

mit einem Schlag beseitigt wurde. Nach Gross Lichterfelde bei Berlin waren 30 Mann verlangt worden, 14 wurden hingeschickt, aber nicht angenommen; nach Hamburg 40 verlangt, 30 hingeschickt und nicht angenommen; nach Kassel 100 verlangt, 60 hingeschickt, nicht angenommen. In Magdeburg wurde auf dem städtischen Arbeitsnachweis einem Arbeitsuchenden gesagt, als Mansfelder Bergmann brauche er sich keine Mühe zu geben, er würde nirgends Arbeit erhalten; und in Goslar, wo ein Schiessstand gebaut wurde, und 13 Mann Arbeit gefunden hatten und dort sehr zufrieden waren, erhielten diese am 11. November plötzlich ihre Papiere, sie mussten sofort aufhören, obschon ihnen für den ganzen Winter Arbeit zugesagt worden war. So sassen die Abgewanderten in Berlin, Hamburg, Kassel usw. in den Gewerkschaftshäusern auf Kosten der Organisation und bildeten eine enorme Belastung der Streikkasse.

Herr Vogelsang fand also im Kampf gegen seine Arbeiter die Unterstützung der Staats- und Kommunalgewalten und des gesamten Unternehmertums, während der Bergarbeiterverband dieser Übermacht gegenüber allein auf weiter Flur kämpfen und darum unterliegen musste. Nachdem alle Mittel erschöpft, keine Aussicht vorhanden war, dass Herr Vogelsang in den nächsten 6 Wochen nachgeben würde, beschlossen die Streikleitung und die Vertrauensmänner am 11. November in Klostermansfeld mit 79 gegen 2 Stimmen den Abbruch des Kampfs, und von 14 Belegschaftsversammlungen stimmten 13 diesem Beschluss zu. Ein Weiterkämpfen wurde als ein nutzloses Verbluten erkannt: Deshalb lieber Waffenstillstand und geschlossener Rückzug, der auch glatt und einheitlich erfolgte.

Beim Abbruch des Streiks legte der oben erwähnte Landrat von Hassel noch eine Probe seiner *Unparteilichkeit* ab. Mit dem Amtmann Spielberg aus Helbra begab er sich nach dem *Zirkelschacht* auf das Bureau des Betriebsführers Schimpf und forderte die Bergleute auf durch Handschlag ihren Austritt aus dem Verband zu erklären. Er erinnerte diejenigen, die Soldaten waren, an den Fahneneid, an die dem Kaiser geschworene Treue, den sie jetzt absetzen wollten (!). Die Bergleute gaben dem Landrat den Handschlag, gingen aber sofort in das Streikbureau zurück und erklärten von neuem ihren Beitritt zur Organisation, trotz Landrat, Amtmann und Gendarmen. So wird direkt die Heuchelei gezüchtet: Die Verantwortung tragen die, die die ökonomische Überlegenheit und die Staatsgewalt ausnutzen, um Staatsbürgerrechte aufzuheben. Herr Vogelsang hat in dem Mansfelder Kampf im Herbst 1909 materiell gesiegt. Aber das moralische Ergebnis ist ein anderes. Diese 6 Wochen lassen sich nicht mehr auslöschen, und die Arbeiterschaft der alten Grafschaft Mansfeld wird nicht wieder in die alte Gesinnungsknechtschaft zurückgeschleudert. Das verhindert die Erinnerung an die Soldaten, die gegen die Bergleute aufmarschieren mussten.

XX

PAUL MÜLLER · DIE NATIONALEN ORGANISATIONEN DER SCHIFFAHRTSUNTERNEHMER



FÜR den aufmerksamen Beobachter unseres Wirtschaftslebens bestehen keine Zweifel darüber, dass die Konzentration des Kapitals in grossen kapitalkräftigen Aktiengesellschaften, dass die Fusionierung vieler Mittel- und Kleinbetriebe zu riesenhaften, alles anziehenden und aufsaugenden Grossbetrieben in kaum einem Zweig unserer modernen Handels- und Verkehrsunternehmungen sich so deutlich, so rapid und unaufhalt-

sam vollzieht wie in der Handelsmarine und speziell in der deutschen transatlantischen Schifffahrt. Nicht nur in Deutschland sondern auch in den übrigen grösseren See- und Handelsstaaten der alten und neuen Welt. In allen Handelsmarinen der Welt nimmt Jahr für Jahr die Zahl der Mittel- und Kleinbetriebe ab, vereinigen sich die Flotten kleiner Reedereien zu grossen Gesellschaften mit weit über den Erdball verzweigten Linien, wird der Bau vieler kleiner Schiffe zu gunsten weniger grosser und grösserer Schiffe immer mehr zurückgedrängt, muss die Segelschiffreederei immer mehr den riesenhaften Linien- und Trampreedereien mit grossen, schnellen und luxuriösen Dampfern weichen. Während 1908 die Welthandelsflotte 21 550 Dampfer mit 35 723 095 Registertons und 8979 Segelschiffe mit 5 199 747 Registertons aufwies, wies sie 1909 insgesamt 21 909 Dampfer mit 36 473 109 Registertons und nur 8631 Segelschiffe mit 4 976 665 Registertons auf. Die gesamte Handelsflotte der Welt umfasste 1908 30 459 Schiffe mit 40 922 842 Registertons, 1909 dagegen 30 540 Schiffe mit 41 449 767 Registertons.

Für diese Kapitals- und Betriebskonzentration im Grossschiffahrtsbetrieb kann Deutschland als Musterland oder als Schrittmacher angesprochen werden. Die Zahl der Schifffahrtsbetriebe belief sich 1888 auf 1818, 1909 dagegen nur noch auf 1466, hat sich also um 352 vermindert. Die deutsche Handelsflotte wies aber zum Beispiel 1896 insgesamt 3592 Schiffe mit 1 969 238, 1909 dagegen 4638 Schiffe mit insgesamt 4 355 864 Registertons (brutto) Raumgehalt auf. Die Besatzung stieg im selben Zeitraum von 39 931 auf 72 450. Während aber die Zahl der hölzernen Segelschiffe von 1888 bis 1909 von 2332 auf 944, also um 1388 = 59,52 % abnahm, nahm die der Dampfer von 683 auf 1613, also um 930 zu. Der Bruttoreumgehalt der hölzernen Segelschiffe hat seit 1888 um 90 % abgenommen, der der Dampfer um 466 % zugenommen. In der Hauptsache vollzieht sich diese moderne Entwicklung innerhalb der deutschen Handelsmarine in den Nordseehäfen, das heisst in den beiden Metropolen Hamburg und Bremen. Die Hamburger und Bremer Handelsflotte zusammen repräsentierte 1909 mit 2039 Schiffen und 3 675 321 Registertons mehr als zwei Drittel der gesamten deutschen Handelsflotte, die Gesamtbesatzung umfasste 55 287 Personen. Und innerhalb der Hamburg-Bremer Handelsflotte nehmen wiederum die beiden grössten Reedereien *Hamburg-Amerika-Linie* und *Norddeutscher Lloyd* den allerersten Platz ein. Während die *Hamburg-Amerika-Linie* 1908 bei einem Aktienkapital von 22½ Millionen Mark 200 Schiffe mit einem Nettoreumgehalt von 539 908 Registertons aufwies, verfügte der *Norddeutsche Lloyd* 1908 bei einem Aktienkapital von 30 Millionen Mark über 152 Schiffe mit einem Nettoreumgehalt von 390 749 Registertons. Solche Riesenreedereien bilden schon für sich eine imposante und einflussreiche Kapitals- und Betriebskonzentration, deren Leiter so eine Art ungekrönter Könige in ihrem Reich darstellen; hinzu kommt noch, dass sowohl die *Hamburg-Amerika-Linie* wie der *Norddeutsche Lloyd* mit eigenem Kapital an einer Reihe anderer grösserer und kleinerer Reedereien beteiligt sind, um auch dort ihren Einfluss in die Wagschale werfen und den Aufsaugungsprozess langsam, aber sicher vorbereiten zu können. Ausserdem haben diese beiden Riesenreedereien zunächst unter einander und dann in Gemeinschaft mit anderen grösseren deutschen Reedereien gewisse Interessengemeinschaften geschlossen, und nicht nur mit deutschen sondern auch mit ausländischen transatlantischen Reedereien.

Dass die beiden deutschen Riesenreedereien *Hamburg-Amerika-Linie* und *Norddeutscher Lloyd* in erster Linie auf eine Monopolisierung der deutschen transatlantischen Schifffahrt hinarbeiten, steht ausser Zweifel. Die Politik, die sie, in Gemeinschaft mit den übrigen grösseren Riesenreedereien Deutschlands und der Welt innerhalb der verschiedensten nationalen und internationalen Syndikate und Trusts betreiben, weist deutlich monopolistische Tendenzen auf. Dass diese riesigen nationalen und internationalen Syndikate und Trusts ihrerseits mit Erfolg bestrebt gewesen sind mit Eisenbahnverwaltungen, Eisenbahngesellschaften, Postverwaltungen, Bergwerksgesellschaften und anderen grossen industriellen Unternehmungen diesseits und jenseits des Ozeans bestimmte wirtschaftspolitische Abmachungen zu treffen, um ihren monopolistischen Einfluss auch dort zu erhöhen, ist durchaus kein Geheimnis. Alle diese grosskapitalistischen Bestrebungen sind in den Verträgen zwischen der *Hamburg-Amerika-Linie* und dem *Norddeutschen Lloyd* festgelegt, in den Abmachungen zwischen diesen beiden Riesenreedereien und anderen grossen deutschen transatlantischen Reedereien, nicht minder in den Verträgen, die für die grossen deutschen und europäischen transatlantischen Linien abgeschlossen worden sind, und am deutlichsten wohl in dem vielgenannten und einflussreichen amerikanisch-europäischen Morgantrust. Diese Monopolbestrebungen sind ganz natürliche Begleiterscheinungen des kapitalistischen Konkurrenzkampfes der Reeder und der kapitalistischen Wirtschaftsweise. Mit Recht schrieb unlängst ein Frankfurter Blatt:

»Der Konkurrenzkampf spielt sich wohl auf keinem Gebiet im wirtschaftlichen Leben so wie in der Grossschifffahrt nur zwischen verhältnismässig wenig Gesellschaften ab. Nur wenige Schifffahrtsunternehmer beherrschen die ungeheuren Meeresflächen, und doch ist ihnen der kolossale Raum zu eng; sie stossen im Konkurrenzkampf fortwährend zusammen, und Schifffahrtskriege brechen aus.«

So haben im Frühjahr 1907 die beiden grössten Schifffahrtsgesellschaften der Welt, der *Norddeutsche Lloyd* und die *Hamburg-Amerika-Linie*, mit der englischen *Cunardlinie* einen heissen Kampf ausgefochten. Es handelte sich dabei um einen Versuch der englischen Gesellschaft den starken ungarischen Auswandererstrom, der bisher zum grössten Teil über Bremen und Hamburg ging, auf die nach Triest kommenden Dampfer der *Cunardlinie* zu lenken. Teilweise umfassen diese Interessengemeinschaften, Syndikate und Trusts auch England respektive einen Teil der englischen Grossreederei, teilweise richten sie sich direkt gegen England und seine grössten transatlantischen Linien. Berücksichtigt man nun neben der fabelhaften Entwicklung der deutschen Reederei den Umstand, dass die beiden deutschen Riesenreedereien in der vorerwähnten Trust- und Syndikatspolitik tonangebend geworden sind, so wird man es weiter nicht verwunderlich finden, dass das englische Reederkapital mit etwas scheelen Augen und starkem Misstrauen nach den beiden deutschen Schifffahrtsmetropolen Hamburg und Bremen hinüberschaut. Gewiss entwickelt sich auch die englische Handelsmarine aufwärts; während sie 1888 insgesamt 21 747 Schiffe mit 7 296 291 Nettoregistertons Raumgehalt aufwies, verfügte sie 1908 über 20 871 Schiffe mit 11 465 624 Nettoregistertons Raumgehalt. Aber das schafft die Tatsache nicht aus der Welt, dass die relative Entwicklung der deutschen Handelsmarine die der englischen überholt hat. Daher ja auch die häufigen Dissonanzen zwischen englischen und deutschen Schifffahrtskreisen, die der scharfe Wettbewerb hervorruft.

Die Repräsentanten des interessierten Reederkapitals in allen Seestaaten behaupten natürlich, dass ihre Syndikats- und Trustpolitik ausschliesslich kommerziellen und wirtschaftspolitischen Interessen diene und die Interessen der Arbeiter ganz aus dem Spiel lasse. Diese Syndikats- und Trustpolitik sei durch den scharfen internationalen Konkurrenzkampf bedingt, der einen gesunden Wettbewerb ausschliesse, durch die häufig wiederkehrenden wilden und rücksichtslosen Tarifikämpfe, durch den im Konkurrenzkampf übermässig gegenseitig ausgeübten Druck auf die Frachtsätze des Weltmarkts, durch die künstliche Hinaufschraubung und Herabsetzung der Passagierpreise auf den grossen transatlantischen Linien, durch die Innehaltung möglichst einheitlicher Posttarife, sei also auch in Rücksicht auf die Innehaltung einer gesunden Subventionspolitik unumgänglich. Von diesem Standpunkt aus betrachtet hat zweifellos die Syndikats- und Trustpolitik eine gewisse Berechtigung, sie handelt hier in Wahrnehmung kapitalistischer Interessen. Es soll auch nicht bestritten werden, dass sie auf den Stand und die Entwicklung der Weltschiffahrt und Welt handelsflotte einen äusserst günstigen Einfluss ausgeübt hat, was bei der grossen Bedeutung der Schiffahrt und Handelsmarine im Welthandel und Weltverkehr durchaus nicht unterschätzt werden soll, obgleich sie bisher nicht vermocht hat die geradezu unsinnige Überproduktion an Schiffstonnage in allen Seestaaten irgendwie einzuschränken und damit eine der grössten Ursachen der internationalen Schiffahrtskrisen zu beseitigen. Aber sei dem, wie ihm wolle, jedenfalls neige ich der Auffassung zu, dass die interessierte Arbeiterschaft keine Veranlassung hätte dieser Syndikats- und Trustpolitik unter allen Umständen den Krieg zu erklären, wenn sie eben nur zur Stärkung der internationalen Schiffahrt und Handelsmarine als modernes und bedeutsamstes Verkehrsmittel und damit zur Förderung eines wichtigen Kulturhebels beitragen würde.

Tut sie nur das? Diese Frage muss man mit aller Entschiedenheit verneinen. Das internationale Reederkapital und seine Verbündeten im gesamten Handels- und Transportgewerbe verfolgen mit ihrer Syndikats- und Trustpolitik neben den oben angeführten kommerziellen Interessen in erster Linie und unverkennbar ökonomische Absichten, die sich vor allem gegen die in Frage kommenden Arbeitergruppen (Seeleute, Hafendarbeiter und sonstige Transportarbeiter) richten. Versucht das internationale Reederkapital mittels der Syndikats- und Trusts die Frachtraten und Passagierpreise möglichst in die Höhe zu schrauben, so versucht es andererseits mittels der selben Konzentration und Koalition die soziale und rechtliche Lage der Arbeiter herabzudrücken und die Bestrebungen der Arbeiter durch den wirtschaftlichen Kampf ihre Lebenslage zu verbessern erfolgreich niederzuschlagen. Den besten Beweis dafür lieferte die *Baltic and White Sea Conference*, die nichts anderes als einen europäischen Trust der Segel- und Kleindampferreedereien in den wichtigsten Seestaaten Europas darstellt. Dieser Trust tagte im Frühjahr 1907 in Kopenhagen und formulierte für seine Charterpartien folgende Streikklausel:

„Falls bei Ankunft des Dampfers im Ladehafen ein Streik ausgebrochen oder eine Aussperrung verhängt ist, wodurch die Ladung des Dampfers in Übereinstimmung mit dem Charter verhindert wird, und ein etwaiger Konflikt nicht innerhalb . . . Stunden nach Ankunft des Dampfers, gleichviel ob auf dem Ankerplatz oder nicht, beendigt ist, oder falls Konflikte nach Ankunft des Dampfers ausbrechen und in solchem Fall nicht innerhalb . . . Stunden nach Ausbruch geregelt sind, verliert der Charter seine Gültigkeit, wenn nicht der Charterer sich verpflichtet . . . Liegegeld pro Stunde (Tag für Tag zahlbar) für jede Stunde zu zahlen, die die in dem

Charter vorgesehene Ladezeit überschreitet. Ladung, die vor der Annullierung des Charters an Bord genommen ist, kann nach Belieben des Eigentümers entweder auf seine eigenen Kosten, aber auf des Schiffers Gefahr in Barken oder anderweitig gelöscht werden, oder die Ladung kann umgeschifft oder zum Fakturenpreis übernommen werden, oder sie kann am Bestimmungsort zu dem Frachtsatz und unter den anderen im Frachtsatz vorgesehenen Bedingungen abgeliefert werden, indem der Eigentümer das Recht behält von und nach anderen Häfen zu komplettieren. Falls bei Ankunft des Dampfers im Löscharfen ein Streik oder eine Aussperrung ausgebrochen ist oder während der Löscharbeiten ausbricht, wodurch das Löschen in Übereinstimmung mit dem Charter verhindert wird, und falls solche Konflikte nicht innerhalb . . . Stunden nach Ankunft des Dampfers oder nach Ausbruch des Streiks oder der Aussperrung beendet sind, so muss der Empfänger nach Ablauf dieser Periode Tag für Tag, wie oben erwähnt, Liegegeld bezahlen oder angeben, in welchem anderen Hafen (jedoch nicht über . . . Meilen Segelentfernung des selben Landes, den der Dampfer sicher erreichen oder wo er in der gewöhnlichen Weise löschen kann) er die Ladung oder den Rest der Ladung zu löschen wünscht, und zwar auf Kosten des Eigentümers, aber auf die Gefahr des Empfängers. Falls der Empfänger eine solche Angabe unterlässt oder sich weigert Liegegeld zu zahlen, oder die Löscharbeiten in dem angegebenen Hafen nicht vorgenommen werden können, hat der Dampfer das Recht den nächsten zugänglichen Hafen anzulaufen, in dem die Löscharbeiten ohne Hindernisse vorgenommen werden können, und kann dort die Ladung auf die Gefahr des Empfängers, aber auf Kosten des Schiffes löschen.

Später sind diese sich direkt gegen die Arbeiter richtenden Streikklauseln noch verschärft worden. Für die grossen transatlantischen Trusts ersetzen anderweitige, aber sicher nicht minder scharfe Vereinbarungen diese Streikklauseln. Und dass das Reederkapital diese und ähnliche Abmachungen und Streikklauseln sowohl der Arbeiterschaft wie auch der Kaufmannschaft gegenüber unter schonungsloser Anwendung des Terrorismus strikt durchgeführt hat und ferner durchführen wird, versteht sich von selbst.

Aber die Interessengemeinschaften, Syndikate und Trusts genügten dem Reederkapital als ökonomische Kampfverbindung nicht, weil in ihnen naturgemäss doch die Wahrung kommerzieller Interessen überwog und überwiegen musste. Es wurden ausserdem noch direkte wirtschaftliche Kampfverbände für den Schiffahrtsbetrieb, zunächst auf nationaler Basis, geschaffen; wo sie noch nicht bestehen, werden sie sehr bald ins Leben gerufen werden. Diesen Unternehmervverbänden der Schiffahrtsinteressen wurde in allen Seestaaten der direkte Kampfcharakter, gegen die Arbeiter gerichtet, verliehen. Was zum Beispiel in England die *National Shipping Federation* als Ziel seit Jahren verfolgt, ist seit 1906 in Deutschland für den *Zentralverein deutscher Reeder* und seine örtlichen Untergruppen, unter Hinzuziehung der Kaufleute, Stauer, Exporteure und Importeure der einzige Zweck.

Vor der Gründung dieses zentralen Reedervereins bestanden in Hamburg, Bremen, Flensburg, Lübeck und Stettin lokale Reedervereine respektive -bezirksverbände. Ausserdem gab es noch eine Zentralorganisation, die sich *Schiffsverein deutscher Reeder* nannte. In diesem mehr rechtliche Schiffahrtsfragen erörternden Verein ist oft die Frage der Gründung einer zentralen Kampforganisation der Reeder erörtert worden, und er kann wohl als der Vorläufer des heutigen *Zentralvereins deutscher Reeder* gelten. Den Anstoss zur Gründung dieses Kampfverbandes der deutschen Reeder gab aber wohl der grosse Seemannstreik 1906 in Hamburg-Bremen. Nach dem Streik plädierte die gesamte deutsche Reederpresse für die sofortige Gründung eines zentralen Reederverbandes. Am 12. Oktober 1906 erging von Hamburg aus ein geheimer Aufruf zur Gründung

eines deutschen Reederverbandes, und gleichzeitig wurden die deutschen Reeder zu Ende November 1906 zur Gründungskonferenz nach Berlin in das *Hotel Continental* eingeladen, nachdem schon im Lauf des Sommers vertrauliche Vorberatungen im engern Kreis stattgefunden hatten. Von welchem Geist die Gründer dieses Reederverbandes und die Einberufer jener Konferenz erfüllt waren und noch sind, geht aus dem geheimen Einladungsschreiben zur Evidenz hervor. Dort heisst es:

»Seitdem die sozialistische Partei durch ihre Anträge zur neuen Seemannsordnung den ersten grössern Einfluss auf die deutschen Seeleute gewonnen hat, hat die von dem Seemannsverband betriebene und ständig geschürte Verhetzung der Leute sehr zum Nachteil der Reederei stetig zugenommen. Von dem jetzigen Machtgefühl der Führer des Seemannsverbandes legt nicht nur der Tarif, den sie den Flensburger und Stettiner Reedern aufgenötigt [!] haben, ein beredtes Zeugnis ab, sondern auch die Streiks, welche in diesem Frühjahr in Hamburg und Bremen mutwillig [!] inszeniert wurden. Mindestens ebenso schwierig ist die Lage der Reeder gegenüber den Hafendarbeitern. Der in Stettin eben erst beendete Streik beweist, dass es auch diesen nicht so sehr auf die Verbesserung ihrer Lage als darauf ankommt die Oberhand über die Reeder zu gewinnen. Diese Feinde einer friedlichen Entwicklung der deutschen Schifffahrt rüsten und organisieren nun unausgesetzt weiter. Das lehrt jeder Blick in ihre Verbandszeitungen, das lehrt insbesondere auch der im März in Berlin abgehaltene Schutzkongress, auf welchem Seeleute und Binnenschiffer, Hafen- und Werftarbeiter sich verbrüderet und die Einsetzung einer gemeinsamen Kommission zur Vertretung ihrer Forderungen in die Wege geleitet haben. Und wie für die Gewerkschaft der Erfolg als solcher eine werbende Kraft hat, so wird auch der Misserfolg zur Propaganda benutzt, indem man die Schwäche der Organisation als seine alleinige Ursache bezeichnet. Es ist eine ernste Pflicht eines jeden deutschen Reeders dieser Entwicklung im Interesse der eigenen Selbständigkeit und im Interesse der Gesamtheit entgegenzutreten, ehe es zu spät ist. Denn wohin die Schifffahrt gelangt, wenn die sozialistischen Arbeiterführer die Oberhand über die Reeder gewinnen, das lehrt die Streikgeschichte des Hafens von Marseille. Aber der einzelne Reeder — und sei er auch der grössten einer — kann hier nicht viel ausrichten. Das Beispiel Englands zeigt uns vielmehr, dass hier nur der Zusammenschluss aller Reeder etwas — dann aber auch etwas Grosses — erreichen kann . . . Diese [die *National Shipping Federation*] organisierte ein einheitliches Heuerwesen, in welchem nur die Heuerkarte der *Federation* ein Recht auf Annahme als Schiffsmann, der Besitz der Heuerkarte aber auch den Bezug gewisser Wohltaten für treue Dienste sicherte, und in welchem die Deserteure der aufrührerischen Elemente ausgemerzt wurden. Die *Federation* hat die Verfolgung von Vergehen gegen die Seemannsordnung und die Führung der Heuerprozess übernommen . . . Durch die Arbeit der *Shipping Federation* ist es der englischen Reederei gelungen den destruktiven Einfluss der Gewerkschaften ganz zu überwinden . . . Wir geben uns der angenehmen Hoffnung hin, dass Sie in obigen Ausführungen uns beipflichten werden, und wir möchten hinsichtlich der Kostenfrage Ihnen noch speziell zu bedenken geben, dass die in Aussicht genommenen Beiträge, die ja wesentlich geringer sind als diejenigen der *Shipping Federation*, und aus denen das gesamte Heuerwesen unterhalten werden soll, niemals in einem auch nur annähernden Verhältnis stehen werden zu den Schäden einer einzigen langwierigen Arbeitseinstellung.«

Selbstverständlich kann grundsätzlich gegen die Koalierung des Reedertums nichts eingewendet werden, wenn die Unternehmerkoalition nicht nur einseitigen Unternehmerinteressen dienstbar gemacht wird. Neben und mit mir hat die organisierte seemannische Arbeiterschaft stets den Standpunkt vertreten, dass eine Verständigung zwischen Reedern und Seeleuten auf der Basis von kollektiven Arbeitsverträgen sehr wohl möglich und auch im Interesse der Schifffahrt wünschenswert sei. Der Seemannsverband redete stets einer Verständigung zwischen einer stark organisierten Seemannschaft und einem vereinigten, aber den gegebenen Verhältnissen Rechnung tragenden Reedertum das Wort. Das

selbe taten die Hafendarbeiter. Davon wollten und wollen aber die professionellen Scharfmacher des deutschen Reedertums nichts wissen. Sie verfolgen gerade entgegengesetzte Absichten und Ziele, wie ja schon mit aller Deutlichkeit aus dem geheimen Rundschreiben vom 12. Oktober 1906 hervorgeht. Der *Zentralverein deutscher Reeder* ist dann im November 1906 gegründet worden, und die Erfahrungen, die bisher mit dieser Unternehmerorganisation gemacht worden sind, bestätigen nur, was ich schon damals als wahre Ziele dieses Geheimverbandes der Reeder voraussagte. Diese Ziele sind die folgenden:

1. Vereinigung aller deutschen Reeder in einem zentralen Scharfmacherverband, der unter Führung der Hamburger und Bremer Reederscharfmacher steht, deren Interesse er in erster Linie zum Nachteil der deutschen Seemannschaft und der kleinen, weniger leistungsfähigen Reedereien zu vertreten hat;
2. Niederhaltung und Bekämpfung aller Bestrebungen der deutschen Seeleute, die auf eine Verbesserung ihrer Lebenslage hinzielen;
3. Nasführung aller Kleinreeder, speziell im Ostseegebiet, damit deren Konkurrenz und Selbständigkeit durch Provozierung schwerer wirtschaftlicher Kämpfe untergraben werden kann;
4. Arrangierung eines raffiniert ausgeklügelten zentral organisierten Systems einer Stellenvermittlung für seemännische Arbeiter, die eine Kontrolle der Reeder über die seemännischen Arbeiter Deutschlands garantiert;
5. Denunziation und Massregelung aller Seeleute, die offen und ehrlich durch die Organisation ihre Interessen zu vertreten wagen;
6. Verschlechterung der Arbeitsverhältnisse an Bord, Herabdrückung der Heuern und des Überstundenlohns;
7. Verhinderung aller gesetzlichen Reformen, soweit sie eine Verbesserung der seemännischen rechtlichen Lage und Verhältnisse zur Folge haben könnten;
8. Ignorierung aller Gesetze und Verordnungen, die zum Schutz für Leben und Gesundheit der seemännischen Arbeiter erlassen sind, oder die regelnd in das Arbeitsverhältnis der Seeleute eingreifen sollen;
9. Ausschaltung der seemännischen Vertreter aus allen jenen Körperschaften, die zur Wahrung des seemännischen Rechts und der seemännischen Interessen berufen sind, Besetzung dieser Vertreterposten mit gefügigen Elementen der Reeder;
10. Vernichtung der freien gewerkschaftlichen Organisation;
11. Gründung von *gelben* seemännischen Streikbrecherorganisationen und Aufbringung der Mittel für die Aushaltung der *gelben* Manager und deren Pressorgane.

Das muss man den Leitern des deutschen Reederverbandes lassen: Sie haben sich redlich bemüht die Ziele des Verbandes zu erreichen. In einer Reihe der grösseren deutschen Hafenstädte hat der Verband Heuerbureaus (Arbeitsnachweise) errichtet, die einseitig und ganz seinem Programm entsprechend verwaltet werden. Über jeden seemännischen Arbeiter werden förmliche Personalakten geführt, ein System, das speziell in Hamburg, Bremen und Bremerhaven die tollsten Blüten treibt. Mittels sogenannter *Legitimationskarten* versucht der Reederverband die seemännischen Arbeiter immer straffer an sich zu fesseln, wie auch durch diese Karten der Willkür der Vorgesetzten und der Denunziationslust zweifelhafter Charaktere freier Spielraum gelassen ist. Spionage und hinterlistige Anklage, Eintragung in schwarze Listen und Mass-

regelung ohne Angabe der wahren Gründe kommen häufig vor. Dass Schmarotzereien und selbst Bestechungen bei diesen Heuerbureaus nicht zu den Seltenheiten gehören, ist notorisch. Ausserdem versucht das Grossreedertum mittels sogenannter *Wohlfahrtseinrichtungen* die seemännischen Arbeiter immer willensloser und abhängiger zu machen; dazu gehören auch die Zwangspensionskassen mit ihren enormen Beiträgen und äusserst minimalen Leistungen an die wenigen, die überhaupt in den Genuss einer Rente oder Unterstützung kommen können. Aber auch mittels Gratifikationen bei längerer ununterbrochener Dienstzeit bei einer und der selben Reederei oder Schiffen einer und der selben Reederei sucht man die seemännischen Arbeiter zu fesseln. Zu einer Komödie hat sich das ebenfalls seit dem letzten grossen Seemannsstreik von 1907 angewandte System des Jahreskontrakts ausgewachsen. Seemännische Arbeiter stellt man im Jahreskontrakt an, um sie — wie die Direktion des *Norddeutschen Lloyds* offen zugab — sich als Streikbrecher zu sichern und dem Seemannsverband fernzuhalten. In allen diesen Massnahmen sind keineswegs nur Willkürakte einzelner Grossreedereien zu erblicken, sondern sie alle wurden in einer am 2. Juli 1907 in Berlin abgehaltenen geheimen Konferenz der Reeder getreu dem Programm des Reederverbandes propagiert, und ihre systematische Anwendung wurde den Reedern dringend empfohlen. So nur glaubte man dem Seemannsverband beikommen zu können. Nicht minder bemühte man sich um die Gründung *gelber* seemännischer Vereine, man warf ungeheure Mittel aus, um für diese *gelben* Vereine Leiter aus seemännischen Kreisen zu erhalten. Um ein Bindemittel für die *gelbe Bewegung* zu schaffen, gründete man ein eigenes *gelbes* Blatt, dessen Leiter in der sozialpolitischen Abteilung der *Hamburg-Amerika-Linie*, in der Redaktion des Hamburger Reederblatts *Hansa* und in den Sekretariaten des Reederverbandes sitzen. Für dieses Blatt werfen die Reeder ebenfalls riesige Gelder aus, und sie sorgen für seine Verbreitung auf den deutschen Schiffen. Aber trotz der riesigen Mittel, die die Reeder für diese Zwecke aufgewandt haben, hat die ganze *gelbe* Aktion des Zentralverbandes der Reeder in Deutschland doch ein klägliches Fiasko gemacht, und nicht minder haben ähnliche Versuche der Reeder und Stauer unter den Hafendarbeitern in Hamburg klägliches Schiffbruch erlitten. Die *gelbe* Aktion der Reeder wird auch für die Folgezeit unter den seemännischen Arbeitern und Hafendarbeitern keinen Erfolg haben, obgleich der Reederverband die von ihm subventionierte Seemannsmission, ja selbst die Seemannsheimen für diese Zwecke zu fruktifizieren sucht. Es ist einwandfrei festgestellt und erwiesen, dass der Reederverband sowohl in Nord- wie Ostseehäfen die Seemannsmission für seine *gelben* Zwecke missbraucht, dass Seemannspastoren den Versuch machen *christliche* Seemannsvereine zu gründen, um sie dann den *Gelben* zuzuführen. Am 23. Oktober 1908 fand in Hamburg eine Geheimkonferenz statt, in der die Leiter des Reederverbandes sogar eine förmliche Kasernierung der seemännischen Arbeiter durch die Heuerbureaus empfahlen, um sie ständig unter Kontrolle zu haben. Die Heuerbureaus sollen dahin wirken, dass die seemännischen Arbeiter in erster Linie in Seemannsheimen oder aber bei solchen Schlafbasen wohnen, die den Reedern genehm sind. Der Verband wendet sich auch gegen jeden fortschrittlichen und durchgreifenden Ausbau unserer seemännischen sozialen Gesetzgebung, wie er auch bei allen wirtschaftlichen Differenzen und Kämpfen nur Öl ins Feuer giesst statt ausgleichend und vermittelnd zu wirken. Der deutsche Reederverband charakterisiert sich als ein

Scharfmacherverband. Mag hier und dort auch seine Taktik in Reederkreisen Unwillen erregt haben, fest steht, dass heute 80 bis 85 % der deutschen Reeder in ihm vereinigt sind: ein Umstand, mit dem die Seeleute und Hafendarbeiter sehr zu rechnen haben.

Was ich hier über den *Zentralverein deutscher Reeder* ausgeführt habe, könnte ich zur Charakterisierung der englischen *Shipping Federation*, diesem Vorbild des deutschen Reederverbandes, müsste ich zur Charakterisierung aller Reederverbände in den übrigen Seestaaten wiederholen. Sie sind nicht nur in ihren Zielen sondern auch in der Anwendung der Mittel zur Erreichung ihrer Ziele einander ganz ähnlich. Diese nationalen Organisationen der Schiffsahrtsunternehmer werden nun durch eine internationale Organisation ergänzt. Von diesem Gebilde, das nach mehr als einer Richtung ein größeres Interesse beanspruchen darf, soll hier noch in einem besondern Artikel die Rede sein.

XX

ADOLF THIELE · KANN HOMOSEXUALITÄT STRAFBAR SEIN?



EINER wiederholt an den Reichstag gerichteten Petition gegen den § 175 des Reichsstrafgesetzbuchs¹⁾ hat das *Wissenschaftlich-humanitäre Komitee* das Wort des verstorbenen Bischofs Dr. P. von Haffner in Mainz vorangestellt. »Es erscheint der § 175 als eine Inkonsequenz, deren Beseitigung mit Recht gefordert werden kann.« Die Petition selbst fordert die Aufhebung der Bestrafung homosexueller Handlungen mit folgender Begründung:

Bereits im Jahr 1868 habe sowohl die österreichische wie die deutsche oberste Sanitätsbehörde ihr Gutachten dahin abgegeben, die Strafandrohungen des gleichgeschlechtlichen Verkehrs seien aufzuheben, weil die in Rede stehenden Handlungen sich nicht von anderen Handlungen unterscheiden, die bisher nirgends mit Strafe bedroht sind, und die von Männern oder Frauen ohne Zuhilfenahme anderer Personen am eigenen Leibe vorgenommen werden oder von Frauen unter einander.

Die Aufhebung ähnlicher Strafbestimmungen habe in Frankreich, Italien, Holland und zahlreichen anderen Ländern keine entsittlichenden oder sonst ungünstigen Folgen gezeitigt.

Die wissenschaftliche Forschung in Deutschland, Frankreich und England habe innerhalb der letzten 20 Jahre ohne Ausnahme bestätigt, was frühere Gelehrte bereits ausgesprochen hatten, dass nämlich die Homosexualität überall und jederzeit verbreitet gewesen ist und als Ausfluss einer tief innerlichen konstitutionellen Veranlagung aufgefasst werden muss.

Als nahezu erwiesen sei anzusehen, dass die Ursachen dieser auf den ersten Blick so rätselhaften Erscheinung in Entwicklungsverhältnissen gelegen sind, die mit der bisexuellen Uranlage des Menschen zusammenhängen, woraus folge, dass niemandem eine sittliche Schuld an einer solchen Gefühlsanlage beizumessen sei. Die gleichgeschlechtliche Anlage dränge meist in ebenso hohem, oft in noch höherem Mass zur Betätigung als die normale.

Erwiesenermassen seien unter den gleichgeschlechtlich Veranlagten wie im klassischen Altertum so auch bis in unsere Zeiten Männer und Frauen von höchster geistiger Bedeutung zu finden.

Die Bestrafung der Homosexualität habe noch keinen von seinem Trieb befreit, wohl aber sehr viele brave, nützliche Menschen, die von der Natur durch ihre homosexuelle Veranlagung ohnehin schwer genug benachteiligt sind, in Schande, Verzweiflung, ja Irrsinn und Tod gejagt.

¹⁾ Siehe meinen Artikel *Die Homosexualität in der Gesetzgebung* in diesem Band der *Sozialistischen Monatshefte*, pag. 1490 ff.