit 624 517 Brutto-Tons.

Von der Gesamtzahl von 1840 Schiffen konnten wieder repariert werden 96 mit 268 682 Tons (darunter 14 Holländer mit 66 265 Tons).

Die vorstehende Uebersicht ist, wie die „Scheepvaart" schreibt, vor dem Beginn des verschärften U-Boot-Krieges abgeschlossen, so daß sich für den nächsten Bericht noch ganz erheblich höhere Ziffern ergeben werden.

Im Monat Oktober sind nach deutschen amtlichen Meldungen allein 146 feindliche Handelsfahrzeuge von insgesamt 306 500 Brutto-Register-Tonnen von Unterseebooten und Torpedobooten der Mittelmächte aufgebracht, versenkt oder durch Minen verloren gegangen. Ferner sind 72 neutrale Handelsfahrzeuge mit insgesamt 87 000 Brutto-Register-Tonnen wegen Beförderung von Bannware zum Feinde versenkt worden.

Seit Kriegsbeginn sind durch kriegerische Maßnahmen der Mittelmächte 3 322 000 Tonnen feindlichen Handelsschiffsraumes verloren gegangen; davon sind 2 550 000 Tonnen englisch.

Wir sind die letzten, die Freude an dieser Vernichtung ungeheurer Kulturwerte haben können; aber anderseits sind wir die ersten, die ein Recht haben, England die größte Verantwortung für diese Kriegsopfer der Welthandelsflotte zuzuschieben.

* * *

Amerika.

Vom Panama-Kanal.

Wir haben nicht verfehlt, unsere Leser über die Größ' und Bedeutung dieses weltgeschichtlichen Kulturwerkes der Amerikaner zu unterrichten. Desgleichen über die Mißgeschicke, die dieses Riesenunternehmen bisher betroffen und vorübergehend zerstört haben. Heute wollen wir über den bisherigen Verkehr im Panama-Kanal berichten.

Am 15. August 1914 ist bekanntlich der Verkehr durch den Panama-Kanal eröffnet worden, sodaß am 14. August 1916 der Betrieb zwei Jahre, wenn auch mit kürzeren oder längeren Unterbrechungen, aufrecht erhalten war. Während dieser zwei Jahre durchfuhren den Kanal 2097 Schiffe von zusammen, nach den Vermessungsbestimmungen für den neuen Wasserweg, 7 046 407 Netto-Register-Tons. Von diesen Ziffern entfallen auf das erste Jahr 1317 auf die Schiffe und 4 596 644 auf die Netto-Tonnage, während sich für das zweite Jahr ein Verkehr von 780 Schiffen und 2 449 763 Reg.-Tons ergibt. An Ladung wurden in den 24 Monaten 9 081 613 Tons und zwar 5 905 105 Tons im ersten, 3 122 508 Tons im zweiten Jahr befördert.

Vom Stillen nach dem Atlantischen Ozean passierten:

	Schiffe	Kanal-Netto-T.	Tons Ladung
im ersten Jahr	661	2 286 144	3 346 623
im zweiten Jahr	381	1 174 239	1 698 217
Zusammen	1042	3 460 383	5 044 840

Vom Atlantischen nach dem Stillen Ozean passierten:

	Schiffe	Kanal-Netto-T.	Tons Ladung
im ersten Jahr	656	2 310 500	2 262 482
im zweiten Jahr	399	1 275 524	1 424 291
Zusammen	1055	3 586 024	3 986 773

Hierbei ist zu erwähnen, daß im zweiten Betriebsjahr der Kanal von Mitte September bis Mitte April geschlossen war und dieser infolgedessen gegenüber dem Vorjahr nur einen Verkehr von 59 Proz. der Schiffe, von 53,3 Proz. der Netto-Tonnage und von 52,8 Proz. der Ladungsmenge aufzuweisen hatte.

An Kanalgebühren wurden während der beiden ersten Betriebsjahre 7 411 682,26 Doll. und zwar für das erste Jahr 5 202 063,37 und für das zweite Jahr 2 209 618,89 Doll. vereinnahmt.

Nach den Angaben des Handelsamts der Vereinigten Staaten betrug die Zahl der in fremder Fahrt beschäftigten amerikanischen Schiffe am 30. Juni 1916: 3135 mit 2 194 470 Brutto-Reg.-Tons, und die Tonnage hatte sich gegenüber dem vorhergegangenen Jahr etwa verdoppelt. Wenn man für die Netto-Tonnage etwa sieben Zehntel der Brutto-Tonnage rechnet, dann würde erstere etwa 1 540 000 Tons betragen.

An amerikanischen Schiffen hatten den Kanal in dem mit dem 30. Juni 1916 abschließenden Fiskaljahr 238 Schiffe mit 737 169 Netto-Kanal-Tons passiert. Von diesen befanden sich 93 mit 350 966 Netto-Tons in der amerikanischen Küstenfahrt und 145 mit 386 203 Netto-Tons in der fremden Fahrt. Das vorhergegangene Fiskaljahr hatte für die Kanalfahrt amerikanischer Schiffe einen erheblich größeren Prozentsatz ergeben, der jedoch auf die Küstenfahrt entfiel.

*

Reedereifusionen.

Unter der Firma Pacific Steamship Co. in Seattle ist die Firma Pacific Coast Steamship Co. und die Pacific Alaska Navigation Co. verschmolzen worden. Von den Gesellschaften besitzt die erstgenannte 13 große Passagier- und Frachtdampfer, die letzgenannte deren 9. Der Wert der Schiffe wird mit 7 Millionen Dollar angegeben. Die neue Gesellschaft wird, wie die „Ft. Ztg." erfährt, eine Million Dollar Grundkapital haben. Ihre Aktien werden offenbar in den Besitz der schon jetzt bestehenden Holding-Company der Pacific Coast Co. übergehen. Diese hat für das soeben abgelaufene Geschäftsjahr 1915/16 einen Bruttogewinn von 7,21 (i. V. 6,28) Millionen Dollar ausgewiesen.

Also allüberall Fusionen und Konzentrationen.

*

Deutsche „Grausamkeit".

Auch in Amerika kann man sich in gewissen Kreisen nicht genug entrüsten über deutsche „Grausamkeiten" namentlich im Seekriege. Der Kapitän des versenkten amerikanischen Dampfers „Columbian" teilte der spanischen Presse mit, das deutsche U-Boot habe ihm wegen hochgehender See gestattet, 48 Stunden auf dem Schiffe zu bleiben. Erst nachdem sich der Sturm gelegt hatte und alle Boote mit Offizieren und Mannschaften vom Schiff abgestoßen waren, wurde die „Columbian" versenkt.

Dieses für uns selbstverständliche Verhalten des deutschen U-Bootkommandanten charakterisiert deutsche Art und deutsches Wesen im Seekriege und straft die anglo-amerikanischen Grausamkeitsmärchen Lügen.

* * *

England.

J. H. Wilson einst und jetzt.

Mr. J. H. Wilson, Präsident des englischen Seemannsverbandes unterzeichnete kürzlich eine Drohnote gegen die deutschen Seeleute, denen er so gütig war, nach dem Kriege nach dem Rezept des englischen Handelsministers Runciman so eine Art Bannfluch anzukündigen, stolz und selbstbewußt mit m. p. (manu propria, also mit eigener Hand).

Mr. J. H. Wilson wurde kürzlich im „Courier" irrtümlicherweise als Parlamentsmitglied angesprochen. J. H. Wilson war einmal M. P., ist es aber seit Jahren nicht mehr, und besitzt nicht einmal die Qualifikation, es so bald wieder zu werden.

Es gab eine Zeit, wo J. H. Wilson großes Gewicht darauf legte, in England als der bestgehaßteste Mann der Shipping Federation zu gelten. Und die englischen Reeder und Führer der Shipping Federation wurden in der Tat nicht müde, ihren Zorn und Unrat in der Presse suderweise über Mr. J. H. Wilson auszuschütten. Und die deutsche Reederpresse äffte ihnen nach. Die Shipping Federation machte sich sogar ein besonderes Vergnügen daraus, Mr. J. H. Wilson wiederholt vor die Schranken englischer Gerichte zu schleppen, um ihn wirtschaftlich, politisch und moralisch zu disqualifizieren. So machte die Shipping Federation Mr. J. H. Wilson das Leben zur Hölle und ewigen Qual. Und wir können nicht behaupten, daß Mr. J. H. Wilson in jedem Falle den Gerichtssaal als engelreiner Tugendbold mit fleckenloser Weste verließ. Unser quasi angeborener internationaler Takt verbietet uns, auf die Prozeßinterna näher einzugehen.

Aber Mr. J. H. Wilson liebt nun einmal blufsende Ueberraschungen. Heute internationaler Pazifist und morgen chauvinistischer britischer Kriegshetzer und Deutschenfresser; heute seemännischer Weltstreikpropagandist und morgen Verherrlicher der britischen „heiligen Einigkeit" zwischen Kapital und Arbeit, der nebenher Bannflüche gegen die deutschen Seeleute ausstößt, trotzdem bis zum Kriege die deutschen Seeleute im englischen Seemannsverbande das Rückgrat bildeten, ohne die Mr. J. H. Wilson mit samt seiner Präsidentschaft in der Union längst der Vergangenheit angehört hätte.

Der „Seaman", das Organ Wilsons, berichtet:

„Unsere Organisation ist die erste, die zu ihrem jährlichen Festessen die Reeder eingeladen hat. Schiffsbesitzer, wie Henry Radcliffe und Sir Walter Runciman, nahmen die Einladung an, ebenso die Vertreter der kolonialen Regierungen und die Arbeiterabgeordneten Thomas- Wilkie, Duncan, Bowerman (Sekretär des parlamentarischen Komitees des Gewerkschaftskongresses) und Stanton. Auch der vierte Seelord Lambert und Kapitän Clanke beehrten uns mit ihrer Anwesenheit. Es war ein sehr gemütliches Beisammensein. Reeder und Seemann saßen nebeneinander, aßen und tranken zusammen. Der Dank für dieses glorreiche Arrangement gebührt dem ersten Präsidenten unserer Organisation", nämlich Mr. J. H. Wilson.

Zu diesem glorreichen Arrangement gehören selbstverständlich die entsprechenden inhaltschweren Reden. J. H. Wilson bürgt uns dafür, daß sie geschwungen worden sind, denn er liebt die Ueberraschungen und den britischen Bluff. Als auf dem letzten internationalen Transportarbeiter-Kongreß in London 1913 der unfehlbare Mr. Ben Tillet den Mr. J. H. Wilson der Doppelzüngigkeit beschuldigte, nannte Wilson den Ben Tillet einen Lügner. Tillet setzte sofort auf diesen Wilsonschen Klotz einen Tilletschen Keil, indem er Wilson erklärte, daß er schlimmer sei als ein Lügner, denn er sei ein britischer „Liberaler". In Wirklichkeit haben sich Ben Tillet und J. H. Wilson einander würdig erwiesen, denn sie sind beide im englischen Cantsinne wandelbar wie Tag und Nacht.

*

Britische Beklemmungen.

Die Londoner Schiffahrtszeitung „Fairplay" veröffentlicht am 2. Dezember an leitender Stelle im Anschluß an die Mitteilungen des englischen Handelsministers im Abgeordnetenhaus über Schiffsverluste Ausführungen, in denen es heißt: Wenn die britische Handelsflotte bisher 2 Millionen Bruttoregistertonnen verloren hat, so bedeutet das einen Verlust von etwa 10 v. H. der gesamten unter britischer Flagge vor Kriegsausbruch fahrenden Tonnage. Mag immerhin England irgendeinen Teil seines Schiffsraumverlustes dadurch ausgeglichen haben, daß es feindliche Dampfer weggenommen und dafür neutrale Schiffe gechartert hat, so ergibt sich doch eine Kriegseinbuße an Schiffsraum in der ganzen Welt im Umfang von 3¼ bis 3½ Millionen Tonnen. Das bedeutet eine Verringerung der Beförderungsmöglichkeit von 15 Millionen Tonnen Ladung für die Einwie für die Ausfahrt. Selbstverständlich wird hierdurch eine außerordentlich ernste Beeinträchtigung sowohl des Frachtenmarktes wie des Wertes der Dampfer bei Wiedereintritt des Friedens hervorgerufen. Der Krieg braucht nur lange genug zu dauern, dann können wir uns vor die Möglichkeit gestellt sehen, bei Kriegsschluß überhaupt keine Handelsflotte mehr zu besitzen. Es kann nur dadurch geholfen werden, daß von der britischen Flotte der richtige Gebrauch gemacht wird. Sie muß den Feind aufsuchen und ihn vernichten. Wo es zu einem Widerstreit zwischen neutralen und englischen Interessen kommt, müssen wir zunächst für uns selbst sorgen.

Das sind wohl britische Schlußfolgerungen. Der Rest des Artikels ergeht sich in wüsten Schimpfereien gegen Deutschland. Wie immer!

*

Die bedenkliche Bewaffnung englischer Handelsschiffe.

„Manchester Guardian" schreibt über die Bewaffnung von Handelsschiffen, die jetzt in englischen Blättern viel besprochen wird: Es seien nicht viele Schiffe so gebaut, daß sie auf Deck eine Kanone führen könnten, die groß genug sei, um gegen die modernen (deutschen) U-Boote wirksam zu sein. Es sei auch verlangt worden, daß nicht nur auf dem Achterdeck, sondern auch an anderen Stellen der Schiffe Geschütze aufgestellt würden. Die amerikanische Regierung habe zwar vor einiger Zeit mitgeteilt, daß bewaffneten Handelsschiffen nicht der Zugang zu den amerikanischen Häfen verweigert werden würde, wenn sie nur zu Verteidigungszwecken ausgerüstet seien, aber eine Bewaffnung wie die vorgeschlagene würde die amerikanische Regierung wahrscheinlich nicht als reine Verteidigungsbewaffnung betrachten.

Ueber diese amerikanischen Bedenken wird sich England mit der gewohnten Rücksichtslosigkeit hinwegsetzen.

* * *

Schweden.

Zur Proviantfrage.

Nach einer neuen Anordnung der schwedischen Zollbehörde müssen alle Zollstellen amtliche Abschriften der Lebensmittelverzeichnisse aller aus schwedischen nach fremden Häfen abgehenden Schiffe spätestens am folgenden Tage an ihre vorgesetzte Dienststelle einreichen. Die Verzeichnisse müssen enthalten: Ausführliche Angaben über die zur Mitnahme kommenden Lebensmittel oder den sonstigen Bedarf nach Litern oder Kilogramm, sowie über Namen, Nationalität, Größe und Bemannung der Schiffe, oder die vermutliche Reisedauer (ausschließlich der Rückreise) sowie eingehende Angaben über Maß und Gewicht aller vor der neuen Versorgung an Bord befindlichen Lebensmittel oder Ausrüstungsgegenstände.

* * *

Brasilien.

Die internierten deutschen Schiffe.

Laut „Agencia Americana" wird in der brasilianischen Kammer ein Gesetzantrag auf Verwendung der internierten deutschen Handelsschiffe eingebracht.

Binnenschiffer.

Organisierte Selbsthilfe der kriegsbeschädigten Schiffsmannschaften.

Nachdem wir nachgewiesen haben, daß es unmöglich war, gemeinsam mit dem Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt eine Verständigung über die Fürsorge der kriegsbeschädigten Schiffsmannschaften zu erzielen, sollen nunmehr die Maßnahmen erörtert und bekannt gemacht werden, welche die Organisationen getroffen haben.

Es kommen zwei Arten Kriegsbeschädigte in Betracht: Erstens solche Kollegen, die trotz ihrer Kriegsbeschädigung noch in der Lage sind, ihrem Beruf nachzugehen, und zweitens solche, die einen anderen Erwerbszweig suchen müssen.

Die erste Gruppe wäre zu spezialisieren nach der Art ihrer Beschäftigung: also Schiffsführer, Maschinist, Heizer oder Bootsmann; ferner für das Deckpersonal, ob bisher auf Dampfer oder Kahn beschäftigt. Bei den kriegsbeschädigten Kahnmannschaften dürfte ein Teil infolge der Kriegsbeschädigung in Zukunft für die Beschäftigung auf Dampfern in Frage kommen.

Die Organisationen sind in der Lage, diesen Kollegen geeignete Stellen nachzuweisen.

In ihrem eigenen Interesse werden deshalb diese kriegsbeschädigten Mannschaften ersucht, sich nicht direkt an irgendeine Gesellschaft zu wenden, sondern nur durch ihre Organisation Schiffahrt anzunehmen.

Die Vermittlung geschieht bis auf weiteres für die Deckmannschaften für das Gebiet der Elbe, Saale, Havel, und märkische Wasserstraßen durch die Verwaltungsstelle Berlin, W. Schüning, Michaelkirchplatz 2, II.

Für das gesamte Odergebiet durch Robert Schlisch, Breslau, Roßplatz 28.

Für das gesamte Maschinenpersonal durch Franz Rusch, Berlin, Stralauer Allee 23.

Da die Meldungen meist schriftlich erfolgen dürften, ist anzugeben, welcher Art die Kriegsbeschädigung und ob spezielle Wünsche über die Art der Beschäftigung vorhanden sind.

Für die zweite Gruppe der Kriegsbeschädigten, die den Schiffahrtsberuf nicht wiederaufnehmen können, ist Vorsorge dahin getroffen, daß wir uns mit den Wasserbauämtern in Verbindung gesetzt haben und diese im allgemeinen entgegenkommend geantwortet haben.

Zur Information geben wir aus den Zuschriften einige Auszüge:

Königlich Sächsische Wasserbaudirektion:

„. . . Es bestehen keine Bedenken, wenn sie die kriegsbeschädigten Elbschiffer ihrer Organisation an die einzelnen sächsischen Strombauämter verweisen."

Der Oberpräsident der Elbstrombauverwaltung:

„Auf die mir vorgelegte Eingabe teile ich mit, daß die Wasserbauämter der Elbstrombauverwaltung in Torgau, Wittenberg, Magdeburg, Tangermünde, Wittenberge, Hitzacker und Lauenburg und das Maschinenamt in Magdeburg kriegsbeschädigte Schiffsmannschaften nach Möglichkeit in die Arbeit einstellen. Allerdings wird nur ein kleiner Teil auf den Fahrzeugen als Heizer usw., der größere Teil dagegen bei den Unterhaltungsarbeiten Beschäftigung finden können. Ich stelle anheim, die Mitglieder der dortigen Organisation entsprechend zu informieren."

Hamburg. Baudirektion, Sektion für Strom- und Hafenbau:

„. . . Die Einstellung von Kriegsbeschädigten wird, sofern sie für Arbeiten des Strom- und Hafenbaues verwendbar sind, von Fall zu Fall wohlwollend im Einverständnis mit dem Landesausschuß für Kriegsbeschädigte geprüft. . . ."

Von dem Landesausschuß wurde dann mitgeteilt, daß in erster Linie hamburgische Staatsangehörige berücksichtigt werden.

Der Regierungspräsident als Chef der Verwaltung für märkische Wasserstraßen:

„. . . Die Anträge kriegsbeschädigter Schiffer im Dienste der Wasserbauämter, wenn es sich bei Vorhandensein des Zivilversorgungsscheines in der Erlangung einer Beamtenstellung handelt, sind bei dem Chef der Strombauverwaltung, Oberpräsident, Regierungspräsident, zu stellen. . . ."

Der Oberpräsident, Chef der Oderstrombauverwaltung in Breslau:

„. . . Ich stelle anheim, sich von Fall zu Fall an die der hiesigen Oderstrombauverwaltung selbst oder an die dem Küstriner Wasserbauamt angegliederte Schifferberatungsstelle zu wenden, von denen die Möglichkeit einer Einstellung am besten beurteilt werden kann. . . ."

Großherzogliches Mecklenburgisches Amt Dömitz:

„. . . Kriegsbeschädigte Schiffsmannschaften, welche zu Strombauarbeiten fähig sind, können unter Umständen, soweit ein Bedürfnis hier vorhanden ist, gegen Tagelohn beschäftigt werden, dagegen besteht hier kein Bedarf an Aufsichtspersonal. . . ."

Für solche Mannschaften, die den Versuch unternehmen wollen, bei einer Strombauverwaltung Beschäftigung zu finden, geben wir nachstehend die in Betracht kommenden Adressen bekannt:

Wasserbauämter befinden sich in Pirna, Dresden, Meißen, Dessau, Torgau, Wittenberg, Magdeburg, Tangermünde, Wittenberge, Hitzacker, Lauenburg, Calbe (Saale), Dömitz, Hamburg (Bleichenbrücke 17), Potsdam, Beeskow, Eberswalde, Fürstenwalde (Spree), Genthin, Köpenik, Rathenow, Neuruppin, Zehdenick und Oranienburg.

Für die Oder kämen die Schifferberatungsstellen in Breslau, Albrechtstraße 32 und in Küstrin das Wasserbauamt in Betracht.

Wir ersuchen die Kollegen, die bei irgendeiner Strombauverwaltung angestellt werden, uns davon sofort in Kenntnis zu setzen.

Nunmehr kommen die Kriegsbeschädigten in Betracht, die weder auf Schiffahrt noch bei einem Wasserbauamt arbeiten können. Nach Lage der Sache können wir hier bestimmte Anweisungen nicht geben, halten es aber selbstverständlich für unsere Pflicht, auch diese Kollegen in ihrem ferneren Fortkommen helfend zur Seite zu stehen, und ersuchen deshalb die Kollegen, falls sie Rat und Auskunft brauchen, sich an die oben erwähnten Kollegen zu wenden.

Zum Schluß möchten wir noch die dringende Bitte aussprechen, daß sich alle Kollegen, die als kriegsbeschädigt entlassen werden, uns hiervon sofort Mitteilung machen.

* * *

Wenn es sich um Unternehmerinteressen handelt.

Wenn es sich um Unternehmerinteressen handelt, können die Herrn Binnenschiffahrtsunternehmer ihren vermeintlichen oder wirklichen Widersachern gegenüber äußerst rabiat werden. Für sich nehmen die Herren in der Wahrung ihrer Interessen das Recht der Mitbestimmung im weitgehendsten Maße in Anspruch. Dasselbe Recht, das sie den organisierten Mannschaften neuerdings in jedem Falle in ihrer angemaßten Selbstherrlichkeit unter nichtigen Einwänden versagen.

Dafür legte die am 11. November in Düsseldorf stattgefundene Genossenschaftsversammlung der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft beredtes Zeugnis ab. Diese Genossenschaftsversammlung beschloß einstimmig nachfolgende Erklärung:

„Die Wirkungen des Weltkrieges haben sich naturgemäß in einer erheblichen Verminderung des Schiffahrtverkehrs geltend machen müssen, schon weil infolge der Blockade der deutschen Küsten die Ein- und Ausfuhr über See auf ein sehr geringes Maß zurückgegangen ist. Bisher bildeten den hauptsächlichen Verkehr die im Lande selbst gewonnenen Bodenschätze und die Erzeugnisse daraus. Durch die neuerdings angeordnete Einschränkung der Ausfuhr von Kohlen und Eisen, die jetzt im Lande selbst für Kriegszwecke dringend gebraucht werden, werden der Binnenschiffahrt diese ihr noch verbliebenen größeren Verkehrsmengen genommen. Die wenigen Hafenausnahmetarife der Staatseisenbahnen, durch welche die Binnenschiffahrt an dem Verkehrsbereiche der Eisenbahnen beteiligt werden sollen, reichen nicht aus, um ihr auch nur einigermaßen Ersatz für den Ausfall des Verkehrs an Kohle, Eisen und sonstigen Gütern zu bieten. Die Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft hat ein gewichtiges Interesse daran, die Leistungsfähigkeit ihrer Mitglieder erhalten zu sehen, weil hiervon die finanzielle Tragfähigkeit der Berufsgenossenschaft abhängt. Angesichts des scharfen Rückgangs der Lohnsummen in der Berufsgenossenschaft im vorigen Jahre und des drohenden noch schärferen Rückgangs der Lohnsummen in diesem Jahre müssen wir deshalb die dringende Forderung erheben, daß in irgendeiner Form ein engerer Zusammenschluß von Eisenbahn und Binnenschiffahrt geschaffen wird, der eine ersprießliche Zusammenarbeit beider Verkehrswege noch während des jetzigen Krieges wie auch später im Frieden ermöglicht. Es ist außerdem eine unbedingt notwendige Voraussetzung für ein durchgreifendes Zusammenwirken von Eisenbahnen und Schiffahrt im allgemeinen Verkehr, daß das fehlende Stück des Mittellandkanals hergestellt und damit die westlichen und östlichen Wasserstraßen miteinander verbunden werden. Nicht minder notwendig ist es, alsbald nach Friedensschluß die bestehenden weiteren Kanal- und Kanalisierungspläne von neuem aufzunehmen und ihrer Verwirklichung zuzuführen."

In äußerst geschickter Form versucht hier die Berufsgenossenschaft ihre Zuständigkeit für die Erörterung und Entscheidung über Fragen nachzuweisen, die sonst gewissermaßen nicht in den Bereich ihrer Zuständigkeit gehören.

Aber darüber wollen wir mit den in Düsseldorf versammelt gewesenen Unternehmern nicht weiter rechten, zumal wir in der Sache selbst durchaus mit ihren Forderungen übereinstimmen. Hinweisen wollen wir nur auf die Art, wie die Herren den Behörden gegenüber auftrumpfen, die es an der erforderlichen Zusammenarbeit mit den Binnenschiffahrtsunternehmern anscheinend fehlen lassen, d. h. genau so selbstherrlich auftreten, wie es die Binnenschiffahrtsunternehmer den Mannschaften gegenüber, namentlich bei der Regelung sozialer und wirtschaftlicher Fragen, seit Jahr und Tag belieben. Wir erinnern nur an ihr Verhalten in der Frage der Kriegsbeschädigtenfürsorge.

Also, ihr Herren Binnenschiffahrtsunternehmer, was ihr nicht wollt, das man euch tu', das fügt auch euren Mannschaften nicht zu!

* * *

Der „heilige" Großunternehmeregoismus.

Die Elbe- und Havelschiffahrtsinteressenten planen die Errichtung einer Interessengemeinschaft größeren Stils. Groß- und Kleinunternehmer wollen sich wirtschaftlich koalieren und ihre Kräfte konzentrieren, selbstverständlich zu dem ausgesprochenen Zwecke, um ihre wirtschaftlichen und kommerziellen Interessen wirkungsvoller vertreten zu können. Das große Ziel erfordert selbstverständlich bei jedem Unternehmer so etwas wie Selbstlosigkeit, Solidarität und Rücksicht auf die Allgemeininteressen der gesamten Unternehmer. Das sind nun aber Unternehmereigenschaften, die bei den Herrn der Berliner Lloyd Akt.-Ges. nicht allzu hoch im Kurse zu stehen scheinen. Bei ihnen herrscht anscheinend noch der Großunternehmeregoismus in Reinkultur vor. Sie streben nach dem privaten Monopol und stehen deshalb der Interessengemeinschaft mit sehr gemischten Gefühlen gegenüber. Auf jeden Fall stören sie die geplanten Zirkel der Elbe-Havel-Schiffahrtsinteressenten in unliebsamer Weise. Deshalb redet man den Berliner Lloyd-Herren von Hamburg aus auf dem Umwege über die M. Ztg. wie folgt ins Gewissen:

Die in der jüngsten Woche zwischen den an der Elbeschiffahrt interessierten Unternehmungen einerseits und den Kreisen der Havelschiffahrt andererseits in Berlin stattgefundene Aussprache zwecks Ueberbrückung der Gegensätze hat zu keiner definitiven Einigung geführt. Es ist bekannt, daß die Haveldampferbesitzer unter Führung des Berliner Lloyd in den früheren Verhandlungen den Antrag gestellt hatten, daß entweder die Elbeschlepp-schiffahrtsgesellschaften den Haveldampfern das Schleppgeschäft von Hamburg nach Berlin und umgekehrt gänzlich überlassen, oder aber daß die Elbeschiffahrtsgesellschaften die Havelbampfer am Schleppgeschäft nach Magdeburg und Dresden bzw. Böhmen beteiligen. Das ist die Frage, die bei den Verhandlungen zwischen den beiden Gruppen nach wie vor im Brennpunkt des Interesses steht, und daß die Berliner Tagung eine Klärung dieser Frage keineswegs herbeigeführt hat, geht aus der unbestreitbaren Tatsache hervor, daß sich die für einen Zusammenschluß in erster Linie in Frage kommende Gesellschaft nämlich die Berliner Lloyd Akt.-Ges. weiter auf einem ablehnenden Standpunkte verhält, und zwar will diese Gesellschaft zunächst greifbare Unterlagen für das Zustandekommen abwarten. Es ist aber nicht allein der Berliner Lloyd (ohne dessen Beteiligung ein Zusammenschluß zwischen der Elbeschiffahrt und Havelschiffahrt eigentlich gar nicht denkbar erscheint), der sich ablehnend verhält, sondern es wird in zuständigen Kreisen ausdrücklich betont, daß auch noch andere Interessenten am Verkehr auf den märkischen Wasserstraßen und auf der Elbe bis heute noch außerhalb der Zusammenschlußbestrebungen stehen, und daß auch deren Anschluß notwendig ist. Die Hauptbedingung ist aber doch wohl die, daß der Berliner Lloyd, der Ende Dezember 1914 allein über eine Flotte von 34 Eilfrachtdampfern, 6 Schleppdampfern, 5 Bugsierdampfern, 7 Motorfahrzeugen, 61 Frachtkähnen, 89 Schuten, 8 Leichtern usw. verfügte, für den Zusammenschluß gewonnen wird. Da die Verhandlungen dieses Ergebnis bisher nicht zeitigten, so läßt sich, entgegen anderweitiger Auffassung, heute noch kein klares Bild davon machen, ob sich ein Einvernehmen zwischen den beiden Gruppen erzielen lassen wird oder nicht.

Die Verhandlungen in Berlin sind nun aber nicht aussichtslos abgebrochen worden, sondern es sollen in Hamburg neue Beratungen darüber stattfinden, ob sich doch nicht ein gangbarer Weg zu einer Verständigung finden läßt. Und was bereits früher betont worden ist, muß auch als Leitmotiv für diese Hamburger Verhandlungen gelten: Es muß auf beiden Seiten ein möglichst weitgehendes Entgegenkommen gezeigt werden, wenn die Verhandlungen in allen Teilen letzten Endes zum Ziele führen sollen. Ein erfreulicher Lichtblick ist vorhanden: Es wurde auch auf der Berliner Tagung, an der ein großer Teil nicht nur der Elbe-, sondern auch der Havelschiffahrtsinteressenten teilnahmen, von allen Seiten anerkannt, daß mit Rücksicht auf die allgemeine wirtschaftliche Not in der Binnenschiffahrt die Notwendigkeit eines Zusammenschlusses unbedingt vorliegt.

Kommen wird die private Syndizierung der Elbe- und Havelschiffahrt auf jeden Fall, entweder mit oder auch gegen den Berliner Lloyd.

* * *

Lebensmittelkarte.

Am 7. November 1916 ist folgende Anordnung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe sowie des Innern veröffentlicht worden:

Nach dem Erlasse vom 1. September 1916 haben wegen des Ersatzes des den Kommunalverbänden durch die Versorgung der Binnenschiffer erwachsenen Mehrbedarfs an Lebensmitteln die zuständigen Reichsstellen die erforderlichen Bestimmungen zu treffen. Die Reichsgetreidestelle leistet Ersatz für die auf die Lebensmittelkarten für Binnenschiffer verabfolgten Grieß- und Teigwarenmengen. Zum Nachweis der Ausgabe von Grieß- und Teigwaren an Binnenschiffer sind die auf

„Hülsenfrüchte (Erbsen, Bohnen, Linsen) oder Reis oder Grieß oder Graupen oder Teigwaren (Nudeln) eine halbe Wochenmenge oder höchstens 125 Gramm"

lautenden Abschnitte der Lebensmittelkarten für Binnenschiffer dem Direktorium der Reichsgetreidestelle, nach Kommunalverbänden geordnet, durch die Hand des Oberpräsidenten (bei den Kommunalbandirek-

lionen und dem Kaualamt durch die dortige Stelle) einzureichen. Der Ersatz erfolgt nur, wenn die Rückseite der eingereichten Abschnitte den von den Verkaufsstellen zu beziehenden 20 Gramm Grieß, beziehungsweise Teigwaren trägt. Auf jeden eingereichten Abschnitt werden 20 Gramm Grieß, beziehungsweise Teigwaren vergütet. Die Vergütung erfolgt in der Weise, daß jeweils die nächste monatliche Zuweisung von Grieß oder Teigwaren, die von der Reichsgetreidestelle veranlaßt wird, um die durch Verpflegung der Binnenschiffer entstandene Verbrauchsmenge erhöht wird. Die Erhöhung und ihr Grund werden derjenigen Stelle, an die die monatliche Ueberweisung von Grieß und Teigwaren erfolgt, mitgeteilt.

* * *

Kleiderbezug.

Durch eine Bekanntmachung über Bezugsscheine vom 31. Oktober 1916 ist folgendes bestimmt:

Den deutschen See- und Binnenschiffern und Flößern können die zuständigen Ausfertigungsbehörden des Wohnortes auf Antrag eine Personalkarte ausstellen, die mit Datum der Ausstellung und Stempel zu versehen ist. Gegen Vorlegung dieser Personalkarte ist jede Ausfertigungsbehörde im Deutschen Reiche ermächtigt, Bezugsscheine für den Inhaber und dessen mitfahrende Angehörigen auszustellen. Diese Ausstellung ist auf der Personalkarte zu vermerken. Die ausfertigende Behörde hat an die zuständige Ausfertigungsbehörde des Wohnortes Mitteilung von der Ausfertigung des Bezugsscheines zwecks Eintragung in die dort zu führende Personalliste zu machen. Postkartenvordrucke Nr. 125 hierzu können die Kommunalverbände von der Reichsbekleidungsstelle Verwaltungsabteilung unentgeltlich beziehen. Die Eintragung in die Warenliste erfolgt nur von der Behörde, die den Bezugsschein ausgefertigt hat. Die erstmalig ausgestellte Personalkarte hat die Nr. 1 zu tragen. Ist sie voll ausgefüllt, kann der Inhaber gegen ihre Vorlegung bei der zuständigen Ausfertigungsbehörde seines Wohnortes eine weitere Personalkarte beantragen, die die Nr. 2 erhält usw. Der Antragsteller hat die sämtlichen ihm ausgehändigten Personalkarten sorgfältig aufzubewahren und sie bei jedem Antrag auf Ausfertigung eines Bezugsscheines zur Prüfung vorzulegen.

Diese Verordnung beseitigt die bisherigen Schwierigkeiten bei dem Kleiderbezug der Binnenschiffer und Flößer. Allerdings dürfte es nötig sein, die Ausfertigung der Personalkarten auf schriftlichem Wege beantragen zu können, denn sehr viele unserer Binnenschiffer sehen ihren Wohnort selten oder gar nicht.

Leipzig. Lohnbewegung der Transportarbeiter. Die Geschirrführer und Arbeiter aus den Speditionsgeschäften, Schwerfuhrwerksbetrieben und Kohlenhandlungen ließen am Sonnabend, den 25. November in einer gutbesuchten Versammlung Bericht über den Stand ihrer Lohnbewegung erstatten. Der Vertreter der Organisation führte aus, daß bei Kriegsausbruch die Löhne in diesen Branchen 29 bis 32 Mk. betragen hätten. Da während der Mobilmachung die Eisenbahnen gesperrt waren, setzte auch im Transportgewerbe ein Arbeitsmangel ein, den die meisten Unternehmer dazu benutzten, um Lohnabzüge zu machen. Ein Teil der Unternehmer ging sogar soweit, monatelang nur halbe Wochenlöhne zu zahlen. Beim Einsetzen der Teuerung hatte die Verbandsleitung vollauf zu tun, um die Unternehmer zu veranlassen, den alten Wochenlohn wieder einzuführen. Erst im Februar 1915, als die Teuerung schon eine sehr bedenkliche Höhe erreicht hatte, war es das erste Mal möglich, eine Lohnerhöhung von 2 Mk. zu erreichen, die von den Unternehmern als Kriegszulage bezeichnet wird. Da kein Tarifvertrag bestehe, habe die Kollegenschaft und ihre Organisation auch keine Ursache, sich mit den Unternehmern über die Bezeichnung der Zulagen zu streiten, die Hauptsache sei, daß die fraglichen Arbeiter eine Erhöhung ihres Einkommens erreichten. Als im Juli 1915 die Geschirrführer und Arbeiter eine weitere Zulage haben wollten, wurde dieses von den Unternehmern rundweg abgelehnt, sodaß einige Betriebe in der Spedition erst das Mittel des Streiks anwenden mußten, um die Erhöhung ihres Einkommens um 1 Mk. zu erreichen. So mußte denn, auf Grund der fortgesetzt steigenden Lebensmittelpreise, den Unternehmern jede Lohnerhöhung mit der Kneifzange genommen werden. Auf eine Eingabe im August d. J. erklärte der Vorstand des Arbeitgeberverbandes des Leipziger Fuhr- und Verkehrsgewerbes, daß vom 7. August an die Kriegszulage 7 Mk. wöchentlich betragen solle, sodaß ein Wocheneinkommen, von dem die Versicherungsbeiträge zu kürzen sind, von 36 Mk. gezahlt wurde. Die Organisationsleitung hatte wochenlang zu tun, um einem großen Teil der Unternehmer klar zu machen, daß sie diese Bestimmungen des Vorstandes ihrer Organisation auch einzuführen hätten.

Am 1. November dieses Jahres wurde die Leitung des Transportarbeiter-Verbandes erneut beauftragt, den Unternehmern mitzuteilen, daß die Arbeiter einen Wochenlohn von 40 Mk. verlangen und daß die Ueberstunden, die bis jetzt von abends 8 Uhr berechnet mit 50 Pf. entschädigt wurden, mit 75 Pf. bezahlt und von abends 7 Uhr an berechnet werden sollten. Der Vorstand des Arbeitgeberverbandes bestritt ein Steigen der Lebensmittelpreise, und führte an, daß er seinen Mitgliedern trotzdem gestattet habe, die Kriegszulage um 2 Mk. zu erhöhen, sodaß ein Wocheneinkommen von 38 Mk. gezahlt werden solle. Hinsichtlich der Ueberstunden wurde jede Verbesserung rundweg abgelehnt. Die Geschirrführer und Arbeiter haben am 14. November zu diesem Zugeständnis Stellung genommen und beschlossen, auf ihren Forderungen stehen zu bleiben, was den Unternehmern mitgeteilt wurde. Die abermaligen schriftlichen Auseinandersetzungen hätten nun gezeitigt, daß der Arbeitgeberverband mitteilt, daß ein Wocheneinkommen von 40 Mk. gezahlt und die Ueberstunden bei der alten Zeitberechnung mit 75 Pf. entschädigt werden sollen. Beide Erhöhungen sollen bei der Lohnzahlung am 1. Dezember das erste Mal ausgezahlt werden. Die Versammelten nahmen hiervon Kenntnis, wollten aber die Entschädigung der Ueberstunden von abends 7 Uhr an bei der nächsten Gelegenheit mit durchsetzen.

Der Vorstand des Arbeitgeberverbandes des hiesigen Fuhr- und Verkehrsgewerbes hat es nach langem Hin- und Herschreiben und Verhandeln mit nichtssagenden Ausführungen abgelehnt, mit der Leitung des Transportarbeiterverbandes eine Arbeitsgemeinschaft zu bilden, die den kriegsbeschädigten Transportarbeitern bei Beschaffung von Arbeit und sonstigen Vorkommnissen mit Rat und Tat zur Seite stehen soll. Dieses Verhalten zeigt die Arbeitgeber in keinem günstigen Lichte und beweist klar, daß ein Teil der Unternehmer auch aus diesem Kriege nichts gelernt hat.

In der Versammlung am 14. November wurde die Verbandsleitung beauftragt, an das Kriegsernährungsamt der Stadt Leipzig das Ersuchen zu richten, den Transportarbeitern Zusatznahrungsmittel an Fleisch, Fett oder Butter zu gewähren. Diese Eingabe wurde gemacht und damit begründet, daß die Transportarbeiter schwere Arbeit zu verrichten haben. Die Arbeitszeit sei sehr lang und ungeregelt. Gelegenheit zum Einnehmen eines warmen Mittagessens sei wenig gegeben, dabei seien fast alle Transportarbeiter mit ihren Bedürfnissen auf Restaurationen und Gastwirtschaften angewiesen. Das Kriegsernährungsamt habe mitgeteilt, daß eine Neuregelung der Brot- und Fleischzuteilung bekannt gemacht sei und daß Sonderzuweisungen von Fleisch, Fett oder Butter an Schwerarbeiter vom Kriegsernährungsamt von Berlin ausginge, das auch die Bezugsberechtigten bestimme. Die Verbandsleitung soll dieses Ersuchen nach Berlin richten.

Die Versammelten beschäftigten sich dann noch kurz mit der Einführung der Zivildienstpflicht und herrschte Einmütigkeit darüber, in allen Situationen treu zusammenzustehn und das Banner der Organisation hochzuhalten, damit die im Felde stehenden Berufsgenossen am Kriegsende ihre schützenden Arbeiterverbände wieder vorfinden.

Teuerungsbewegung im Mannheimer Fuhrgewerbe. Infolge der immer mehr zur Unerträglichkeit werdenden Kriegsteuerung beschlossen die Kollegen im hiesigen Fuhrgewerbe, nochmals an die Arbeitgeber heranzutreten um Erhöhung der seitherigen Teuerungszulagen.

Es wurde seitens der Ortsverwaltung an den Fuhrherrnverein eine diesbezügliche Eingabe mit der nötigen Begründung abgeschickt. Verlangt wurde:

Erhöhung der Teuerungszulage wöchentlich: An Verheiratete auf 7 Mk., Ledige über 20 Jahre 5 Mk. und Ledige unter 20 Jahre wöchentlich 3 Mk. Für letztere wurde bisher eine Teuerungszulage nicht gezahlt.

Am 1. November teilte uns der Fuhrherrnverein folgendes mit:

Ihr Schreiben vom 23. Oktober hat einer Mitgliederversammlung unseres Vereins vorgelegen.

In Anbetracht der gegenwärtigen Teuerung und der Kriegsverhältnisse haben wir beschlossen, uns einer Erhöhung der Teuerungszulagen nicht zu widersetzen, obwohl die Belastung, für die wir einen Ausgleich nicht finden, sehr beträchtlich ist.

Die Teuerungszulagen — einschließlich der seitherigen Zulagen — werden also von jetzt ab und zwar erstmals für die Woche vom 6. bis 11. November, wie folgt bezahlt:

1. Für verheiratete Fuhrleute und Taglöhner pro Woche 7 Mk.;
2. für ledige Fuhrleute und Taglöhner über 20 Jahre pro Woche 5 Mk.;
3. für ledige Fuhrleute und Taglöhner unter 20 Jahre pro Woche 3 Mk.

Gegenüber unserer früheren Vereinbarung, daß die Zulagen nur monatlich gezahlt werden, haben wir es jetzt in das freie Ermessen unserer Mitglieder gestellt, ob sie wöchentliche oder monatliche Zahlung wählen. Selbstverständlich haben obige Zulagen nur solange Gültigkeit, als die Arbeitgeber von ihrer Kundschaft den 50prozentigen Kriegsteuerungszuschlag erhalten.

Hochachtungsvoll!

Mannheimer Fuhrherrnverein.

Der Vorstand:
Heinr. Gräff I.

Unsere Kollegen haben also mit dieser Bewegung einen vollen Erfolg zu verzeichnen. Aufgabe unserer Kollegen muß es jetzt sein, uns die uns noch Fernstehenden baldigst zuzuführen.

Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Düsseldorf. Generalversammlung vom 7. November. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde das Andenken der zwölf auf dem Schlachtfelde gefallenen Kollegen: C. Hülsmann, G. Schneider, Fr. Schreywers, Joh. Stiehl, Corn. Buschenhofen, Wilh. Kirschbaum, Th. Müller, Jul. Tappermann, Wilh. Wolbers, Jos. Kollenbroich, Aug. Riethmeier und Pet. Theiß in üblicher Weise geehrt.

Kollege Krengel erstattete den Geschäftsbericht. Die Zahl der Mitglieder von 500 ist genau wie am Schluß des vorigen Quartals. 60 Neuaufnahmen wurden durch Einberufungen leider wieder aufgezehrt. Der Markenverkauf hat sich um 165 gesteigert. Das 4. Quartal setzte sehr erfolgverheißend ein, leider wurde die Hoffnung auf Erhöhung des Mitgliederbestandes durch die vielen Neueinberufungen wieder zuschanden gemacht. Im Oktober allein meldeten sich wieder 42 Kollegen zum Militär ab. Der November scheint in dieser Beziehung noch verhängnisvoller zu werden. 12 Versammlungen fanden statt; davon waren: 1 General-, 2 Bezirks- und 9 Betriebsversammlungen. Die behandelten Thematas waren: Teuerungszulagen, Ernährungsfragen und Massenspeisung. In 28 Sitzungen und Besprechungen wurde über Arbeitsnachweis, Jugendlichensparzwang, Arbeitslosenfürsorge nach dem Kriege, über die sogenannte Arbeitsgemeinschaft und über Kartellfragen verhandelt. An Posteingängen waren 511, an Ausgängen 3140, in Summa 3651 zu bewältigen. An Schriftsätzen, sozialen und rechtlichen Charakters, waren 18 auszufertigen. Mündliche Auskünfte im Büro wurden in 21 Fällen erteilt. Differenzen, die zum Vorteil der Kollegen erledigt wurden, gab es bei den Firmen: Franken & Lang, Deppinger & Heß, sowie Ernst Unger und andere mehr, die geringerer Bedeutung waren. Der Arbeitsnachweis arbeitete mit vielem Erfolg, es profitierten ganz besonders die Frauen davon, indem ihnen ein ganz Teil gut bezahlter Stellen vermittelt wurden. Jede frei werdende Stelle muß in Zukunft sofort im Büro gemeldet werden. Mit dem Vorsitzenden der Düsseldorfer Spediteur- und Fuhrherrnvereinigung fand eine Sitzung zwecks Abschlusses einer Arbeitsgemeinschaft für Kriegsverletzte statt. Leider hat der Abschluß bis heute noch nicht getätigt werden können. Mit den Christlichen und Hirsch-Dunckerschen Gewerkschaftsvertretern fand eine gemeinsame Sitzung statt über die Arbeitslosenfürsorge nach dem Kriege. Folgende Sätze wurden als Minimumsforderungen stipuliert: Mann oder Frau täglich 1 Mk., für die beiden ersten Kinder 1 Mk., jedes weitere Kind 0,50 Mk., bis zum Höchstsatze von 24 Mk. pro Woche und Familie. Mit einem großen Teil der mit uns im Tarifverhältnis stehenden Firmen wurden auf Anregung der Organisation Teuerungszulagen in ansehnlicher Höhe vereinbart. Die Niederrheinische Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft zahlt nochmals 10 Proz. zum Tariflohn, im ganzen 25 Proz. gleich 7,62 Mk. pro Woche. Die Firma Gebr. Hartoch gewährt nochmals 1,50 Mk., im ganzen 3 Mk. pro Woche. Die Firma Franken & Lang zahlt außer der Zulage von 4 Mk. pro Woche noch eine monatliche Teuerungszulage. Die Holzhandlung von Weide & Strätter erhöht die Akkordsätze und zahlt 80 Pf. Stundenlohn. Die Holzhandlung von Deppinger & Heß gibt den jugendlichen Arbeitern eine wöchentliche Zulage von 2—3 Mk. Der Wochenlohn für diese beträgt jetzt 32—33 Mk. Die Großeinkaufsgesellschaft D. K. V. zahlt nochmals 5 Proz., im ganzen 15 Proz. Zulage.

Kollege Krengel erläutert sodann den gedruckt vorliegenden Kassenbericht:

Einnahmen:

45	Beiträge à 1 Mk.	45,— Mk.
15	„ „ 50 Pf.	7,50 „
1289	„ „ 75 Pf.	966,75 „
2250	„ „ 60 Pf.	1 350,— „
641	„ „ 50 Pf.	320,50 „
1385	„ „ 30 Pf.	415,50 „
4180	Zus.-Beitr. „ 10 Pf.	418,— „
	Zuschuß aus der Hauptkasse	856,66 „
	Sonstige Einnahmen	2,20 „
	Gesamteinnahme	4 382,11 Mk.
	Bestand vom 2. Quartal	500,— „
		4 882,11 Mk.

Ausgaben:

Für Reiseunterstützung	3,— Mk.
„ Rechtsschutzkosten	38,70 „
„ Verwaltungsausgaben:	
Für Gehalt, Entsch., Proz.	1 302,78 „
„ Materialien, Miete, Telefon	348,65 „
„ Versammlungen, Drucksachen	94,36 „
„ Bücher und Zeitschriften	21,49 „
„ Kartell, Sekret., Volkshaus	180,— „
„ Porto und Telegramme	28,58 „
An die Hauptkasse abgeführt	2 369,55 „
Gesamtausgabe	4 382,11 Mk.
Kassenbestand am Schlusse des Quartals	500,— „
	4 882,11 Mk.

An die Hauptkasse abzuführen:

50	Proz. der Beitritte à 100 Pf	22,50 Mk.
100	„ „ „ „ 50 Pf.	7,50 „
75	„ „ Beiträge „ 75 Pf.	725,10 „
75	„ „ „ „ 60 Pf.	1 013,50 „
75	„ „ „ „ 50 Pf.	240,35 „
75	„ „ „ „ 30 Pf.	311,60 „
500	Gaubeiträge „ 10 Pf.	50,— „
		2 369,55 Mk.

Die Hauptkasse erhielt:

In bar direkt	9,36 Mk.
In bar an den Gauvorstand	700,— „
Guthaben vom vorigen Quartal	154,03 „
Arbeitslosenunterstützung	9,50 „
Krankenunterstützung	244,— „
Sterbeunterstützung	396,— „
Zuschuß aus der Hauptkasse	856,66 „
	2 369,55 Mk.

Der Mitgliederbestand ist: 365 männliche, 114 weibliche, 21 jugendliche, zusammen 500 Mitgl.

Der Markenverkauf beträgt pro Mitglied 11,1. Der Bevollmächtigte: Andr. Küpper. Der Kassierer: Karl Krengel. Der Schriftführer: Aug. Seithümer.

Die Revisoren: Chr. Tomson, Karl Jacobs, Joh. Marps.

Aus dem Notstandsfonds in Höhe von 532,97 Mk. wurden an Familienunterstützung, sowie an in Urlaub befindliche Mitglieder 175,75 Mk. aufgewendet. Auf Antrag des Revisors Tomson wurde dem Kollegen Krengel einstimmig Entlastung erteilt. In der nun einsetzenden äußerst lebhaften Diskussion, an der sich die Kollegen Klösel, Küpper, Krengel, Marps, Tomson, Seithümmer und Kranz beteiligten, wurde von allen Rednern scharf das Verhalten des hiesigen Allgem. Konsumvereins gegeißelt, der nur ganze 2 Mark an Teuerungszulagen gebe. Allgemein wurde betont, daß der Anfangslohn in diesem Betriebe von 32,76 Mark ein viel zu geringer sei. Beträgt doch die Standardziffer für Düsseldorf die unheimliche Höhe von 60 Mark. Die Versammlung war der Meinung, daß es dem Verbande unbedingt gelingen müsse, auch in diesem Betrieb, der doch eigentlich „Musterbetrieb" sein müsse, bessere Bezahlung zu erlangen. Auch die Einstellung von 12 Kriegsgefangenen hätte sich bei höheren Anfangslöhnen vermeiden lassen. Der Geschäftsführer des A. K. V., Genosse Wilh. Schmitt, hatte doch auf dem Niederrheinischen Parteitage in seinem langen Referat über die Ernährungsfragen ein ganz erdrückendes Material für höhere Lohnsätze selbst beigebracht.

Unter Verbandsangelegenheiten wurde auch scharf das Verhalten einiger Kriegerfrauen, deren Männer auf dem Schlachtfelde gefallen sind, gerügt. Des öfteren mußten wir feststellen, daß mit dem vom Verbande gezahlten Sterbegeld Auslagen gemacht wurden, die gut hätten vermieden werden können. Es wurden Sterbeinserate in teuren bürgerlichen Blättern von 30 Mark und darüber aufgegeben von Kriegerwitwen, welche 7 Kinder haben. Außerdem auch sonst noch unnütze Auslagen gemacht. Zum Wohle der Kinder aufgewendet, wären diese Summen besser angelegt gewesen. In nächster Zeit findet eine lebhafte Agitation unter den Kutschern und Fuhrleuten statt. Hieran soll sich jeder Kollege beteiligen. Eine Funktionärsitzung findet bald statt für diese Sektion und werden die Einladungen an die Vertrauensleute in den nächsten Tagen ergehen.

Elberfeld-Barmen. Die am 11. November stattgefundene Quartalsversammlung erfreute sich eines sehr guten Besuches. Vor Eintritt in die Tagesordnung ehrte die Versammlung durch Erheben von den Sitzen das Andenken der im dritten Quartal auf dem Schlachtfelde gefallenen und gestorbenen Mitglieder. Der Vierteljahrsbericht wurde vom Bevollmächtigten erstattet. Nach dem Bericht stellt sich der Kassenabschluß wie folgt: Die Einnahme betrug in der Berichtszeit 3628,85 Mk., die Ausgabe 3548,72 Mk., der Kassenbestand 102,89 Mk. Für die Hauptkasse wurden 1844,68 Mk. vereinnahmt und 1321,62 ausgegeben. An Unterstützung wurden im 3. Quartal gezahlt: An kranke Mitglieder 291,62, an Arbeitslose 64 Mk., bei Todesfällen 158 Mk. und Notfallunterstützung 15 Mk. Der Notstandsfonds wies im 3. Quartal eine Einnahme von 452,45 Mk. auf und hatte eine Ausgabe von 311,70 Mk. In der Berichtszeit wurde an 116 Familien im Felde stehender Mitglieder 311,70 Mk. an Unterstützung gezahlt.

Die Mitgliederzahl ist im verflossenen Quartal stabil geblieben. Das dritte Quartal schloß wie das 2. mit einer Mitgliederzahl von 450 ab. Neuaufgenommen wurden 45 Mitglieder. Durch den Tod in der Heimat verloren wir 4 Mitglieder. Zum Heeresdienst eingezogen wurden im 3. Quartal 19 Mitglieder. Im Felde standen am 30. September 956 Mitglieder. Als gefallen gemeldet sind bis zum 30. September 45 Mitglieder. 16 Mitglieder sind bisher als Kriegsbeschädigte zurückgekehrt und erhalten Rente. Der geschäftliche Verkehr war auch ein sehr reger. 890 Briefe, Pakete und Drucksachen gingen auf dem Büro ein. Aus gingen 4531 Postsachen. Unter den Eingängen befanden sich 563, unter den Ausgängen 4152 Feldpostsachen. An 600 im Felde stehende Mitglieder wird regelmäßig die Verbandszeitung gesandt. Die vielen Dankschreiben, die uns aus dem Felde zugehen, zeigen mit welchem Interesse die Zeitung von unseren Mitgliedern im Felde erwartet und gelesen wird. Versammlungen und Sitzungen fanden im Berichtsquartal 26 statt.

Der Berichterstatter, Kollege Bender, konnte weiter die erfreuliche Mitteilung machen, daß die Eingabe um Gewährung einer Teuerungszulage vollen Erfolg gehabt hat. Nur einige wenige Firmen, die dem Arbeitgeberverband nicht als Mitglieder angehören, haben sich bisher geweigert, die beantragte Teuerungszulage voll zu gewähren. Es sind das die Fuhrherren Vogel und Wilh. Duhr, Elberfeld, und die Kohlenhandlung von M. Kaufmann, Barmen. Mit diesen Firmen sollen weitere Verhandlungen geführt werden. Der Bericht wurde beifällig aufgenommen und nach kurzer zustimmender Debatte der Verwaltung auf Antrag der Revisoren Entlastung erteilt.

Den Kartellbericht erstattete Kollege Leicht. Nachdem von den Kollegen Leicht, Foll und Stock den Versammlungsteilnehmern noch eindringlich die Versicherungseinrichtungen der „Volksfürsorge" empfohlen und das Lesen der „Freien Presse" als unbedingt notwendig für jeden organisierten Arbeiter warm befürwortet worden war, wurde vom Bevollmächtigten die anregend und würdig verlaufene Versammlung mit dem Wunsche nach baldigem Frieden geschlossen.

Frankfurt a. M. Generalversammlung am 5. November. Die zur Erledigung stehenden Punkte waren folgende: 1. Geschäfts- und Kassenbericht vom 3. Quartal; 2. Die Agitation unter den gewerblich tätigen Frauen, und Verschiedenes.

Vor Eintritt in die Tagesordnung widmet der Vorsitzende den im Verlaufe des letzten Vierteljahres gefallenen und verstorbenen Kollegen Worte warmen Gedenkens. Besonders gedenkt er des verstorbenen Kollegen Biemüller. Er hebt seine allzeit bereite Arbeitsfreudigkeit hervor, und stellt den Verstorbenen als Muster eines tüchtigen, opferbereiten Kollegen hin. Wo es galt, die Sachen der Arbeiterbewegung zu fördern, sei es in der gewerkschaftlichen oder politischen Organisation, Biemüller war stets bereit. Ihm nachzueifern solle eines jeden Pflicht sein. In üblicher Weise wurde das Andenken der bekanntgegebenen Kollegen geehrt.

Kollege Ziems erteilt den Geschäfts- und Kassenbericht. Aus seinen Ausführungen ist zu entnehmen, daß sich der Stand der Mitglieder nicht so günstig entwickelt hat, wie man zu Anfang des Quartals hoffen konnte. Die Mitgliederzunahme, die wir zu Anfang zu verzeichnen hatten, wurde durch umfangreiche Einberufungen zur Fahne gegen Schluß des Quartals wieder aufgehoben. Die an ihn gestellten Forderungen in bezug auf die Agitation konnte er nur erfüllen dadurch, daß ihn andere Kollegen in dankenswerter Weise unterstützten. Auch Ziems widmete dem Kollegen Biemüller noch einige anerkennende Worte. Versammlungen wurden 22, Besprechungen 3 abgehalten. Wenn er in der letzten Versammlung die Hoffnung aussprach, die eingeleiteten Verhandlungen bei den „Frankfurter Nachrichten" möchten zum guten Abschluß führen, so muß er leider berichten, daß der Erfolg ein negativer war. Durch die Abkehr der Trägerinnen von der Organisation war es nicht möglich, den Forderungen den nötigen Nachdruck zu verleihen. In einem anderen Betriebe hingegen, der Althandlung Berger, war es möglich, Fuß zu fassen. Es wurden hier 9 Neuaufnahmen gemacht. Außerdem wurden in verschiedenen anderen Betrieben Versammlungen und Besprechungen abgehalten. Doch hatte keine den erhofften Erfolg. Auch an anderen vertraulichen Sitzungen nahm Kollege Ziems teil. Die kurzen Stunden, die er der Bureautätigkeit widmen konnte, wurden zur Erledigung laufender Geschäfte voll benötigt.

Es gingen ein: 41 Briefe, 117 Karten, 41 Pakete und 4 Geldsendungen. Die Ausgänge waren folgende: 34 Briefe, 19 Karten, 20 Drucksachen und 1036 Zeitungssendungen an die Kollegen im Felde.

Der Arbeitsnachweis gibt folgendes Bild: Offene Stellen wurden gemeldet: 126 für männliche und 27 für weibliche Arbeiter. Besetzt wurden 31 durch Männer und 16 durch Frauen. Infolge Mangel an Bewerbern blieben 16 Stellen unbesetzt. Hingegen konnten die arbeitsuchenden Frauen nicht alle untergebracht werden.

Der Kassenabschluß gestaltet sich wie folgt:

Einnahmen: An Marken wurden verkauft: 112 je 80, 2434 je 60, 14 je 50, 2276 je 30, 4 je 20, 16 je 25 Pf. 6 je 25 Binnensch. und 56 je 10 Bildungsbeitrag. Zuschuß aus der Hauptkasse 712,38. Gesamteinnahmen 3488,78 M.

Ausgaben: An Reiseunterstützung 1 M., Gehalt und Entschädigungen u. s. f. 992,12 M. Material, Miete, Telephon etc. 312,40 M. Versammlungen, Annoncen etc. 116,55. Bibliothek und Zeitschriften 24,30 M. Kartell- und Sekretariatsbeitrag 101,80 und Porto, Telegramme etc. 14,23 M. An die Hauptkasse abgeführt 1936,38 M. Gesamtsumme 3488,78 M.

Mitgliederstand am Schluß des 3. Quartals: 475.

Ein recht unerfreuliches Bild zeigt die Abrechnung des Notstandsfonds. Den Ausgaben von 135 Mark stehen nur M. 83,25 an Einnahmen gegenüber. Die an uns gestellten Unterstützungsgesuche konnten nur aus dem vorhandenen Kassenbestand ausgezahlt werden.

Kollege Gugau gab den Bericht der Revisoren. Er beantragt Entlastung, da Beanstandungen nicht zu berichtigen waren. Anschließend an seinen Bericht gab er seinem Befremden Ausdruck, daß der Notstandsfond ein geradezu klägliches Bild biete. Wenn die Ortsverwaltung den Ansprüchen gerecht werden soll, die im Laufe des Winters an sie gestellt werden so müssen die Mitglieder mehr als bisher sich ihrer Pflicht bewußt werden. Jeder kann einmal in die Notlage kommen, diesen Fond in Anspruch nehmen zu müssen. Aus diesen Gründen sorge jeder einzelne dafür, daß diesem Fond genug Mittel zufließen, die lediglich den Aermsten unter unseren Kollegen zugute kommen.

Die beantragte Entlastung wird dem Geschäftsführer einstimmig erteilt.

Ueber den folgenden Gegenstand: „Agitation unter den gewerblich tätigen Frauen" berichtet Kollege Dorn. Er führte aus, daß man von seiten der Gewerkschaftsvorstände dieser Frage näher getreten ist. Das Resultat sei die einhellige Erkenntnis, daß es unbedingt notwendig sei, die in Betracht kommenden Frauen der gewerkschaftlichen Organisation zuzuführen. Nur über die Aufbringung der hierzu notwendigen Mittel und der einzuschlagenden Wege gingen die Meinungen auseinander. Das Kartell zieht sich außerstande, die Mittel bereitzustellen. Der Metallarbeiterverband, der nach Ansicht des Redners hauptsächlich in Frage kommt, erklärte sich bereit, die vorläufigen Kosten vorzustrecken. Hingegen müßten die späteren Ausgaben gemeinschaftlich getragen werden. Seine Ausführungen stellt er nun den Mitgliedern zur Prüfung anheim. Alle Kollegen, die sich an der folgenden Aussprache beteiligten, sind der Ansicht, daß es höchst wünschenswert sei, die Frauen für die Organisation zu gewinnen. Auch die angedeuteten Wege seien gangbar. Ueber die aufzubringenden Mittel macht ein Kollege den Vorschlag, diese seien von den einzelnen Verbänden im Verhältnis der gewonnenen Mitglieder zu tragen. Dieser Vorschlag findet allseitige Zustimmung und wird Kollege Dorn beauftragt, bei den kommenden Beratungen in diesem Sinne Vorschläge zu machen.

Nach einigen Hinweisen auf die beginnenden Vorträge des Arbeiter-Bildungs-Ausschusses, um deren regen Besuch gebeten wird, schließt der Vorsitzende die Versammlung.

Die Namen der im Kriege gefallenen Kollegen sind: Joseph Lutz, Auslaufer; Heinrich Bessenbacher, Fuhrmann; Georg Müller, Fuhrmann; Joseph Rupert, Möbelträger; August Lefrang, Auslaufer, Friedrich Lederer, Fuhrmann und Daniel Förster, Fahrstuhlführer.

Kiel. Generalversammlung am 7. November. Zum Geschäftsbericht führte Kollege Valentin folgendes aus: Es ist dies unsere erste Versammlung, welche unter der neuen Verordnung des Gouverneurs stattfindet und deshalb polizeilich angemeldet ist.

Ueber Politik und wirtschaftliche Fragen darf nur geredet werden, wenn dazu die Genehmigung vom Militärpolizeimeister gegeben worden ist.

Nach Verlesung des Protokolls der vorhergehenden Generalversammlung gedachte Kollege Valentin der am Orte verstorbenen Kollegen und Kolleginnen: Frau Schreier, Reinemachefrau; Frau Grischkat, Zeitungsträgerin und Friedr. Ullrich, Droschkenkutscher.

Als gefallen auf dem Schlachtfelde wurden folgende Kollegen gemeldet: Heinr. Boysen, Hafenarbeiter; Asmus Grewe, Lagerarbeiter; Wilhelm Bumann, Hilfsarbeiter; Wilh. Lange, Kohlenarbeiter; Heinr. Ahrens, Kutscher; Friedr. Schümann, Hilfsarbeiter. Das Andenken dieser Kollegen wurde in der üblichen Weise geehrt.

Die Verwaltungsgeschäfte, welche bis zum 11. August vom Kollegen O. Müller geführt wurden, sind infolge Einberufung des Kollegen Müller zum Heeresdienst dem Kollegen H. Doepke aus Flensburg übertragen worden.

Des weiteren ist eine Aenderung der Beitragskassierung eingetreten. Anstelle des Kollegen J. Kröger kassiert der Kollege Doepke einen Teil der Mitglieder, und der andere Teil ist vom Kollegen Nebenstorf mit übernommen.

Bei der Firma Ihms & Graf ist für die Kohlenarbeiter eine Teuerungszulage von 4 resp. 5 Proz. gewährt worden.

Es haben im 3. Quartal 5 Betriebs- und eine Generalversammlung, des weiteren 10 Sitzungen der Ortsverwaltung stattgefunden.

Den Kassenbericht gab Kollege Doepke.

Ortskasse.

Einnahmen:

48 Aufnahmen à 1,— Mk.	48,—	Mk.
5 Aufnahmen à 0,50 Mk.	2,50	„
1 258 Beiträge à 0,75 Mk.	943,50	„
12 182 Beiträge à 0,60 Mk.	7 309,20	„
1 672 Beiträge à 0,30 Mk.	501,60	„
300 Invalidenbeiträge à 0,20 Mk.	60,—	„
13 740 örtl. Zuschußbeiträge à 0,15 Mk.	2 061,—	„
1 672 örtl. Zuschußbeiträge à 0,05 Mk.	83,60	„
51 örtl. Streikfondsm. à 0,50 Mk.	25,50	„
2 Gewerk. Frauen Ztg. à 0,20 Mk.	0,40	„
Sonstige Einnahmen	3,40	„
Gesamteinnahme	11 039,20	Mk.
Bestand vom vorigen Quartal	24 730,07	„
Zusammen	35 769,27	Mk.

Ausgaben:

An örtl. Notfallunterstützung	60,—	Mk.
„ örtl. Reiseunterstützung	2,—	„
„ örtl. Streikunterstützung	809,45	„
„ Gehalt, Entschädigung und Prozente	3 816,10	„
„ Materialien, Miete, Telefon usw.	303,40	„
„ Versammlungen, Annoncen u. Drucks.	71,90	„
„ Zeitschriften	12,89	„
„ Kartellbeiträgen	492,60	„
„ Porto und Telegrammen	28,47	„
„ Versicherungsbeiträgen	217,09	„
„ Kränzen	30,—	„
„ Grundstücksfonds Gewerkschaftshaus	629,30	„
„ die Hauptkasse abgeführt	6 768,13	„
Gesamtausgabe	13 246,33	Mk.
Bestand am Schlusse des 3. Quartals	22 522,94	„
Zusammen	35 769,27	Mk.

Hauptkasse.

Einnahmen:

50 Proz. der Aufnahmen à 1,— Mk.	24,—	Mk.
100 „ „ „ à 0,50 „	2,50	„
75 „ „ Wochenbeitr. à 0,75 „	707,63	„
75 „ „ „ à 0,60 „	5 481,90	„
75 „ „ „ à 0,30 „	376,20	„
75 „ „ Invalidenbeitr. à 0,20 Mk.	45,—	„
Gewerkschaftl. Frauen-Ztg. 2. u. 3. Quartal	0,60	„
Ein Duplikat	0,50	„
Gaubeiträge à 10 Pf. für 1298 Mitglieder	129,80	„
Zusammen	6 768,13	Mk.

Ausgaben:

Die Hauptkasse erhielt in bar direkt	4 666,28	Mk.
In Quittungen:		
Erwerbslosenunterstützung		
a) an Arbeitslose	92,65	„
b) an Kranke	572,50	„
Unterstützung bei Todesfällen	694,—	„
Streikunterstützung	742,70	„
Zusammen	6 768,13	Mk.

Der Markenumsatz betrug im 3. Quartal 15 631 Stück, somit 967 Stück mehr als im vorhergehenden Quartal, jedoch läßt die Beitragsleistung viel zu wünschen übrig und muß in den Betrieben durch die Vertrauensleute schärfere Kontrolle der Mitgliedsbücher erfolgen.

Der Mitgliederstand am Schlusse des 3. Quartals beträgt: 1163 männliche, 123 weibliche, 12 jugendliche, zusammen 1298 Mitglieder.

Namens der Revisoren erstattet der Kollege Kröger Bericht. Bücher und Belege seien in Ordnung befunden worden, er beantrage Entlastung. Dieser Antrag wurde angenommen und dem Kassierer Entlastung erteilt.

Nach der Ausführung des Geschäfts- und Kassenberichts setzte eine lebhafte Diskussion ein. Einige aus dem Felde auf Urlaub weilende Kollegen geißelten mit scharfen Worten das Verhalten der dem Verbande untreu gewordenen Kollegen. Es wurde ferner

Der Transportarbeiter-Notizkalender für das Jahr 1917

ist erschienen. Sein reicher und interessanter Inhalt lohnt die Anschaffung für jeden Verbandskollegen. Bestellungen sind an die Ortsverwaltungen und von diesen an die Verlagsanstalt „Courier“ zu richten.

darauf hingewiesen, daß das Vertrauensmännersystem besser auszubauen sei und mehr denn je für die Organisation agitiert werden müsse, damit die Lücken, die durch den Krieg entstanden, wieder ausgefüllt werden.

Den Kartellbericht gab der Kollege Husemann, er führte folgendes aus:

An Stelle des gefallenen Kollegen F. Arnold ist der Genosse Stieler vom Bauarbeiterverband als 2. Vorsitzender des Gewerkschaftskartells gewählt worden.

In der Beitragsleistung zum Grundstücksfonds des Gewerkschaftshauses ist eine Aenderung eingetreten, es wird die jeweilige Mitgliederzahl der Gewerkschaft vom 1. Januar des laufenden Jahres zu Grunde gelegt und soll dann für jedes Mitglied 1 Mk. per Jahr gezahlt werden; bisher wurde 1,90 Mk. gezahlt.

Nachdem der Vorsitzende, Kollege Valentin, die Anwesenden nochmals darauf hingewiesen, mehr und mehr für die Ausbreitung unserer Organisation Sorge zu tragen, erfolgte Schluß der Versammlung.

Mainz. Am Sonntag, den 5. November, fand unsere Generalversammlung statt. Vor Eintritt in die Tagesordnung ehrte die Versammlung das Andenken der auf den Schlachtfeldern und am Orte verstorbenen Kollegen in der üblichen Weise. Auf den Schlachtfeldern sind gefallen die Kollegen J. Mattes, Bierfahrer. Ph. Hauswald, Lagerarbeiter, Wilh. Zahn, Flaschenbierfahrer und L. Bornschlegel, Fuhrmann. Am Orte gestorben der Kollege K. Grubusch Fuhrmann und J. Jakob Bär, Invalide.

Den Geschäfts- und Kassenbericht gab der Kollege Greb. Trotz der fortgesetzten Einberufungen ist es uns gelungen, die Mitgliederzahl auf derselben Höhe zu erhalten, wie im vergangenen Quartal. Neuaufnahmen wurden 24 gemacht. An Beiträgen wurden 4338 geleistet, gegen im 2. Quartal 3935. Ein Mehr von 318 gegenüber im 2. Quartal.

Teuerungszulagen wurden in 2 Betrieben durchgeführt, in einem Betriebe betrug dieselbe 5 Mk. pro Woche, im anderen Betriebe 2 Mk.

An Unterstützungen wurden ausbezahlt: für Krankenunterstützung 291,82 Mk., für Sterbeunterstützung 300 Mk., an Arbeitslosenunterstützung 5,50 Mk. und fur Rechtsschutz 68,08 Mk.

Der Kassenbericht ergab eine Einnahme von 3435 Mk., dem eine Ausgabe von 3089,98 Mk. gegenübersteht, so daß noch ein Lokalkassenbestand von 345,02 Mk. vorhanden ist. Der Notstandsfonds ergab eine Einnahme von 79,30 Mk und eine Ausgabe von 114 Mk., so daß noch ein Kassenbestand von 536,82 Mk. vorhanden ist. Auf Antrag der Revisoren wurde dem Kassierer einstimmig Entlastung erteilt. Den Kartellbericht gab der Kollege Ernst Flackus, worauf eine Diskussion stattfand.

Nachdem der Kollege Greb die anwesenden Kollegen aufforderte, nicht in der Agitation zu erlahmen, sondern alles daran zu setzen, auch den letzten Kollegen der Organisation zuzuführen, damit wir auch für die Zukunft gewappnet dastehen, erfolgte Schluß der Versammlung.

Memel. Nach langer Zeit konnten wir auf einen sehr guten Besuch in unserer Generalversammlung am 29. Oktober blicken. Wir wünschen dies auch für die Zukunft, denn im Versammlungsbesuch spiegelt sich das geistige Leben der Organisation wieder.

Der Gauleiter gab den Vierteljahrs- und Kassenbericht. Er hob dabei hervor, daß er die Geschäfte für Memel solange mit verwalte, bis entweder einer der Angestellten vom Militär zurückkommt oder aber ein anderer tüchtiger Kollege sich findet, der die Geschäfte führen kann.

Eine Aenderung in der Bürozeit ist vorgenommen. Das Büro ist jetzt jeden Abend von 5 bis 7 Uhr und Sonntags vormittags von 10 bis 12 Uhr geöffnet. Alle Angelegenheiten können die Kollegen und Kolleginnen in dieser Zeit regeln kommen. Außerdem wird der Gauleiter alle 14 Tage (vom 26. Oktober gerechnet) Donnerstag und Freitag in Memel sein, um die Verbandsgeschäfte, Sitzungen und Versammlungen zu regeln und abzuhalten.

Die Abrechnung im 3. Vierteljahr sei besser, als die des 2. Vierteljahrs. Sowohl an mehr verkauften Marken als auch an Mitgliederzuwachs. Da wir noch mit immer weiteren Einberufungen zu rechnen haben, muß ein jeder Kollege für die Ausbreitung der Organisation arbeiten, damit das 4. Vierteljahr noch besser abschneidet. Eine Aussprache wurde nicht gewünscht, und konnte der Gauleiter noch seinen Vortrag „Teure Lebensmittel, niedriger Lohn und wie ist ein Ausgleich möglich“, erledigen. In der Aussprache wurde allgemein bedauert, daß bei Ausbruch des Krieges langjährige Mitglieder von 1902 usw. ihre Organisation fallen ließen. Heute bedauern sie es schon, doch hält sie die falsche Scham zurück, um sich wieder neu aufnehmen zu lassen. Nachdem noch auf die kommende Lohnbewegung der Holzplatzarbeiter hingewiesen und verlangt wurde, daß der letzte Kollege sich nun organisieren möge, führte der Gauleiter noch die Lohnbewegung der Schiffsarbeiter an. Eine Lohnaufbesserung ist erfolgt. Jedoch glauben die meisten der Kollegen, die Organisation nicht mehr zu gebrauchen und stehen ihr ferne. Auch die Frauen müssen sich mehr organisieren. Es ist nicht richtig, daß die Frau für dieselbe Arbeit, welche der Mann verrichtet, nur die Hälfte Lohn bekommt. Insbesondere müssen die männlichen Mitglieder ihren Standpunkt aufgeben und nicht die Frau in der Organisation bekämpfen, sondern sie als gleichberechtigt behandeln, damit sie vom Konkurrenten zum gleichberechtigten Mitgliede in der Arbeit, in der Organisation wird. Zum Schlusse wurden einige Aufnahmen erzielt und hoffen wir, daß weitere folgen.

München. Am 28. Oktober hielt die Ortsverwaltung München 1 ihre Quartalsgeneralversammlung ab. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde das Andenken von weiteren 25 gefallenen und 3 verstorbenen Kollegen in der üblichen Weise geehrt. Hierauf erstattete Kollege Eisenberger den Kassenbericht. Die Einnahmen inklusive Kassenbestand vom vorigen Quartal betrugen 17 372,39 Mk., die Ausgaben 14 734,18 Mk., so daß ein Kassenbestand von 2638,21 Mk verbleibt. Die Hauptkasse erhielt in bar 7371,40 Mk., an Belegen für Arbeitslosenunterstützung 124,80 Mk., für Krankenunterstützung 910,05 Mk., für Unterstützung in Todesfällen 756 Mk. und für Notfallunterstützung 190 Mk. Die Mitgliederzahl fiel von 1953 auf 1741, was wiederum auf das Konto der neuen Einberufungen zu setzen ist. Die Notstandskasse, die aus Extrabeiträgen unterhalten wird, hatte am Schlusse des zweiten Quartals einen Kassenbestand von 886,86 Mk. Derselbe stieg bis zum Schlusse des dritten Quartals auf 1234,82 Mk. An Kriegsunterstützungen wurden im dritten Quartal die Summe von 900,29 Mk. verausgabt. Aus dem hierauf anschließenden Geschäftsbericht des Vorsitzenden Kollegen Eichner war zu entnehmen, daß für die Kollegen in der Hausmüllabfuhr ebenfalls eine Teuerungszulage gewährt wurde, und zwar in der Form, daß ihnen in Zukunft die Versicherungsbeiträge, die pro Woche 1,34 Mk. betragen, nicht mehr in Abzug gebracht werden. Die Warenhäuser H. Tietz und Oberpollinger gewähren eine weitere Zulage von 2,50 Mk. und 2 Mk. Das Imperialtheater ebenfalls 2 Mk. pro Woche mehr. Für die Bretterlagerarbeiter und Fensterreiniger sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen, dürften jedoch zu einem zufriedenstellenden Resultat führen. Letztere haben bereits eine Mark mehr ausbezahlt erhalten. Kollege Remigius Reichart berichtet Namens der Revisionskommission Kasse, Bücher und Belege in bester Ordnung gefunden zu haben, worauf dem Kassierer einstimmig Entlastung erteilt wurde. Eine lebhafte Diskussion entspann sich über die Frage der Lebensmittelzuweisung an die Schwerarbeiter. Die Bemühungen der Verbandsleitung und der Arbeitgeber im Transportgewerbe, auch für die Transportarbeiter die erhöhten Lebensmittelbezüge zu erhalten, waren vergebens, obwohl die Tätigkeit derselben mit zu den schwersten Arbeiten gerechnet werden müssen. Allgemein wurde betont, daß sie mit den derzeitigen Rationen nicht mehr imstande sind, ihren Verpflichtungen nachkommen zu können. Abhilfe ist dringend notwendig, wenn nicht eine Stockung im Warenverkehr eintreten soll. Einstimmig wurde ein Antrag angenommen, wonach sich der Verbandsvorstand mit dieser Frage beschäftigen soll, um eine zentrale Regelung, die eher Aussicht auf Erfolg hat, herbeizuführen. Nach einem kräftigen Schlußwort des Vorsitzenden, auch fernerhin für die Organisation zu wirken, erfolgte Schluß der schön verlaufenen Versammlung.

Pillkallen. Am Sonntag, den 5. November, tagte eine recht gut besuchte Versammlung unseres Verbandes. Der Gauleiter sprach über: „Teurung, niedriger Lohn und wie ist ein Ausgleich hierfür zu schaffen.“ Seine wirkungsvolle Rede wurde mit Beifall aufgenommen und eine Reihe Neuaufnahmen wurden dadurch erzielt. In der Aussprache wurde hervorgehoben, daß die Kutscher sich mehr einigen und organisieren möchten. Dann würde es nicht vorkommen, daß einige noch für 30 Mk. die Woche arbeiten, wohingegen die andern schon beinahe 40 Mk erzielen. Wir schließen uns diesem an und rufen den Pillkaller Kollegen zu: Helft organisieren, bringt jeder einen neuen Kollegen in die Organisation. Denn nur in der Organisation seid ihr stark und im Deutschen Transportarbeiter-Verband ist euer Platz: Also hinein in die Organisation! Es muß auch im vernichteten Pillkallen, neues Leben aus den Ruinen für die Kollegen entstehen.

Rathenow. Am Sonntag, den 5. 11. 16 fand unsere Generalversammlung statt. Den Kassenbericht erstattete der Gauleiter.

Die Einnahmen betrugen . . . . . 862,29 Mk.
Die Ausgaben . . . . . 672,95 „

Verbleibt ein Kassenbestand von 189,34 Mk.

Der Mitgliederbestand beträgt 85.

Der Berichterstatter hob hervor, daß auf Grund des Verzuges des Kassierers Albrecht es notwendig war, eine Generalrevision der Kasse zu veranstalten und ergab diese, daß alles Vorgefundene in bester Ordnung war. Redner stattete im Namen der Verwaltung dem Kollegen Albrecht seinen Dank ab für die 7jährige Arbeit, die derselbe im Dienste des Verbandes getan hat.

Dem Kollegen Kassierer wurde einstimmig Entlastung erteilt.

Hierauf gab der Vorsitzende den Bericht der letzten Kartellsitzung. An Stelle des eingezogenen Genossen Mix übernimmt bis auf weiteres der Genosse Strunze den Posten als Kartellkassierer. Derselbe wohnt Kl. Behnstr. 14. Eine Angelegenheit des Jugendheims wurde vertagt.

Betreffend eines städtisch-paritätischen Arbeitsnachweises sind alle notwendigen Schritte seitens des Kartells eingeleitet worden.

Zur Frage der Agitation wurde gewünscht, daß alle Mitglieder versuchen mögen, mündliche Agitation zu entfalten, damit die Lücken, die der Krieg uns geschlagen, recht bald wieder ausgefüllt werden. Nachdem noch einige Aufklärung über den Parteistreit gegeben, wurde von allen Seiten betont, dafür sorgen zu wollen, daß dieser Streit nicht in die Reihen der Gewerkschaften hineingetragen wird. Mit der Aufforderung, recht rege für den Ausbau des Verbandes zu sorgen und in Zukunft die Versammlungen besser zu besuchen, erfolgte Schluß der interessanten Versammlung.

Bekanntmachungen des Verbands-Vorstandes.

Abhanden gekommen ist das Verbandsbuch des Kollegen Ferdinand Wühling, Hpt.-Nr. 89 491, eingetreten am 31. 8. 1913 in Magdeburg.

Falls dieses Buch vorgezeigt wird, ist es abzunehmen und an die Adresse des Unterzeichneten einzusenden.

Mit kollegialem Gruß

Der Verbandsvorstand.

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

Abrechnung der Verwaltungsstellen der Fakultativen Rechtsschutz- und Haftpflichtunterstützung des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

3. Quartal 1916.

Gau bzw. Bezirk	Zahl der Mitglieder	Einnahme M	Einnahme ₰	Ausgabe M	Ausgabe ₰	In bar an die Hauptkasse M	In bar an die Hauptkasse ₰
Groß-Berlin	71	337	70	24	—	313	70
Gau 5	20	189	10	83	35	105	75
„ 6	5	33	—	2	06	30	94
„ 7	2	14	—	—	—	14	—
„ 9	2	12	50	—	—	12	50
„ 11	61	3408	10	3386	60	21	50
Summa . .	164	3994	40	3496	01	498	39

Fakultative Rechtsschutz- und Haftpflichtunterstützung des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Kassenbericht pro 3. Quartal 1916.

Einnahme.

	M	₰	M	₰
An Beitrittsgeldern:				
zur Rechtsschutz- und Haftpflichtunterstützung à 1,— Mk. . . .			2	—
„ Wochenbeiträgen:				
zur Rechtsschutz- und Haftpflichtunterstützung à 50 Pf. . . .	772	50		
zur Rechtsschutzunterstütz. à 10 Pf.	93	10	865	60
„ rückwirkenden Jahresbeiträgen . .	52	—		
„ Rückzahlungen	76	25		
„ Zinsen	247	50	375	75
Gesamteinnahme			1243	35
„ Bestand vom 1. Juli 1916 . . .			23258	53
Summa			24501	88

Ausgabe.

	M	₰	M	₰
Per Unterstützungen:				
Haftpflichtunterst. (Schadensersatz)	3235	55		
„ (Renten) . . .	230	85	3466	40
„ örtliche Verwaltung			29	61
„ direkte Ausgaben der Kassenverwaltung:				
Verwaltungskosten	1036	50		
Sitzungen	15	—		
Bestellgeld	—	10	1051	60
Gesamtausgabe			4547	61
„ Bestand am 30. September 1916 .			19954	27
Summa			24501	88

Bilanz.

	M	₰	M	₰
Bestand am 1. Juli 1916			23258	53
Per Ausgabe	4547	61		
An Einnahme	1243	35		
Mehrausgabe			3304	26
Bestand am 30. September 1916 . .			19954	27

Berlin, den 10. November 1916.

Der Kassenverwalter: Richard Nürnberg.

Revidiert und für richtig befunden:

Adolf Blecke. Karl Millhahn. Hugo Suhr. Julius Schramm. Berthold Streitner.

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