



wird sichern wollen. Und darum wird ihm Saint-Pierres und Kants wissenschaftliche Frage: Wie ist dauernder Friede möglich? von weit höherem Interesse sein als vor Witsommer 1914, wo in allen der Friede noch das Selbstverständliche schien! Dieser Friede aber, den wir so sehr erwarten, ist nicht bloß, wie die meisten vor ihm, der Waffenstillstand zwischen zwei Nachbarn, sondern ein Vertrag fast aller Nationen Europas, er wird in diesem Sinne wirklich ein europäischer Friede sein müssen: Wird er redlichen Sinnes geschlossen, so läßt er Europa vereintigt zurück! Und so wird denn eine Idee, die bis jüngst bloß als Topfblume der Stubierstube, als Rose romantischer Schwarmgeistergalt, in vielen hunderttausend Köpfen lebendige und richtunggebende Vorstellung werden: die Idee von den „Gemeinigten Staaten Europas“.

Das andere Europa wird wiederkehren und die Stunde seiner Rückkunft wird seinen Bürgern ein hoher Festtag sein!

### Die Gewerkschaften und das Hilfsdienstgesetz.

Was bisher in der deutschen Arbeiterbewegung undenkbar war, die Not des Krieges hat es zur Zeit werden lassen, zum erstenmal hat am 12. Dezember 1918 eine gemeinsame Vertreterversammlung aller gewerkschaftlich organisierten Arbeiter und Angestellten stattgefunden. Rund 700 Vertrauensleute vertraten dort selbst vier Millionen deutscher Arbeiter und Angestellte. Ein Parlament der Arbeit, wie es in dieser Zahl und Bedeutung die Welt noch nicht gesehen. Zum erstenmal sah man auch in dieser Gewerkschaftstagung die Reichsregierung vertreten. Als Vertreter des Reichskanzlers war der Staatssekretär des Innern Dr. Helfferich mit mehreren seiner Räte erschienen. Das Kriegsministerium vertrat der Chef des neuen Kriegsamtes, Generalleutnant Gröner.

Der Vorsitzende der Tagung, Genosse Legien, führte in seiner Eröffnungsansprache aus, daß in der Vergangenheit eine solche gemeinschaftliche Tagung der Gewerkschaften aller Nationen aus verschiedenen Gründen wohl kaum möglich gewesen wäre. Unter den jetzigen außerordentlichen Verhältnissen seien aber auch die Vorbereitungen für eine solche Tagung gegeben. Legien kam dann auf die augenblickliche Situation Deutschlands und des deutschen Volkes im Kriege zu sprechen. Er wies darauf hin, daß gerade in den letzten Tagen erneut die führenden Männer der selbständigen Staaten das Kriegsziel der Niederwerfung Deutschlands und seiner Verbündeten, der Verdrängung Deutschlands vom Weltmarkt, aufgestellt haben. Die Kriegslage läßt dies in als eine hohe Drohung erscheinen. Aber wir wissen sehr wohl, was unser Los sein würde, wenn die Feinde die Befreiung Deutschlands gelingen würde. Die deutsche Arbeiterschaft würde am meisten betroffen werden, wenn Deutschland unterliege. Die deutsche, auf den Export angewiesene Industrie würde lahmgelegt werden, ihre Arbeiter müßten ihr Brot im Ausland suchen und sie würden dabei wahrheitsgemäß unter größerer Unfreiheit zu leiden haben als wir. Deshalb geben wir

Vertreter der organisierten Arbeiter und Angestellten der Entschlossenheit Ausdruck, alles zu tun, was notwendig ist, um unser Land gegenüber dem feindlichen Antium zu erhalten. Wir wollen die Not der Gegenwart überwinden. Wir Arbeiter sind von Anfang an gewöhnt, Not zu überwinden, wir wollen es auch jetzt tun unter der Voraussetzung, daß die Not gemeinsam von allen Volksschichten getragen wird (Verb. Zustimmung) und daß alle Bevölkerungsklassen sich ihr anpassen. Wir wollen gemeinsam bei der Durchführung dieses Gesetzes dafür sorgen, daß unsere Söhne und Brüder im Felde genügend ausgerüstet werden; daß ihnen Munition und Waffen für die Abwehr, gegebenenfalls auch für den Angriff zur Verfügung stehen. (Beifall.) Wenn wir unsere ganze Kraft dafür aufwenden, so nicht, um andere Völker zu unterdrücken, sondern weil wir glauben, daß dann die anderen Nationen und ihre leitenden Männer zu der Erkenntnis kommen werden, daß sie sich täuschen, wenn sie glauben, Deutschlands Kraft könnte gebrochen werden. Ungeheure Kräfte können im deutschen Volk noch ausgelöst werden. Auch dieses Gesetz kann nur einen Teil dieser Kräfte auslösen. Aber für die Einsetzung der noch brach liegenden Kräfte kommt es vor allem auf den Erfolg des Gesetzes an. Die Anspannung aller Kräfte soll nicht durch Zwang und Druck, sondern durch möglichst freie Betätigung gefördert werden. So wird Großes geleistet werden können. Dazu muß aber auch die nötige Kraft hinter dem Gesetz stehen und es muß der Arbeitskraft die nötige Nahrung zugeführt werden (Sehr richtig!) Diejenigen müssen etwas schärfer angefaßt werden, die den Geist der Zeit noch nicht verstehen, die aus Eigennutz und Eigenliebe der arbeitenden Bevölkerung die notwendige Nahrung noch nicht zuführen und damit die Gesamtheit der Nation schädigen. (Beifall.) In vollem Ernst treten wir an unsere Arbeit heran, aber auch mit dem nötigen Selbstbewußtsein. (Verb. anhaltender Beifall.)

Stellvertreter des Reichskanzlers, Staatssekretär Dr. Helfferich: Namens der Reichsleitung habe ich die Ehre und Freude, Sie zu begrüßen und Ihrer Arbeit besten Erfolg zu wünschen. Wie der Reichskanzler Ihnen schriftlich mitgeteilt hat, bedauert er aufrichtig, daß er nicht persönlich kommen kann, er übermittelt Ihnen seine Grüße und Wünsche. Die Mitwirkung der deutschen Arbeiter- und Angestelltenorganisationen an dem Vaterländischen Hilfsdienstgesetz heiße ich namens der Reichsleitung herzlich willkommen. Der schwere Entschluß, das deutsche Volk nach 2 1/2 Kriegsjahren noch zu diesem Opfer aufzurufen, ist gefaßt worden in dem frommen Glauben der gewaltigen Schlacht der Weltgeschichte. Er ist die Antwort der Heimat auf den Ruf der kämpfenden Truppen, die Antwort des deutschen Volkes auf den Vernichtungswillen unserer Gegner. Das deutsche Volk hat den Krieg nicht gewollt, der deutsche Kaiser und seine Regierung haben alles getan, um ihn zu vermeiden. Auch auf der Sonnenhöhe unserer Waffenerefolge haben wir uns bereit gezeigt, die Hand zu einem Friedensschluß zu bieten, der dem Deutschen Reiche seine Stellung, dem deutschen Volke seine tägliche Arbeit sichert. Die Machtgeber unserer Feinde wollten vom Frieden bisher nichts wissen, sie träumten von der Vernichtung der deutschen Arbeitskraft und des deutschen Volkes. Batareit und der Hilfsdienst steht uns eines Besseren belehren. Hinter Batareit steht unter Feldherrn, hinter dem Kriegsdienst die Heilarmee und hinter beiden die unzerstörbare Lebens-

kraft und der unerschütterliche Lebenswille des deutschen Volkes! (Zustimmung.) In Uebereinstimmung mit der obersten Heeresleitung ist die Reichsleitung überzeugt, daß der Vaterländische Hilfsdienst nur dann das höchste Maß von Wirkung haben wird, wenn wir die freudige Mitwirkung des deutschen Volkes in all seinen Schichten und Klassen gewinnen. Nicht der Zwang, nur die Freiheit der Pflichterfüllung kann das Beste leisten und der Größe der Zeit Genüge tun. Deshalb haben wir von vornherein die Arbeiterverbände zur Mitwirkung herangezogen und haben sich Ihre Organisationen in ihrer ganzen Kraft in den Dienst des bedrohten Vaterlandes gestellt. Es ist ein der gesetzlichen Pflicht entsprechender Rechtschub geschaffen worden durch Zugeständnisse und Opfer von allen Seiten, durch Unterordnung von Sonderinteressen unter das große Gemeinschaftsziel. Hinter der Mehrheit, die das Gesetz beschloß, steht das deutsche Volk in seiner fast ausnahmslosen Gesamtheit. Die vom Gesetz ausgesprochene Pflicht bleibt leerer Schall, wenn sie nicht im Bewußtsein und Gemüßen jedes einzelnen gefühlbar steht: Sie werden Ihren Einfluß in den Dienst der Vaterländischen Notwendigkeiten stellen.

Aber auch bei der volkswirtschaftlichen Umgruppierung wenden wir uns an Ihre Mitwirkung, um die verfügbaren Kräfte zu sammeln und an die richtigen Arbeitsstellen zu leiten. Wir appellieren dazu an Ihre Sachkenntnis und praktische Erfahrung. Durch Ihre so zahlreiche Anwesenheit bezeugen Sie, daß Sie helfen und mitarbeiten wollen. Der Krieg hat uns dazu erzoogen, alle Gegensätze zurückzulassen und mit voller Kraft und Einigkeit dem Vaterlande zu dienen. Das Hilfsdienstgesetz führt uns auf diesem Weg weiter. Es wäre Utopie, zu glauben, daß in Zukunft die wirtschaftlichen Interessenengnisse aufgehoben sollten, aber durch das Zusammenarbeiten in den Ausschüssen und Sachprüfungsausschüssen des Hilfsdienstes wird die Einheit in die Lebensnotwendigkeiten des anderen Teils wachsen und für die Zukunft manchem Streit vorgebeugt und mancher gemildert werden. Der Hilfsdienst ist ein Kriegs- und Notgesetz. Aber der Gewinn aus ihm wird Deutschland nicht wieder verloren gehen. Dieselben Kräfte, die uns zu Sieg und Frieden bringen müssen, sollen uns dann helfen, die Wunden zu heilen, aus den Trümmern wieder aufzubauen und die unzerstörbaren sittlichen und wirtschaftlichen Kräfte des deutschen Volkes einem neuen Aufstieg zuzuführen! (Lebhafte Beifall.)

Generalleutnant Gröner, Chef des Kriegsamtes: Der Kriegsminister, der leider am persönlichen Erscheinen verhindert ist, übermittelt Ihnen seine Grüße (Bravo!) und läßt Ihnen sagen, wieviel er von Ihrer Tagung und Ihrer Mitarbeit bei der Ausführung des Gesetzes erwartet. Auch ich danke Ihnen, daß Sie mir Gelegenheit geben, heute unter Ihnen zu erscheinen. Ich habe schon während der Beratung über das Gesetz zahlreiche Ihrer Vertreter kennen gelernt und mich gefreut, daß ich Sie kennen gelernt habe. Ich darf wohl annehmen, daß wir uns verstehen und uns mit größtem Vertrauen entgegenkommen (Lebhafte Beifall) und daß, wenn einer Monat nach Friedensschluß das Gesetz wieder außer Kraft tritt, wir uns gegenseitig die Hände schütteln und zueinander sagen werden: Wir haben die Sache doch recht vernünftig zusammen gemacht. (Lebhafte Beifall.) Aus unserer gemeinsamen Arbeit dürfen wir auch die Hoffnung schöpfen, daß auch im zukünftigen Frieden

### Der Soldat als Fluß- und Strombezwinger.

Der rumänische Donauübergang bei Mahovo — Ueberrückung oder Gewalt — Ueberlegen und Verbrückungen — Halb- und Ganzboote — Fähren — Pontons — Das Draufengerät und seine Benennung — Stege, Lauf- und Kolonnenbrücken — Pontons, Boas- und Pfahlbockbrücken — Schwimmen.

(Nachdruck verboten!)

Der in seinen Folgen kläglich geendete Donauübergang der Rumänen bei Mahovo zeigt, daß es selbst schwachen Heeresstellen möglich ist, unter günstigen Verhältnissen breite Ströme fast kampflös zu überwinden. Zumeist gelingt dies durch Ueberbrückung abseits der gewöhnlich benutzten und durch Brückenköpfe besetzten Uebergangsstellen, an abgelegenen Orten, wo keine oder doch nur eine schwache Bewachung bzw. Abwehr zu erwarten ist. Auch dann wird der Versuch in der Regel nur in dunkler Nacht oder bei trübem Wetter unternommen. Möglichenfalls sucht man den Feind noch dadurch zu täuschen und ablenken, daß man ihn durch Truppenverschiebungen und Scheinübergangsstellen an anderen Stellen irreführt und zersplittert. Eine gewalttätige Uebergangsbewertung ist gewöhnlich nur bei schwacher Flußverteilung einem bereits geschwächten Feinde gegenüber von Erlaß. Durch kräftiges Geschützfeuer wird dabei der Gegner von dem jenseitigen Ufer vertrieben und dann rasch eine Brücke geschlagen. Um diese von beiden Seiten her in Angriff nehmen und strotz beenden zu können, sucht man vorher einen Teil der Truppen in Booten überzusetzen. Hierfür kommen hauptsächlich Infanterie- und Maschinengewehrabteilungen als Sicherungstruppen und Kavallerie zu Aufklärungs Zwecken in Betracht.

Das zum Ueberlegen und zum Brückenbau erforderliche Gerät wird von den allen größeren Heereskörpern beigegebenen Brückentrains mitgeführt. Die Pontiere eines Kavallerieregiments führen auf zwei Halbboote, 4 Halbboote, 8 Brückentafeln, 6 Holme, 4 Unterzüge, 2 Unter, 12 Under und alles sonstige Zubehör nebst dem erforderlichen Werkzeug mit. Die Halbboote bestehen aus einem kräftigen Eisengerippe

das mit 6 Millimeter starkem Stahlblech überzogen ist. Sie sind 3,5 Meter lang, an einem Ende spitz und haben an dem anderen 1,6 Meter breiten stumpfen Ende eine glatte Wand, den Spiegel. Durch Verbinden der Spiegel zweier Halbboote mittels Haken,ösen und Schnürleinen, was auf dem Lande oder im Wasser erfolgen kann, entsteht ein Ganzboot.

Zum Ueberlegen einzelner Personen wird das Halbboot benutzt, für Trupps bis zu 10 Mann genügen Ganzboote. Sind größere Truppenverbände sowie Maschinengewehrabteilungen, Geschütze und Wagen überzusetzen, so werden Fähren gebildet. Man fährt dazu 2 Ganzboote in ihrer Längsrichtung nebeneinander, legt 4 je 4 Meter lange und 1 Meter breite Brückentafeln quer darüber und verbindet alles untereinander mittels Haken, Klammern und Stricken. Eine solche Fähre trägt 30 Infanteristen mit Gepäck oder einen Wagen, ein Geschütz oder Maschinengewehr mit Bedienung. Genügen diese Fähren den Anforderungen nicht, so muß der Divisions- oder Korpsbrückentrain mit seinen Geräten ausweichen. Der Divisionsbrückentrain führt auf sechsspannigen Wagen 7 1/2 Meter lange Pontons mit, die jedes 18 Mann oder einen Maschinengewehrtrupp fassen. Durch Zusammenstellen mehrerer Pontons lassen sich Fähren von beliebiger Größe und Tragfähigkeit herstellen.

Das Ueberlegen mit Booten oder Fähren bildet für gewöhnlich nur einen zeitweiligen Nothelf, bis eine Brücke zur dauernden Verbindung hergestellt ist. Bei kleinen Wasserläufen genügt das Brückengerät eines Kavallerieregiments. Man baut daraus je nach Bedarf Stege, Laufbrücken und Kolonnenbrücken. Die 1 Meter breiten Stege sind nur für einzeln gehende Fußgänger bestimmt. Reiter müssen absteigen, Sattel und Gepäck selbst tragen und ihre Pferde nebenher schwimmen lassen. Laufbrücken erhalten 2 Meter Breite. Sie können von Infanterie in Reihen, von einzeln geführten Pferden sowie von leichten Fahrzeugen und Maschinengewehren benutzt werden. Ueber die 3 Meter breiten Kolonnenbrücken ziehen Infanterie in Marschkolonnen, abgeseffene Reiter in Reihen, Feldartillerie und Train. Sollen die Kolonnenbrücke auch von schweren Geschützen befahren werden, so ist sie besonders zu verfesten.

Beim Bau der Brücken dienen die Boote als Stützpunkte. Sie werden zu diesem Zweck fest ver-

ankert, wobei die Unterleinen an Bäumen, Pfählen oder Ästern am Lande befestigt werden. Ist dies bei breiten Flüssen nicht ausführbar, so sind Anker etwa 30 Meter ober- und unterhalb der Brücke in den Wasserlauf zu versenken. Brückentege erhält man durch Aneinanderlegen einer Reihe von Brückentafeln über darunter gefahrene Halbboote, welche vorher mit je einem 3,4 Meter langen Holm versehen wurden, der in einem Bordauschnitt des Steuens und des Spiegels gelegt ist. An die Holme werden die Brückentafeln befestigt. Bei Laufbrücken werden 2 Reihen Tafeln nebeneinander auf gleichfalls mitgeführten Unterlegbocken befestigt. Als Unterstützungen kommen dabei abwechselnd Halb- und Ganzboote zur Verwendung. Verfestete Laufbrücken erhält man durch Verwendung von 3 Tafelreihen und ausschließlich Ganzbooten als Stützpunkte. Das Brückengerät eines Regiments genügt entweder zum Bau eines 20 Meter langen Brückenteeges, einer 16 Meter langen Laufbrücke oder einer 8 Meter langen verfestigten Laufbrücke. Besser ausgerüstet sind die Divisions- oder Korpsbrückentrains. Ersterer kann mit seinem Gerät Laufbrücken bis 60 Meter, Kolonnenbrücken bis 35 Meter und verfestete Kolonnenbrücken bis 20 Meter Länge herstellen, wozu unter günstigen Verhältnissen nur eine halbe Stunde Bauzeit erforderlich ist. Der Korpsbrückentrain vermag Laufbrücken von 170 Meter, Kolonnenbrücken von 190 Meter und schwere Kolonnenbrücken von 75 Meter Länge in 3 Stunden zu bauen. Ergänzen sich mehrere Divisions- bzw. Korpsbrückentrains mit ihrem Gerät, so können beliebig lange Brücken geliefert werden.

Der Brückentrain führt schwimmende und feste Unterstützungen mit. Bei eiligen Bauten und großen Wasserläufen finden Pontons als Unterbau Verwendung. Darüber legt man bis 6,6 Meter lange Streckbalken und auf diese den aus 3,75 Meter langen und 0,25 Meter breiten Hölzern bestehenden Belag, wobei als Befestigungsmittel Draht, Bandseilen, Stricke, Klammern und Nägel dienen. Zur seitlichen Begrenzung der Brückenbahn werden beiderseits auf dem Belag noch Bordbalken gelegt und mit den Streckbalken durch Stricke verbunden, wodurch gleichzeitig der Zusammenhalt der ganzen Brücke erhöht wird. Um ein Wälzen zu verhüten, erhalten alle Brücken an beiden Seiten ein Geländer, das aus Geländer-

viel Trennendes befestigt sein und eine herrliche Saat für die Entwicklung des deutschen Volkes und unserer gemeinsamen Arbeit aufgehen wird. (Beifall) (Beifall) Ich bin Soldat, habe mich nie mit Politik beschäftigt und gedente es auch nicht zu tun bei der Ausführung dieses Gesetzes. (Bravo!) Daher meine ich, daß wir, auch wenn die Meinungen auseinander plätschen, politische Differenzen ausschalten und daß wir uns einmütig stellen auf den Boden der Vaterlandsliebe. (Beifall) Der Krieg, in dem wir stehen, ist ein entsetzliches Unglück, darüber wird niemand einen Zweifel hegen. Aber durch dieses Unglück hindurch muß das deutsche Volk geläutert werden, muß es zusammenkommen in allen seinen Teilen. Wenn der Krieg und das Hilfsdienstgesetz dieses Zusammengehörigkeitsgefühl schaffen, dann ist für die zukünftige Entwicklung des deutschen Volkes der allerbeste Boden geschaffen. Ich bin Optimist, Sie sind es hoffentlich auch, und so glaube ich, daß aus unserer gemeinsamen Arbeit ein Segen hervorgehen wird, der noch nach Menschengenerationen fortdauern wird. In dieser Zeit muß jeder Entbehrungen ertragen, wir wissen es von uns selbst, aber wir müssen dabei auch immer an die Not der Zeit draußen im Trommelfeuer an der Somme denken. Ich bitte Sie, übertragen Sie draußen im Lande den Geist, der Sie heute alle erfüllt, auf die gesamte Arbeiter- und Anstellerschaft: denn ob wir am Schreibtisch über Verordnungen brüten, oder ob der Bergmann tief unter der Erde sein mühseliges Dasein führt, jeder von uns ist Arbeiter ohne Unterschied der Person und jeder möge sich doch immer des großen Zweckes bewußt sein, der unsere Arbeit fördern muß. Jeder, der in der Werkstatt oder in der Fabrik steht oder am glühenden Hohen, jeder, der den Hammer auf den glühenden Stahl herniederfallen läßt, der möge in dieser ersten Notzeit des Vaterlandes jeden Hammerstoß begleiten mit dem Wort: *Für's Vaterland.* (Stürmischer Beifall.)

Nicht allein die Schattenseiten des Gesetzes, sondern auch die in ihm liegenden Vorteile klar zu legen, war die Aufgabe eines Referats, das der zweite Vorsitzende der Generalkommission der Gewerkschaften, H. Bauer, hielt. Auch er gab der Ansicht Ausdruck, daß das Gesetz ein Zwangsgesetz für die Arbeiter sei. Dieser Zwang sei aber durch die Kriegsnotlage bedingt, er sei eine notwendige Kriegsmaßnahme, wobei auch nicht zu verkennen sei, daß auch die Unternehmer unter diesem Zwang zu leiden haben und zwar insofern, als viele gezwungen werden, ihre Betriebe gänzlich zu schließen. Bauer hob dann insbesondere hervor, daß es dem Arbeiter auch unter dem neuen Gesetz möglich ist, seine Lohn- und Arbeitsbedingungen zu verbessern. Der Arbeiter kann die Arbeitsstelle wechseln, wenn ihm höherer Lohn geboten wird. Wenn durch das Gesetz verboten ist, daß bei „angemessenem“ Lohn die Arbeitsstelle gewechselt wird, so ist damit ausgedrückt, daß nicht wegen minimaler Lohnrückläufe ein Niederlegen der Arbeit zulässig sein soll. Im Streitfall über, was angemessener Lohn ist, entscheidet ein Ausschuss, der für jeden Bezirk in den stellvertretenden Generalkommandos errichtet wird und zu dem auch die Arbeiter Vertreter entsenden, wie denn überhaupt mit der Einsetzung der Beschwerdeinstanzen die Gewähr geschaffen ist, daß der Arbeiter nicht der Willkür des Unternehmers ausgeliefert ist. Die Befürchtung, daß die Freizügigkeit der Arbeiter durch das Gesetz völlig aufgehoben wird, ist nicht zutreffend. Die Freizügigkeit ist jetzt schon in einigen Bezirken sehr beschränkt, so in Sachsen und in Bayern. Auch in

einigen Munitionsfabriken ist der Abwehrschein bereits eingeführt; dem Arbeiter, der unberechtigterweise die Arbeit einstellt, wird dieser Abwehrschein verweigert. In der Berliner Metallindustrie ist seit längerer Zeit schon ein Kriegsausbruch eingelebt, der paritätisch aus Unternehmern und Arbeitern besteht und der Bewerben wegen Vorenthaltung des Abwehrscheins prüft und darüber entscheidet. Diese Einrichtung ist ohne Zustimmung der Behörden zwischen den Parteien frei geschaffen. Mit Inkrafttreten des Gesetzes aber ist zu erwarten, daß diese Sonderverordnungen, die in einigen Bezirken sehr zum Nachteil der Arbeiter bestehen, aufgehoben werden. Sehr wichtig ist ferner, daß das Gesetz mit der Zwangslage der reklamierten Arbeiter aufzuklären. Der Unternehmer kann dem Reklamierten, wenn er mit der Entlohnung nicht zufrieden ist, nicht mehr mit dem Schlichtungsgraben drohen, um ihn so zu zwingen, für niedrigen Lohn zu arbeiten. Die Schlichtung hört auf. Auch der Reklamierende kann die Entscheidung der Schlichtungskommission zur Aufstellung eines Abwehrscheins anrufen. Selbst der Streik ist unter dem neuen Gesetz nicht durchzuführen. Weigert sich der Unternehmer, angemessene Löhne zu zahlen, so können die Arbeiter die Entscheidung der paritätisch zusammengesetzten Schlichtungskommission anrufen. Entscheidet diese zu Gunsten der Arbeiter, so können sie die Arbeit einstellen. Der Unternehmer wird sich in solchen Fällen bei dem jetzt bestehenden Mangel an männlichen Ar-

beitern. In den für den Bezirk eines jeden Generalkommandos bestimmten Schlichtungskommissionen soll ein Vertrauensmann von jeder Gewerkschaft eingesetzt werden. In diesen Bezirken sollen Konferenzen abgehalten werden, in denen Vertreter aller Gewerkschaftsrichtungen sich über die Aufstellung eines gemeinsamen Kandidaten schlüssig werden. Die Wahl und Bezeichnung der Arbeitsausschüsse liegt insbesondere den Arbeitern der einzelnen Betriebe ob, die dafür Sorge tragen müssen, daß Vertreter ihrer Meinungen und ihrer Interessen mit diesem Amt betraut werden.

Hartmann von den Hirsch-Dunderfischen Gewerkschaften und Niemer von der Politischen Berufsvereinigung sprachen sich ebenfalls für die Mitwirkung ihrer Gewerkschaftsmitglieder bei der Durchführung des Gesetzes aus.

Der Vertreter der Arbeitsgemeinschaft für ein einheitliches Arbeitsrecht Aufhäuser betont, daß auch die deutschen Angestellten ohne Unterschied sich auf den Boden des Gesetzes gestellt haben. Wenn es notwendig ist, unieren Soldaten draußen die Lage zu erleichtern, so dürften uns keine Opfer zu groß sein. Er dankt den Gewerkschaften, daß diese es ermöglicht haben, den Angestellten ein Mitbestimmungsrecht bei der Festsetzung der Arbeitsbedingungen zu sichern. Jetzt liegt es an den Angestellten, aus dem Gesetz das zu machen, was sie machen können und wirkliche Gewerkschaftsarbeit zu leisten. Er hofft, daß auch durch die Ausführungsbestimmungen den Interessen der Angestellten Rechnung getragen werde. Die Behörden möchten auch auf die besonderen Verhältnisse der älteren Angestellten Rücksicht nehmen.

Dr. Küfer von der Arbeitsgemeinschaft der kaufmännischen Verbände hofft von der Solidarität, die sich auf diesem Kongresse gezeigt habe, auch für den Frieden glänzende Ergebnisse. Er schließt sich im wesentlichen den Ausführungen Aufhäusers an. Schon jetzt habe sich ein Strom von Leuten zu den Büreaus ergoß, selbstverständlich aus wohlverstandenen nationalen Interessen. (Heiterkeit.) Wenn zu prüfen ist, welche Leute im Betriebe notwendig sind, dann muß Rücksicht genommen werden auf jene, die bisher schon im Dienste tätig waren. Viele Unternehmer würden vielleicht unter der Wirkung des Gesetzes suchen, sich von den sozialen Lasten zu befreien, die ihnen die Unterstützung der Eingezogenen auferlegt habe. Das wäre ein schwerer Schlag für die Angestellten und deshalb sei es dringend notwendig, daß in den Ausschüssen die Interessen der Angestellten auch gewahrt würden.

Dr. Höfle, Vertreter der technischen Verbände, schließt sich auch den Ausführungen der Vorredner an und betont, daß in den besonderen Wünschen der Angestellten sich nicht ein Ständebüchlein geltend mache; sie seien vielmehr nur ein Ausfluß der besonderen Verhältnisse der Angestellten. — Das Bureau schlägt dann dem Kongresse eine gemeinsame Entschließung vor, deren wesentlicher Inhalt dahin geht, daß die Verammelten ohne Unterschied sich an der Durchführung des Gesetzes beteiligen und mitarbeiten wollen. Alle Kraft solle in den Dienst der Landesverteidigung gestellt werden. Weitergehende Forderungen und Bestrebungen zur Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen dürften aber nicht unterbunden werden. Auch die Sicherung des Koalitionsrechts dürfte nicht beeinträchtigt werden. Im weiteren wird eine wirksame Lebensmittelverteilung gefordert.

In der Diskussion sprach nach Gleichauf von dem Hirsch-Dunderfischen Gewerkschaften besonders nützlichswoll Frey, der Vorsitzende des Verbandes der Fabrikarbeiter. Ihnen schlossen sich noch an: Schumacher von den Hirsch-Dunderfischen, Döring vom Transportarbeiterverband, Hoff vom Textilarbeiterverband der freien Gewerkschaften, Hue vom Bergarbeiterverband, Baepfom vom Bauarbeiterverband der freien Gewerkschaften, Vogelgang vom Hirsch-Dunderfischen Bergarbeiterverband, Wieber vom Hirsch-Dunderfischen Bergarbeiterverband, Schmidt vom Landarbeiterverband der freien Gewerkschaften, Wieberg vom Hirsch-Dunderfischen Bergarbeiterverband, Richter vom Lederarbeiterverband und Böhm vom Buchdruckerverband. — Die Diskussionen brachten die Wünsche ihrer speziellen Berufsangehörigen vor. Die Diskussion bewegte sich im Rahmen der Referate.

Die vom Bureau eingebrachte Resolution fand einstimmige Annahme.

Nach Schluß der Diskussion ergriff der neu in das Kriegsammt berufene Vertreter der Arbeiter, Alex. Schilde, das Wort. Es sei ihm schwer geworden, der Berufung zu folgen. Er habe sich nicht darüber im Zweifel befunden, daß er das Vertrauen aller Arbeiter für dieses verantwortungsvolle Amt bedürfe. Das Ergebnis der Tagung habe ihm indessen gezeigt, daß er mit Recht die auf ihn gefallene Wahl angenommen habe. Er werde sich bemühen, das im Kriegsammt zu sein, was er dort sein soll: der Vertrauensmann der deutschen Arbeiter. — Nach einem Schlußwort des Vorsitzenden Stegerwald, der himmelst auf die weltgeschichtliche Bedeutung dieses Tages, einmal im Hinblick auf das Friedensangebot Deutschlands und zum andern auch auf die Tagung selbst, die eine Einmütigkeit in allen Schichten der Arbeiter gezeigt habe, die man vor dem Kriege kaum für möglich gehalten habe, und nach einem Hoch auf das Vaterland und die an der Front kämpfenden Soldaten wurde der Kongress geschlossen.

Hoffen wir, daß die Befundung des Staatssekretärs Desterfeld, daß nicht der Zwang, sondern nur die Freiheit der Pflichterfüllung das höchste seißen und der großen Zeit Gesänge tun kann, in Erfüllung gehen möge. Und die dafür notwendige Mitwirkung aller Volksschichten, namentlich die Mitwirkung der Organisationen der Arbeiter und Angestellten und die Sachkenntnis und praktische Erfahrung ihrer Organisationsleitungen, deren die Reichsregierung nach Desterfeld

### Den Wucherern ins Stammbuch!

Daß im Kriege alles etwas teuer,  
Hat man wohl von vornherein gedacht,  
Doch war's nötig, daß so ungeheuer  
Hohe Preise man dem Volk gemacht?  
Mußte man ins Ungemeh'ne steigern  
Die Kartoffel, den Erbsen für's Brot,  
Mußten Tausende sich schänd' bereichern  
An des eignen Volkes bitter Not?  
Obst, Gemüse, Eier, Käse, Butter,  
Milch, Geflügel, Wild und Fleisch und Fisch,  
Und was sonst die treubeforgte Mutter  
Ihren Lieben brachte auf den Tisch,  
Was den Vätern, Brüdern und den Söhnen,  
Die in Kampf und Not und Tod und Graus  
Für uns stehen, das Leben soll verschönern,  
Nützt Ihr frech für Euren Vorteil aus!  
Wißt Ihr, wieviel Helden schon erduldet  
Auch für Euch Entehrung, Not und Tod,  
Wißt Ihr, wieviel Dank Ihr ihnen schuldet,  
Und Ihr bringt die Ihren hier in Not?  
Wucherer, des deutschen Namens Schande,  
Euch verfluchen Mann und Weib und Kind,  
Ihr seid schändliche Feinde Eurem Lande  
Als es Russe, Brit' und Franzmann find!

stößen und an diesen vorbeigezogenen Geländereihen besteht. Wenigen die verfügbaren Portionen nicht, so sind andere Schwimmkörper als Behelfsunterstützungen zu beschaffen. Als solche können vorzunehmende Boote und Schiffe aller Art, Fische aus Balken oder Tonnen und nötigenfalls sogar wasserdichte, mit Stroh gefüllte Säcke, Zelltücher, sowie mit wasserdichtem Stoff umhüllte Kisten Verwendung finden. Bei mäßiger Wasserhöhe und Strömung legt man Hochbrücken an. Je nach der erforderlichen Standfestigkeit benutzt man dazu 2-, 4- oder 6-beinige Böde als Unterstüßungen, die bei schlammigem Boden Sofsenstücken erhalten. Die nötigen Böde führt der Brückenbau auf besonderen Wagen mit. An wichtigen Übergangsstellen werden Pfahlhochbrücken gebaut. Man rammt starke Pfähle in den Boden, befestigt daran die Querbohle und legt über diese Strebepfeiler und Belag. Diese Brücken bieten große Sicherheit und werden deshalb stets bevorzugt, wenn der Untergrund und die Zeit ihre Anlage gestatt. Alle derartigen Brücken, für welche die Brückenbauarbeiten das erforderliche Gerät stets mitzuführen, können in wenigen Stunden hergestellt und ebenso rasch wieder abgebaut werden. Dementsprechend sind sie auch meist nur als Ausfallsmittel für eine verhältnismäßig kurze Benutzungsdauer bestimmt. Zur häufigen Verbindung beider Kluscher werden nach erfolgtem Uebergang der Truppen im Bedarfsfalle feste Brücken angelegt.

Einzelne vorgehende Kundschaffer und kleinere Aufklärungsabteilungen durchqueren die Wasserläufe nötigenfalls schwimmend. Um die Kleider dabei trocken zu halten, werden sie in teilweise mit Stroh oder Heu gefüllte Zellbahnen oder wasserdichte Säcke eingeschlagen. Auf das geeignete Bündel kommt das Gewehr. Mehrere solcher Bündel zusammengebunden, bilden ein kleines Floß für Nichtschwimmer, wobei der Spaten als Ruder dient. Der Kavallerist schwimmt mit blankem, d. h. abgeputztem Pferde über, wobei er sich am Schweif oder der Mähne des Pferdes festhält und Sattelgäuel, Gepäck, Waffen und Kleider auf vorgezeichneten Schwimmkörpern mitführt. Wir erwähnen also, daß dem Soldaten mancherlei Mittel und Wege zu Gebote stehen, die es ihm ermöglichen, alle sein Vorräte hemmend oder doch erschwerend Flüsse und Ströme zu bewältigen.

beitskräften schwer hüten, es dazu kommen zu lassen. Von Bedeutung ist ferner, daß gewerbliche Arbeiter, die in der Landwirtschaft Beschäftigung finden, nicht der Gesindeordnung unterliegen. Damit ist, da das Gesetz vom Reichstag angenommen wurde, — wie Bauer mit Recht sagte — gewissermaßen zum Ausdruck gebracht, daß das Weichen der Gesindeordnung auch für die landlichen Arbeiter ein unwürdiger Rechtszustand ist, und hoffentlich ist der Zeitpunkt nicht mehr fern, an dem diese unzeitgemäßen Gesindeordnungen überhaupt verschwinden. Weiter ist den Arbeitern, die dem Hilfsdienstgesetz unterliegen, aber auch das Vereins- und Versammlungsgesetz gewährt. In einzelnen Generalkommandos war durch besondere Maßnahmen die Koalitionsfreiheit aufgehoben. In Zukunft steht zu erwarten, daß, wo solche Verordnungen bestehen, diese aufgehoben und neue nicht mehr erlassen werden.

Bei der Durchführung des Gesetzes wird es also, um die Interessen der Arbeiter zu wahren, wesentlich davon abhängen, wie die gewerkschaftlich organisierten Arbeiter ihre Vertretung zu den Schiedsinstanzen bestimmen. Den Gewerkschaften steht das Recht zu, für diese Schiedsinstanzen ihre Vertreter vorzuschlagen, die vom Kriegsarbeitsamt bestätigt werden. Es dürfte seinem Zweck unterliegen, daß diese Vorschläge auch vom Kriegsammt bestätigt werden. Eine Gewähr dafür, daß auch in der obersten Instanz die Rechte der Arbeiter gewahrt werden, bietet die Berufung des Zentralvorstehenden des Metallarbeiterverbandes, A. Schilde als Vertreter der Arbeiter in das Kriegsarbeitsamt.

So konnte Bauer mit Recht sagen, daß die Arbeiter mit den besten Absichten an das Gesetz herantreten. Wenn er auf dieser Konferenz auch zugleich die große Friedensliebe der Arbeiter bezeugte, andererseits aber auch betonte, daß auch die deutschen Arbeiter bereit wären, jede Muskel und jeden Nerv anzuspannen, um die Niederzwingung Deutschlands zu verhindern, daß ferner zu dieser Aufgabe aber auch eine vernünftige Ernährungspolitik der Regierung gehöre, so sprach er den Verammelten aus dem Herzen, was der Beifall am Schluß seines Referats bewies.

Der Vertreter der Hirsch-Dunderfischen Gewerkschaften, Reichstagsabgeordneter Behrens, erläuterte die organisatorischen Maßnahmen zur Durchführung des

Anspruch zur Durchführung des Gesetzes bedarf, wird dann um so freudiger vorhanden sein, wenn die Auslegung des Gesetzes wirklich in dem Geiste erfolgt, den die Konferenz im Interesse der Arbeiter für notwendig hält. Und wenn bei der Durchführung des Gesetzes jetzt alle Gewerkschaftsrichtungen und auch die anderen Bevölkerungsklassen mitwirken, so ist damit durchaus nicht gesagt, daß, was auch Staatssekretär Bessertich als Utopie bezeichnete, wirtschaftliche Interessenkämpfe künftig aufhören könnten oder sollten.

### Unser täglich Brot . . .

Solange es keinen Weltverkehr gab und ein jedes Volk für seine Ernährung auf die Erträge des eigenen Landes angewiesen war, hatte in der Regel eine Mangelzeit nur vorübergehende, der oftmals Hungernot, der oftmals Hungernot, wenn nicht Millionen von Menschen zum Opfer fielen. Im uralten Gebot um das tägliche Brot fand die freie Furcht vor dem geheimnisvollen Naturworte, von dem die Ernte abhängt, ihren veredelt Ausdruck. Diese große Sorge um die Nahrungsmittel ist uns nie so sehr nützlich geworden wie zurzeit, wo Deutschland von dem ganzen Weltverkehr abgeschlossen und auf sich selbst angewiesen ist. Die Lebensmittelfrage beherrscht das ganze Denken des Volkes und bildet fast noch den einzigen Gesprächsstoff. Nach dem Friedensschluß und der Wiederöffnung der Grenzen werden sich die Verhältnisse natürlich wieder ändern. Aber darüber besteht kein Zweifel, daß auch nach dem Kriege die Lebensmittelzufuhr mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben wird, und immer mehr bringt die Ueberzeugung durch, daß die Lebensmittelversorgung nicht mehr dem freien Spiel der Kräfte, dem laiblichen Handel überlassen bleiben kann. Die Erfahrung im Kriege hat aber auch von neuem gezeigt, daß das Brot die Grundlage der ganzen Ernährung bildet, und die Organisation der Produktion, wie sie im Getreide- und Brodbrot geschaffen worden ist, der Weg ist, den in Zukunft die gesamte Lebensmittelversorgung gehen muß.

Im Gegensatz zur Lebensmittelversorgung im allgemeinen hat die Versorgung mit Brot so gut funktioniert, daß gegen sie keine Beschwerden von Bedeutung erhoben worden sind. Und dieses Resultat wurde erzielt bei relativ schlechter Ernte! Es betrug die deutsche Ernte in Tonnen:

	in Prozenten der Quote von 1913			
	1914	1915	1914	1915
Weizen:	3 972 000	3 856 000	85	83
Rozen:	10 427 000	9 152 000	85	75
Gerste:	3 138 000	2 484 000	85	68
Hafcr:	9 038 000	5 986 000	93	62

1915 war die Ernte also sogar noch schlechter als 1914, das schon bedeutend hinter 1913 zurückblieb.

Zur Broterzeugung mußten freilich Kartoffeln verwendet werden. Aber auch das war nur möglich durch die Organisation, der allein es zu danken ist, daß das Brot ausreichte.

Für die Broterzeugung in Friedenszeiten ist allerdings die Weltproduktion maßgebend. Und die Weltgetreideernte betragen in den letzten Jahren (in Millionen Tonnen):

	Weizen	Rozen	Hafcr	Gerste	Maiz
1911:	96	43	57	31	82
1912:	105	50	68	33	106
1913:	109	49	71	35	87
1914:	100	43	62	30	95
1915:	124	46	71	32	100

Die Welterte war also im Jahre 1915 vorzüglich, während Deutschland eine sehr schlechte Ernte hatte, und unter normalen Umständen hätte der Getreidebedarf leicht vom Weltmarkt gedeckt werden können. Auch zeigt die Weltproduktion dieselbe Steigerung der Erträge wie, wie sie in Deutschland zu beobachten ist, wo die Ernteerträge betragen (in Tonnen):

	Weizen	Spelt	Rozen	Hafcr	Gerste
1908	3 555 000	447 000	9 904 000	7 873 000	3 324 000
1912	4 360 000	407 000	11 598 000	8 520 000	3 482 000
1913	4 656 000	438 000	12 222 000	9 873 000	3 673 050

Die Zunahme der Ernte ist auf die Steigerung der Produktivität zurückzuführen, die sich auch in der Kartoffelernte zeigt. Im Jahre 1903 betrug die deutsche Kartoffelernte 43 Millionen Tonnen, 1913 aber 54,1 Millionen.

Es besteht also auf der Welt noch kein Mangel an Getreide, also Brot, infolge geringer Produktion. Aber der Getreidehandel hat durch den Krieg eine Revolutionierung von außerordentlicher Bedeutung erfahren, die ohne Zweifel weit in die Friedenszeit hinein fortwirken wird. Im zweiten Kriegsjahr 1915 betrug der Wert der Ausfuhr an Körnerfrüchten und Mehl aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika 528 Millionen Dollars gegen nur 203 im Jahre 1913. Der gesamte Getreideexport Amerikas hat sich nach bestimmten Ländern gelenkt, die auch in der Friedenszeit mit allen Mitteln betrefft sein werden, die Zukunft zu bestatten. Und Nordamerika brach im Jahre 1915-16 von der gesamten Ausfuhr aller Länder 81 Proz. auf! Die Getreideausfuhr Russlands, das die größte Getreideproduktion der Welt hat, ist schon vor dem Kriege ständig zurückgegangen. Mit der zunehmenden Industrialisierung aller Länder wird die Nachfrage nach Getreide auf dem Weltmarkt immer größer, und der Weltmarktpreis wird ins Unermessliche steigen, wenn der Getreideverkehr der kapitalistischen Spekulation überlassen bleibt.

Einer vorzüglichen Organisation, der die Machtmittel des Staates zur Seite stehen, wird es nur gelingen können, nach dem Kriege eine Regelung auch in den Weltverkehr mit Getreide bringen und diesen

nach dem Bedarf der einzelnen Länder und im Interesse der Konsumenten gestalten zu können. Das Getreidemonopol in Deutschland wird deshalb auch in der Friedenszeit erhalten bleiben müssen, wenn wir nicht unser wichtigstes Lebensmittel zum Spielball der Spekulation machen wollen.

### Sektion V, Industriearbeiter, Berlin.

#### Rückblick auf das 3. Quartal 1916.

Eine rückwärtschauende Betrachtung auf das zum Abschluß gelangte dritte Quartal zeigt uns, daß dieses infolge seiner Aufgaben hinter den beiden vorausgegangenen Quartalen durchaus nicht zurücksteht. Wie aus dem Quartalsbericht der Bezirksverwaltung Groß-Berlin ersichtlich ist, hat sich die gewerkschaftliche Tätigkeit auch im dritten Quartal hauptsächlich auf die Hebung der Lebenslage der Mitglieder konzentriert. Nicht erheblich ist auch die Sektion V an den Lohnbewegungen beteiligt. Die Frage der Lohn-erhöhungen spielt für unsere Berufsangehörigen in den Berliner Metallbetrieben eine ungemein wichtige Rolle und alle Anstrengungen, die nach dieser Seite hin gemacht werden, sind nicht nur zu würdigen, sondern mit Freuden zu begrüßen.

Die erzielten Fortschritte wiegen in der gegenwärtigen Zeit um so mehr auf, da sie Unternehmern abgetrotzt sind, die sich sonst in Friedenszeit krampfhaft wehren, die Löhne ihrer Hilfsarbeiter und Arbeiterinnen auf ein auskömmliches Maß zu bringen. Die steigenden Zulagen, welche jetzt die Unternehmer genötigt sind, von Quartal zu Quartal gewähren zu müssen, zeigen, wie furchtbar aufrechterhaltungsbefürchtig die Löhne im allgemeinen sind. Nicht mißlos fallen die Erfolge den Kollegen in den Schloß, sondern um jeden Vorteil muß heute ebenso wie früher, ernstlich gekämpft werden. Daß sich die gegenwärtigen Kämpfe um ein wenig schmerzloser gestalten, liegt zum Teil darin begründet, daß das Angebot von Arbeitskräften etwas rarer geworden ist und die Lage des Krieges die Unternehmer zwingt, mit den Arbeitskräften hausatmosphärischer zu verfahren. Ein solches Verhältnis ergibt sich aus den Umständen einer außergewöhnlichen Zeit. Und da die Unternehmer in Zeiten starken Arbeitsangebots sich die daraus ergebenden Vorteile in recht hohem Maße zu nutzen machen, so dürften auch die Arbeiter die gegebenen günstigeren Verhältnisse als für sie geeignet betrachten, um nicht untätig am Wege zu stehen. Auch für unsere Kollegen hat der Grundriß geltend: daß die gegenwärtig erzielten Vorteile eine Errungenschaft für die Zukunft bedeuten.

Wie dem Quartalsbericht zu entnehmen ist, waren an den Lohnbewegungen insgesamt 20 Betriebe mit 3587 männlichen und 1439 weiblichen, zusammen 5026 Beschäftigte beteiligt. Über die Art der Betriebe, sowie den gestellten Forderungen und das schließliche Resultat des Erlangens gibt nachstehende Tabelle übersichtlichen Aufschluß.

Firma:	Beschäftigt Personen mtl. wch.	Gefordert wurde pro Person	erz. pro Woche	insgesamt pro Wch.
A. Borfig, Ziegel . . .	550	—	Teuerungszul.	12 — 6600,—
R. Schulz, Eisenm. . .	31	17	25% Zul.	6,32 303,70
G. Genael, Maschinenfabr. . .	—	—	10% Zul.	6 — 36,—
A. G. G. Huttenstr. . .	334	216	20% Zul.	2,17 1196,66
Krupppl. Albershof . . .	220	65	Teuerungszul.	2,70 583,20
A. G. Brunnenstr. . .	800	700	10% Zul.	1,20 1800,—
Rehling & Thomas . . .	40	—	15% Zul.	3 — 120,—
A. G. Oberhöndorf . . .	245	230	10% Zul.	2,70 1282,50
Kel. f. Draht, Ziegel . . .	55	—	15% Zul.	4,00 253,—
A. G. Wassertr. . .	201	136	10% Zul.	2,22 748,14
Deutsche Zelle-Werke . . .	200	—	10% Zul.	1,80 360,—
Schwarztopf, Eiseng . . .	50	—	8% Zul.	3,60 180,—
Rehling & Thomas, . . .	—	—	Flannetakeret.	12 — 12,—
Waffen-u. Munitionsfabrik Wittenau . . .	396	—	15% Zul.	7,80 3088,80
Waffen-u. Munitionsfabr. Charlottenbg. . .	228	—	15% Zul.	7,80 1778,40
R. Schulz, Eisenm. . .	41	19	10% Zul.	3,38 210,20
A. G. G. Huttenstr. . .	—	—	Krantolonne . . .	42 — 6 10% Zul.
—	—	—	Rumplerwerke . . .	82 — 10% Zul.
—	—	—	J. G. Arnheim . . .	30 — 50 10% Zul.
—	—	—	C. Gührs & W. Metall-	—
—	—	—	Schleiferei . . .	24 — Teuerungszul.
Zusammen:	3587/1439			19482,40

Zusammen: 5026

Die Forderungen beziehen sich durchweg auf Zuschläge zu den Stundenlöhnen; und da, wo Wochenlöhne bestehen, in entsprechende Umrechnung. Die Aufstellung ergibt manches Beachtenswerte, das für die Mitglieder der Sektion V von Interesse sein dürfte. Zunächst zeigt das Verhältnis der bewilligten Lohnzulagen eine äußerst abweichende Verteiltheit. So betragen die Zulagen bei den Kollegen der Firma Rehling & Thomas, Flannetakeret, eine Mark und steigen bei der Firma A. Borfig, Ziegel, auf zwölf Mark pro Person und pro Woche. Sodann sind es die Werke der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, bei denen die Zulagen äußerst spärlich bemessen sind, und im besonderen ist es das Werk A. G. Brunnenstraße, deren Leitung es sich ausnehmend zur Aufgabe gemacht hat, ihren Arbeitern und Arbeiterinnen möglichst wenig zu geben. Dennoch bleibt für die Kollegen und Kolleginnen dieser Betriebe noch manches nachzuholen übrig.

Insgesamt sind im dritten Quartal an Lohnzulagen erlangt 19 482,40 Mk. pro Woche oder im Durchschnitt 3,88 Mk. pro Kopf der Beteiligten.

Gegenüber dem 1. und 2. Quartal ist das Ergebnis des dritten Quartals als günstig zu betrachten. Ein Vergleich der drei Quartale ergibt folgendes Bild:

	Zahl der Beteiligten	Wochnlohn	Ergebnis in Mk. gesamt pro Woche	Zunahme pro Kopf
1. Quartal . . .	19	1064	6 006,86	3,60
2. . . . .	23	8019	13 155,48	4,87
3. . . . .	20	5026	19 482,56	3,88
Zusammen	62	10009	39 674,90	3,95

ziehen wir zum Vergleich das Ergebnis vom Vorjahre heran, in dem insgesamt in 40 Betrieben mit 2612 Beteiligten Lohnbewegungen geführt wurden, die eine Lohnerböhung von 11 506,50 Mk. pro Woche ergab, so ist in den drei Quartalen dieses Jahres das Resultat des Vorjahres schon bei weitem überholt. Nach alledem sieht zu erwarten, daß das vierte Quartal hinter seinen Vorgängern nicht zurückbleiben wird, und so dürfte das Jahr 1916 zu einem durchaus günstigen Abschluß gelangen.

Mitgliederaufnahme und Agitation. Gemeinhin bieten die Lohnbewegungen den Barometerstand für die Mitgliederbewegung. Umfangreiche Lohnbewegungen pflegen auch umfangreiche Mitgliederzunahme mit sich zu bringen. Und dies um so mehr, wenn sich die Bewegungen in Betrieben abspielen, wo die Berufsangehörigen noch nicht reiflos der Organisation angehören. Auch die von uns in diesem Jahre geführten Lohnbewegungen haben zum Teil in Betrieben stattgefunden, in denen der Organisationsbestand noch nicht vollwertig war, sondern noch große Teile der Beschäftigten sich befanden, die nicht Mitglieder waren. Demnach hätten die Bewegungen ein reiches Ergebnis in der Mitgliederaufnahme mit sich bringen müssen. Einige Zahlen mögen uns dies erklären.

Der Bericht der Sektionsleitung hebt hervor: Von den an den Bewegungen Beteiligten . . . 5026 waren Mitglieder des Transportarbeiter-Verb. 1777 Mitglieder in anderen Verbänden . . . 689 als unorganisiert wiesen sich aus . . . 2560

Wie wir hier zahlenmäßig sehen, sind mehr als die Hälfte unorganisiert gewesen. Die Verhältniszahlen von den anderen Quartalen sind leider nicht bekannt. Und wie gestaltet sich demnach die Neuaufnahme von Mitgliedern? Die Entscheidung ist noch, denn das erzielte Resultat bleibt weit hinter den Erwartungen zurück. An Neuaufnahmen sind vollzogen worden: im ersten Quartal 277, im zweiten Quartal 194 und im dritten Quartal 942, zusammen 813.

Gewiß zeigt das dritte Quartal in der Bewegung der Neuaufnahmen gegenüber den beiden ersten einen erfreulichen Aufschwung, aber in Rücksicht der außerordentlich großen Zahl von Unorganisierten ist das Ergebnis kein zufriedenstellendes. Mit Recht kann man zu der Annahme gelangen, daß durch die Beteiligung der Zahlen sich ein wunder Punkt offenbart, der gebieterisch verlangt, den Hebel der Organisierung mit mehr Nachdruck als schon gesehen anzusetzen. Es ließe sich daher die berechtigte Frage stellen: Wer trägt die Schuld? und man könnte leicht zu der Ansicht neigen, die Sektionsleitung anzufallen, daß sie nicht genügend agitatorisch gewirkt habe. Doch urteilen wir gerecht, denn die Sektionsleitung hat alles getan, was ihr im Bereich der Möglichkeit gegeben war. Ein Rückblick über ihre Tätigkeit in den drei verflochtenen Quartalen läßt sich in nachstehenden Zahlen erkennen. Es fanden statt an Sitzungen, Versammlungen, Verhandlungen und Konferenzen im ersten Quartal 146, im zweiten Quartal 167 und im dritten Quartal 183. Wie die Zahlen zeigen, sind die Anforderungen mit jedem Quartal erhöhte worden und die Sektionsleitung hat sich Mühe gegeben, allem gerecht zu werden. Die Ursache in den schwachen agitatorischen Erfolgen müssen daher auf einem anderen Gebiet gesucht werden. Es dürfte die Behauptung wohl nicht von der Hand zu weisen sein, daß ein Teil Schuld in dem ungenügenden Ausbau des Vertrauensmännersystems zu suchen ist. Die Tatsache bewahrheitet sich hier, daß der ausgestreute Samen der Agitation in den Betrieben nicht genügend gepflügt wird. Gut gepflügt und pflichtbenutzte Vertrauensleute werden eine ihrer Hauptaufgaben darin erblicken, daß der Gedanken- und Meinungsaustausch in den Versammlungen auch später im Betriebe zur Tat umgesetzt wird. Er wird stets dafür sorgen, daß der Kreis, in dem er als Vertrauensmann zu wirken hat, organisatorisch auf der Höhe sich bewegt. Vorwärtsstrebende Funktionäre werden es nie unterlassen, fäunige und unorganisierte Berufs Kollegen an ihre Pflichten zu ermahnen. Und außerdem wird jeder Vertrauensmann dafür einstreuen, daß alle Verbandsmitglieder sich organisatorisch betätigen. Ueberall dort, wo Vertrauensleute sind kann nur in dieser Weise verfahren werden. Aber an Vertrauensleuten mangelt es in vielen Betrieben. Die Kollegen legen nicht genügend Wert auf das Vorhandensein von Funktionären und daher auch die allzu minimalen Resultate, die in der Mitgliederzunahme zu verzeichnen sind. Kolleginnen und Kollegen in Groß- und Kleinbetrieben! So wie bisher kann es für die Zukunft nicht weitergehen. Der Ernst dessen, was wir wollen, muß klarer und präziser zutage treten. Wir haben zu erkennen, daß unsere gewerkschaftliche Organisation uns nicht als Viehhäbber dient, sondern daß sie für uns eine Einrichtung sein soll, mit der wir Ziele von wirtschaftlicher Bedeutung verfolgen und in der sich unser Lebensideal bestimmt. Wenn so von der einen Seite Rechte auf Hebung der wirtschaftlichen Lage beansprucht werden und auf der anderen Seite alle befristet sind, ihre Pflichten bis zur äußersten Vollendung zu erfüllen, dann muß die Zukunft sich besser gestalten und die Resultate günstiger erscheinen. Dieses möge als Schlußbetrachtung vom dritten Quartal den Kollegen der Sektion V für ihre fernere Betätigung mit auf den Weg gegeben werden.

# Aus unserm Berufe

## Automobil-Führer



**Neuregelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen.** Der Reichsanzeiger veröffentlicht eine Bekanntmachung des Reichskanzlers über die Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen. Es heißt darin u. a., daß von der Vorchrift der Verordnung vom 21. Juni 1913, wonach die Radstränge der Fahrzeuge mit Gummi oder mit einem anderen elastischen Stoffe bereift sein müssen, Befreiung gewährt werden kann. Die Befreiung ist nur zu gewähren, wenn die Fahrzeuge mit Rädern versehen sind, deren Bauart vom Reichskanzler zugelassen ist. Die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt bei den mit nicht elastischer Bereifung zugelassenen Personkraftfahrzeugen 25 Kilometer in der Stunde. Die Fahrgeschwindigkeit kann, wenn die Verhältnisse es erfordern, von der höheren Verwaltungsbehörde auf ein geringeres Maß festgesetzt werden. Die neuen Vorschriften treten mit dem 1. Januar 1917 in Kraft.

**Ein Auto von der Eisenbahnbrücke getroffen.** (Urteil des Oberlandesgerichts Celle vom 30. Oktober 1916.) Auf der Landstraße von Benningien nach Gestorf erlitt der Dr. L., als er mit seinem Auto den dortigen Bahnübergang kreuzte, dadurch einen Unfall, daß eine Schranke, die gerade vom Bahnhof Gestorf herintergelassen wurde, ihn traf. Er verklagte den Eisenbahnfiskus auf Schadensersatz und begründete seine Forderung damit, daß der Unfall sich nicht ereignet haben würde, wenn an der Schranke ein Wärter aufgestellt gewesen wäre. Dies sei aus dem Grunde besonders erforderlich gewesen, weil die Unfallstrecke von dem Standpunkt des Wärters aus, der die Schranken herabzulassen habe, nicht übersehen werden könnte. — Das Landgericht Hannover hielt die Anstellung eines Wärters an der fraglichen Stelle nicht für erforderlich, da es sich um eine Nebenbahn handelte, und dort wenig Verkehr herrsche. Es genüge, daß an der Uebergangsstelle vor dem Herablassen der Schranken ein Gütesignal erteilt. — Vom Oberlandesgericht Celle erfolgte die Verurteilung des beklagten Fiskus, dem Kläger 1/3 aller Schadens zu ersetzen. Das Verurteilen an dem Unfall treffe den Kläger, weil er übermäßig schnell gefahren sei. Auf der anderen Seite sei, wenn auch kein subjektives Verschulden des Fiskus für den Unfall in Frage komme, doch immer eine objektive Betriebsgefahr vorhanden, die einmal darin bestehe, daß die Schranke von einer Stelle aus bedient wurde, von der man die Landstraße nicht weithin zu beiden Seiten übersehen konnte, andererseits, daß das Rängen der Glocke vor dem Herablassen der Schranke, ganz abgesehen von der Windrichtung, nicht nur von Kraftwageninsassen, sondern auch von Schwebföhrigen oder jemand, der auf einem klappenden Wagen sitze, überhört werden könne, so daß also die Glocke nicht unter allen Umständen in den Grenzen des menschlichen Ermessens jeden Unfall verhüten könne.

**Kraftwagen und Radfahrer.** (Urteil des Oberlandesgerichts Celle vom 3. November 1916.) Als der 14-jährige Paul N. auf einem Fahrrad aus der Fußgängerbrücke in Hannover-Münden in die Langestraße einbiegen wollte, stieß er mit dem vom Holzhändler A. geführten Kraftwagen zusammen, wurde überfahren und verletzt. Um den Schadensersatzanspruch des Verletzten stellt Holzhändler A. entgegen, daß ihn kein Verschulden an dem Unfall treffe; als dieser den Kraftwagen erlitt hätte, sei er in Verwirrung geraten, hindurchgefahren und dann direkt in den Wagen hineingefahren. — Das Landgericht Göttingen erklärte jedoch den Anspruch des Klägers gegen den Beklagten Holzhändler dem Grunde nach für gerechtfertigt. Nach § 18 der Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen habe der Beklagte bei Straßenkreuzungen so langsam und vorsichtig fahren müssen, daß das Fahrzeug sofort zum Halten gebracht werden könne. Hierzu sei er aber nicht in der Lage gewesen. Dem Kläger treffe kein Verschulden. Wenn er in der gefährlichen Situation, in der er sich befand, statt abzuhalten auf dem Rade vielleicht unzuweckmäßig verblieb, so mülte ihm die Unüberlegtheit zugute gerechnet werden. Die unruhigen Bewegungen wurden unmittelbar, fast automatisch, ausgelöst durch die pinchige Aufregung, in welche ihn das unerwartete Erscheinen des Automobils veretzt hatte. Von einer freien Willensäußerung könne hierbei schwerlich die Rede sein. — Vom Oberlandesgericht Celle erfolgte die Verurteilung des Beklagten, 1/3 des Schadens zu tragen. Wenn das Landgericht ansähere, der Wagen habe sofort zum Halten gebracht werden müssen, so habe es in zu weitlicher Auslegung der älteren Vorschrift diese Bestimmung überspannt. Der Sinn der Vorschrift sei, daß der Führer unverzüglich und in kürzester Frist das Fahrzeug zum Halten bringen solle. Ein sofortiger Uebergang von der Bewegung zum Stillstand sei naturgemäß nicht möglich. Aber auch diese Anforderung habe der Beklagte nicht erfüllt. Den Kläger könne seine Verwirrung nicht entschuldigen. Er hätte bei der schwierigen Passage damit rechnen müssen, daß ihm plötzlich ein Automobil begegne, und hätte bei der erforderlichen Aufmerksamkeit in der Lage sein müssen, abzuhalten oder auszuweichen.



## Bierfahrer

**Fahriäufige Lösung.** (Urteil des Reichsgerichts vom 18. Dezember 1916.) Der Schlossermeister Joh. Kuhn in Mainz wurde im Juli 1916 mit der Aenderung des schmiedeeisernen Tores einer Brauerei beauftragt. Am 10. Juli nahm K. diese Arbeit vor. Als er mit seinem Gesellen den einen Torflügel ausgehoben hatte, kam ein vorher bestellter Rollwagen der Brauerei mit dem Fuhrmann Scherer an das Tor herausgefahren. Als der ausgehobene Torflügel auf den Wagen gehoben werden sollte, und zu diesem Zweck einer der Arbeiter auf den Wagen sprang, jag das Pferd an, das weder ausgehört noch dessen Stränge gelockert waren. Die als Bremsen den Rädern vorgelegten Holzstücke konnten den ins Rollen gekommenen Wagen auf dem abschüssigen Wege nicht aufhalten. Durch das Fortrollen des Wagens mußten die auf denselben stehenden Männer das Tor loslassen. Bei dem Herunterfallen begrub der Torflügel den Lehrling Richard Frey unter sich und verletzte ihn so schwer, daß der Tod sehr bald eintrat. Kuhn und Scherer wurden deshalb am 20. September 1916 vom Landgericht Mainz wegen fahrlässiger Tötung zu 2 Wochen bzw. 1 Woche Gefängnis verurteilt. In dem Urteil wurde unter anderem ausgeführt, daß K. als Leiter der Arbeit hätte erkennen müssen, daß der Wagen nicht genügend mit Bremsvorrichtungen versehen sei. Die Revision der Angeklagten wurde heute vom Reichsgericht als unbegründet verworfen.

## Handelsarbeiter



**Allgemeiner 7-Uhr-Laden-schluss ab 1. Januar 1917.** Vor kaum 2 Monaten noch hat das Oberkommando in den Marken die Einführung des 7-Uhr-Ladenschlusses glatt abgelehnt. Zur Begründung wurde gesagt: Es sei das Erge nis eingehender Prüfung gewesen, daß für Groß-Berlin mit seinem großstädtischen Leben und Treiben die Beibehaltung der bisherigen Verkaufszeit bis 8 Uhr abends, sowohl für die Verbraucher als auch für die Geschäftsinhaber bringend geboten erscheint. Das wurde gesagt, obwohl kurz vorher für ganz Frankreich, einschließl. Paris, der 6-Uhr-Ladenschluss eingeführt war. Und Paris ist doch auch eine Stadt mit großstädtischen Leben und Treiben. Wir haben damals zur Ablehnung des 7-Uhr-Schlusses durch das Oberkommando trotz dem nichts gesagt, weil wir wußten, daß die Verhältnisse stärker sind als selbst Oberkommandos. Wir haben recht behalten. Schon ein paar Wochen später kam ein Mächtiger und ordnete den allgemeinen 7-Uhr-Ladenschluss an: der Bundesrat. Dies trotz der eingehenden Prüfung und trotzdem die Beibehaltung des 8-Uhr-Schlusses, sowohl für die Verbraucher wie die Geschäftsinhaber bringend geboten erscheint. Die betreffende Bundesratsverordnung sagt kurz und bündig:

Alle offenen Verkaufsstellen sind um 7. Sonnenabends um 8 Uhr abends zu schließen. Ausgenommen sind nur Apotheken und Verkaufsstellen, in denen der Verkauf von Lebensmitteln oder von Zeitungen als der Haupterwerbszweig betrieben wird.

Es ist und bleibt tief bedauerlich, daß erst die Not des Krieges diesen zweifellos bedeutenden sozialpolitischen Fortschritt erzwingen mußte. Alle die tiefsten Gründe, die wir jahrelang gegen die Einführung des 7-Uhr-, des 8-Uhr- und jetzt des 7-Uhr-Ladenschlusses in tausendfacher, immer niederbreitender Variation hören mußten, sind hoher Schall und zerfliegener Rauch gewesen und vor einem einzigen Wächter in alle Winde zerblasen. Sie waren nie mehr gewesen als die angeblichen Interessen des gaunernen Profits der ob der Fällung des eigenen Portemonnaies den andern Menschen die frische Luft und das bischen freie Zeit nicht gönnt. Das Geschrei der Weltstadt war dem Gegnern des früheren Ladenschlusses leichtes verzweifelt Argument, das Geschrei der Weltstadt auf der sozialpolitischen Wage wie viel ist es wert. Nicht die gestohlene Freistunde eines einzigen Handelsangehüllten. Die vernünftigen Geschäftsinhaber haben sich den 7-Uhr-Ladenschluss schon längst herbeigewünscht, ihn durchzuführen waren auch sie nicht im Stande, weil es immer überall Augenleider gab, die nun einmal bis 7 Uhr nicht genug verkaufen und einnehmen konnten. Jetzt müssen sich diese Profitwüteriche endlich den allgemeinen Interessen fügen und sie werden deswegen ihren Laden wirklich nicht zumachen müssen. Die Nachfrage und Kaufkraft des Publikums bleibt sich gleich, ob die Läden um 8, oder schon um 7 Uhr geschlossen werden. Die Expansions einer ganzen Volkswirtschaft aber reißt in die Felsen der Ladeninhaber. Die Mitleidlichkeit, die man angeblich bisher auf den kleinen Mann unter den Geschäftslenten nehmen mußte, war lediglih dessen Schaden, ausgedrückt in vermehrten Geschäftspfeilen. Gerade der kleine Mann wird also dem Bundesrat für seine energische Verordnung besonders dankbar sein. Man wird sich auch in den Kreisen der Geschäftsinhaber in ein paar Wochen an diesen sozialpolitischen Fortschritt gewöhnen haben, und ihn dann hoffentlich nicht mehr missen wollen.

Wir aber, d. h. die Organisationen der Angestellten und Arbeiter im Handelsgewerbe, haben mit allen Kräften dafür zu sorgen, daß der 7-Uhr-Ladenschluss keine bloße Kriegsmagnahme bleibt, sondern in die Friedenszeit mit

hinüber genommen wird. Was heute noch zeitbechränkte Bundesratsverordnung ist, muß dauerndes Reichsgesetz und der Reichsgewerbeordnung eingefügt werden.



## Jugend-Bewegung

**Widerung des Sparzwanges für Jugendliche.** Eine Bekanntmachung des Oberbefehls habers in den Marken. Generaloberst v. Kessel hat folgende Bekanntmachung erlassen:

Die erhöhten Preise der Lebenshaltung erfordern eine abermalige Erhöhung des an jugendliche Personen künftig auszahlenden baren Arbeitsverdienstes. An Stelle des § 1 meiner Bekanntmachung vom 18. März 1916 tritt daher — unter Aufhebung meiner Bekanntmachung vom 23. Juni 1916 — folgende Vorchrift:

An jugendliche Personen beiderlei Geschlechts darf bis zu ihrem vollendeten achtzehnten Lebensjahre von ihrem baren Arbeitsverdienst, gleichmäßig ob dieser nach Zeitlohn, Stücklohn oder auf andere Weise berechnet ist, für jede Woche nicht mehr als vierundzwanzig Mark und außerdem ein Drittel des vierundzwanzig Mark überreichenden Betrages ausbezahlt werden. Dabei sich ergebende Beträge von weniger als eine Mark sind ebenfalls bar auszuzahlen. Diese Bekanntmachung tritt am 1. Januar 1917 mit der Maßgabe in Kraft, daß sie auf die an diesem Tage und später stattfindenden Lohnzahlungen Anwendung findet.

**Jugendliche Kuischer.** Die Berliner Fuhrervereinsung teilt der Presse mit:

Der Polizeipräsident hat uns auf unseren Antrag mitgeteilt, daß während des Krieges vorläufig nichts dagegen eingewendet werden soll, daß solche männliche Personen, die noch nicht 18, aber mindestens volle 14 Jahre alt sind, Kuischer sein dürfen, wenn sie eine Fachprüfung abgelegt haben und eine ihre Zulassung befristende Bescheinigung des Verkehrskommissariats mitführen. Zur Vornahme solcher Fachprüfungen haben wir im Interesse der Beschleunigung unserer Innungsmesse in den verschiedenen Teilen Groß-Berlins beauftragt, an welche sich Unternehmer, die solche jugendliche Personen als Kuischer beschäftigen wollen, wenden können.

Die Kriegsnut läßt einen wirksamen Protest unsererseits gegen diese Maßnahmen nicht zu. Wir haben aber dafür zu sorgen, daß diesen jugendlichen Kollegen auch eine der Schärfe und Verantwortlichkeit ihrer Arbeit entsprechende Entlohnung zu Teil wird, desgleichen muß auch dafür geforgt werden, daß ihre tägliche Arbeitszeit in normalen, erträglichen Grenzen bleibt. Um dieser Zweck zu erreichen, ist es unbedingt nötig, daß die jugendlichen Kuischer vor allen Dingen reitlos der Organisation als Mitglieder zugesellen werden.

## Straßenbahner.

**Das Gefahr-signal.**

Auf dem Untergrundbahnhof Leipziger Platz trug sich vor einiger Zeit ein höchst aufregendes Begebenis zu. Auf dem Bahnhofsplatz standen viele Fahrgäste, die den nächsten Zug nach dem Westen erwarteten. Schon hörte man ihn im Tunnel herannahen. Schon sah man sein Laternenlicht über die Schienen huschen. Da fiel plötzlich ein Mann der einen Krampfanfall erlitt, von dem erhöhten Bahnhofs auf das Gleis hinunter und blieb dort liegen.

Es erscholl der blühige Schrei des Entsetzens, aber niemand war bereit, dem Bernallichten, der sich selbst nicht zu bewegen vermochte, zu Hilfe zu kommen, denn der Zug war ja bereits in nächster Nähe und mußte in wenigen Augenblicken mit seiner zermalmenden Gewalt über den Hinabgestürzten wegfahren. Eine Katastrophe erblickten unvermeidlich. Da strahlte die Tunnelöffnung jäh in einem scharfen roten Lichte auf. Der in der Bewegung gerade sichtbar werdende Zug verlangsamte mit starkem Ruck seine Fahrgeschwindigkeit und blieb in einer Entfernung von wenigen Metern vor dem im Gleis liegenden stehen. Dieser war vor dem sicheren Tod durch Ueberfahren gerettet. Die Möglichkeit hierzu war durch eine besondere, erst einige Tage vor dem eben geschilderten Begebenis eingebaute Vorrichtung gegeben worden. Einer der Bedienten auf dem Bahnhof war, als er den Mann auf dem Gleis liegen sah, zu einem kleinen, unheimlichen Schalter geeilt, hatte diesen mit kurzem Ruck gedrückt und dadurch das Gefahr-signal an der Bahnhofsöffnung eingeschaltet. Drei untereinander stehende rote Laternen kündeten dem Fahrer des einlaufenden Zuges an, daß etwas besonderes vorgegangen sei und er mit allen Mitteln den Zug sofort zum Halten bringen müsse. Durch kräftiges Einstellen der Luftbremse, durch Sandstreuen aus dem für solche Zwecke vorhandenen Apparat und durch Einhalten von Gegenstrom gelang es ihm wirklich, den schon mit stark verminderter Geschwindigkeit einlaufenden Zug nach wenigen Metern zum Stehen zu bringen. Das neue Gefahr-signal hatte auf diese Weise einen glänzenden Versuchungsnachweis erbracht.

Es ist jetzt auf sämtlichen Untergrundbahnhöfen eingebaut, die an Strecken mit automatischer Signalführung liegen. Denn bei dieser Einrichtung, die sich als Sicherheitsfaktor schon außerordentlich bewährt

hat, besteht wegen des Wegfalls aller Hebel und Schalter, die auf die Signale einzuwirken vermögen, gar keine Möglichkeit, vom Bahnsitz her die Einfahrt für einen Zug zu sperren, wenn diese aus irgend einem Grunde für jemanden gefährlich sein könnte. Nur die Züge selbst beeinflussen durch ihre Fahrt die Signale, Menschenhände vermögen nicht mehr ohne weiteres, sie auf Halt zu legen.

Aber auch, wenn dies der Fall wäre, hätte man damals dem Fahrer des einlaufenden Zuges doch nicht mehr über die gefahrbringende Situation verständlich machen können. Denn als der Fahrgast auf das Gleis fiel, war der Zug ja schon über das Einfahrtssignal hinausgefahren; der Fahrer hatte es bereits im Rücken und würde das Auf-Halt-Begrenzung nicht mehr bemerkt haben. Aus diesem Grunde ist eben die besondere Laternenreihe des Gefahrsignals noch außerdem unmittelbar am Bahnsteigbeginn angebracht. Wenn plötzlich in der schwarzen Finsternis des Tunnels die drei roten Lampen aufstrahlen, so wirkt dieser ungewöhnliche Anblick so aufdringlich auf den Fahrer, daß er sofort alle Handgriffe vollführt, um den Zug möglichst augenblicklich anzuhalten.

Zur Betätigung des Gefahrsignals sind auf jedem Bahnsteig sechs besondere Schalter — je drei für jede Fahrtrichtung — angebracht. Sie haben eine Form erhalten, die von gewöhnlicher Schalter verschieden ist, damit sie nicht von unbefugter Hand bewegt werden, was an sich leicht möglich wäre, da sie ja notwendigerweise beaunet und ohne weiteres zugänglich sein müssen. Vollauf ist ein Vorgang, der ein Anhalten des Zuges am Beginn des Bahnsteigs notwendig erscheinen läßt, so läuft einer der Bediensteten auf dem Bahnsteig an den nächsten Schalter und dreht ihn mit ganz leichter Bewegung ein wenig herum. Die Folgen in der Signalanlage sind außerordentlich groß.

Das Einfahrtssignal weit hinten im Tunnel geht auf Halt, die Fahrsperrle wird heruntergeklappt, so daß sie den einlaufenden Zug abbremsen würde, wo Nachrücksignale vorhanden sind, werden auch diese in die Haltstellung gebracht, und die gleiche Lage nehmen die sämtlichen Fahrsperrle ein. Außerdem erscheint noch das Sonderlicht der drei roten Laternen. Es ist unmöglich, daß der Fahrer eine solche Notsignalisierung, die ihm plötzlich eine wahre Roten Lichtes vor Augen stellt, übersehen kann, und außerdem gestattet auch die heruntergelegten Fahrsperrlehebel keine Durchfahrt mehr.

Signaltechnisch betrachtet, ist es, als wenn plötzlich eine täppische Faust in die Anlage hineingetreten würde. Mehr als hundert Stromkreise wohl werden plötzlich überbrückt, kurzgeschlossen, verändert. In der überaus komplizierten und feinsinnigen Schaltung der selbsttätigen Signalanlage vollzieht sich augenblicklich eine grundlegende Veränderung. Ist jedoch das Gleis wieder geräumt, so genügt eine weitere kurze Drehung des Schalters, und sämtliche Signale und Fahrsperrle nehmen wieder ihre ordnungsgemäße Stellung ein, die drei roten Laternen verschwinden. Es ist eine sehr beachtenswerte Leistung, daß es der Signaltechnik unserer Schnellbahnen gelang, das Gefahrzeichen so in die schwierigste Schaltung einzubauen, daß es auf die denkbar schnellste und einfachste Weise hervorgezogen werden kann. In dieser Form bedeutet das Gefahrsignal eine ganz besonders günstig wirkende Sicherheitsvorrichtung.

**Die Reklamierten.**

Zweifelsfrei gehören auch die Straßenbahnen zu denjenigen Betrieben, die nach dem Vaterländischen Hilfsdienstgesetz für Zwecke der Kriegsführung mittelbare Bedeutung haben. Damit werden die Straßenbahnen verlangt können, daß ihnen die erforderliche Anzahl Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. Nun ist es eine allbekannte Tatsache, daß gerade bei den Straßenbahnen die Heranziehung der erforderlichen Anzahl Arbeitskräfte auf große Schwierigkeiten stößt. Einmal liegt das in der Eigenart des Betriebes, indem die Arbeitszeiten für das Personal für die verschiedensten Tages- und Nachtstunden festgelegt werden müssen, so daß den meisten Angestellten nur sehr wenig oder höchst ungenügende Zeit für zeitliche Fortsetzung zur Verfügung steht, das andermal aber daran, daß die Unternehmer oft nach wie vor rücksichtslos gegen die Angestellten verfahren. Nicht nur gegen die Männer, sondern auch gegen die Frauen. Als weiterer wunder Punkt tritt hinzu, daß die Bezahlung gegenüber der bestehenden Leistung als geradezu unwürdig bezeichnet werden muß.

An dieser Stelle interessiert uns aber nur das rücksichtslose Vorgehen gegen das Personal. Wir haben schon oft gehört, daß nach wie vor das Koalitionsrecht eingeschränkt wird und besonders auf die Reklamierten in oft brutaler Offenheit gehandelt wurde. Schon in der Nr. 20 des "Courier" konnten wir den Nachweis führen, daß selbst das Kriegsministerium gegen die Unternehmer Stellung nehmen mußte. Wir brühten unseren Zweifel aus, daß die fragliche Verfügung des Kriegsministeriums überall die erwünschten Erfolge haben würde.

Nun erscheint aber, nachdem die Straßenbahnen unter das Vaterländische Hilfsdienstgesetz fallen, die ganze Angelegenheit in einem neuen Licht, umso mehr, als der preussische Eisenbahnminister Breitenbach durch Geheimverträge nach wie vor seinen Angestellten die freie Ausübung des Koalitionsrechtes verbietet. Eine Leistung, die jetzt während des Krieges geradezu die Arbeiter zur schärfsten Opposition treiben muß. Es war daher Pflicht der Gewerkschaftsvertreter im Reichstag, in das Hilfsdienstgesetz Bestimmungen oder Klärungen der Regierungsvertreter zu verlangen, die jede Gefahr für die Reklamierten beseitigen; das ist nun auch geschehen. In der Sitzung des Reichstags vom 30. November wurde von dem Gewerkschaften Bauer darauf hingewiesen, daß im Gesetz bisher noch jede Schutzbestimmung zu Gunsten der Reklamierten fehle. Darauf antwortete der Leiter des Kriegsamtes General Gröner:

„Das Kriegsamte wird darauf hinwirken, daß bestehende Tarifverträge auch bestehen bleiben. Die Reklamierten werden grundsätzlich aus dem Militärverhältnis entlassen und scheiden damit während ihrer Jurisdiktionsstellung aus dem Dienst in der bewaffneten Macht aus. Es ist daher nicht möglich, aus dem Arbeitsverhältnis eines Reklamierten oder aus anderen Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnis die Veranlassung zur Einziehung zum Wehrdienst zu finden. Solche Streitigkeiten sind ebenso wie bei anderen Arbeitern durch die Schlichtungsstellen zu beilegen. Auch der Reklamierter holt sich seinen Abkehrschein und sucht sich Arbeit oder er wird, wie alle anderen, nach dem Urteil eines Ausschusses zur Arbeit überwiesen. Entspricht er dem nicht, so entfällt die Voraussetzung der Reklamation und er wird wieder zum Dienst in der bewaffneten Macht eingezogen. Der Arbeitgeber hat keinen Einfluß darauf. Die Einziehung darf lediglich aus militärischen Rücksichten erfolgen. Militärische Ueberwachung ist geboten, damit die Kontrolle über den Aufenthalt des Wehrpflichtigen nicht verloren geht. Selbstverständlich wird das Recht der Militärbehörden nicht berührt, überflüssige Kräfte einzuziehen.“

Damit ist endlich den Unternehmern ein Mittel aus den Händen genommen, das von vielen in schon gefährlicher Art zur Anwendung kam. Es ist gut nun an dem Personal, wenn es ruhig solche Drohungen einstreift, wie es bisher eider gesehen konnte. Wo solche Drohungen jetzt geäußert werden, soll man das sofort uns melden, wir werden das Ueorige schon veranlassen.

**Lohnaufbesserungen Feuerungszulagen.**

Nachdem auf Eingabe unseres Verbandes an die Reichsliche Kleinbahn-Gesellschaft hat diese die bisher gewährten Feuerungszulagen in festen Lohn umgewandelt. Außerdem bewilligte sie eine weitere Feuerungszulage von 10 Prozent des bestehenden Lohnes. Dieser Erfolg ist um so beachtenswerter, als das Personal, obwohl jung organisiert, es verstand, dem eventuellen Verschwinden der Feuerungszulagen nach dem Kriege einen Weg vorzuschreiben.

**Berlin-Lichterfelde.** (Zeltower Kreisbahn.) Am Montag, den 28. Dezember 1916 beschloß der tagende Kreisrat unter der Leitung des Landrates v. Arnshausen den Beamten und Angestellten des Kreises eine „Kriegsteuerungszulage“ zu gewähren. Die Unterverehrateten sollen einen halben und Verheiratete einen ganzen Monatslohn erhalten. Andererseits ist seitens der Kreisverwaltung den Gemeinden nahegelegt worden, den Kriegerverfahren, wenn sie arbeiten, die kommunale Unterstützung zu entziehen.

Eine Aufhebung des Koalitionsverbotes für das Straßenbahnpersonal ist bisher immer noch nicht erfolgt.

**Berliner Städtische Straßenbahn.** Ein Stadtverordnetenaußschuß beschäftigte sich mit der Magistratsvorlage über die Erhöhung der Kriegszulagen für die städtischen Angestellten, Lehrer und Beamten. Die Stadtverordneten bemühten sich, die Vorlage für die Arbeiter und Beamten möglichst günstig zu gestalten. Es gelang ihnen auch, einen Antrag durchzuführen, daß vom 1. Dezember ab die Ledigen bei einem Gesamtmonatslohn bis 3000 M., 12—18 M. monatlich erhalten, abgestuft nach dem Lebensalter. Ledige mit eigenem Hausstand und verheiratete ohne Kinder sollen bei einem Dienstlohn bis zu 4500 M. monatlich 25 M. bekommen. Verheiratete mit Kindern bis 16 bzw. 18 Jahren sollen bei einem Dienstlohn bis zu 6000 M. monatlich 30 M. beziehen, und falls mehrere Kinder zu unterhalten sind, für jedes Kind noch 5 M. extra. Die ständigen Hilfsarbeiterinnen, die als Preisgebilligten usw. sollen auch nicht leer ausgehen. Die Kriegszulagen sollen möglichst bald und noch vor dem 1. Januar gezahlt werden.

**Strasburger Straßenbahn-Gesellschaft.** Ende Oktober sah sich die Organisation veranlaßt, an die Direktion das Ersuchen zu richten, eine Aufbesserung des Lohnes für die Schaffnerinnen zu gewähren.

Nach Verhandlungen mit derselben ist allen denjenigen Schaffnerinnen eine Zulage von 25 Pf. pro Tag bewilligt worden, die zehn Monate und darüber hinaus im Dienst sind, so daß deren Lohnsatz vom 1. November 1916 ab von 3,25 Mk. auf 3,50 Mk. pro Tag erhöht wurde.

Alle übrigen Schaffnerinnen steigen ebenfalls um 25 Pf. pro Tag, sobald sie zehn Monate im Betrieb beschäftigt sind.

Da diese Zulage in Anbetracht der außerordentlichen Feuerung keineswegs als zufriedenstellend bezeichnet werden kann, zumal nicht alle Schaffnerinnen jetzt schon die Zulage erhalten, so hoffen wir aber doch, daß die Direktion in allernächster Zeit ein weiteres Entgegenkommen zeigen wird.

**Kriegsgüter auf der Straßenbahn.**

Dem Verein der Deutschen Straßen- und Kleinbahnen, dessen Vorstand am 11. Dezember in Berlin zu einer Sitzung zusammentrat, lag eine Anfrage des Kriegsamtes vor, dahingehend, ob die Straßenbahnen wohl in der Lage wären, die Beförderung von Heeresgütern von einem Bahnhof zum andern zu übernehmen. Es sei hier bald bemerkt, daß die Große Berliner Straßenbahn geschäftsführende Verwaltung des Vereins ist.

In der Vorstandssitzung wurde, soweit Berlin in Betracht kommt, die Anfrage der Heeresverwaltung bejaht unter der Voraussetzung, daß eine genügende

Pause zwischen dem Betriebschluß des Personenverkehrs und der Aufnahme des Güterverkehrs eintrete. Als wünschenswert wird auch die Zeit um 10 1/2 Uhr abends bezeichnet.

Die Anfrage wurde in diesem Sinne beantwortet. Ob es dazu kommt, daß die Berliner Straßenbahn etwa um 10 1/2 Uhr abends den Betrieb einstellt, um Kriegsgüter zu befördern, läßt sich vor der Hand nicht absehen. Es handelt sich zunächst um unverbindliche Besprechungen zwischen den beteiligten Behörden und Verwaltungen.

In der Zwischenzeit ist die Betriebsbeschränkung bei der Hochbahn eingeführt und hat zu der bekannten Pressepolemik geführt. Aus dem obigen Bericht geht übrigens hervor, daß nicht der Berliner Polizeipräsident der Anreger auf zu frühe Betriebsbeschränkung ist, sondern der Verein der Straßen- und Kleinbahn-Verwaltungen.

**Aus den Betrieben der Berliner Straßenbahnen während des Krieges.**

Die Straßenbahnbetriebe, wenigstens die großen, gehören sicher zu denjenigen Unternehmen, welche unter dem Kriege viel zu leiden haben. Nicht in finanzieller Hinsicht, denn da sind die Einnahmen zum mindesten in voller Höhe wie in Friedenszeiten, sondern sie leiden unter dem Mangel an Personal. Die gesamten Berliner Straßenbahnen geben uns da ein Bild, wie es jetzt in diesen Betrieben aussieht. Vor allem aber zeigt uns die Große Berliner Straßenbahn, welche ja die größte Bahn Deutschlands ist, wie es eigentlich nicht sein sollte.

Wir wissen, daß in Friedenszeiten unter dem Personal fast ein Drittel der Verwaltungen schwer gestündet wurde. Zwar brachte die eigenartig gestaffelte Lohnskala sowie auch die Ruhegehaltsklassen und nebenbei auch noch der gelbe Vereinsbazillus für kurze Dienstverwaltungen Ruhe und ein Teil des gewünschten Erfolges für die Aktionäre. Früher oder später mußte sich solches System aber rächen. Obwohl wir gern anerkennen daß die neue Direktion der Großen Berliner Straßenbahn weit objektiver landete und weit mehr soziale Einsicht bezaß als die alte, so konnte aber durfte sie nicht ausreden, was ihre Vorgängerin hinterlassen hatte. Der Krieg brachte schneller, was jeder Einsichtige auch für normale Zeiten vorausahnt. Ein Verlangen der ganzen Organisation. Alles war während der Friedenszeit so eingeführt, daß es halbwegs funktioniert, solange man die Konstruktionsgebiete unter wenigen aufgestellten Provinzlerinnen hatte, aber als das fortfiel, da suchten die Herren mit ihrem eingebildeten und mechanisch ausgeübten Organisationsgeist nicht mehr aus. Sehen wir im Nachstehenden, welche Folgen das hat.

Das neue Konstruktionsgebiet muß nach Ausbruch des Krieges nach Berlin verlegt werden. Ein anderes Menschenmaterial bringt in die Betriebe ein. D. wohl auf einzelnen Bahnhöfen und Depots auch jetzt noch nach allem Rezept gearbeitet wird, so versage jedoch das alte Mittel fast vollständig. Ja, noch mehr! Durch die Art der Anstellung der Vorgesetzten kommen selbst die eingestellten Frauen zu der Erkenntnis, daß es nicht ganz richtig sein muß, wenn so gehandelt wird, wie es hier geschieht. Dazu kommt, daß auch die Verwaltungen selber genug machen, um aus der Notlage herauszukommen. Niedrige Löhne und immer wieder niedrige Löhne sind ihre Grundmotive. Und nun kommt, was kommen muß. Ein klarer Befehl unter dem Personal tritt ein. Einige Hauptbetriebe, Kontrolloren usw. handeln noch kurzschichtig genug, indem sie in dem Moment wo wirklich einmal genügend Arbeitskräfte zur Verfügung standen, durch verlebene Behandlung die Frauen oft zwingen, den Dienst zu quittieren. Anstatt, daß die Verwaltungen nun in solchen Fällen kräftig zuzugreifen und solche Herren an diejenigen Stellen gestellt hätten, wo sie keinen Schaden anrichten konnten, beanagte sie sich meist mit Kenntnisnahme oder — ja, sagen wir, einem Verweis. Dieser ganze Befehl zwingt nun die Geisel schreiten auf ihrer Suche nach Personal ziemlich wahllos zuzugreifen. Das kann das Ansehen des Personals in den Kreisen der Fahrgäste natürlich nicht heben. Die Beschwerden aus den Kreisen des Publikums sind daher sehr zahlreich, wenn auch die meisten von sehr zart besetzten Naturen oder stark ausgeprägten Egoisten ausgehen. Aus solcher Situation heraus hat sich der Berliner Lokal-Anzeiger mit einem Schreiben an die Verwaltung der Großen Berliner Straßenbahn gewandt. Interessant ist die Antwort, welche der Öffentlichkeit unterbreitet wurde. Die Große Berliner schreibt:

„Die Besornerungsverhältnisse sind, wie allgemein bekannt, infolge der durch den Krieg bedingten und wegen der fortlaufenden Entersungen von Fahrern zum Heeresdienst sich ständig steigenden Personalnotlage außerordentlich schwierig. Durch die Einschränkungen bei allen übrigen Verkehrsunternehmungen — Kraft- und Pferde-Omnibus, Kraft- und Pferdebusse, Untergrundbahn, Stadt-, Ring- und Vorortbahn — fällt dem gegenüber der Straßenbahn in diesen Zeiten die Bewältigung des allgemeinen Verkehrs in noch weit höherem Maße als sonst zu. Gleichwohl haben wir es in jedem Augenblick mit den verschiedenartigsten Schwierigkeiten zu tun, wobei wir auf dem Gebiet der Schaffnerinnen vornehmlich die Aufmerksamkeit zuwenden. Durch die Einschränkungen bei allen übrigen Verkehrsunternehmungen — Kraft- und Pferde-Omnibus, Kraft- und Pferdebusse, Untergrundbahn, Stadt-, Ring- und Vorortbahn — fällt dem gegenüber der Straßenbahn in diesen Zeiten die Bewältigung des allgemeinen Verkehrs in noch weit höherem Maße als sonst zu. Gleichwohl haben wir es in jedem Augenblick mit den verschiedenartigsten Schwierigkeiten zu tun, wobei wir auf dem Gebiet der Schaffnerinnen vornehmlich die Aufmerksamkeit zuwenden. Durch die Einschränkungen bei allen übrigen Verkehrsunternehmungen — Kraft- und Pferde-Omnibus, Kraft- und Pferdebusse, Untergrundbahn, Stadt-, Ring- und Vorortbahn — fällt dem gegenüber der Straßenbahn in diesen Zeiten die Bewältigung des allgemeinen Verkehrs in noch weit höherem Maße als sonst zu. Gleichwohl haben wir es in jedem Augenblick mit den verschiedenartigsten Schwierigkeiten zu tun, wobei wir auf dem Gebiet der Schaffnerinnen vornehmlich die Aufmerksamkeit zuwenden.“

wir bei den zu gewärtigen weiteren militärischen Eingriffen von Fahrem schließlich doch weitere Einschränkungen des Betriebes werden vornehmen müssen. Sämtliche geschlossenen Betriebs sind im Betriebe, so daß weitere Verfügungen leider auch im Betriebsbetriebe zurzeit unmöglich sind. Wir sind aber gegenwärtig dabei, trotz der für die Beschaffung von Materialen und Arbeitskräften bestehenden Schwierigkeiten eine Anzahl offener (Sommer-) Wagen zu geschlossenen für den Winterbetrieb herzurichten. Wir hoffen, diese Wagen bald in Betrieb stellen zu können.

Was die Ausbildung des weiblichen Personals anbetrifft, so ist entgegen den vorliegenden Beschwerden festzustellen, daß diese in ganz besonders gründlicher Weise erfolgt und auch von der Aufsichtsbehörde ständig streng überwacht wird. In dem Bewußtsein, daß die Verwendung weiblichen Personals in großem Umfange naturgemäß mannigfache Bedenken hat, haben wir gerade die Dauer der Ausbildung gegenüber dem Brauche in Friedenszeiten weitach verlängert. In der Streckenliste werden die Schaffnerinnen bereits während der Ausbildung ausreißend unterwiesen; bevor sie im selbständigen Dienste auf einer Linie verwendet werden, müssen sie eine Zeilang unter Aufsicht eines Lehrschaffners oder einer Lehrschaffnerin Dienst leisten. Daß sie das zweierweilige Verkehrsgebiet von Groß-Berlin nicht soziet nach ihrer Indienststellung befehlen können, ist nur zu erklärlich; die gleiche Erfahrung mußten wir aber auch in Friedenszeiten machen, wenn im Herbst nach der Entlassung vom Militärdienst junge, aufgeweckte Leute als Schaffner eingestellt wurden. Allerdings trat dies für die Öffentlichkeit nicht so in Erscheinung, weil es sich hierbei meist nur um einige hundert neue Anwärter handelte, während in den letzten beiden Jahren nicht weniger als über 14 000 Ausbilder in den Betrieb eingestellt worden sind. Erschwerend wird die Veranlassung der erforderlichen großen Zahl weiblicher Bediensteter — zurzeit sind es rund 5000 — durch den ständigen Personalwechsel infolge der immer ausgeprägteren Verwendung weiblicher Kräfte in anderen lohnender oder bequemer erscheinenden Berufszweigen.

Allein in der Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Oktober 1916 wurden von uns über 3 000 Frauen neu eingekestellt. Es fällt außerordentlich schwer, für die auszubildenden ausreichenden Ersatz zu erlangen, geschweige denn eine Verrechnung des Personalabflusses zu erreichen. Wir sind daher leider durchwegs nicht in der Lage, die Auswahl immer so zu treffen, wie es unseren Wünschen entsprechen würde. Nebenfalls sind wir unablässig bemüht, für eine weitere Ausbildung und namentlich für ein angemessenes Verhalten der Schaffnerinnen gegenüber den Fahrgästen zu sorgen.

Es kommt hinzu, daß unter den heutigen schwierigen Erwerbsverhältnissen mehr oder weniger auch das Publikum „verehrbarer“ geworden ist, so daß man vielfach für die Auseinandersetzungen zwischen den Fahrgästen und den weiblichen Bediensteten den letzteren nicht allein die Schuld beimessen kann. Es darf hierbei auch nicht vergessen werden, daß durch die unter den heutigen schwierigen Verhältnisse verhaltenen Leiter unermessliche Mehrbelastung der Wagen den Schaffnerinnen die Ausübung ihres Dienstes beträchtlich erschwert ist, was manches Vorurteil in etwas milderem Lichte beurteilen läßt.

Hier wird bestätigt, was wir sagen und dabei hat die Verwaltung die Sache noch günstiger dargelegt. Daß Wagen, ja ganze Züge nicht vom Bahnhof oder Depot abfahren können, weil ein Teil des Personals einfach nicht zum Dienst kommt, ist eine allgütige Erscheinung. Die verlangten Leistungen sind oft übermäßig groß und dabei wird häufig noch in sehr ungerechter Art — um keinen schärferen Ausdruck zu gebrauchen — der Dienst den Frauen verleiht. Hier nur ein Beispiel aus dem Betriebe der „Großen Berliner“: Eine Schaffnerin hatte 9 Stunden Dienst verrichtet und wird nach Beendigung ihrer Arbeit veranlaßt, eine weitere Stunde zu fahren, weil eine Arbeitskraft fehlt. Sie macht das bereitwillig. Ihre Bekehrungswilligkeit wird aber nur dadurch gestraft, daß sie nun auch nicht abgelöst wird. Sie muß weitere 6 Stunden Dienst verrichten. Als sie dann die 6 Stunden als Überstunden angeschrieben will, wird ihr geagt, daß sie nur 3 einzeichnen soll, und am nächsten Tage wieder 3 Stunden. Das geschieht. Da sie am nächsten Tage nur 8 Stunden Dienst hat, so hat sie mit den 3 Überstunden 11 Stunden. Die Bezahlung erfolgte nun so: Erster Tag 1 Überstunde zu 35 Pfg. — bekanntlich werden den Frauen nur nach 10 Stunden Dienstleistung Überstunden mit 50 Pfg. berechnet, sonst erhalten sie nur 35 Pfg. — und 2 zu 50 Pfg., am anderen Tag zwei zu je 35 Pfg. und eine zu 50 Pfg. hätte sie am ersten Tage die 6 Stunden eingeschrieben, so wäre ihr Verdienst 2,85, und jetzt hat sie nur 2,55 Markt erhalten. Solche Handlungen sind natürlich nicht geeignet, die Arbeitskräfte im Betriebe zu halten.

So wie es im Betriebe der „Großen Berliner“ zugeht, ist es auch bei den anderen Bahnen. Besonders schlimm jedoch bei der Nordbahn. Ein wahres Elend ist's, daß noch kein Unheil geschehen. Man kann sich kaum vorstellen, daß jetzt die Verhältnisse so liegen, daß in jedem Monat ein Drittel des Personals seine Stellung verläßt.

Sind das gesunde Zustände — und tut das Personal recht, wenn es seine Stellung verläßt? Das sind Fragen von großer Wichtigkeit. Denn einmal leidet unter derartigen Verhältnissen das Personal selbst und das andere Mal die Allgemeinheit. Gewiß, Liebe zu einer Arbeit, wo so gehandelt wird, wie oben ge-

schilbert, kann man von keinem Arbeiter resp. Angestellten erwarten. Die mehr wie geringe Bezahlung ist dann das Uebrige. Am ist es gewiß ein sehr gesunder Egoismus, wenn Bahnbedienstete zu einer besser bezahlten Arbeitsstelle gehen. Geschieht das aber in Massen wie jetzt, so sind das unheilbare Zustände. Das Personal sollte andere Wege wählen. Vor allem sollte es in der Gesamtheit sich gewerkschaftlich organisieren. Dann ist es in der Lage, sich das Arbeitsverhältnis angenehm zu gestalten. Alle Qualereien und Verdrüßlichkeiten könnten hintenan gehalten werden; die Löhne könnten auf der Höhe stehen, daß ein Wechsel zu einer besser bezahlten Stelle nicht notwendig wäre. Die Organisation wäre in der Lage, Kollegen, die zum Schaden ihrer Mitkollegen ihre Pflicht veräußen, zur besseren Einsicht zu befehlen u. s. f. Gewiß würde die Lösung dieser Voraussetzungen den Unternehmern schmerzhaft sein. Aber das hilft nicht. Schmerzlich ist auch der Hunger und den Leiden jetzt schlechtbezahlte Angestellte nicht selten.

Damit wollen wir unsere Anregungen hier schließen, bemerken jedoch ausdrücklich, daß die Zustände in den Betrieben nur ganz leicht akkretiert werden. Sollte sich die Notwendigkeit ergeben, so werden wir auch an anderer Stelle unsere Meinung äußern und dann den ganzen Sachverhalt schildern.

**Wie jung darf eine Schaffnerin sein?**

Nach einer Entscheidung der Kleinbahngesellschaft der Aufsichtsbehörde ist das Mindestalter der bei der Großen Berliner Straßenbahn einzustellenden Schaffnerinnen auf das 18. Lebensjahr festgesetzt worden.

**Die „Schaffnerinnen“ und das Publikum.**

Im Berliner „Der Tag“ steht folgendes Eingekannt:

„Für uns Soldaten ist es, wenn wir mal nach Hause kommen, immer eine Freude, zu sehen, wie eine große Menge unserer Frauen sich ernsthaft betätigt. Dies trifft besonders auch auf die Schaffnerinnen zu, deren Dienst sehr schwer ist, und der ihnen vom Publikum nicht immer erleichtert wird. Ich habe persönlich mehrfach beobachtet können, in wie häßlicher Weise sich weibliche Fahrgäste gegen die Schaffnerinnen benahmen. Allerdings gehörten diese Fahrgäste wohl nicht zur wertvollsten Bevölkerung von Berlin. Den Hünen, Federn und Hutnadeln einer großen Anzahl von Damen gegenüber sind die Schaffnerinnen meist ebenso machtlos wie die Feldfrauen. Süßliche Bitten, einen doch nicht dauernd zu belästigen, werden oft mit ganz eigenartigen Grobheiten erwidert. Vor dem Schaffner hatten diese Vertreterinnen immerhin noch Respekt! Ich kann nur verhoffen, daß derartige Bilder nach meiner und vieler Feldfrauen Ansicht viel häufiger sind, als eine mal aus der Molkereifallende Schaffnerin. Aus Hochachtung vor unserer wertvollsten deutschen Frau stelle ich Ihnen anheim, diese Zeilen in Ihr geliebtes Blatt aufzunehmen. Major v. W.“

**Von den Kölner Straßenbahnen.**

Die Veränderungen, die der große Krieg mit sich gebracht hat, zeigen sich besonders deutlich auch bei dem Personal unserer städtischen Straßenbahnen. Vor Kriegsausbruch zählte das bei diesen als Wagenführer, Schaffner, Streckenwärter, Puffer usw. beschäftigte Personal rund 3500 Köpfe, bekanntlich alles „gebildete Leute“, von denen nur ein recht kleiner Prozentsatz über das in diesem Fall „kanonische Alter“, welches die Befreiung von der Wehrpflicht mit sich brachte, hinaus war. So kam es, daß bis jetzt etwa fünf Sechstel dieses männlichen Personals zu den Fahnen einberufen wurde, und nur vereinzelt sind Fälle zu verzeichnen gewesen, daß viele von diesen Straßenbahnerinnen, die aus dem Wehrdienst entlassen wurden, in ihren früheren Dienst wieder eingestellt werden konnten. 175 Kölner Straßenbahner sind bislang den Heldentod gestorben, 158 haben das Eisener Kreuz erhalten, darunter drei die erste Klasse. Zwischen sind ja, seit anderthalb Jahren, um den infolge der zahlreichen Eingriffen entstandenen Mangel an männlichen Arbeitskräften auszugleichen, Frauen in allen Zweigen des Fahrdienstes eingestellt worden, die sich auch sehr gut bewährt haben, wenn auch in verhältnismäßig wenigen Fällen Schaffnerinnen den Anforderungen des Dienstes nicht gewachsen waren und mit Rücksicht auf ihre Gesundheit Amt und Uniform wieder drangehen mußten. Insgesamt hat die Verwaltung der städtischen Straßenbahnen seit 1800 weibliche Arbeitskräfte in ihrem Betriebe beschäftigt, davon etwa 100 als Pufferinnen und ebensoviele als Streckenwärterinnen und dergleichen. Die weitaus größte Mehrzahl des weiblichen Personals, 1100 an der Zahl, ist jedoch in direkten Fahrdienst angestellt, als Schaffnerinnen, die jetzt auf den verschiedenen Strecken unsere „Eisenbahn“ mit Sicherheit und Anmut ihres Amtes walteten, und Verwaltung und Fahrgäste sind durchweg zufrieden.

Daß auch einer Schaffnerin gute Laune wohl einmal gerührt wird, ist leicht zu begreifen. So z. B., wenn abends zwei Burden auf dem Hinterkopf für den Fahrdienst mit je der Hälfte eines durchgeführten Marktdienstes zahlen und die Schaffnerin im Drang der Geschäfte den Vorturbubenskreis zunächst nicht merkt und jedem auf eine Mark herausgibt, um dann bei der Abrechnung ihren Schaden belegen zu müssen. Ein zweites Mal freilich dürfte ein derartiger, nicht genug verdammenswerter Schwund nicht gelingen, da die Schaffnerinnen sich jetzt jeder Geldschein vor dem Einwechseln genau ansehen. Gar manche Schaffnerin versteht auch ihren Dienst in stiller Weisheit im Gedächtnis an den Gatten, der im Schützengraben liegt oder gar auf ferner fremder Aue die tüble Erde deckt. Von den 1100 Schaffnerinnen sind 77 als Fahrerinnen ausgebil-

det und füllen selbst den verantwortungsvollen Posten eines Wagenführers tüdlenlos aus. Jeht vorurtliche Schaffnerinnen, die sich im Dienste als besonders befähigt erwiesen, haben inzwischen schon eine größere Sprösse der Straßenbahndienstleiter erkommen und sind zur Aufseherin, die man auch wohl „Kontrollschaffnerin“ nennt, aufgerückt, ohne infolge dieser Beförderung bei den vorurtlichen Kolleginnen an Beliebtheit gewonnen zu haben.

Trotz dieses zahlreichen Erfolges von Männern durch die Frauenwelt bleibt der Gesamtbestand des Straßenbahnpersonals gegenüber der Zeit vor dem Kriege um noch 600 Köpfe zurück. Zudem wird die weitere Einstellung von Frauen immer schwieriger, schon im Hinblick auf jetzt auch von der Staatsbahn zugelassene Konkurrenz. Gleichwohl sind weitere Einschränkungen des Betriebes nicht vorgesehen. Es sei denn, daß vielleicht regierungsgestützt, was nicht ausgeschlossen erscheint, die Einführung einer noch frühzeitigeren Polizeistunde festgesetzt würde.

Zum Schluß sei noch die Maßnahme hervorzuheben, daß für das etwa als Kriegsinvaliden aus dem Feldzug zurückkehrende Personal der städtischen Straßenbahnen, wie überhaupt für alle städtischen Angestellten und Arbeiter, die von solchem Geschick betroffen werden, eine großzügige soziale Fürsorge Maß greift. Sie sollen nämlich in städtischen Diensten weiter beschäftigt werden und den höchsten Gehältern, den sie vor Kriegsausbruch verdienten. Auf diesen Lohn wird lediglich die Militärrente in Anrechnung gebracht, während die Kriegs- und Verfümmelungszulage nicht in Anrechnung kommen.



**Seeleute.**

**Das Gebot der Stunde.**

\*\*\* Versunken in die tiefsten Tiefen des unendlichen Meeres der Vergangenheit ist das Kalenderjahr 1916 mit all seinem politischen Jammer und seinem wirtschaftlichen Elend. Verkungen sind die fälschlicherweise als Friedensglöden benannten Weihnachtsglöden, Europa und mit ihm unser Volk leidet und klagt unter den gewaltigen Tritten der rasenden Kriegsturme und die Neujahrsglöden läuten uns in ein neues Kalenderjahr und damit dem Ende des dritten Kriegsjahres entgegen. Die Welt erbebt unter dem Donner der Kanonen und erscharrt in dem atavischen Kriegseleid. Wir leben im alten Jammer unveränderten Zeiten entgegen. Die Zentralmächte Europas boten Friedensmöglichkeiten und optimistische Ohren vernahmen bereits den süßen beruhigenden Klang der Friedensglöden. Alles ist zu Schall und Rauch geworden. Das Weltverteilungsfundikat und seine her- und gewisslosen Staatsmänner in London, Paris, Petersburg und Rom veräußerten die Friedensangebote und treiben die Kriegsturie zu neuer Maferei. Und die Klust zwischen den Völkern Europas, die Deutschland und seine Verbündeten zu überbrücken gemeint waren, England und seine Vasallen haben sie erneut und zwar gewaltig erweitert.

Sie wollen, daß dem Kriegsteufel neue unermeßliche Opfer an Blut und Leben, Glück und Hoffnung gebracht werden; sie haben erreicht, daß Europa denn ersehnten Frieden heute fern erträcht denn je zuvor steht, die schwere unsichtbare Flutwut fällt auf die führenden Häupter unserer Feinde.

Ueber die Fortage selbst besteht kein Zweifel und es ist müßig, sich hierüber in kritisch-philosophierende Haarspaltereien zu ergeben. Es ist sinn- und zwecklos, gegen das Schicksal zu revoltieren, sondern klager, mit ihm zu partieren, um ihm die Götter und Götter abzuhelfen. Uns und unsere wahrhaft erfüllbaren Lebensideale nicht aufgeben, das ist in dieser bitteren Sommerstunde das vornehmste Gebot; uns nicht den Glauben an unsere eigene und die Zukunft unserer Sache rauben lassen, das ist Pflicht aller, die sich selbst und unsere Bewegung für die Zukunft erhalten wollen und erhalten müssen, der mit Schwierigkeiten so reichlich beladenen Gegenwart zum Trost.

Es gibt keine zweite Arbeitergruppe, die in Deutschland unter den verwirklichen Eindrücken des Krieges in der gewerkschaftlichen Organisation und Agitation mit so großen Schwierigkeiten und platten Unmöglichkeit zu kämpfen hat, wie die Seeleute. Aber sollen und dürfen wir deshalb bei aller Energie und frei von jedem Selbstbewußtsein, also der Selbstverachtung gleichkommend, die Flinte ins Korn werfen? Wollen wir zertrümmern lassen, was wir in zwanzigjähriger harter Arbeit mühsam aufgebaut haben? Nein, sagen wir! Heute weniger denn zuvor! Niemals genach unsere fernmännliche Bewegung einen so starken moralischen Einfluß wie heute, und niemals hatte sie so große und schwere Aufgaben zu erfüllen, wie wir sie in der Zukunft während und nach dem Kriege werden zu erfüllen haben; denn schwer lasten auf uns die Erwartungen unserer Berufsgenossen in der Gegenwart und ihre Hoffnungen auf die Zukunft.

Deshalb Recht gegen Recht und Pflicht gegen Pflicht! Dieses Gebot ist zwingend für Deutschlands Seeleute, einerlei, ob sie während ihrem Beruf nachgehen, unter den Fahnen stehen oder zu Tausenden in Freundes- oder Feindesland interniert sind. Sie haben die Pflicht, unserem Verbandsunweigerlich die Treue während und nach dem Kriege zu halten, denn Treue kann nur mit Treue vergolten werden.

Kampf den Pflichtvergessenen und Treulosen! Kampf den Judfressern! Kampf den eigenwilligen Egoisten! Kampf den Gleichgültigen und Schwankenden! Kampf den Duettreibern und gelben Dendelern! Kampf allen jenen, die mitten im Weltbrande in dem härtesten Kampfe unseres Volkes um seine Zukunft, ihrer Klasse und ihren Berufsgenossen die Treue brechen, halt sich heute fester denn je um das Banner nicht nur

Ihres Volkes, sondern auch ihrer Berufsorganisation zu scharen. Ihnen allen rufen wir das Goetebwort in Erinnerung:

Manches Herrliche der Welt  
Ist in Krieg und Streit zerronnen;  
Wer beschützt und erhält,  
Hat das Schönste Los gewonnen.

**Ueber Deutschlands Handelsflotte im Kriege**

stellte kürzlich Herr Kapl. C. Schroeter im Institut für Meerestunde an Hand statistischer Aufzeichnungen beachtenswerte Betrachtungen an, denen wir hier folgen. Die meisten deutschen Schiffe befanden sich bekanntlich bei Ausbruch des Krieges im August 1914 entweder in Häfen des feindlichen oder neutralen Auslandes, oder auch auf hoher See. Jedenfalls fern von den heimischen Häfen und Gewässern. Gemäß eine für die deutschen Schiffe ernste und heikle Situation. Viele von ihnen vermochten — noch rechtzeitig auf drastischem Wege gemahnt — den Nachstellungen unserer Feinde zu entgehen. Aber manch Zufluchtsort veränderte sich im Laufe des Krieges ebenfalls in eine feindliche Stätte, so die italienischen und portugiesischen Häfen. Auch entzogen den klaren Bestimmungen des Völkerrechts haben die Entente-mächte sich deutscher Handelschiffe bemächtigt, so den in griechischen Häfen befindlichen. Obwohl der Seetransport internationalen Charakters besitzt, mußten ihn deutsche Schiffe verlassen, um von den draußen lauernden englischen Kriegsschiffen abgefangen zu werden. 152 Schiffe mit 452 000 Tonnen sind endgültig entweder durch Minen oder Torpedos zerstört, 257 Schiffe mit 807 000 Tonnen werden von den Feinden zurückgehalten und von diesen aufs äußerste ausgenutzt; in neutralen Häfen liegen 621 Schiffe mit 2 341 000 Tonnen zur Untätigkeit verurteilt, 490 Dampfer mit 2 410 000 Tonnen befinden sich in der Heimat. Von dem gesamten Tonnengehalt unserer Handelsflotte (5 300 000 Tonnen) sind 7,1 v. H. endgültig vernichtet, 14,7 v. H. werden vom Feinde zurückgehalten, 48 v. H. befinden sich in neutralen Häfen. Die 490 Dampfer, die sich in der Heimat befinden, liegen still oder befinden sich in kleiner Fahrt. Die Verluste der Feinde, die sich nur schätzungsweise bestimmen lassen, sind nicht gering. Vom 18. Februar 1915, mo unser U-Boot-Krieg einsetzte, bis zum 30. Juni 1916 hiñte England 13,8 v. H., Frankreich 16,8 v. H., Italien 15 v. H., Rußland 10,7 v. H., Japan 5,1 v. H. und Belgien 1,8 v. H. seiner Handelsflotte ein. Der britische Werftbau hat außerordentlich geblüht, Japan und Amerika traten mit ihm in erfolgreichen Wettbewerb. Wäre der Krieg nicht gewesen, so verfügte Großbritannien über 45 Millionen Tonnen Schiffsraum mehr. Trotzdem haben die englischen Schiffareder gewaltige Gewinne einflecken können. Im Durchschnitt verzinst sich das in der englischen Reederei angelegte Kapital mit 20,5 v. H. Weit größer sind die Vorteile für die Reeder und Werften der nordischen Länder. In Norwegen verzeichnete eine Reederei eine Verzinsung von 10 v. H., in Schweden eine solche von 28 v. H. Zahlreiche neue Reedereien entstanden während des Krieges in Skandinavien.

Dagegen haben von unseren 20 Ozeanreedereien 7 mit Verlust, 7 ohne jeden Gewinn und nur 6 mit einer Verzinsung bis höchstens 5 v. H. gearbeitet. Also die deutsche Reederei wird vom Kriege und seinen Folgen hart betroffen; nicht minder unsere seemannliche Bewegung, wie das bereits hier und in unseren Jahrbüchern für 1914/1915 dargelegt worden ist. Das soll und darf uns aber nicht hindern, alle nur verfügbaren Kräfte anzuspinnen, um trotz des Krieges und seinen Folgen für Deutschlands Schifffahrt und seemannische Bewegung das Fundament und den Kern unserer Bewegung zu erhalten und zu stärken. Mag auch das Kriegsende, trotz des Friedensangebots der deutschen Regierung noch in weiter Ferne liegen, der Krieg wird doch einmal sein Ende finden, und dann wird und muß — das sind wir sicher — die deutsche Schifffahrt wieder blühen und erstarren, und mit ihr selbstverständlich auch die seemannische Arbeiterbewegung in Deutschland. Also fort mit allen Zweifeln an der Zukunft unserer Bewegung! Erhalten und vorbereiten, das ist die Aufgabe aller, die heute noch die Möglichkeit haben, für unsere Bewegung in den engen Grenzen, die der Krieg ihr zischt, wirken und streben zu können.

**Schiffahrtsprobleme**

Welch ungeheures Opfer der Weltkriege insbesondere der deutschen Schifffahrt auferlegt, dafür haben wir an dieser Stelle des öfteren ziffernmäßige Nachweise geliefert. Wie notwendig uns der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege erscheint, darüber haben wir niemanden im Zweifel gelassen, und wir sind mit allem Nachdruck für eine allgemeine Hilfsaktion im Interesse der deutschen Schifffahrt eingetreten, weil es sich hier um unsere Existenz um eine wasserländische Frage von eminentester Bedeutung handelt. Wir weisen deshalb auch die kriegerische Auffassung zurück, daß hier Volk und Gebeugung für eine Sache interessiert wurden, die eben nur das deutsche Reederekapital angehe. D nein, es handelt sich bei dem Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und Schifffahrt um eine Frage, die auch als Arbeiterfrage unser Interesse und unsere aufmerksame Beachtung erfordert.

Wir müssen auch vom Arbeiterstandpunkte aus unser Schwergewicht auf die Erhaltung der deutschen Seegelung innerhalb der Weltschifffahrt legen. Im Moment sind der deutschen Schifffahrt die Flügel angeknippt und der deutschen Reederei die Hände gebunden, aber um so nötiger erscheint es auch uns, die Entwicklung der Seeschifffahrt in der übrigen Welt zu verfolgen. Dazu bietet uns eine anregende Zukunft aus Schifffahrtstreifen willkommene Gelegenheiten.

In erster Linie gibt die Lage des Schiffbaues in einigen Ländern zu denken. Japan und Amerika arbeiten mit allen Kräften an der Vergrößerung ihrer Handelsflotte und Schifffahrt. Verschiedene Nachrichten aus Amerika über den Schiffbau in den Vereinigten Staaten sind derart, daß man mit Recht annehmen kann, daß alle Privatwerften dort mit Aufträgen für Handelschiffahrtszwecke überfüllt sind. Ende September 1916 sollen sich nicht weniger als 300 Handelschiffe mit 1 300 000 Brutto-Registertons im Bau auf Werften der Vereinigten Staaten befinden haben und von diesen 400 Schiffe sollen über 300 bereits im Jahre 1917 vom Stapel laufen. Das zeigt, mit welchem Aufwand an Kapital und Arbeit Amerika befreit ist, seine Handelsflotte zu vergrößern, um im Schiffahrtsgewerbe erfolgreich mit den Staaten Europas konkurrieren zu können.

Das den Schiffbau in Japan angeht, so geht schon aus der Erzeugung des Jahres 1915, die sich nach "Fairplay" auf zirka 100 000 Tonnen belief, hervor, daß man auch in diesem Lande den Schiffbau mit vorher nicht gekannten Anstrengungen zu fördern sucht. Trotz aller Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung wird das Jahr 1916 einen Raumgehalt der Neubauten ergeben, der alle vorhergehenden Jahre weit hinter sich lassen wird. Japanischen Nachrichten zufolge sollen bis zum 31. Dezember 1916 rund 200 000 Tons vom Stapel laufen. Auch hier dasselbe Bild wie in Amerika: Fieberhafte und erfolgreiche Arbeit an dem Aufbau der Handelsflotte!

Diese Zahlen erhärten die Tatsache, daß Europa in Japan und Amerika zwei starke Mitbewerber in der Weltschifffahrt erhalten wird, und daß diese beiden Länder sich mehr und mehr zu Zentren des Weltbaues heranbilden auf Kosten des westlichen Europa, wenn hier nicht erfolgreiche Maßnahmen zur rechten Zeit ergriffen werden, das durch den Krieg bereits Verlorene durch neue intensive Arbeit wiederzugewinnen. Nach Wobds Tabellen über die Zunahme des Schiffbaues ist der Anteil an dem Gesamtschiffbau der Welt bei Japan von 2 auf 4 Prozent und bei Nordamerika von 8,3 auf 14,7 Prozent gestiegen.

In Frankreich hat bekanntlich die Regierung einen Vorstoß von 180 Millionen Franken zum Wiederaufbau der Handelsflotte gewährt. Auch in Italien hat die Regierung dem Schiffahrtsgewerbe trotz des unberechtigten Umwandes durch die deutschen, in italienischen Häfen beschlagnahmten Schiffen finanzielle Hilfe in jeder Weise in Aussicht gestellt.

In den Niederlanden beschäftigt man sich ebenfalls eingehend damit, wie man den eigenen Seeverkehr vergrößern könne. Trotz der Behinderung durch England und der Einschränkung der Alesierung der erforderlichen Rohstoffe durch Deutschland hat man sich selbst zu helfen gesucht. Viele kleine Werften sind um Bau von Seeschiffen umgeändert worden. Die niederländische Handelsflotte hatte zu Anfang 1916 nahezu dieselbe Größe wie Anfang 1915 trotz vieler mit großem Gewinn vorgenommener Verkäufe an das Ausland. Der Anteil der Niederlande am Weltschiffbau ist von 3 Proz. in 1912 auf 9,4 Proz. in 1915 gestiegen. Neben dem stärkeren Dampferbau ist noch in besonderen der niederländische Großmotorschiffbau zu erwähnen.

Selbst in dem nicht gerade industriell und wirtschaftlich starken Spanien hat eine Vermehrung des Anteils am Weltschiffbau von 0,3 auf 1,1 Prozent stattgefunden. Auch der spanische Handelsflotte wurde die Kriegskonjunktur zur Hochkonjunktur, allerdings nicht in dem Maße, wie etwa der dänischen, norwegischen und japanischen Handelschiffahrt. Aber trotz der verhältnismäßig nicht unbedeutenden Kriegsverluste von etwa 80 000 Tons konnte sich die spanische Handelsflotte von 840 000 Tons auf 900 000 Tons (1915) verstärken. Gegenwärtig wird die Gesamttonnage Spaniens rund 950 000 Tons betragen. Da die Werften des Landes mit Aufträgen überlastet sind, dürfte bei günstiger Entwicklung im Juli 1917 der spanische Handelsflotte eine Gesamttonnage von über 1 Million Tons zur Verfügung stehen. Mit der Vermehrung der Gesamttonnage geht auch die Gründung und der Ausbau neuer Dampferlinien Hand in Hand. Die spanische Reederei sehen der Weiterentwicklung ihrer Handelsflotte mit größtem Vertrauen entgegen. Auch die spanische Regierung nimmt an der Förderung der Handelsflotte größtes Interesse und unterstützt dieses so wichtige Schiffahrtsgewerbe in jeder Weise. Schon heute zeigen sich die Folgen dieser Wirtschaftspolitik; während 1910 80 Proz. des spanischen Ueberschusses von ausländischen Schiffen besorgt wurde, ging diese Ziffer für 1916 auf zirka 20 Proz. zurück, wemgleich man an dieser Zahl nicht übersehen darf, daß die Handelsflotten der Zentralmächte, die vor dem Kriege großen Anteil am spanischen Weltverkehr gehabt haben, mit Kriegsausbruch von diesem Verkehr abgeschnitten worden sind. Immerhin sehen wir, wie selbst das kleine Spanien sich nicht der Erkenntnis verschlossen hat, wie wichtig eine nationale große Handelsflotte für die Entwicklung und für das Gedeihen der eigenen Volkswirtschaft ist.

Unter diesen Umständen kann nur immer wieder von neuem die Frage aufgeworfen werden: Was kann das deutsche Volk tun, um die ruhmreichen Wirkungen des Krieges auf dem Gebiete seiner überseeischen Beziehungen, namentlich im Bereich seiner Handelschiffahrt, zu überwinden? Nicht oft genug kann der Gedanke betont werden, daß in der Sorge um unsere künftige Seegelung die Entscheidung für die Zukunft des deutschen Volkes liegt.

**Anerkennungswerte Leistungen.**

Es war und ist nicht unsere Art, den Gegner zu tadeln, mo er Anerkennung verdient. Wir wollen deshalb auch nicht unterlassen, unsere seemannischen Helfer über die Leistungen der Hamburg-Amerika-Linie auf dem Gebiete der sozialen Kriegsfürsorge

zu unterrichten. Wir halten uns an eine Publikation der Sozialpolitischen Abteilung der H.-A.-L., der wir folgende Angaben entnehmen:

Die soziale Fürsorge der H.-A.-L. während des Krieges hat einen Umfang angenommen, an dem im August 1914 wohl kaum einer gedacht hat. Auch jetzt, nach einer mehr als zweijährigen Kriegszeit, werden noch die Angehörigen aller Arbeiter, Seelente, Handwerker und Angestellten unserer Gesellschaft, einerseits, ob der Ernährer eingezogen ist oder sich in Gefangenschaft befindet, unterstützt, und zwar erhalten diese Kriegsfamilien nach wie vor die von der Direktion bei Kriegsausbruch festgesetzten Beihilfen zuzüglich der staatlichen Kriegsunterstützung. Unsere Beihilfe beträgt monatlich für die Ehefrau 15 Mk., für jedes Kind 10 Mk., Höchstmaß 65 Mk.; bei kürzerer Dienstszeit über einem Vierteljahr und unter einem Jahr) 9 Mk. für die Frau, 6 Mk. für jedes Kind, Höchstmaß 39 Mk. Ende September 1916 waren 3506 verheiratete Arbeiter eingezogen, deren Frauen nebst 6120 Kindern durchschnittlich mit 90 Mk. den Monat von uns unterstützt werden. Die eingezogenen Kriegsunterstützten an Familien der Arbeiter und Seelente betragen bisher mehr als 1 500 000 Mk. Daneben wurden einmalige Unterstüzungen an Angehörige von Kriegsteilnehmer (Mütter usw.) im Jahre 1915 in 6888 Fällen gezahlt. Für die ersten neun Monate 1916 erhielten 6196 Angehörige auf schriftliche Eingaben hin Unterstüzungen. Außerdem erhielten 5367 Personen, die an unserem Büro vorfragten, gleichfalls Unterstüzungen. An solchen einmaligen Unterstüzungen zahlten wir seit Kriegsbeginn aus unseren Hilfskassen rund eine halbe Million. Das Gehalt für verheiratete Offiziere und Ingenieure, überhaupt für alle verheirateten Angestellten im festen Dienstverhältnis wird abgänglich der Staatsunterstützung oder der Militärbezüge weiter gewährt und ist nach den jeweiligen vierteljährlichen Ausstüzungsbestimmungen der Direktion entweder ganz oder gekürzt gezahlt worden. Im Hinblick auf die steigenden Kosten des täglichen Bedarfs ist allen Beamten mit eigenem Haushalt für das dritte Quartal 1916 eine besondere Feuerungszulage von 25 Mk. pro Monat gewährt worden, wofür nicht ihr Gehalt 3300 Mark im Jahr übersteigt. Von unseren Beamten stehen zurzeit rund 2000 beim Heer oder bei der Marine. Daß die Zahlungen solcher Kriegsunterstützungen und Kriegsgeldhälften sich auf Millionen belaufen, wird man sich leicht vorstellen können, wenn man berücksichtigt, daß die Hamburg-Amerika-Linie vor Kriegsausbruch ein Betriebspersonal von mindestens 30 000 Seelenten, Arbeitern und Beamten beschäftigte. Ungeachtet dieser Aufwendungen ist die Gesellschaft bemüht, bei ersten Vorfällen, seien es Geburten, Krankheits- oder Sterbefälle in der Familie, aus Mitteln ihrer Unterstützungskasse besonders zu helfen. In zahllosen Zufällen werden wir von unseren im Felde stehenden Arbeitern und Angestellten immer und immer wieder gebeten, uns ihrer Familien in der Heimat, besonders bei der Niederkunft der Frau, anzunehmen. Eine auf dem Gebiete der Mutterchaft und Säuglingspflege erfahrene Fürsorgebeamtin hat deshalb neben anderen Aufgaben die Aufgabe erhalten, solche Frauen aufzunehmen und ihnen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. In erster Linie verlaßt unsere Beamtin den Müttern auf schnelle Erlangung der Reichswochenhilfe. Ferner sorgt sie für eine entsprechende Erhöhung der Kriegsunterstützung; sie bemüht sich, wenn die Mittel nicht ausreichen, um die Beschaffung von Säuglingswäsche und steht der Mutter auch sonst beratend zur Seite. Gleichzeitig wirkt sie möglichst darauf hin, daß die Mütter selbst nähen, eine bei den jetzigen Erwerbschwierigkeiten ungemein ernste und wichtige Aufgabe.

Damit sind die Leistungen nicht erschöpft. Namentlich die Kinder haben Hutzeug und Kleidung erhalten. Seit Jahren hat die Fabrik erholungsbedürftige und unterernährte Kinder unentgeltlich an die See geschickt. Im Jahre 1914 waren es über 320 Kinder. Aber auch während des Krieges haben wir, dank der Opferwilligkeit unserer Angestellten und Seelente in Lemnorf, 200 Kriegswaisen Seelust und gute Pflege verschafft. Dazu haben wir diese Kinder größtenteils mit Kleidung, Hutzeug und Wäsche ausgerüstet. Im Kriege haben wir in tausenden Fällen notleidende Angehörige unserer Arbeiter, Angestellten und Seelente mit Stiefeln, Strümpfen, Hemden, Hoseln, Anzügen, Ueberschießern, Kleidern usw. unterstützt. Erkrankt in einer Familie die Mutter und erhalten wir hiervon Kenntnis, so sorgen unsere Fürsorgebeamtinnen für eine Pflegerin, die gleichzeitig den Haushalt führt; oder wir setzen uns mit dem Hauspflegewerein in Verbindung, der alsdann das weitere veranlaßt. Stirbt die Frau, während der Mann im Felde steht oder im überseeischen Hafen oder in Gefangenschaft festgehalten wird, so bemühen sich unsere Beamtinnen auf das eifrigste um eine geeignete Kraft, die die Fürsorge für die Kinder bis zur Heimkehr des Vaters übernehmen kann.

In manchen Fällen empfiehlt sich statt der Geldhergabe die Unterstützung durch Lebensmittel. Bis April 1915 konnten wir noch Fleisch, Speck, später Bohnen, Orangen, Grütze, Haferflocken, Nougat und Marmelade billig und, wo es not tat, unentgeltlich abgeben. Kartoffeln und Getreiden lieferten wir gleichfalls in großen Mengen. In letzter Zeit haben wir Sonnabends auch frische Fische an Kriegsfamilien teils unentgeltlich, teils für den billigen Preis von 40—50 Pf. das Pfund verabfolgt. Durch unsere Ausstüzungs-Abteilung erhielten die Beamten Gemüsekonzerven, durch unsere Kostenabteilung in beschränktem Maße Kohlen und Breikets. Bei unserer auf Auswärtiger befindlichen Konservfabrik werden Knochen und Fett billig an Arbeiter und Angestellte abgegeben. Es kommen wöchentlich rund 8100 Kilogramm zum Verkauf.



Der Bericht der Sozialpolitischen Abteilung weist dann noch darauf hin, daß 20 000 Liebesgaben sendung erfolgt seien, daß die Angehörigen von 430 Gefallenen unterstützt wurden, daß für die Kriegsgeschädigten mit gesorgt wurde und daß die bekannten Klassenrichtungen respektable Leistungen zu verzeichnen hätten. Also es dürften viele Millionen sein, die den Beteiligten zugewendet worden sind.

**U., Deutschlands“ neuester Triumph.**

Am 10. Dezember ist U., Deutschland“ wohlbehalten vor der Weiermündung eingetroffen. Sie hat damit ihre zweite Amerikareise beendet und ihre vierte Fahrt über und unter den Atlantik glücklich abgeschlossen.

Mit Stolz und Freude erfüllt uns die Kunde der glücklichen Heimkehr der U., Deutschland“ von der zweiten Ozeanfahrt. Dankbaren Herzens senden wir dem Kapitän und der Besatzung die herzlichsten Glückwünsche zu dem neuen Triumph über Englands Seeherrschaft. Schneller, als erwartet, ist diesmal die „Deutschland“ in den Heimathafen zurückgekehrt. Am 17. November sollte die Heimreise von New York beginnen. Die „Deutschland“ hatte dabei den bekannten Zusammenstoß mit einem Schlepddampfer, so daß sie umkehren mußte und erst am 21. November die endgültige Abfahrt antreten konnte. Sie hat also zu ihrer Ozeanreise nicht einmal 20 Tage gebraucht. Uebrigens ist nunmehr die Unsinkbar U., Deutschlands“ an dem am 17. November erfolgten Zusammenstoß mit dem Schlepper „Scott“ erwiehen. Unterm 21. Dezember wird dieserhalb aus Washington berichtet: Die amtliche Untersuchungskommission, welche die Schuld an dem Unfall bei der Ausfahrt der „Deutschland“ aus dem Hafen von New London feststellen sollte, veröffentlicht jetzt ihren Bericht. Darin heißt es: Wir freuen uns, feststellen zu können, daß die „Deutschland“ sorgsam und richtig von Kapitän König gesteuert wurde, als sich der Zusammenstoß mit dem Schlepper „Scott“ ereignete, und daß Kapitän Köhna alles tat, was in seiner Macht lag, um das Unglück abzuwenden, und ebenso alle notwendigen Anstrengungen machte, um die Mannschaften des Schleppers zu retten. Offenkundig schoben sich aber die beiden Schiffe so schnell zusammen, daß der Schlepper sofort sank. Die Ursache des Unglücks war ein falsches Vorfahrtssignal, das Kapitän Gurney vom Schlepper „Scott“ gegeben hatte.

**U., Bremen“.**

Während uns und das gesamte deutsche Volk die seemannischen Triumphe U., Deutschland“ mit ebensoviel Freude wie Stolz erfüllen, herrscht nicht nur in seemannischen Kreisen, sondern im deutschen Volke überhaupt traurige Ungewissheit über das Schicksal der U., Bremen“, dem Schwesterhelfer von U., Deutschland“. Kein Wunder also, wenn die deutsche Ozeanreederei in Bremen, als Eigentümerin der U., Bremen“, mit diesbezüglichen Anfragen überhäuft wird. Auf diese zahllosen Anfragen hin läßt die Reederei ihren Präsidenten, Herrn Dr. A. Rohmann, in der „Köln. Zig.“ erklären:

„Die zahllosen Anfragen, welche die Zeitungen und wir hinsichtlich der „Bremen“ erhalten haben, beweisen die warme Teilnahme weiter deutscher Kreise an dem Ergehen unserer Handelsunterseeboote. Ein starkes, wenn auch ganz anders gartetes Interesse daran bezeugt ebenfalls der Feind, indem er in fahrlässiger Weise jeder Nachricht von unserer Seite über die „Bremen“ alle möglichen Enten der wildesten Art löscht. Einmal soll die „Bremen“ in Amerika torpediert sein, ein andermal soll sie aufgebracht sein und in Dover liegen. Alle diese Mitteilungen sind glatz erfunden und sollen nur dazu dienen, von uns eine Antwort herauszufordern. Dieser Versuch wird jedoch, wie bisher, vergeblich bleiben.“

Wir liegt daran, unseren deutschen Mitbürgern mitzuteilen, daß die Deutsche Ozean-Rederei angeht, daß die jeweilige Ankunft der Boote haben und zu dürfen. Alle sonstigen Nachrichten, wie sie in den Zeitungen erscheinen, kommen nicht von uns. Ich weiß nicht daran, daß jeder gute Deutsche die Gründe für unser Verhalten verstehen und sich demgemäß auch nicht wundern wird, wenn wir selbst den wildesten Gerüchten nicht entgegenreten.“

Es liegt auf der Hand, daß das Kölnner Blatt aus dieser Erklärung gewisse Schlussfolgerungen zieht: „Das Handelsstaatsboot „Bremen“ ist nicht in Amerika angekommen, denn sonst hätte die Reederei die Ankunft gemeldet. Hiernach sind also auch Gerüchte, als ob die „Bremen“ drüben angekommen sei, aber bald darauf auf irgendeine Weise ihren Untergang gefunden habe, ebenso falsch, wie es die damalige Reitermeldung war, daß ein „Handelsunterseeboot“, das nach Lage der Dinge nur die „Bremen“ hätte sein können, in den Gewässern von New London angekommen sei und Schlepverbände verlangt habe. Da ferner die englischen Behauptungen, die „Bremen“ sei torpediert oder aufgebracht, nach der Erklärung Dr. Rohmanns glatz erfunden sind, bleiben nur zwei Möglichkeiten übrig: entweder ist das Boot nach Austritt seiner Rente aus irgend welchen Gründen in den Heimathafen zurückgekehrt, oder es ist als verschollen zu betrachten. Die Reederei gibt der Deffenlichkeit aus den von ihr angeführten Gründen keinerlei Handhabe, sich für die eine oder die andere Möglichkeit zu entscheiden. Ist die „Bremen“ aber verschollen, so muß und wird man sich damit gefast abfinden. Die Nachrichten sind bei ihren früheren Unternehmungen nicht nur unmittelbaren feindlichen Angriffen, die aber in diesem Falle nicht in Frage

kommen, sondern auch der Kriegsgefahr durch Minen- und nicht weniger den verberlichen Einwirkungen der Elemente ausgesetzt. Da während der Reise der „Bremen“ schwere Stürme auf dem Atlantischen Ozean geherrscht haben, könnte sie sehr wohl havariert und schließlich als Wrack untergegangen sein.“

Diese Schlussfolgerungen des Kölnner Blattes haben gewiß manches für sich, aber deshalb brauchen sie doch nicht erschöpfend zu sein. U., Bremen“ ist in seinen nordamerikanischen Hafen eingelaufen, aber daraus brauchen wir nicht die Vermutung abzuleiten, daß sie verschollen sei. Vernichtet von einem feindlichen Schiffe ist sie auf keinen Fall, denn darüber hätten unsere Feinde sicher jubelnd aller Welt berichtet. Angeworren ist „Bremen“ nicht, vernichtet ist „Bremen“ nicht, daß sie verschollen ist, ist nicht erwiesen. Wir wagen anzunehmen, daß sie noch existiert. Wie? wo? unter welchen Umständen? Leben wir in seemannischer Zuversicht und Geduld der Zeit entgegen, wo wir auch über diese jetzt im Kriege heissen Fragen die erforderliche Aufklärung erhalten werden. Wir haben Grund zu der Annahme, daß die späteren Aufklärungen befriedigend ausfallen werden.

**Eine deutsche Seemannstat.**

Die Presse berichtet aus Kristiania, daß der deutsche Dampfer „Prinz Friedrich Wilhelm“, der seit Kriegsbeginn vor Odde bei Bergen lag, am 15. Dezember in Stavanger angekommen ist, nachdem er die englische Blockade vor Bergen, wo zwei britische Torpedojäger und drei Torpedobootszerstörer lauert, durchbrach.

Es handelt sich um den Dampfer „Prinz Friedrich Wilhelm“ des Norddeutschen Lloyd, der auf einer Nordlands-Vergnügungsreise in den norwegischen Gewässern vom Krieg überrascht wurde. Der Dampfer war — um eventuelle Entstellungen von vornherein zu beugehen — niemals als Hilfskreuzer eingerichtet.

Stavanger liegt an der norwegischen Küste südlich von Bergen, nicht mehr weit von der Einfahrt des Sagerraf.

Prinz Friedrich Wilhelm“ passierte am 18. Dezember Christianiafjord mit Stürms und dürfte jetzt in Sicherheit vor den Engländern die Ostsee erreicht haben.

Also eine seemannische Leistung allerersten Ranges. Uebrigens ist der Dampfer „Prinz Friedrich Wilhelm“ nicht der erste deutsche Dampfer, der die englische Blockade durchbrach.

**Zur Beachtung!**

Der stellvertretende kommandierende General des IX. Armeekorps gibt unter Altona, den 17. November 1916, bekannt:

Angehörige der Schiffbesatzung, welche den ihnen auf Grund des § 7 der Verordnung, betreffend die Ueberwachung der zwischen deutschen Seefahrern und dem Auslande verkehrenden Schiffe, insbesondere der Schiffbesatzung, vom 7. Juli 1916 erteilten Urlaub überschreiten, werden mit Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder mit Haft bestraft.

**Ueber die Verhandlungen mit dem Zentralverein deutscher Reeder am 28. April 1915 und 9. November 1916**

erstattete unser Kollege Paul Müller-Berlin in entsprechenden Zusammenkünften den zuständigen Verhandlungspreschaften und den seemannischen Mitarbeitern in Hamburg-Altona, Kiel, Stettin und Danzig in ausführlicher Weise im Auftrage des Verbandsvorstandes mündlichen Bericht. Eingehend wurde die heutige Wirtschaftslage der Seelente einer kritischen Erörterung unterzogen und die Notwendigkeit ihrer Verbesserung festgelegt. Anmerkenswerte Zustimmung fand die von unserer Verbandsleitung angewandte Taktik, die es ermöglicht habe, daß mit dem Zentralverein Deutscher Reeder ruhige und sachliche Verhandlungen über die Gestaltung der Lohn-, Arbeits- und Rechtsverhältnisse der deutschen Seelente gepflogen werden konnten. Unter Berücksichtigung der heutigen schwierigen Lage der deutschen Reederei gab man sich der Hoffnung hin, daß es gelingen möge, im Frühjahr mit den Reedern zu einer beide Teile befriedigenden Verständigung zu kommen. In allen Orten erkannte man die Notwendigkeit an, der Verbandsleitung ihre schwierige Aufgabe durch ein sachgemäßes Verhalten der Seelente sowohl den Reedern als auch dem Verbands gegenüber zu erleichtern. In erster Linie sollen alle Kräfte angespannt werden, um die Organisation der Seelente nicht nur zu erhalten, sondern trotz aller Kriegswirtschaftlichen zu stärken. Matrosenzeitigen die Zusammenkünfte äußerst günstige Resultate.

In den übrigen Hafenstädten wird die Berichterstattung im Januar fortgesetzt.

**Die Reichswerftseute**

in Kiel und Danzig nahmen mündliche Berichte des Kollegen Paul Müller-Berlin über die eingeleitete Vordarstellungsbewegung der im Reffort I usw. beschäftigten Gruppen entgegen. Die Kollegen gaben ihrer Befriedigung über alle von unserer Verbandsleitung getroffenen Maßnahmen unterschiedslos öffentlichen Ausdruck und verpflichteten sich, alle getroffenen und noch zu treffenden Maßnahmen durch regien Anteil an der Matrosen- und Organisationsarbeit zu unterstützen. Unsere Organisation erzielte sowohl in Kiel wie auch in Danzig befriedigende Erfolge; was um so erfreulicher ist, als man in neuerer Zeit gewerkschaftsfeindlich verfuhr hat, unteren in früheren Jahren zur Mitarbeit und

Hilfe herbeigerufenen Verband aus den Reichswerftbetrieben zu verdrängen. Das wird nicht gelingen. Andererseits ließ auch die agitatorische und organisatorische Mitarbeit der Kollegen selbst mehr als zu wünschen übrig. Das soll und wird nunmehr anders und besser werden.

In Wilhelmshaven erfolgt die Berichterstattung im Januar.

**Titel- und Ordenssucht.**

Der Verband Deutscher Seeschiffervereine hat am 28. Oktober dem Reichsamt des Innern folgende Eingabe unterbreitet:

„Die Tatsache, daß für die Kriegführung wichtige Rohstoffe sowie Lebensmittel für die Bevölkerung aus neutralen Ländern durch Schiffe der deutschen Handelsflotte in die Heimat befördert werden, hat das Augenmerk der beteiligten Schiffahrtskreise darauf gelenkt, daß sich die Schiffsführung während des Krieges wegen ausgelegter Minen, fehlender Seegeräten, mangelhaften Vorbersonals und beschränkter Fahrwasserverhältnisse sehr viel schwieriger als im Frieden gestaltet. Auch ist die Ausübung des Berufes wegen schwimmender Minen und feindlicher Uboote, die in der Regel die Kapitäne in entbehrungsreiche Gefangenschaft schleppen, sehr viel gefährlicher geworden. Da es sich jedoch um vaterländische Aufgaben handelt, haben es sich die deutschen Schiffsführer stets zur besonderen Ehre gerechnet, ihr berufliches Können in den Dienst der hohen Sache stellen zu dürfen. Mit unermüdlichem Eifer und nie verlagender Aufopferung haben sie, deren große Mehrzahl nicht mehr in dienstpflichtigem Alter steht, die mit wertvoller Ladung versehenen Schiffe in die Heimat gebracht und damit dem Vaterlande nützliche Dienste geleistet. Haben diese Schiffsführer nun auch nach Seemannsart in ihrer ausdauernden Tätigkeit weiter nichts als trodene Pflichterfüllung gesehen, so hat der Verband, als die Vertretung der Führer deutscher Handelsschiffe, doch geglaubt, daß es den Dienstfeiern und die Berufsfreudigkeit jener Schiffsführer erhöhen würde, wenn ihre Tätigkeit als eine verdienstliche im Interesse des Vaterlandes äußerlich gekennzeichnet werden könnte. Uns diesen Gründen bittet der Verband Deutscher Seeschiffervereine das Hohe Reichsamt des Innern, in wohlwollender Erwägung ziehen zu wollen, daß den Führern deutscher Handelsschiffe, die während des Krieges zum Nutzen des Vaterlandes in Tätigkeit sind, staatliche Auszeichnungen für treue Pflichterfüllung zuteil werden möchten.“

Den vorgetragenen Wünschen hat der Staatssekretär des Innern, Dr. Helfferich, durch nachstehende Antwort vom 11. November in folgender Weise Rechnung getragen:

„Die Frage, ob den Schiffsführern deutscher Handelschiffe, die während des Krieges Seetransporte, die im Reichsinteresse liegen, unter erhöhter Gefahr gut ausgeführt haben, staatliche Auszeichnungen verliehen werden können, wird in wohlwollender Erwägung genommen werden. Indes werden, wie schon jetzt betont werden muß, solche Auszeichnungen selbstverständlich nicht etwa allgemein, sondern nur in Ausnahmefällen an besonders verdiente Kapitäne usw. bzw. für besonders hervorragende Leistungen Allerhöchsten Dries beantragt werden können. Ich behalte mir eine weitere Mitteilung hierüber nach gründlicher Regelung der Frage ergeben vor.“

Wir haben bisher angenommen, daß das Gefühl und Bewußtsein, im Dienste und im Interesse des deutschen Vaterlandes und des deutschen Volkes treu und selbstlos seine Pflicht als Mann und Staatsbürger in der schweren Zeit des Krieges getan zu haben und zu tun, auch die Drift der deutschen Kapitäne erfüllen und sie vollauf befriedigen würde. Wir scheinen uns geirrt zu haben. Wir respektieren unsere pflichtbewußten deutschen Kapitäne, aber wir beneiden sie nicht darum, daß andere für sie um Orden betteln.

Hinau kommt noch, daß für die Kapitäne auch in diesem Falle eine Extramotiv geboten werden soll; denn was den Kapitänen recht sein soll, müßte dann auch den Offizieren und Mannschaften billig sein. Aber wir wollen nicht mit dem Verbands Deutscher Seeschiffervereine in der Sucht nach Titel und Orden wetteifern.

**Berichtigung.**

Der Syndikus des Zentralvereins Deutscher Reeder heißt Dr. Paul Eilers und nicht Dr. Paul Escherz, wie der Druckfehlerheft fälschlicherweise in der Nr. 26 des „Courier“ zu behaupten sich erdreistet hat.

**Seeunfälle und ihre Ursachen.**

**Oberseamt contra Seeamt.**

Am 14. April 1916 entzog das Hamburger Seeamt dem Kapitän Kirstein vom Hamburger Dampfer „Celia“ die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes. Gegen diesen und einen andren erschienenen Spruch des Hamburger Seeamts legte Kapitän Kirstein Berufung an das Oberseamt in Berlin ein, die am 9. Oktober zur Verhandlung stand.

Der Dampfer „Celia“ ist am 13. Februar 1916 auf der Reise von Hamburg nach Kristiania an der Küste von Nord und bei Hornsund und auf der Rückreise am 13. und 16. März auf Fäliste Wolgast festgeraten. Alle vier Unfälle sind nach dem

Zurück des Hamburger Seeamts von dem Kapitän Kirkein durch unvorsichtige Navigierung verschuldet. Das Schiff verließ am 12. Februar 1916 den Hafen von Hamburg mit Kurs nach Kristiania. Nachdem am 13. Februar um 9 Uhr 40 Min. a. m. Walf Feuerlicht passiert war, wurde nach der Küste von Nord hinübergefahren. Um 12 Uhr 30 Min. v. m. ließ das Schiff plötzlich auf Grund und blieb liegen. Letzteren ergaben rund um das Schiff 4 1/2 Faden Schlackgrund. Durch Mühsalarbeiten der Maschine mit voller Kraft gelang es bald wieder vom Grunde abzukommen. Da das Schiff nicht gebrochen war, wurde nach etwa 20 Minuten Aufenthalt die Reise fortgesetzt und zwar steuerte man in demselben Abstand von der Küste auf dem alten Kurs weiter, ohne sich durch den Unfall oder das Resultat der Votungen warnen zu lassen. Kapitän Kirkein erklärt dies damit, daß er an den im Kleinen Welt liegenden Untiefen habe freizeutern und falls unrichtiges Wetter einträte, eine sichere Position halten wollte.

Um 3 Uhr 15 Min. v. m. ließ der Dampfer wieder auf Grund. Während der 2. Maschinist Doerfer diesen zweiten Unfall im Maschinenjournal vermerkt hat, ist er weder im Schiffsjournal noch in der Erklärung erwähnt worden. Kapitän Kirkein will diesem Unfall keine Bedeutung beilegen haben, da der Stoß nur leicht gewesen und der Dampfer in Fahrt geblieben sei. In Kristiania hat sich am 28. Februar herausgestellt, daß der Hinterant und der Steuerbordmaschinenant led waren. Da nach dem ersten Unfall die Tanks dicht gewesen waren, führt der 2. Maschinist diese Beschädigungen auf den zweiten Unfall zurück.

Auf der Rückreise von Kristiania nach Hamburg ereigneten sich zwei weitere Unfälle. Nachdem am 13. März um 5 Uhr 50 Min. v. m. bei unsichtigem Wetter Gatter Barn-Boje in einer Seemeile Abstand an Steuerbord passiert war, wurde auf die dritte Seemeile breite Durchfahrt zwischen Lützowen und der Falste-Vollzaz angesteuert. Als der Kapitän seinen Abstand von der Falste-Vollzaz-Boje auf 1/2 Seemeile schätzte, ließ er unter Vorkommandierung abhalten. Gleich darauf wurde voraus der Dreibeinwiden angetroffen, der die Nordseite der Untiefe bezeichnet. Die Maschine wurde jetzt sofort gestoppt. Das langsam nach Steuerbord drehende Schiff ließ aber gleich darauf, nachdem die Maschine wieder auf langsam vorwärts gesetzt war, um die Drehung zu beschleunigen, auf der Nordwestseite der Untiefe fest. Nachdem alle Versuche, durch eigene Kraft wieder flott zu werden, erfolglos geblieben waren, und weil das Schiff in dem hohen Seeegang schwer stieg, wurde beschlossen, Ladung zu werfen. Nachdem 3-400 Fässer von der Decke geworfen waren, gelang es am folgenden Tage dem Bergungsdampfer „Helsingør“ nach vierstündigen Anstrengungen die „Gelia“ um 8 Uhr a. m. abzuschleppen. Während der Nacht lag man vor Inter und dampfte am folgenden Morgen nach Kallundborg-Nibe, wo eine Taucheruntersuchung stattfand. Am 16. März um 10 Uhr 30 Min. a. m. wurde die Reise fortgesetzt. Kapitän Kirkein steuerte nördlich an Falste-Vollzaz vorbei und ließ später den Kurs auf WSW ändern. Mit diesem Kurs kam der Dampfer um 11 Uhr 40 Min. wieder an Falste-Vollzaz fest und blieb liegen. Nach ungefähr 20 Minuten konnte der Dampfer durch eigene Maschinenkraft wieder freikommen. Nummehr konnte die „Gelia“ ihre Reise endlich ohne weiteren Unfall vollenden.

Nach Auskunft des Germanischen Lloyd erstreckten sich die bei den verschiedenen Strandungen erlittenen Schäden über den ganzen Schiffskörper.

Den ersten Unfall an der Küste von Nord erklärt Kapitän Kirkein sich durch ein Wrack verursacht oder durch eine unbekannt stehende Stelle. Der erste Zeuge vernommene erste Offizier der „Gelia“, Weidemann, löste, wie er angibt, als das Schiff noch festlag und stellte 4 1/2 Faden fest. (Nach der Karte mußten am Schiffsort 20 Meter Wasser sein.)

Dem zweiten Unfall hat der Zeuge nichts bemerkt. Man sei weitab vom Grunde gewesen. Der Vorkommandierende stellt fest, daß der 2. Maschinist Doerfer unter seinem Gelde ausgefaßt hat, daß er einen Stoß gemerkt hat. Kapitän Kirkein gibt zu, einen solchen Stoß bemerkt zu haben, er sei aber ganz unbedeutend gewesen.

Der dritte Unfall fand auf der Rückreise statt. Das Schiff geriet auf Falste-Vollzaz fest. Zeuge Weidemann erklärt, daß man das Feuer von Lützowen nicht gesehen habe. Kapitän Kirkein gibt an, auch die Boje müsse nicht an der richtigen Stelle gewesen sein. Nach Auskünften des Reichsmarineministers und der dänischen Regierung hat das Feuer gebrannt und auch die Boje lag an der richtigen Stelle. Der Zeuge Weidemann sagt aus, daß der Kapitän während der fünfjährigen Reise mit vierstündigen Unterbrechungen immer auf der Brücke gewesen sei.

Der letzte und vierte Unfall fand wieder auf Falste-Vollzaz statt. Kapitän Kirkein erklärt, er habe sich bemüht, so vorsichtig wie möglich zu sein. Vorkommandierende: Vier solche Unfälle auf einer Reise sind ein bißchen viel.

Der Reichsbescheid des Kapitän Kirkein beantragt, dem Kapitän Kirkein die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu belassen. Die Grundzüge in der Dissee seien sehr zahlreich geworden und haben häufig schon zu der Feststellung von Untiefen geführt, die bis dahin aus den Karten nicht ersichtlich waren. Dem Seeamt Hamburg sei es zum schweren Vorwurf zu machen, daß Weidemann nicht vernommen worden ist. Er sucht im einzelnen nachzuweisen, daß dem Kapitän keine Schuld treffe.

Kapitän Kirkein gibt noch an, daß er jetzt für die Hamburg-Premer-Aktialtante als zweiter Offizier tätig sei. Im Mai 1911 habe er den Dampfer „Aegheo“ verloren.

Reichskommissar Kapitän zur See z. D. Brocker: Die erwähnten häufigen Grundzüge sind nicht im Kleinen Welt vorgekommen, sondern fast ausschließlich im Schwärenggebiet der schwedischen Küste. Die „Gelia“ hatte ein ganz ausgefahrenes, klares Fahrwasser vor sich. Hügel, die von 20 Meter tiefem Meeresgrund bis zu 9 Metern unter Wasserfläche aufsteigen, gibt es dort nicht; ebenfalls nicht große Wracks. Das Fahrwasser wird sehr sorgfältig kontrolliert. Der Reichskommissar kommt nach Betrachtung der vier Unfälle zu dem Schluß, daß der Kapitän sich schuldig gemacht habe. Der Reichskommissar erklärt daher, er müsse bei seinem Antrage auf Patententziehung bleiben.

Darauf fällt das Oberseeamt folgende Entscheidung:

Es ist für recht erkannt, daß der Spruch des Seeamts zu Hamburg aufgehoben und dem Kapitän Kirkein die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu belassen ist.

Wir haben seinerzeit über die Verhandlungen des Hamburger Seeamts ausführlich berichtet und halten heute nach dem damals gefällten Spruch des Hamburger Seeamts für vollaus begründet.

**Usland.**  
**England.**

**Mr. Havelof Wilson**

hat trotz seines loyalen Verhaltens das Mißfallen des deutschen Neederblattes „Hansa“ erregt. In ihrer Nr. 48 vom 25. 11. 16 nennt sie Mr. Wilson boshaft „Wilson der Wirtschaftsfriedliche“ und fährt dann später im Texte fort:

Daß man Personen, die ihre Gesinnung wie ein unreines Demd wechseln, mit äußerster Vorsicht zu begegnen hat, muß gegenwärtig der berüchtigte (!) englische Seemannsagitator Havelof Wilson erleben. Aus irgendwelchen Gründen hält er es seit einiger Zeit für richtig, die mannigfachen gemeinsamen Interessen der Needer und Seelenite in den Vordergrund zu rücken, das aber, was sie bisher, dank der jahrzehntelangen unermüdeten Hebe desselben Wilson, trennte, als leicht überwindbare Hindernisse hinzustellen. Wie wenig Glauben er mit dieser Wasse in englischen Neederkreisen findet, geht u. a. auch daraus hervor, daß von 105 von ihm im Namen seiner Vereinigung zu einem Essen eingeladenen Needern nur zwei erschienen waren. Und zwar der als Philantrop bekannte Cardiffer Needer Herr Harry Adeliff, sowie Sir Walter Runciman, der sich wohl nur einstellte, um seinem Sohn auf dem Präsidententuhl des Handelsamtes den Verkehr mit dem umgangschiwierigen, aber während des Krieges wegen der Mannschafstknappheit einflußreich gewordenen Havelof Wilson zu erleichtern. Außer diesen beiden Herren war der Einladung noch der vierte Lord der Admiralität, Commodore Lambert, gefolgt. Aufscheinend, um sich gut einzuführen, stellte er doch nach dem Essen in einer Rede Vergleiche zwischen dem Leben an Bord von Handels- und Kriegsschiffen auf und kam zu dem überraschenden Ergebnis, daß für Jack Tar viel besser auf Kriegsschiffen als auf Handelsschiffen sei. Eine Behauptung, die überall auf erheblichen Widerstand stieß, nachdem sie im Liverpooler Journal of Commerce veröffentlicht worden war. Nicht minder ablehnend verhält sich die Öffentlichkeit gegen das Vortreten Wilsons, die Needer durch gleichwertige Redensarten und dadurch für sich zu gewinnen, daß er im Gegensatz zu seiner bisherigen Haltung plötzlich durch Beratungen im freundschaftlichen Geist die Ziele seines Verbandes zu erringen versucht. Weder bei seinen Reden noch bei der Neederlei findet er hiermit Glauben. Wenn Herr Wilson, ebenfalls in einer Tischrede, als Absicht des Zusammenkommens hervorhob: „the shipowners and the seaman into closer harmony“ zu bringen, so muß er sich jetzt nicht nur gefallen lassen, daß man ihm alles entgegenhält, was er bisher in Wort und Schrift verbreitet hat, sondern auch, daß man ihm ins Gesicht sagt, es würde kein Needer, der etwas auf sich hält, zu freiblicher Aussprache seine Fäße unter einen Tisch stellen, an dem ein Mann sitzt, dessen Lebensaufgabe es bisher war, die Needer zu verunglimpfen, wo immer sich dazu Gelegenheit bot.

Das muß sich Mr. Havelof Wilson in einem deutschen schwarzmachereischen Neederblatte sagen lassen. Uebrigens ist uns deutlich genug in Erinnerung, daß dieselbe „Hansa“ in früheren Jahren Mr. Wilson mal lobte und mal tadelte, ganz wie ihr das in den Kraun pakte.

**Kriegsführende Handelsschiffe.**

Allen Völkern und Kriegesredern zum Hohn bewaffnen England und seine Verbündeten reiflos ihre Handelsschiffe, scheinbar zu Abwehr, in Wirklichkeit aber zu Angriffszwecken gegen deutsche U-Boote und die von England vermaglichten neutralen Staaten mit Amerika an der Spitze akzeptieren mit einer Ausnahme diesen englischen Völkerrechtsbruch. Wie aus London berichtet wird, hat Lord Robert Cecil im Unterhause mitgeteilt, die britische Regierung habe von den Regierungen aller neutralen Staaten die Zusicherung erhalten, daß Schiffe, die „nur“ zur Verteidigung bewaffnet sind, in ihre Häfen eingelassen werden würden. Nur die niederländische Regierung habe das bisher verweigert. Dies habe in England einen unangenehmen Eindruck gemacht, als die niederländische Regierung niemals die Gerechtigkeit der Bewaffnung von Handelsschiffen zum Zwecke der Selbstverteidigung“ in Zweifel gezogen habe. Er hoffe deshalb, daß die niederländische Regierung sich nicht weigern werde, derartige Schiffe in nieder-

ländische Häfen zuzulassen, um so mehr, als das neue englische Kabinett nicht länger dulden würde, daß englische Dampfer ohne einen Versuch, sich zu verteidigen, von feindlichen Unterseebooten zum Sinken gebracht werden.

Für die Folgen hatten der Menschheit England und die Neutralen.

**Der U-Bootschrecken.**

„Daily Mail“ bringt einen Artikel, der die Ueber-schrift trägt: „Zehn Schiffe pro Tag U-Boots-bloade“. Der Artikel beginnt: Heute erschienen in unseren Spalten die Namen von fünfzehn Schiffen als Opfer der deutschen U-Bootsblockade. Am Sonnabend waren es sieben, am Freitag zehn, am Donnerstag sieben und am Mittwoch zwölf. Die Deutschen nähern sich also dem Durchschnitt von zehn Schiffen pro Tag, wenn sie ihn nicht schon erreicht. Vermutlich wurden noch nicht die Namen von allen versenkten Schiffen bekannt. Der fortgesetzte Verlust von zehn Schiffen pro Tag darf nicht geduldet werden. Von den verhältnismäßig sicheren Bedingungen des vorigen Jahres, wo dank unserer guten Verteidigung durchschmittlich nur ein britisches Schiff täglich verloren ging, kamen wir in die höchst unbefriedigende gegenwärtige Lage. Die U-Bootsgefahr bedroht die wahren Wurzeln unseres nationalen Lebens. Sie muß überwunden werden oder sie kann uns überwinden.

**Der Krieg nach dem Kriege.**

Die britischen Handelskammern kündigen der deutschen Schifffahrt den Krieg nach dem Kriege an. Der geschäftsführende Ausschuss der Vertreter der Handelskammern des ganzen britischen Reichs sowie des britischen Reichs-Handelsrats hat einen Bericht ausgearbeitet, der dem Ministerpräsidenten Englands und der Dominien sowie anderen zuständigen Behörden vorgelegt werden soll. In den darin enthaltenen Beschlüssen wird verlangt: Friedensschluß unter der Bedingung, daß der feindlichen Schifffahrt erst dann Bewegungsfreiheit gewährt wird, wenn sie sämtliche Schäden ersetzt hat; Festsetzung niedrigerer Zonen- und Hafengebühren für alle britischen Schiffe in britischen Häfen; Verguldungsgewährung an verbündete und neutrale nur entsprechend der von diesen an britische Schiffe gewährten Verguldungsbehandlung; für die feindliche Schifffahrt zum mindesten eine Verdoppelung der den übrigen Schiffen auferlegten Gebühren; in keinem Falle Unterstützung der feindlichen Schifffahrt durch die britische Regierung; Beaufsichtigung der Güterverschiffung innerhalb des britischen Reiches auf britischen Schiffen oder auf Schiffen der Verbündeten; Verbot von Vereinbarungen zwischen britischen Schiffahrtsgesellschaften und fremden ohne Kenntnis des Handelsamtes oder einer anderen ministeriellen Behörde; Hinterrückhaltung der Verfrachtung fremder Güter auf britischen Schiffen von britischen Häfen zu geringeren Frachttarifen als ähnliche britische Güter; bei behördlicher Behandlung oder Bevorzugung fremder Güter Bericht des britischen Reichs-Handelsrats an das Handelsministerium; bei Bevorzugung ausländischer Güter oder Firmen durch eine britische Schiffahrtsgesellschaft Unterstellung dieser unter die für fremde Schiffe gültigen höheren Taten ohne irgendwelchen Nachlaß.

Das vorstehende Programm hat den Vorzug, nicht echt englisch zu sein, denn es ist offen und ehrlich und deshalb interessant und lehrreich für alle Leute, die nicht naiv genug sind, in England einen harmlosen Gegner in diesem Wirtschaftskriege zu erblicken.

**Staatssozialismus.**

Der neue englische Premierminister Lloyd George hat die Absicht, während des Krieges die gesamte englische Schifffahrt unter Staatsaufsicht zu stellen.

**Macht halt Recht.**

Die neutralen Seemännen müßten während des Krieges oft genug die Erfahrung machen, daß in dem „freien und gerechten“ England die Macht an Stelle des Rechts regiert. Der Arbeitervertreter Robert Settle im Namen des Handelsamtes im Unterhause mit, daß 28 Schiffe von neutralen Ländern im Bau seien und daß ein Abkommen getroffen (!?) sei, demzufolge diese Schiffe, sobald sie fertiggestellt seien, im nationalen Sinne verwendet werden würden. Die Regierung habe die Macht, alle Schiffe, die in England gebaut werden würden, zu requirieren.

**Handelsflotte und Schiffbau in England.**

Im Jahre 1914 wurden auf englischen Werften 172215 Br.-R.-T. Handelsschiffstonnage fertiggestellt, 1915 dagegen nur 64936 T. Zu Beginn des Jahres 1916 waren nach englischen Angaben im Bau 142843 Br.-R.-T. Infolge Material- und Arbeitermangels usw. verzögerte sich die Fertigstellung dieser Schiffe derart, daß nach einer Beurteilung des Vorkommens des Handelsamtes, Mr. Runciman, in den Monaten April bis Juni hiervon nur 80000 Br.-R.-T. fertiggestellt wurden. Er betonte gleichzeitig, daß durch Herausziehung von Schiffbauern aus dem Heere die Fälligkeit der Werften so gesteigert werden sollte, daß am Ende des Jahres 1916 die Halbjahrsfertigstellung an 05 Mill. T. herantommen solle. — Diernach kann man die Gesamtleistung der englischen Werften an fertigen Schiffen für das Jahr 1916 auf höchstens 700000 Tonn berechnen.

Die bisherigen Verluste Englands infolge kriegs-rischer Ereignisse betragen bis Ende November 2750000 Br.-R.-T. Infolge Abbruch, Unfälle usw. kamen im Jahre 1915 rund 300000 Br.-R.-T. in Ab-

gang, in den bisherigen 2 Jahren 4 Monaten des Krieges insgesamt etwa 700 000 Tons.

Der Bestand der englischen Handelsflotte einschließlich der der Kolonien zu Beginn des Krieges betrug 21 045 049 Br.-R.-Z.; bis Ende 1916 sind hierzu rund 2 000 000 Tons Neubauten zuzurechnen.

Rußland.

Eismeer-Differeual.

Eine große Expedition, bestehend aus amerikanischen Finanzleuten, bekannten Ingenieuren und Technikern sowie russischen Geologen und Technikern, unter der Führung von Wostrow, ist aus Tobolsk zurückgekehrt.

Dänemark.

Bestimmungen über die britische Seewillfür.

Britische Seestreitkräfte gehen gegen neutrale und namentlich auch gegen dänische Handelschiffe nach Seeräuberei mit ausgeführter Rücksichtslosigkeit vor.

„Efterblatt“ schreibt: Was geschehen ist, ist ein regelrechter Uebergriff. Die beschlagnahmte Ladung bestand aus dänischen Waren, die der dänischen Regierung gehörten und war an Bord eines dänischen Regierungsschiffes unter dänischer Regierungslage von einem Teil Dänemarks zum anderen unterwegs.

Norwegen.

Schiffsverluste.

Von Kriegsbeginn bis Ende November wurden 242 norwegische Schiffe, zusammen 325 415 Tonnen, durch Kriegserregnisse vernichtet, darunter 182 Dampfer von 281 628 Tonnen, 60 Segelschiffe von 43 787 Tonnen.

Von Kriegsbeginn bis Ende November wurden 242 norwegische Schiffe, zusammen 325 415 Tonnen, durch Kriegserregnisse vernichtet, darunter 182 Dampfer von 281 628 Tonnen, 60 Segelschiffe von 43 787 Tonnen.

über die Konsequenzen des deutschen U-Boottkrieges auf sich nehmen. Das norwegische Neederorgan „Sjøfartstidende“ schreibt in einem sehr bemerkenswerten Artikel „Konsequenzen des U-Boottkrieges“, antwortend auf die „ungeheuren Verluste“ der norwegischen Kriegsversicherung in den letzten drei Monaten und besonders in der Fahrt zwischen England und Frankreich (allein am 11. Dezember meldete das Neederorgan die Verteilung von sechs norwegischen Dampfern im Gesamtversicherungswert von 7-8 Millionen Kr.) und die dadurch nötig gewordene Prämienverhöhung.

Die Folge davon müßte eine höhere Bezahlung für diese Transporte sein, entweder in der Form eines direkten Frachzuschlags oder dadurch, daß die Befrachter die Versicherungsprämie ganz oder teilweise übernehmen. Dies sei nur die logische und geschäftsmäßige Folge dessen, was jetzt vor sich geht.

Also eine recht deutliche Drohung an England mit der Einziehung des norwegischen Frachtraums. Hätten Norwegen und die andern Schifffahrt treibenden Neutralen damit gleich im Beginn des englischen Seemerechts ernsthaft gedroht, worauf sie von deutscher Seite oft genug hingewiesen worden sind, dann hätte sich die englische Luvantel niemals bis zu ihrem heutigen Stande entwickelt.

Italien.

Das Schicksal der Handelsflotte.

Italiens Handelsflotte ist im Verhältnis zu ihrer Größe und der Dauer der Kriegsbeteiligung des Landes stärker als die irgend eines anderen Landes durch den Krieg mitgenommen worden.

Von der Flotte sind etwa 75 Proz. durch die Regierung für ihre Transporte beschlagnahmt. Die übrigen 25 Proz. unterstehen in der Mehrzahl der Präfekturkommission, die für sie die Höhe der Frachtsätze festsetzt, erheblich unter dem Marktwert, und ihnen die Reiten, die sie zu machen haben, vorschreibt.

Die italienische Reederei steht also vor einer ersten Zukunft, wenn nicht gar vor einer Katastrophe. Italien hat es so gewollt.

Binnenschiffer.

Denkt daran!

Erster und bewegter denn je sind die Zeiten, die wir als Volk, als Klasse und als Beruf unter dem Einfluß des schwersten aller Kriege durchleben müssen.

Kein Sterblicher vermag uns das baldige Ende des folgenwärtigen Völkereingens anzukündigen oder ja in sichere Aussicht zu stellen.

Ein nur ist uns vollkommen klar und unabweisbar: unser Bewußtsein gekommen: wir gehen noch erusteren und bitteren Zeiten entgegen, in der Zukunft harren unser noch härtere und schwierigere Aufgaben, die wir unweigerlich erfüllen müssen, wenn wir uns als Gewerkschaft, d. h. als kulturfördernder Faktor im gesellschaftlichen Leben behaupten wollen.

Auf der andern Seite wird mit jedem Tage die Lage offener, daß die reaktionären und sozial rückständigen Schamadelnischen Elemente in den Reihen der für die deutsche Binnenschifferbewegung in

Frage kommenden kooperierten Großunternehmer immer häufiger und herausfordernder ihr Haupt erheben, um unserer vorwärts- und aufwärtsstrebenden Bewegung in Gegenwart und Zukunft ein erfolgreiches Paroli bieten zu können.

Winnenschiffer, denkt daran! Halte Umschan in euren Reihen und ihr werdet finden, daß viele, leider viel zu viele, nicht daran denken, sondern sich bewußt oder unbewußt über diese bitteren ersten Tatsachen mit mehr oder weniger Gleichgültigkeit und schlecht gemilter Mühe hinwegsetzen.

Winnenschiffer! Denkt daran, daß wir gemeinsam einer kampfgeschwängerten Zukunft entgegengehen, die uns folgenschwere Entscheidungen über Lebens- und Schicksalsfragen, die euch angehen, bringen wird.

Winnenschiffer! Denkt daran, daß wir gemeinsam einer kampfgeschwängerten Zukunft entgegengehen, die uns folgenschwere Entscheidungen über Lebens- und Schicksalsfragen, die euch angehen, bringen wird.

Winnenschiffer! Denkt daran, ihr seid gewarnt! Nicht können und wollen wir warten auf eure Umkehr in der Zukunft, sondern wir fordern eure tatkräftige Mitarbeit in der Gegenwart. Sie erfordert ganze Männer. Denkt daran!

Weibliche Schiffsbesatzungen auf der Elbe.

Nach einer Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Provinz Sachsen dürfen von jetzt ab an Stelle von Vorkrägen auf Elbfahrzeugen von mehr als 250 Tonnen Tragfähigkeit gefundene und kräftige weibliche Personen im Alter von mindestens 18 Jahren beschäftigt werden.

Ueber die näheren wirtschaftlichen Bedingungen schreibt sich die Bekanntmachung aus.

Bezugscheine für Bekleidung.

Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin teilen uns unterm 7. Dezember folgendes mit:

Durch die Verordnung vom 31. Oktober hat die Reichsbelegungsstelle die Beschaffung von Bekleidungsstoffen für Schiffer weitestgehend erleichtert.



Den drückt die Kriegslast am meisten? Bemerkenswerte Ausführungen machte der Stadtrat für Lebensmittelversorgung in Breslau, Dr. Waagner, in der Debatte über einen Vortrag, der in der Breslauer Universität über das Thema Arbeiter und Gebildete gehalten wurde.

Ans dem Lande der Freiheit. Verfolgt von amerikanischen Gewerkschaften. Der Internationale Arbeiterverteidigungsbund (International Workers' Defense League) von San Francisco sendet uns folgenden Bericht zu:

„Eilt der Schmarke-Tagodie vom Jahre 1886 (b. h. seit der Geschichte der Chicagoer Märtyrer) ist der Arbeiterbewegung kein schrecklicher Schlag verfehlt und die Gerechtigkeit nicht so schamlos verlegt









