

SOIMMER

Zentral-Organ für die Interessen
der im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe beschäft. Arbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands.
Publikations-Organ des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes.

Erscheint jede Woche Sonntags.
Einzel-Abonnement pro Quart. franco geg. franko 1,50 M.
Der Courier ist in die Postzeitungsliste eingetragen.

Redaktion und Expedition: Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21.
Telephon: Amt IV, 950 und 11864.
Geöffnet von 9 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm., Sonntags geschl.

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

Nr. 9.

Berlin, den 26. Februar 1911.

15. Jahrg.

Verbandskollegen! Mindert unablässig die Masse der Indifferenten durch fleißige Agitations- und Aufklärungsarbeit!

Der § 18 des preussischen Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905.

Wir versprochen in der Artikellserie über die Schiffsabgaben, die Preußen sich auf Grund des § 19 seines Wasserstraßengesetzes zu erzwingen im Begriffe ist, auf den § 18 des nämlichen Gesetzes zurückzukommen. Das soll heute geschehen. Zur besseren Orientierung lassen wir den betreffenden Paragraphen wörtlich folgen:

Auf dem Kanale vom Rhein zur Weser, auf dem Anschlusse nach Hannover, auf dem Lippetalanal und auf den Zweiganälen dieser Schiffahrtsstraßen ist einheitlicher staatlicher Schleppbetrieb einzurichten. Privaten ist auf diesen Schiffahrtsstraßen die mechanische Schleppererei untersagt. Zum Befahren dieser Schiffahrtsstraßen durch Schiffe mit eigener Kraft bedarf es besonderer Genehmigung.

Die näheren Bestimmungen über die Einrichtung des Schleppmonopols und die Bewilligung der erforderlichen Geldmittel werden einem besonderen Gesetze vorbehalten.

Es ist also durch diesen Paragraphen entschieden, daß das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weserkanal eingeführt werden soll. Dennoch ist die Situation nicht so, wie der Herr Peters, der sich im Kampfe Preußens gegen die Vernunft des § 54 der Reichsverfassung mit unsterblichem Ruhm beläuterte, gerne glauben machen will. Er behauptete nämlich in den Verhandlungen des „Ständigen Ausschusses für den preussischen Gesamtwasserstraßenbeirat“ (schönes Wort) vom 14. Januar 1909, daß die Einführung des Monopols nicht mehr zur Diskussion stehe, weil es durch Gesetz vorgeschrieben sei. Auch andere Mitglieder des „Ständigen Ausschusses“ waren ängstlich bemüht, die Unverletzlichkeit des § 18 zu respektieren. Dieser (angebliche) Respekt vor dem Gesetzesparagrafen ist komisch-rührend. In Wirklichkeit liegt die Sache so, daß der § 18 zwar die Einführung des Monopols verlangt, die Durchführung des Monopols und vor allem die Kostenbewilligung jedoch einem noch zu schaffenden Gesetz überläßt. Wenn nun dies Gesetz aber nicht zustande kommt, was dann? Nun, dann bleibt der ominöse § 18 eben ein Messer ohne Heft und Klinge. Allerdings besteht wenig Aussicht, daß der preussische Dreiklassenzirkus jemals ein reaktionäres Ziel aus dem Auge läßt und seine Paragrafenschustererei von 1905 reifiziert. Aber solange das Schleppmonopol nicht endgültige Gesetzeskraft erlangt hat, darf und muß jeder, der von der Schädlichkeit des Monopols überzeugt, dagegen agitieren und protestieren. Die Entrüstung, daß damit gleichzeitig gegen einen bestehenden Gesetzesparagrafen revoltiert wird, ist von pitanter Unbesonnenheit, wenn man bedenkt, daß die in Entrüstung machenden Kreise sich in der Frage der Schiffsabgaben mit virtuoser Mißsichtlosigkeit über die Reichsverfassung hinwegsetzen, um Deutschland den preussischen Fuß in den Nacken zu legen.

Die preussische Regierung ist durch den § 18 gezwungen, ein entsprechendes Gesetz vorzulegen. Am 26. Februar 1910 hat sie dem Gesamtwasserstraßenbeirat die Unterlagen für ein solches Gesetz übergeben. Wir erfahren daraus, daß nicht nur verkehrspolitische und betriebstechnische Gründe für den preussischen Landtag maßgebend waren, als er der Mißgeburt das Leben gab, sondern auch finanzwirtschaftliche, d. h. Preußen will verdienen. Das Monopol soll gelten a) auf dem Kanale vom Rhein zur Weser und nach Hannover 307 km, b) auf der auszubauenden Lippewasserstraße von Wesel zur Lippestadt 139 km lang, c) auf den Zweiganälen, die von diesen Schiffahrtsstraßen nach Dortmund (16 km), Herne (3 km), Dönnabrid (15 km), Minden (1 km) und Lünen (11 km) abzweigen. „Das Schleppmonopol noch auf andere Strecken von Schiffahrtsstraßen auszudehnen als hier- nach im Wasserstraßengesetz vorge-

sehen ist, liegt keine Veranlassung vor“ (Unterlagen für ein Gesetz usw.). Von Herne bis Webergern bildet der bereits bestehende Dortmund-Ems-Kanal einen Teil des neuen Wasserweges vom Rhein zur Weser. Diese Strecke, etwa 101 km lang, soll zehn Jahre lang vom staatlichen Schleppzwang befreit werden, und wenn die Praxis dafür spricht, kann diese Uebergangszeit von der Staatsregierung noch verlängert werden. Als Schleppsystem sollte die elektrische Treibelei eingeführt werden, diesem Zweck wird auch die Bauausführung des Kanals untergeordnet. Auf beiden Seiten der Schiffahrtsstrecken wurde Land angekauft, um Bahnanlagen herzustellen. Da der einseitige Betrieb mit erheblichen Nachteilen verknüpft ist, sollte gleich der zweigleisige Betrieb eingeführt werden. Die Fahrgeschwindigkeit der Schleppzüge, die im allgemeinen aus zwei Rähnen der größten für die Kanalstrecken zugelassenen Bauarten bestehen sollen, wurde auf 5 km für die Stunde festgelegt. Unter Berücksichtigung der Kreuzungen pp. vermindert sich die Leistung auf 4,6 km. Die Vorteile der elektrischen Treibelei bestehen u. a. in der Schonung der Kanalsohle und der Böschungen, die durch die Schraube mehr angegriffen werden. Ein weiterer Vorzug ist die Möglichkeit der Abgabe von billigem Strom an die Kanalanlagen, vor allem an die Landwirtschaft. Diesen Vorteilen stehen aber auch Nachteile gegenüber. Die Betriebsmittel der elektrischen Treibelei nehmen die Ufer der Kanäle in Anspruch, so daß für industrielle Anlagen wenig oder gar kein Platz bleibt. Der Hauptnachteil ist aber der hohe Kostenpunkt dieser Betriebsart, wozu noch kommt, daß die Kosten fast unabhängig sind von der Stärke des Verkehrs. Preußen ist zu geschäftstüchtig, um unter diesen Umständen nicht einen Pfad zurückzusteden. Eine zahlenmäßige Rentabilitätsberechnung nach Schypher*), die der Maschinenbauinspektor Bloch aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten in einem Referat im Ständigen Ausschusse des Gesamtwasserstraßenbeirates erwählt, hier aufzuführen, erübrigt sich. Nur seine Schlussfolgerung mag hier Platz finden, weil sie entscheidend ist. Er sagt: Aus diesen (rechnungsmäßigen) Gegenüberstellungen ergibt sich als zwingende Folgerung, daß man zunächst auf dem ganzen Kanalnetz Dampf- und Schleppzüge einführen muß. Sobald aber der Verkehr eine gewisse Grenze übersteigt, die etwa bei drei Millionen Tonnen Jahresverkehr liegt, wird man mit dem Ersatz des Dampf- und Schleppbetriebes durch zweigleisige elektrische Treibelei streckenweise vorgehen.

Der Staat will die Privatschiffe übernehmen, die „noch beschafft“ werden, wenn sie folgende Anforderung erfüllen: 1. Die Schlepper sind als Doppelschraubendampfer auszuführen; indessen sollen Einschraubendampfer ausnahmsweise nicht ausgeschlossen sein, da sie später auf dem Rhein-Herne-Kanal Verwendung finden können. Die Abmessungen der Dampfer dürfen folgende Maße nicht überschreiten: 20,0 m Länge zwischen den Propellern, 4,6 m Breite ohne Schwenkblett, 1,4 m Tiefgang für die Kanalfahrt. 3. Die Maschinenleistung hat normal 120 bis 150 PS. bei etwa 200 Umdrehungen in der Minute zu betragen. Die Kesselheizfläche soll etwa 60 qm groß sein. Die Maschinen müssen Kondensation besitzen. Die Dampfer müssen nach Vorschrift und unter Aufsicht des Germanischen Lloyd's (Klasse 100 A/4 F.) erbaut sein.

Güterfähnen mit eigener Triebkraft an Bord bedürfen der besonderen Genehmigung. Es besteht große Neigung, ihnen das Lebenslicht auszublauen. Die Pferdetreibelei soll dort, wo sie besteht, nicht angestastet werden. Im Ortsverkehr kann sie auf Widerruf neu gestattet werden. Die Regierung kann das Monopol an einen Unternehmer veräußern, die Oberaufsicht bleibt der Polizei. Die Kosten sind auf

*) Zitiert in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1909 S. 336.

16 Millionen Mark (reichlich hoch) berechnet. Der Schlepplohn soll (nach der Rentabilitätsberechnung wenigstens) 0,25 Pf. für den Tonnenkilometer betragen.

So die Unterlagen, aus denen das Gesetz geboren wird. Als der § 18 geschaffen wurde, hat man nur an die elektrische Treibelei gedacht. Nun diese Treibelei in Jahren nicht eingeführt werden wird, die Voraussetzung des Staatsmonopols also fortgefallen ist, hätte das ganze Projekt schwinden müssen und es gibt heute noch Interessenten, die aus diesem Grund das Monopol bekämpfen. Recht haben sie zweifellos, aber was der preussische Junter hat, läßt er so leicht nicht wieder fahren. Unserer Berufsgruppe interessiert das Monopol von zwei Seiten. Einmal von der rein wirtschaftlichen, weil die gesunde Entwicklung der Binnenschifffahrt für uns eine Lebensfrage bedeutet. Zum andern aber von der gewerkschaftlichen Seite. Wenn man die Unterlagen der Regierung objektiv betrachtet, kommt man ohne weiteres zu dem Schluß, daß das Monopol schädlich wirken muß. Die Regierung will den Schiffsverkehr mit der Regelmäßigkeit der Eisenbahn betreiben. Wer die Verhältnisse in der Schifffahrt kennt, wird den Kopf schütteln. Während z. B. in Emden in einer Woche 5000 Tons Erz ankommen, sind es in der nächsten Woche 40 000 Tons, die der Beförderung harren. Da wird das Staatsmonopol versagen. Ein 4000 Tonnen-Schiff wird in Emden in 24 Stunden in 50 Rähnen geladet. Wo sollen die bleiben, wenn das Schleppmonopol hier verlagert? Es müßte schon ein Hafen für sie gebaut werden. Das sind eben die Folgen, wenn Schlepper und Rähne nicht in einer Hand sind. Heute weiß die Schiffahrtsdirektion genau, wo dieser Schlepper oder jener Rahn sich befindet, sie kann demgemäß disponieren. In Zukunft wird das anders werden, sowohl die Zahl der Rähne, als auch die der Dampfer muß vergrößert werden. Das ist ja vom Standpunkt der beteiligten Arbeiter, Maschinenlenker und Binnenschiffer ganz nett, vom Rentabilitätsstandpunkt des Kanals und der Schifffahrt aber schon weniger wirtschaftlich. Das Schleppgeschäft darf nicht viel abwerten, darf die Fracht nicht verteuern, weil ja sonst der Zweck der Kanäle, den deutschen Handel über deutsche Häfen zu lenken, mißlingen muß — wie er auf dem Dortmund-Ems-Kanal so ziemlich vorbei gelungen ist. Der Verkehr auf dem Rhein muß sich unter diesen Umständen ja billiger stellen.

Einer der Gründe, die dem Junterparlament das Staatsmonopol einzuführen verlockte, war die Furcht vor einem privaten Monopol auf den neuen Wasserstraßen. Das preussische Parlament hätte wissen können, daß auf der Erde ein solcher Versuch mißlungen ist. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal hat die Westfälische Transport A.-G. in Dortmund einige Jahre fast tatsächlich ein Monopol gehabt, nämlich so lange sie mit Verlust arbeitete. Als die Ertragsverhältnisse besser wurden, war es mit dem „Monopol“ vorbei. Diese Gesellschaft gibt aber ein treffendes Beispiel, wohin die Schifffahrt unter dem Staatsmonopol treibt. Der Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für 1908 rechnet aus, daß, wenn sie den Schlepplohn von 0,25 Pf. für das Tonnenkilometer bezahlt hätte, wie er wahrscheinlich vom Staat erhoben werden wird, sie keine Dividende hätte zahlen und keine Rückstellungen hätte machen können. Sie würde 1908 allein an Schlepplohn die ungeheure Summe von 559 617,61 M. ausgegeben und mit einer erheblichen Unterbilanz abgeschlossen haben. Ein Aufsichtsratsmitglied dieser Gesellschaft führte in einer Versammlung von Interessenten folgendes aus: „Im Jahre 1909 hat der Gesellschaft das Tonnenkilometer 0,18 Pf. gekostet. Darin sind enthalten, Reparaturen, Versicherung, Abschreibungen, kurz alles miteinander. Dabei sind in beiden Jahren 304 000 M. verdient worden. Wenn man statt dieser tatsächlichen Schleppkosten 0,25 Pf. für das Tonnenkilometer einsetzt, dann würde die Gesellschaft in diesen beiden Jahren nicht nur nichts verdienen, sondern einen Verlust von

220 000 Mt. gehabt haben." So wirkt das Schlepptomopol der Regierung. Es ließe sich noch mehr Material für die wirtschaftliche Seite dieser Frage beibringen, doch wir schließen die Kollegen zu ermüden und eilen zum Schluß, wobei wir der gewerkschaftlichen Seite noch einige Zeilen widmen.

Die preussisch-deutsche Regierung steht bekanntlich über den Parteien. Das heißt, sie hat ihren Stolz und Ehrgeiz darin gesetzt, die privaten Kapitalisten an Scharfmacherei turmhoch zu überrücken. Das Ministerwort: „Meine Herren, wir arbeiten ja nur für Sie“ — für die Kapitalisten, ist unvergessen. Es ist die Regierung des Sozialistengesetzes, der Zuchtanweisung unseligen Angebots, die stets bereitwillig auf die scharfmacherischen Wünsche der Schlotjunger eingegangen ist. Und wohin die Wünsche dieser Herren zielen, ist jedem Kollegen im Zeitalter der Moabitischen zu bekannt, als daß wir es detaillieren müßten. Wir haben in der preussisch-deutschen Regierung die Inkarnation aller Scharfmachertum. Und diese Regierung soll auf den westlichen Wasserstraßen durch das Schlepptomopol unsere „Arbeitsgeberin“ werden. Na noch schlummer, das Schlepptomopol fällt in das Ressort des Eisenbahnministers. Wo ist der Kollege, dem nicht in flammenden Lettern die Gewalttaten dieses Ministeriums gegen die Eisenbahnslaven vor Augen stehen? Die Eisenbahner lehnen uns, was unserer harzt, wenn wir nicht vorbauen. Die Eisenbahner hatten keine Organisation, als sie unter die Herrschaft des Eisenbahnministers kamen. Die hier in Frage kommenden Arbeiter haben aber starke Organisation. Zweifellos ist es nun leichter, die Bildung einer Organisation zu verhindern, (wie es schwerer ist, eine Organisation unter diesen Umständen zu gründen und zu fördern), als eine bestehende starke Organisation zu vernichten. Unsere Aufgabe muß es deshalb sein, auch den letzten Kollegen der Organisation zuzuführen. Die beste Dedung ist der Sieb, bauen wir deshalb vor und sehen wir den evil. Gelüsten unseres evil. zukünftigen „Arbeitgebers“ die geschlossene Phalanx der Organisation entgegen. Greift er uns und unser Koalitionsrecht dann an, so stellt er sich von vornherein auf ungesegneten Boden und hat die öffentliche Meinung, soweit sie nicht vorurteilhaft ist, gegen sich. Wenn dieser Artikel, sowie die vorhergehenden über die Abgaben, in allen Kollegen das Gefühl des Hasses gegen alle Verprekungsgeleüste neuen Antriebs gegeben hat, so ist das der beste Erfolg, den wir uns wünschen können.

Nieder mit der preussischen Reaktion, wo immer sie sich zeigt!

Die statistischen Erhebungen betreffs Einführung der Sonntags- und Nachtruhe in der Binnenschifffahrt.

(Schluß.)

Nachdem in den letzten Artikeln Auszüge aus dem Gutachten des kaiserlichen Gesundheitsamtes und dessen Vorschläge wiedergegeben sind, wollen wir im letzten Artikel die Vorschläge des Beirates für Arbeiterstatistik im Wortlaut wiedergeben.

Die Vorschläge des Beirates für Arbeiterstatistik an den Reichskanzler.

1. Für die eigentlichen Güterdampfschiffe, die selbst Fracht befördern, ist, mit Ausnahme der oberen Weichsel, allgemein als Regel eine tägliche ununterbrochene Mindestruhezeit von 8 Stunden, außerdem ist für alle solche Güterschiffe die Freigabe je eines der beiden Feiertage zu Weihnachten, Ostern und Pfingsten und daneben die Gewährung von drei freien Sonntagen in jedem Vierteljahre für alle Mitglieder der Besatzung.

Die Vorschrift wegen Mindestruhezeit findet keine Anwendung bei Havarie, Hochwasser, Sturmwind, plötzlicher Eisgefahr und ähnlichen Notfällen, sowie jährlich an zwanzig der Bestimmungen des Arbeitsgebers (Schiffsführers) überlassenen Tagen.

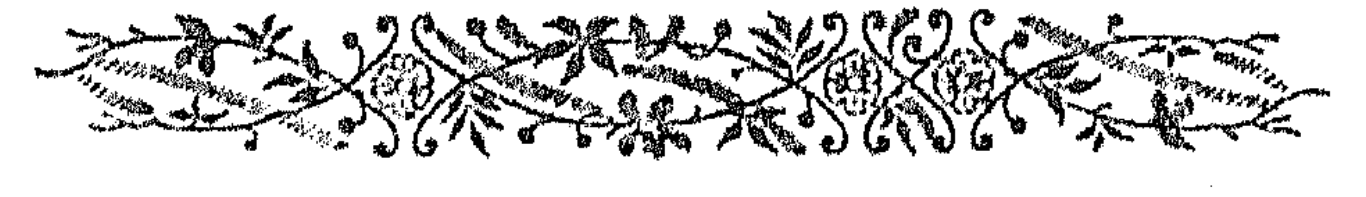
2. Für die Schleppt- und Ketten-Dampf- und Motorschiffe auf der Elbe, Oder und Warthe ist Vorsorge dahin zu treffen, daß bei den durch mehrere Tage hindurch fortgesetzten langen Schlepptfahrten allen Mitgliedern der Besatzung einschließlich des Schiffsführers, innerhalb je 24 Stunden als Regel eine ununterbrochene Mindestruhezeit von 6 Stunden, einschließlich des An- und Abstoßens, gewährt wird. Ausnahmen sind nur in Notfällen und nur mit der Maßgabe zulässig, daß die ausgefallene Ruhezeit baldmöglichst, spätestens nach Beendigung der Fahrt, nachträglich zu gewähren ist.

Für die Schleppt- und Kettenschiffe ist ferner allgemein die Freigabe je eines der beiden Feiertage zu Weihnachten, Ostern und Pfingsten und daneben die Gewährung von drei freien Sonntagen in jedem Vierteljahre für alle Mitglieder der Besatzung, einschließlich des Schiffsführers, vorzuschreiben.

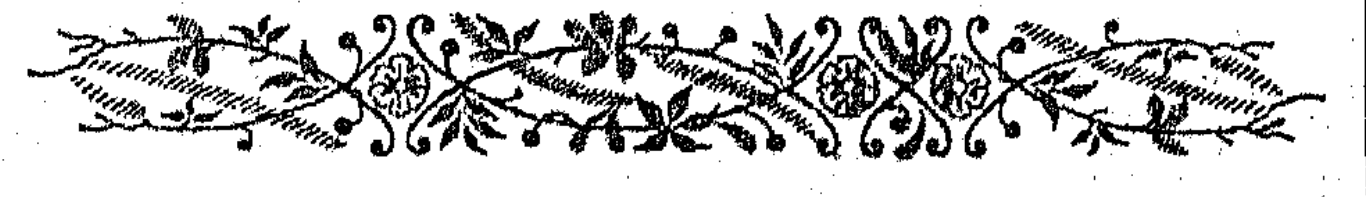
Außerdem ist gesetzlich zu bestimmen, daß Maschinen- und Heizer dieser Schiffe durch den Arbeitsvertrag nicht zu Arbeiten beim Laden und Löschen der Anhängeschiffe verpflichtet werden können.

3. Für die Segelschiffe und Schlepptähne, mit Ausnahme der Ewer in Hamburg, ist allgemein vorzuschreiben, daß an den Bade- und Löschtagen allen Mitgliedern der Besatzung, einschließlich des Schiffsführers, als Regel eine ununterbrochene Mindestruhezeit von 10 Stunden zu gewähren ist. Ausnahmen dieser Vorschrift sind an 20 der Bestimmungen des Arbeitsgebers (Schiffsführers) überlassenen Tagen, mit der Maßgabe zulässig, daß die Mindestruhezeit nicht auf

weniger als 6 Stunden gekürzt werden, und daß eine Kürzung der Mindestruhezeit nicht an zwei auf einander folgenden Tagen, sowie nicht an dem Tage vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt erfolgen darf. Ferner ist Vorsorge dahin zu treffen, daß bei den Ziffer 2, Absatz 1, erwähnten Schlepptfahrten für den Fall, daß ausnahmsweise die dort vorgesehene Ruhezeit der Besatzung der Schlepptschiffe nicht gewährt wird, auch für die Besatzung der im Schlepptzuge fahrenden Segelschiffe und Schlepptähne die ent-



Ihr wollt den Volksgeist niederringen,
Ersticken jedes freie Wort?! —
Das Denken in den Sumpf einzwingen,
In Lüge, Falschheit fort und fort?! —
Die Wahrheit wohnt im Hurrarufen?
Heil dir im Siegerkranz! das Glück? —
Wenn Worte jemals Laten schufen,
Brächt' ihr ins Finst're uns zurück! —
Doch nein! Mit jedem neuen Tage
Wird klüger uns'rer Jünger Schar,
Was in uns lebt von bitterer Klage,
Kommt aus! — Wieweil es ehrlich! — Wahr! —
Nicht fürchten wir die Säbelklingen,
Das Blut, das für die Freiheit fließt,
Ist uns der Same zum Gelingen,
Für jeden Tropfen wird gebüßt! —
Der große hehre Freiheitsname
Ist heute nicht mehr Schall und Rauch,
Er kommt zur Herrschaft ohne Frage,
Schon heute zieht mit weichem Hauch
Ein Frühlingswehen durch die Lande.
Ist schwer der Kampf — doch schön der Sieg
Und d'rum gesprengt der Freiheit Bande
Im hohen hehren Freiheitskrieg! —
So kommt! Ein trugig Aufbegehren,
In Trümmer fällt die Heuchelei.
Nur Wahrheit, Wahrheit kommt zu Ehren
Entgegen jeder Teufelei.
Seid ihr denn blind? — Die Weltgeschichte,
Lehrt sie euch nichts? — Kennt ihr sie nicht?
Das Volk sitzt immer zu Gerichte,
Verurteilt jeden feigen Wicht.
Nicht zum Zerfören, aufzubauen
Zieh'n wir hinaus in Kampfgebrauch
Und reißen fort die Schwachen, Lauen! —
Als Sieger kehren wir nach Haus.
Wir sind die Jungen! — Neuen Zielen
Und edlen Taten folgen wir.
Wir wollen nicht mit Freiheit spielen,
Sie sei uns unser Kampspanier,
Das weht voran! — Zu seiner Linken
Steh'n heut' die Besten der Nation.
Des Banners mächt'ges gold'nes Winken
Verheißet uns'rem Streben Lohn.
Wer für das Gute sich begeistert,
Wem Knechtschaft, Tyrannie verhaßt,
Der steh' bei uns — und mit uns meistert
Er schnell das Joch von Clique und Rast'.
Zum Himmel sprüh'n der Freiheit Flammen,
Die löschen Ströme, Meere nicht.
Und durch die finst'ren Nächte leuchten
Sie hell mit ihrem gold'nen Licht! —



gangene Ruhezeit baldmöglichst, spätestens nach Beendigung der Fahrt, nachträglich zu gewähren ist.

4. Im übrigen ist eine Regelung der Arbeitszeit und der Sonntagsruhe in der Binnenschifffahrt durch die örtlichen Behörden gesetzlich zu ermöglichen und, soweit erforderlich, im Verwaltungswege herbeizuführen. Dabei wird von folgenden Gesichtspunkten auszugehen sein:

a) Bei den Bedarfsfähren erscheint, soweit bei ihnen die Mannschaft regelmäßig in erheblichem Umfang beansprucht wird, oder weitere Wege zur Arbeitsstätte zurückzulegen hat, eine achtstündige, bei den Fähren in ununterbrochener Fahrt eine achtschündige, und, sofern bei Dampf- oder Motorschiffen zugleich Heizerdienste verrichtet, eine zehnstündige tägliche ununterbrochene Mindestruhezeit als Regel im gesundheitlichen Interesse erforderlich; bei allen Fähren ist ferner das nach den Verhältnissen mögliche Maß von

Sonntagsruhe und, sofern freie Sonntage nicht in ausreichender Zahl gewährt werden können, eine dem Bedürfnis entsprechende Zahl sonstiger arbeitsfreier Tage zu gewähren.

b) Bei den Personendampf(motor)schiffen ist, soweit sie lediglich dem Sommerlichen Ausflugs- und Reiseverkehr dienen, eine siebenstündige und, soweit sie der Lokalschiffahrt dienen, eine achtschündige ununterbrochene Mindestruhezeit als Regel im gesundheitlichen Interesse zu verlangen; soweit bei den Lokalschiffen und bei den Schiffen im Ausflugs- und Reiseverkehr, die außerhalb der Saison noch anderweitig in Schiffsfahrtdienste tätig sind, kein ausreichendes Maß von Sonntagsruhe gewährt wird, ist in der Regel jedem Mitgliede der Besatzung, einschließlich des Schiffsführers, alle zwei Wochen im Winter und alle drei Wochen im Sommer ein völlig arbeitsfreier Tag zu gewähren.

Außerdem empfiehlt es sich noch, die Aufmerksamkeit des Herrn Reichskanzlers darauf zu lenken, daß eine tunlichst allgemeine und strenge Durchführung der landesrechtlichen Sonntagsbeitsungs-vorschriften, wodurch das Laden und Löschen der Segelschiffe und Schlepptähne an Sonntagen verboten ist, erwünscht erscheine, sowie im Hinblick auf die Ausführungen in dem Gutachten des kaiserlichen Gesundheitsamtes (Seite 17) eine weitere Veranlassung anheim zu geben, damit die Aufmerksamkeit der zuständigen Schiffsfahrtpolizeibehörden auf die Wohnräume der Mannschaft, namentlich auf den Güterdampfschiffen und Schlepptampfern hingelenkt wird.

Berlin, den 26. September 1910.

Neumann.

Eine Kritik an diesen Vorschlägen ist zum Teil bereits in dem Einführungsartikel in Nummer 51 des „Courier“ von 1910 geübt worden und erübrigt sich deshalb.

Es ist, nach sozialpolitischem Maßstabe gemessen, sehr wenig. Die erschreckenden Feststellungen des kaiserlichen Gesundheitsamtes hätten eine scharfe gesetzliche Begrenzung der Arbeitszeit im Binnenschifffahrtsgewerbe als durchaus angebracht erscheinen lassen.

Dann kommt in Erwägung, daß den jetzigen Vorschlägen in der Praxis große Schwierigkeiten begegnen werden. Dies wird von den Schiffsmannschaften auch schon jetzt erkannt. Sie geben sich mit dem, was die Regierung ihnen geben will, nicht zufrieden, die Zeit wird nicht fern sein, wo die Mannschaften sich durch starke gewerkschaftliche Organisation den Schutz verschaffen werden, der im Interesse des Berufes und der im Beruf tätigen Personen geboten ist, wollen die Schiffsmannschaften nicht an Körper und Geist Schaden leiden.

Daß die Zustände unhaltbar sind, beweist der Vorschlag des Beirates und er kann die aller- ärgsten Auswüchse beseitigen, aber das ist auch alles. Eigenartig ist auch die Tatsache, daß nicht alle Stromgebiete einer gesetzlichen Regelung unterzogen werden sollen, den Rhein hat man nicht in Betracht gezogen, vielleicht deshalb, weil hier durch die in Frage kommenden Organisationen zum Teil eine Regelung bereits herbeigeführt ist, die allerdings viel weiter geht, als der Beirat es mit seinem Vorschlage für an gebracht hält. Es wird somit nichts anderes übrig bleiben, als daß sich die Schiffsmannschaften die Aufgabe setzen, ihren Berufscollegen auf dem Rhein nachzueifern. Daß dies ihr Wille, ist auf der Schiffertkonferenz, wo die Vertreter von 6000 Decksmannschaften zusammen waren, klar zum Ausdruck gekommen. Nach einem Vortrage des Vorsitzenden der Berliner Binnenschiffer-Mitgliedschaft, wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen.

Resolution betreffs Regelung der Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt.

Die am 9. und 10. Januar im Gewerkschaftshaus zu Berlin tagende Delegierten-Versammlung der Binnenschiffer der Elbe, Saale, Havel, Oder und den nördlichen Wasserstraßen hat Kenntnis genommen von den Vorschlägen des Beirates für Arbeiterstatistik, die eine Regelung der Arbeitszeit im Binnenschifffahrtsgewerbe zur Folge haben sollen.

Die Versammlung ist einmütig der Ansicht, daß die gemachten Vorschläge unzureichend sind und keineswegs zur Folge haben werden, die gesundheitlichen Schäden, welche namentlich durch das Gutachten des kaiserlichen Gesundheitsamtes erwiesen sind, gänzlich zu beseitigen.

Die Versammlung fordert deshalb erneut, eine ununterbrochene Nachtruhe von acht Stunden, fallend in die Zeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens. Ausnahmen dürfen nur stattfinden bei Hochwasser, Havarie, Sturmwind und plötzlicher Eisgefahr. In diesen Fällen muß die Ruhezeit nachträglich gewährt resp. ergänzt werden. Ferner vollständige Sonntagsruhe bei der Güter- und Schlepptschiffahrt und in der Personenschiffahrt im Sommerhalbjahr jeden dritten Sonntag frei und in der übrigen Zeit jeden Sonntag.

Die Versammlung sieht sich aber, durch die Art der Erhebungen und das bisherige Ergebnis derselben veranlaßt, an alle im Binnenschifffahrtsgewerbe beschäftigten Personen die Forderung zu richten, sich unverzüglich dem Deutschen Transportarbeiter-Verband anzuschließen, um durch Tarifvertrag eine Leben und Gesundheit schützende Regelung der Arbeitszeit durchzuführen.

Die Versammlung sieht sich zu letzterer Maßnahme um so mehr berechtigt, als die Vorschläge des Beirates ganz wesentlich hinter den Bestimmungen zurückbleiben, welche der Deutsche Transportarbeiter-Verband für einen Teil des Rheinstromes bereits geschaffen hat.

Wir fügen hinzu: Binnenschiffer Deutschlands! Schafft Euch eine starke Organisation, schließt Euch

dem Deutschen Transportarbeiter-Verbande an, agitiert und organisiert, dann wird der Zeitpunkt nicht mehr fern sein, wo eine vernünftige Regelung der Arbeitszeit im Binnenschiffahrtsgewerbe erfolgen wird!

Gendarm oder Schuhmann als Zeuge.

Der Essener Meineidsprozess hat große Erregung bei jedem gestitteten Menschen hervorgerufen. Mit Abscheu denkt jeder Mensch an den Meineidszeugen Wüster, jedoch hat es mehr Bewunderung gegeben, wie das Gericht auf Grund des Zeugnisses des Gendarms zur Verurteilung der übrigen Zeugen kommen konnte. Und so schreibt der Reichstagsabgeordnete Quis mit Recht: „Bewertet die Aussagen eines unformierten Zeugen nicht höher, als die eines anderen.“ Wenn die Gerichte diese Praxis hochhalten würden, dann könnten unsere Kollegen Droschken- und Kraftwagenführer aufatmen und sorgenlos einem eventuellen Prozess entgegensehen.

Wie sieht es aber in der Wirklichkeit aus? Unsere Kollegen bekommen nach Wochen, oft nach Monaten einen Strafbefehl wegen irgend einer Uebertretung und zwar häufig in Höhe von 10—60 Mk. In den seltensten Fällen ist es den Kollegen möglich, nachzuprüfen, ob er überhaupt zu der angegebenen Zeit an dem Ort war, wo er die Uebertretung begangen haben soll. Der Beamte als Zeuge beedigt die Wichtigkeit der Angaben und der Kollege wird verurteilt. Häufig kommt es vor, daß besonders eifrige Beamte täglich Dutzende von Anzeigen machen; deßwegen werden sie aber vor Gericht ein solch gutes Gedächtnis, daß sie durchweg behaupten, sich in der Nummer des Wagens nicht geirrt zu haben, was um so leichter ist, weil, wie oben angeführt, der Angeklagte keinen Gegenbeweis erbringen kann.

Nun ist es aber wiederholt vorgekommen, daß Zeugen das Gegenteil von der Aussage des Beamten bekundet haben, das Gericht aber doch zur Verurteilung gekommen ist und im Urteil einfach bemerkt hat, daß den Schutzzeugen nicht geglaubt wurde. Steht aber der Beweis der Unschuld des Angeklagten unumstößlich fest, so gibt das Gericht zu, daß sich der Beamte geirrt hat, spricht den Angeklagten frei und damit ist die Sache erledigt. Wenn die Beamten in solchen Fällen ebenso wie die Zeugen 1895 im Essener Prozess behandelt würden, so würden sie vorfichtiger werden.

Wir haben wiederholt darauf hingewiesen, daß einzelne Beamte die Anzeigen engros erstatteten, das Gericht sich trotzdem auf Seite des Beamten stellte und zur Verurteilung kam, trotzdem der Beamte unserer Meinung nach bei der Massenanziehung gar nicht in der Lage war, über einzelne Fälle bestimmte Angaben zu machen.

So haben wir es erlebt, daß Beamte mit aller Bestimmtheit den Eid geleistet haben, daß der oder der Kollege sich eine Uebertretung hat zu schulden kommen lassen, trotzdem das Gegenteil bewiesen wurde. Zum Beweise nur einige Fälle. Ein großer Teil Kollegen war während der Anzeigzeit gar nicht im Betrieb tätig. Ein Kollege wurde zur Anzeige gebracht, weil er in Halensee übermäßig schnell gefahren sein soll, trotzdem bewiesen wurde, daß er zur Zeit in Rummelsburg in der Bleistiftfabrik war. Ein anderer wurde in der Mühlenstraße aufgeschrieben, befand sich aber zur Zeit auf dem Jahrmarkt Antonaplatz. Wieder ein anderer wurde in Nixdorf notiert, trank aber zur selben Zeit im Eierhäuschen bei Treptow mit Bekannten Kaffee. Wieder einer wurde in Hoppengarten zur Anzeige gebracht, trotzdem er sich in Berlin befand und auf einem Bahnhof aufgestellt genommen hatte. So könnten wir noch Hunderte Fälle anführen, wir weisen darauf hin, daß in jedem Fall nach der Aussage der Beamten Verurteilung erfolgt wäre, wenn die Kollegen nicht glücklicherweise ihre Unschuld hätten beweisen können.

Bemerkten wollen wir noch, daß einzelne Beamte als Schreden der Droschkenführer galten, von denen letztere erst befreit wurden, als sich herausstellte, daß diese Beamte als Geistesranke geendet haben.

Es ist freilich vorgekommen, daß Richter sich auf den Standpunkt stellen, daß sich auch ein Beamter irren kann. Leider gehören diese Richter zu den Seltenheiten. In welcher Gefahr unsere Kollegen fortwährend schweben, ungerechte Strafen zu bezahlen, beweist folgender Fall. Der Kollege S. bekam diesen Strafbefehl:

„Auf den Antrag der Königl. Staatsanwaltschaft wird gegen Sie wegen der Beschuldigung am 5. September 1910 um 4,34 Uhr nachmittags in Berlin mit dem Kraftwagen I. A. 6322 den Spreeweg mit einer Stundengeschwindigkeit von 37,89 Kilometer befahren zu haben. Uebertretung des § 18 der Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 in Verbindung mit der Bekanntmachung des Königl. Polizeipräsidiums vom 31. März 1910, § 21 des Reichsgesetzes vom 3. Mai 1909, § 366, 2 Strafbuch, wofür als Beweismittel bezeichnet ist: Zeugnis der Schutzmannern Machlett — 4366 — und Ulrich — 1856 — eine Geldstrafe von 30 — dreißig — Mk. und für den Fall, daß dieselbe nicht beigetrieben werden kann, eine Haftstrafe von 6 — sechs — Tagen festgesetzt.“

Hiergegen erhob der Kollege Widerspruch und wurde die Sache vor dem Rgl. Schöffengericht Berlin-Mitte, Abt. 150, unter dem Herrn Amtsgerichtsrat Berlin verhandelt. Dieser Herr ist ein äußerst strenger Richter und können die Kollegen meistens damit rechnen, noch 20—30 Mk. höher bestraft zu werden. Es folgt das Urteil des Schöffengerichts:

„Durch die stattgehabte Beweisaufnahme ist für erwiesen zu erachten, daß der Angeklagte zu Berlin am 5. September 1910 um 4,34 Uhr nachmittags mit dem Kraftwagen I. A. 6322, den Spreeweg mit einer

Stundengeschwindigkeit von 37,89 Kilometer befahren hat. Der Angeklagte hat sich somit der unten angegebenen Uebertretung schuldig gemacht und war daher zu bestrafen.

Da die erkannte Strafe nach Lage der Sache angemessen erschien, und da die Entscheidung wegen der Kosten aus § 49 f. Strafprozessordnung folgt, so war zu erkennen:

Der Angeklagte ist der Uebertretung des § 18 der Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 in Verbindung mit der Bekanntmachung des Polizeipräsidiums vom 31. März 1910, § 21 des Reichsgesetzes vom 3. Mai 1910 schuldig, deshalb zu einer Geldstrafe von 30 Mk., im Nichtbeibringungsfalle zu sechs Tagen Haft zu verurteilen; ihm sind auch die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

(gez.) Berlin.“

Der Kollege S. legte auch gegen dieses Urteil Berufung ein und kam die Sache vor die 9. Strafkammer des Landgerichts I Berlin. Wir lassen auch dessen Urteil hier folgen:

„Das angefochtene Urteil wird aufgehoben. Der Angeklagte ist der Fahrpolizei-Uebertretung nicht schuldig und wird auf Kosten der Staatskasse freigesprochen.“

Gründe.

Durch das angefochtene Urteil ist der Angeklagte wegen Uebertretung des § 18 der Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 in Verbindung mit der Bekanntmachung des Polizeipräsidiums von Berlin vom 31. März 1910, § 21 des Reichsgesetzes vom 3. Mai 1909 und § 366 Nr. 2 des Strafbuch von 30 Mark Geldstrafe, im Nichtbeibringungsfalle zu 6 Tagen Haft verurteilt worden, weil für erwiesen gehalten worden ist, daß er zu Berlin, am 5. September 1910 um 4,34 Uhr nachmittags mit dem Kraftwagen I. A. 6322, den Spreeweg mit einer Stundengeschwindigkeit von 37,89 Kilometer befahren hat.

Die Berufung ist von dem Angeklagten in gesetzlicher Form und Frist eingelegt worden. Sie war nach §§ 365, 366 Strafprozessordnung zulässig und mußte Erfolg haben.

In der Hauptverhandlung vor dem Berufungsgericht hat der eidlich als Zeuge vernommene Schutzmann Ulrich bekundet, am 5. September 1910 sei der Kraftwagen I. A. 6322 den Spreeweg in Berlin mit einer Stundengeschwindigkeit von 37,89 Kilometer entlang gefahren. Den Angeklagten erkenne er nicht als den Führer des Kraftwagens.

Der Wagen sei dunkelgrün und mit einem heruntergeklappten Verdeck aus Segeltuch versehen gewesen. In dem Wagen hätten vier bis fünf Personen, darunter mehrere Kinder, gesessen. Bei dem Ablesen der Nummer habe er (Ulrich) sich nicht geirrt. Er besitze zuverlässige Augen und sei schon 13 Jahre im Außendienst beschäftigt.

Der Angeklagte hat demgegenüber behauptet, er habe zwar zu der fraglichen Zeit den Kraftwagen I. A. 6322 geführt, sei jedoch nicht den Spreeweg entlang gefahren. Er habe vielmehr am 5. September 1910 um 3,50 Uhr nachmittags seine Garage in der Joachim-Friedrichstr. zu Halensee verlassen und habe ein paar Minuten vor 4 Uhr seinen Dienstherrn Rötger vom Kurfürstendamm nach der Friedrichstraße zu dem Schneider Hermann Hoffmann gefahren.

Hierbei sei er den Kurfürstendamm, die Korneliusbrücke, Korneliusstraße, von der Heßstraße, Königin-Augusta-, Unt-, Leipziger- und Friedrichstr. entlang gefahren. Um 4,34 Uhr habe er mit seinem Wagen vor dem Geschäft von Hermann Hoffmann gestanden. Im übrigen seien in dem von ihm geführten Wagen auch keine Kinder gewesen.

Der eidlich gehörte Zeuge Rötger hat die Angaben des Angeklagten bestätigt. Er hat erklärt, am 5. September 1910 nachmittags, einige Minuten vor 4 Uhr, habe ihn der Angeklagte vom Kurfürstendamm nach der Friedrichstraße zu dem Schneider Hoffmann gefahren und zwar auf dem vom Angeklagten bezeichneten Wege; den Spreeweg sei er nicht entlang gekommen. Etwa von 1/5 bis 1/4 5 Uhr habe das Automobil vor dem Geschäft von Hoffmann gestanden. Er entsinne sich genau, daß dies am 5. September 1910 gewesen sei. Dem zweiten Tage nach dem 5. September 1910 sei wegen der dem Angeklagten zur Last gelegten Uebertretung ein Polizeibeamter bei ihm gewesen. Daraufhin sei er zu dem Schneider Hoffmann in der Friedrichstr. gegangen und habe mit Hilfe des Geschäftsführers und des Zuschneiders festgestellt, daß er am 5. September 1910 um die angegebene Zeit zur Anprobe eines Automobilmantels gewesen sei.

Das Gericht hat keinen Grund, an der Zuverlässigkeit der Aussage des Zeugen Rötger zu zweifeln. Andererseits ist ihm aus anderen von ihm verhandelten Sachen bekannt, daß den Schutzleuten beim Ablesen von Kraftwagennummern leicht ein Irrtum unterläuft. Auf Grund dieser Erwägung hat das Gericht auch im vorliegenden Falle eine Nummerverwechslung für möglich gehalten und deshalb eine Feststellung, daß der Angeklagte die ihm zur Last gelegte Uebertretung begangen habe, nicht treffen können. — Unter Aufhebung des angefochtenen Urteils war daher der Angeklagte freizusprechen.

Die Kosten des Verfahrens waren nach § 499 Strafprozessordnung der Staatskasse anzuerlegen.

(gez.) Neuenfeld, Thinel, Hart.“

Der Kollege S. kann sich glücklich schätzen, daß er seine Unschuld beweisen konnte. Im anderen Fall wäre auch er Leidtragender gewesen und außer der Strafe wäre er noch um 50 bis 60 Mk. Gerichtskosten ärmer geworden. Die Lehre aus der Geschichte ist aber auch hier die, daß Schutzleute sich ebenso leicht irren können wie andere sterbliche Menschenkinder und daß deshalb

ihren Aussagen kein außergewöhnliches Gewicht beizulegen ist. Nie wird ein gerechtes Urteil gefällt werden können, wenn es lediglich auf das Ansehen der Person aufgebaut worden ist.

Strafverfügungen, Polizeipraktiken und Gerichtsurteile.

Ein Berliner Kollege schreibt uns:

Es liegt mir folgende Strafanzeige aus Nixdorf vor:

Sie durchfuhren am 4. Januar 1911, gegen 9¹⁰ Uhr vormittags, mit der Kraftdroschke I. A. 9682 in der Berlinerstraße die 200 m lange Strecke von der Hermannstraße bis Hobrechtstraße in 21 Sekunden, also mit einer Geschwindigkeit von 34,28 km in der Stunde. Bewiesen durch das Zeugnis des Schutzmanns Rätch 105 Nixdorf. An Strafe ist aufgesetzt 20 Mk. oder drei Tage Haft.

Da mehrere Kollegen ganz gleichlautende Anzeigen erhalten haben und einer von ihnen in der letzten Mitgliederversammlung bezweifelte, daß die oben genannte Strecke vom Hermannsplatz bis Hobrechtstraße 200 m lang sei, weil sie im Regemesser nur mit einem Farbenabschnitt gleich 160 m markiert ist, hat ein Kollege mit einem zu diesem Zwecke geeigneten zuverlässigen Metermaß nachgemessen.

Das Resultat ist: Von der Mitte der Hobrechtstraße bis zum Hermannsplatz, bis zu dem Punkt, wo die Gefährte zur vorschrittsmäßigen Kurve abbiegen, sind es genau 160 Meter. Woher hat die Anzeige die übrigen 40 Meter? Hat der Beamte die Strecke nachgemessen, ehe er verschiedene Male 200 m schrieb? Wir glauben nicht. Aber wir können doch auch nicht glauben, daß in Nixdorf noch mit der Elle gemessen wird. Dann müßten natürlich „Polizeimeter“ kürzer sein wie die sonst gültigen Maße.

Immerhin ist es ein verdammt fuchsiger Mensch für uns Autoführer, der uns vom Schutzmann Rätch in Anzeigen zugegeben wird.

Ebenso unrichtig angegeben in den Anzeigen sind die Meterzahlen, bei der Strecke von der Hobrechtstr. bis Neuterstraße. Das sollen auch 200 Meter sein. Tatsächlich sind es aber von Rinnsteinecke Neuterstr. bis zur Straßensperre Hobrechtstr. nur 180 Meter. Sucht man aber von der Neuterstr. ein bestimmtes Merkmal als Anfang der durchzufahrenden Strecke, so kann einer genauen Kontrolle mit der Stoppuhr nur die Nafeneinfriedigung als Anfangspunkt dienen. Selbige steht aus der Baum- und Straßentafelentfront vor. Dabei würde aber auch diese Strecke noch um 5 Meter kürzer; bleiben 175 Meter. Es ist also diese Strecke den achten Teil kürzer, wie in den Anzeigen angegeben wird. Aber bei der Strecke Hermannsstraße—Hobrechtstr. machen die fehlenden 40 Meter den fünften Teil der Strecke aus. Es rechnet sich das bei der Stundengeschwindigkeit ungefähr so: statt 24 Kilometer — 30 Kilometer.

Gehen aber die Beamten mit den Metern so um, wird es da mit den Sekunden anders oder besser für uns sein? So werden Anzeigen fabriziert. Dafür spricht auch folgendes: Die Anzeige, welche der Kollege in der Versammlung bekundet gab, wie auch die hier abgeschriebene, lauten ganz gleich: 21 Sekunden. Merkwürdig!

Leider wird es für manchen Kollegen zu spät sein, um gegen diese Anzeigen mit falschen Tatsachen richterliche Entscheidung zu fordern. Wenn es möglich ist, verfaume man es nicht. Genug über Nixdorf.

Wie wird in Berlin das Abstoppen gehandhabt? Das wollen die Beamten von der Verkehrs Polizei geheim halten. Es soll von uns nicht gesehen werden, daß abgestoppt wird, damit wir uns nicht gegenseitig warnen. Darum sind die Beamten beim Kontrollieren nicht in Uniform, ohne die es bekanntlich in Preußen nicht gehen soll. Ohne jedes Abzeichen gehen und stehen sie in Zivilkleidern. Wenn sie abstoppen in Straßen, wo starker Automobilverkehr herrscht, wo wie im Gänsemarsch ein Gefährt dem anderen folgt, arbeiten die Beamten mit der Stoppuhr, die Stoppuhr in der Ueberrückertafel versteckt, ohne die Uhr beim Anriß anzuzeigen. Solche Kontrollen müßten aber doch vor Gericht als nicht zuverlässig beanstandet werden. Wie kann man nach Uhren schwören, auf Sekunden schwören, wenn die Augen dem Gang der Uhren nicht folgen. Und doch werden wir auf Grund solcher „Beweismittel“ bestraft.

Da läßt sich die Gegenwart mit jenen dunklen Vorzeiten der Hexenprozesse vergleichen, wo der Aberglaube ohne Beweise Menschen verurteilte. Dagegen müssen wir uns wehren. Gegen solche Maßnahmen der Polizeibeamten müssen wir vor Gericht protestieren. Bringen wir unsern Zweifel an den Angaben der Strafverfügungen vor den Richter. In dieser Beziehung müssen wir einig in der Gesamtheit vorgehen. Wenn auch der einzelne Kollege weniger Hoffnung hat auf milderes Urteil oder von Strafe freizukommen, so müssen doch solche allgemeine Uebelstände nach anhaltender und treffender Kritik schließlich beseitigt werden. Leider kostet das für uns auch Lehrgeld in Gestalt der Gerichtskosten. Denn die Gerichtspraxis will durch Erfahrung gelernt sein. Bei Richtern kann man in bezug auf Kritik an Polizeimaßnahmen leicht auf Widerstand stoßen. Hauptächlich bei Richtern, die aus den Alten eine feste Meinung gewonnen. Wir stören mit unserer Kritik diese Richter in ihrer Methode. Die Beweisführung kann nicht planmäßig und schneidend in Autonomobilteilen, erledigt werden. Dabei soll an die Richterpraxis gedacht sein, die es geübt läßt, daß dem Zeugen, um die Zeit der Verhandlung zu kürzen, die Aussagen in dem Mund

gelegt werden. Dieses geschieht in Form von eigenhändig zugesprochenen Fragen. So bei einer Verhandlung in Charlottenburg. Der Gendarm als Belastungszeuge sagt aus: „Ich kann mich in diesem Fall auf nichts besinnen — sieht ins Notizbuch — ich habe dazu auch keine Notizen, die Anzeige habe ich gemacht auf Veranlassung meines Kollegen.“ Dieser andere Gendarm hat aber entfernt gestanden und war nicht als Zeuge geladen. Um den Fall zu erledigen, fragt nun der Richter den Gendarm nach obiger Aussage weiter: „Na, hat denn das Automobil des Angeklagten nicht geräuscht, wie es an ihnen vorbeigefahren ist?“

Welcher Gendarm oder Polizeibeamter, der selbst die von ihm erstattete Anzeige vertritt, hätte da gesagt: „Nein, es hat nicht gequakelt.“

Strafanzeige machen und nichts befunden können, das wäre widersinnig. Logisch gedacht hätte nach der ersten Befragung des Gendarmen diese Frage vom Richter nicht gestellt werden dürfen, zweitens konnte diese Frage nach der ersten Aussage nicht bestimmt beantwortet werden. Schluß der Verhandlung. Strafe wegen Motorqualmen 5 Mark — Automobillgesetz. Bührt eine Straftat mehr, welche bei der Behörde in Betracht kommt, als Grund zur Entziehung des Führerscheins. Da ist schnell das Ende da. Beim Autodroschkenführer zählt das Strafregister doppelt schnell, weil wir uns auch gegen die Droschkenordnung vergehen können. Obige erwähnte Straftaten sind im Verhältnis zu anderen Fällen, wo wegen Schnellfahren auf 40, 60, 80 Mk. Strafe erkaunt ist, gering. Gewöhnlich tritt im Wiederholungsfall diese Steigerung ein. Ebenso hohe Geldstrafen oder Gefängnisstrafen können wir erhalten wegen Fahrlässigkeit und Verkehrsverletzungen, fahrlässige Tötungen, Sachbeschädigungen. Hierzu die materielle Hauptpflicht.

Für den Autoführer gibt es genug Möglichkeiten zu ersten Verurteilungen. Aber als Autoführer werden gegen uns gewöhnlich höhere Strafen verhängt wegen kleinerer Vergehen; bei Fällen, wo tatsächlich weiter kein Nutzen zu erwarten ist und war, wie die Verletzung eines Paragrafen. Alles zusammen genommen: das bedroht und bedrückt uns. Geldstrafen verringern unsere Lebenshaltung. Gefängnisstrafen sind Existenzvernichtung und Erschöpfung der Familie, plötzliche Fahrscheinentziehung ist unerwartete Arbeitslosigkeit.

Diese Sorgen gehen und nagen an Geist und Nerven der Autoführer mehr, wie die anstrengende Aufmerksamkeit im Beruf. Diese Sorgen zerrütten unsern Körper, wie wenn uns im Verkehr in gefährlichen Situationen plötzlicher Schrecken packt.

Kollegen! Es ist gewiß ein düsteres Schicksal. Mit dem müssen wir kämpfen; es an verbessern suchen. Wollen wir gegen Unrecht wider uns, gegen Polizeibehörden, ungerechte Gerichtsurteile kämpfen, dann müssen alle Autolenker einer großen Organisation angehören, die sich über ganz Deutschland erstreckt. Diese Organisation ist für unseren Beruf als Verkehrsarbeiter der Deutsche Transportarbeiterverband. In ihm vereinigt lernen wir, nach Beschluß, nach einem Willen handeln. Der einzelne Kollege sollte nicht mehr ohnmächtig Unrecht erdulden, sondern sich unserer Organisation anschließen und für sie werden. Wir wollen kämpfen gegen Rechtslosigkeit. Alle für Einen.

Dem Frauentage.

Am 19. März d. J. wird die Sozialdemokratie in Deutschland und Oesterreich überall in Versammlungen die Forderung auf Gewährung des allgemeinen Frauenwahlrechts erheben. Ihre Begründung erhält diese Forderung durch die allgemeinen volkswirtschaftlichen Verhältnisse.

Die Bestimmungen der Gesetzgebung sind auch für die weibliche Bevölkerung bindend und nicht selten gerade für diese von weittragender Bedeutung.

Die Steuerlasten, die Staats- und Gemeindeverwaltung der Bevölkerung auferlegt, und unter denen die beschlossene Klasse besonders leidet, sind für die Arbeiterfrauen eine ständige Quelle von Sorgen. Der Frauen Aufgabe ist es zunächst, die geringen Mittel, über die eine Arbeiterfamilie verfügt, so einzuteilen für Miete, Kleidung und Nahrung, daß das einzige Bestreben der Arbeiterschaft, die Arbeitsfähigkeit, erhalten bleibt. Erhöhte Aufwendungen für die durch Steuern und Zölle verteuerten notwendigen Nahrungsmittel bedeuten aber in der Regel ein Einkommen auch der dringendsten Ausgaben und mithin eine Gefahr für die Volksgesundheit.

Auch die Arbeiterinnen, die als verheiratete oder ledig sich selbst und vielleicht noch Familienangehörige mit ernähren müssen, spüren natürlich die Wirkungen der Zölle und Steuern in gleicher Weise. Sie müssen die dadurch verursachten Mehrausgaben von ihren schon so niedrigen Arbeitsverdiensten bestreiten, die eine genügende Ernährung ohnehin kaum ermöglichen. Allen aber fehlt die Möglichkeit, auf die Gesetzgebung einzuwirken, die Steuerlasten einzuschränken oder sie mehr auf die leistungsfähigen Schichten der Bevölkerung zu verteilen, weil der weiblichen Bevölkerung das politische Wahlrecht versagt ist.

Soweit sie der Arbeiterklasse angehören, muß sie ferner die gesundheitlichen Folgen der Erwerbsarbeit mit tragen, die für viele frühles Siechtum und Einschränkung der Arbeitsfähigkeit und Lebensfreude bedeuten. Es bestehen zwar Arbeiterschutzvorschriften. Diese sind jedoch nicht einflüssig, nennenswert auf die Gesundheitsverhältnisse einzuwirken. Hinzu kommt,

daß die Vorschriften nicht einmal überall angewandt werden. Noch heute fehlt es an genügender amtlicher Kontrolle. Unvollkommen sind ferner die Bestimmungen der Arbeiterversicherungsgesetzgebung, des Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherungsgesetzes. Bei der Krankenversicherung ist es namentlich der vorgezeichneten Schwangeren und Wöchnerinnen, der absolut nicht ausreicht und nicht einmal allen der Krankenversicherung unterstellten Arbeiterinnen zugänglich ist. In der Invalidenversicherung fordern vor allen Dingen die in der Reichsversicherungsordnung enthaltenen Bestimmungen über Witwen- und Waisenrenten, die während der Kolldebatten 1902 den Frauen der beschlossenen Klasse versprochen worden sind, jetzt aber nur an invalide Witwen und deren Kinder zur Auszahlung gelangen sollen, zu lebhaftem Protest heraus. Außerdem die niedrigen Rentensätze und die Kontrollbestimmungen. Alle diese Vorschriften wirken einschneidend auf die Verhältnisse der Gesamtarbeiterschaft. Deshalb müßten auch die Arbeiterinnen und Arbeiterfrauen an der Zusammenfassung der gesetzgebenden Körperschaften interessiert sein, weil es von diesen abhängt, inwieweit bei ihren Beschlüssen die Verhältnisse der Arbeiterschaft berücksichtigt werden.

Noch mehr als die beschlossene Bevölkerung im allgemeinen sind die Frauen noch heute nur Objekte der Gesetzgebung. Zeit steht aber heute schon, daß in vielen Dingen ihre Mithilfe bei der Durchführung der gesetzlichen Bestimmungen notwendig ist. Dies hat sogar die Regierung zugeben müssen. Sie schreibt z. B. in der Begründung zum Entwurf der Reichsversicherungsordnung: „Die Wählbarkeit der Frauen. Die bisher nur für die Versicherungsträger der Krankenversicherung zugelassen war, ist entsprechend dem starken Vordringen der weiblichen Erwerbstätigkeit und mit Rücksicht auf die Hinterbliebenenversicherung auf alle Versicherungsträger erweitert worden.“ Man sollte nach dieser Äußerung annehmen, daß der Entwurf nun auch den versicherten weiblichen Personen das Wahlrecht und das der Wählbarkeit zu allen Körperschaften der Arbeiterversicherung einräumt. Hierin ist aber im Entwurf der Reichsversicherungsordnung keine Rede. Die weiblichen Versicherten bleiben außer in der Krankenversicherung nach wie vor von der Mitwirkung ausgeschlossen. In der Behandlung der weiblichen Versicherten wird eben auch erst dann eine Änderung eintreten, wenn allgemein die Schranken gefallen sein werden, die der öffentlichen Betätigung der weiblichen Bevölkerung heute noch entgegenstehen.

Rechtlich läßt sich die Ausschaltung der Frauen von der Staats- und Gemeindeverwaltung, deren Lasten sie mit tragen müssen, nicht begründen. Wirtschaftlich bedeutet sie eine große Schädigung für die Allgemeinheit. Dies empfindet besonders die Arbeiterklasse. Ihre politische Organisation hat deshalb die Forderung des allgemeinen Frauenwahlrechts von Anfang an in ihr Programm aufgenommen und ist auch bei jeder passenden Gelegenheit in der Praxis dafür eingetreten. Erst jetzt wieder waren ihre Vertreter im Reichstage bemüht, für die Frauen die Befugnis zu erlangen, als Schöffen fungieren zu dürfen. Leider ohne Erfolg. Hierdurch bleiben aber nach wie vor die Arbeiterinnen und weiblichen Angehörigen von der Mitwirkung an den Gewerbe- und Kaufmannsgerichten ausgeschlossen, worauf schon wiederholt hingewiesen ist.

Wenn nun am 19. März d. J. die Sozialdemokratie in Versammlungen für die Gewährung des allgemeinen Frauenwahlrechts demonstrieren wird, so werden die Arbeiterinnen und Arbeiterfrauen allerorten sehen, diese Versammlungen zu Massenkundgebungen zu gestalten, in der Ueberzeugung, daß nur solche Umstände sind, der Forderung genügenden Nachdruck zu verschaffen, deren Erfüllung ihnen neben anderen Vorteilen auch bessere wirtschaftliche Verhältnisse garantiert.

Aus der Reichsversicherungs-Kommission.

XIX.

Die Kommission erledigte in zweiter Lesung den Teil des Entwurfs, der sich auf die Versicherungsbehörden bezieht. Als unterste Instanz waren in dem Regierungsentwurf die Versicherungsämter vorgesehene worden. Sie sollten zwar keine selbständigen Behörden sein, aber einen besonderen Vorstehenden erhalten. In der ersten Lesung ließ sich die bürgerliche Mehrheit der Kommission von dem Gesichtspunkte leiten, daß unter allen Umständen eine neue „kostspielige“ Behörde nicht geschaffen werden dürfe. Aus diesem Grunde begnügte sie sich nicht mit der Versicherung, daß die Versicherungsämter keine selbständige Behörde sein sollten, sondern sie lehnte auch den besonderen Vorstehenden für die Versicherungsämter ab. Im Laufe der weiteren Beratung aber sah auch die bürgerliche Mehrheit der Kommission ein, daß den Versicherungsämtern eine lange Reihe wichtiger Aufgaben zugewiesen werden müßten und daß deshalb diese Behörde ohne einen besonderen Vorstehenden gar nicht ihren Aufgaben gerecht werden könnte. Aus diesem Grunde reagierte die bürgerliche Mehrheit selbst in der zweiten Lesung des Entwurfs an, daß für die Versicherungsämter ein besonderer Vorstehender angestellt wird. Dieses wurde denn auch einstimmig angenommen. Dabei aber wurde zugleich bestimmt, daß für diesen neuen Posten solche Beamte ausgewählt werden sollen, die durch ihre Ausbildung oder Erfahrung als geeignet dazu erscheinen. Die Sozialdemokraten wandten sich gegen diese Bestimmung. Sie gaben zwar zu, daß nicht immer ein juristisch vorgebildeter Beamter für den neuen Posten notwendig sei, jedoch bestanden die Besorgnis, daß pensionierte Offiziere an diese Stellen gebracht würden. Dieses sei bereits in arbeiterfeindlichen Zeitungen vorgeschlagen. Es liege aber auf der Hand, daß berartige

Personen ganz und gar ungeeignet seien, in der sozialen Gesetzgebung an hervorragender Stelle mitzuwirken. Der Regierungsvertreter versicherte, daß in der Reichsverwaltung kein Mensch an eine derartige Befugnis dieser Stellen denke. Er verwies darauf, daß gegen die Befugnis der Vorstehendenstellen durch ungeeignete Beamte die Entscheidung der oberen Verwaltungsbehörde anrufen werden könnte. Dies sei ein genügender Schutz, um zu verhindern, daß entsprechend den Besorgnissen der Sozialdemokraten ungeeignete Personen zu Vorstehenden der Versicherungsämter bestimmt werden. Diese Erklärung wurde zu Protokoll genommen, um später, wenn es nötig sein sollte, mit um so größerem Nachdruck gegen eine abweichende Praxis der Versicherungsbehörden vorgehen zu können.

In die Versicherungsämter werden Vertreter aus den Reihen der Arbeitgeber und der Arbeiter gewählt. Die Wahl erfolgt durch die Kassenvorstände, wobei die Stimmen auf die einzelnen Klassen je nach ihrer Mitgliederzahl verteilt werden. Bei der Bestimmung dieser Bestimmung wurde aus Mecklenburg mitgeteilt, daß hier die Behörde die Stimmenzahl ein für allemal auf die Klassen verteilt habe und daß bei allen späteren Wahlen immer nach dieser Regelung die Abstimmung erfolge. Wenn also inzwischen eine Klassenliste auch noch so viel an Mitgliedern abgenommen hätte, sie behielte dieselbe Zahl von Stimmen. Um diesen Mißstand endgültig zu beseitigen, fügte die Kommission in das neue Gesetz die Bestimmung ein, daß die Zahl der Stimmen vor jeder Wahl von neuem nach der Mitgliederzahl der einzelnen Klassen verteilt werden muß.

Bei der Verteilung der Kosten, die die Versicherungsämter verursachen, handelte es sich darum, den Beschluß der ersten Lesung wieder aufzuheben. In der ersten Lesung hatte die Kommission zwar beschlossen, daß alle Kosten dem beteiligten Bundesstaat auferlegt werden sollten. Aber schon damals hatten die Regierungsvertreter erklärt, daß eine solche Belastung der Bundesstaaten unter keinen Umständen zulässig sei. Deshalb hatten sich auch zwischen die bürgerlichen Parteien dahin verständig, die Kosten sowohl der Versicherungsämter als auch der Oberversicherungsämter auf die Bundesstaaten, Gemeinden und Versicherungsträger zu verteilen.

In der Debatte hierüber zeigte sich wieder einmal, daß die Regierungen, die gar nicht entschlossen genug für die Belastung des Volkes im Interesse des Militarismus, Marinismus und der Kolonialpolitik eintreten können, unter keinen Umständen eine Belastung der Staatskasse im Interesse der Arbeiter zu lassen wollen. Bei den Versicherungsämtern stimmte die bürgerliche Mehrheit der Kommission der vorgeschlagenen Verteilung der Lasten schließlich zu. Dagegen fehlten bei der Abstimmung über die Verteilung der Lasten, die durch die die Oberversicherungsämter erfordert würden, mehrere Abgeordnete des Zentrums. Infolgedessen wurde hier der Kompromißantrag abgelehnt und der ganze Betrag der Kosten der Staatskasse auferlegt. Weiterum erklärten die Regierungsvertreter, daß dieser Beschluß unbedingt geändert werden müsse, sonst könnte der Bundesrat dem neuen Gesetze seine Zustimmung nicht geben.

Eine sehr ausgedehnte Debatte fand statt über die Frage, ob die Zahntechniker zur Behandlung der Klassenmitglieder zugelassen werden sollten oder nicht. In diese Frage spielte bereits die Urfrage hinein; denn nur mit Rücksicht auf die Forderungen der Ärzte war eine Milderung der bestehenden Bestimmungen vorgeschlagen worden. Nach dem geltenden Recht hat jeder Klassenpatient das Recht, bei Zahnkrankheiten die Behandlung durch einen Arzt zu fordern. Von diesem Rechte machen aber die Klassenmitglieder nur in sehr seltenen Fällen Gebrauch. Meistens haben die Klassenpatienten auch mit tüchtigen Zahntechnikern Verträge abgeschlossen. In den meisten Fällen, d. h. bei den gewöhnlichen Beschwerden, gehen die Klassenmitglieder zum Zahntechniker. Die Regierungsvorlage wollte diese Bestimmungen dahin ändern, daß nur dort Zahntechniker zur Behandlung der Klassenmitglieder zugelassen würden, wo nicht genug Zahnärzte sich unter angemessenen Bedingungen zur Behandlung der Klassenmitglieder bereit erklären. Wenn diese Bestimmung angenommen worden wäre, hätten in den meisten Städten die Zahnärzte ein Monopol auf die Behandlung der Klassenmitglieder gehabt, und dann würden auch die Zahnärzte eine immer höhere Belastung verlangen und die Klassen dadurch aufs äußerste belastet haben. Aus diesem Grunde erhoben die Sozialdemokraten Einspruch gegen die vorgeschlagene Milderung der bestehenden Bestimmungen. Die Kommission beschloß denn auch in der ersten Lesung, die von der Regierung vorgeschlagene Beschränkung in der Zulassung der Zahntechniker zu streichen. Dagegen wurde der obersten Verwaltungsbehörde die Befugnis erteilt, zu bestimmen, welchen Anforderungen diejenigen Personen entsprechen müssen, die als Zahntechniker zur Behandlung der Klassenmitglieder zugelassen werden können. In der zweiten Lesung kamen die Nationalliberalen und das Zentrum mit dem Vorschlag, die Beschränkung aus der Regierungsvorlage wieder in den Entwurf zu übernehmen. Es gelang jedoch den Sozialdemokraten, diese Verschlechterung zu verhindern. Die Bestimmung geht jetzt dahin, daß die Zahntechniker zwar unbeschränkt zugelassen sind, jedoch der Klassenpatient nicht gezwungen werden darf, zu einem Zahntechniker zu gehen, vielmehr das Recht hat, die Behandlung durch einen Zahnarzt zu verlangen. Außerdem ist es dabei geblieben, daß die oberste Verwaltungsbehörde durch eine angemessene Verordnung solche Zahntechniker von der Klassenpraxis ausschließen kann, denen es an der nötigen Vorbildung fehlt.

Aus der zweiten Beratung des ersten Buches ist nur noch die Aussprache über die Bestimmung zum Schutze der Arbeitervertreter hervorzuheben. Die Sozialdemokraten hatten bei den Betriebskrankenkassen angeregt,

daß diejenigen Arbeiter, die in dem Vorstand und Ausschuss dieser Klassen als Arbeitervertreter tätig sind, gegen Maßnahmen geschützt werden müssen, denn sonst sei es den Arbeitervertretern unmöglich, wirklich die Interessen der Arbeiter zu vertreten. Würden sie das tun, dann müßten sie auf eine Maßregelung gefaßt sein, da ja der Vorstand der Betriebskrankenkasse nicht der Betriebsinhaber oder dessen Stellvertreter ist. Sie hatten daher einen Antrag gestellt, durch den die Entlassung der Arbeitervertreter nur in bestimmten Fällen gestattet sein sollte. Da aber die bürgerlichen Parteien nur schwer für derartige Maßnahmen zu haben sind, lehnten sich die Sozialdemokraten ganz genau an die Schutzbestimmung an, die die bürgerlichen Parteien im preussischen Dreiklassenhaufe für die Sicherheitsmänner in Bergwerken beschlossen haben. Hiernach forderte der Antrag der Sozialdemokraten, daß einem Arbeitervertreter im Ausschuss oder im Vorstande einer Betriebskrankenkasse zu einem früheren Zeitpunkt als zum Ablauf seiner Wahlperiode das Arbeitsverhältnis durch den Arbeitgeber gekündigt werden kann: 1. Wenn er seinen Verpflichtungen als Arbeitervertreter nicht nachkommt; 2. Wenn sonst Tatsachen vorliegen, die ihn als nicht geeignet zur Fortsetzung seiner Tätigkeit als Arbeitervertreter erscheinen lassen; 3. Wenn er seine Tätigkeit als Arbeitervertreter zu Zwecken mißbraucht, die mit seinem Amte als Arbeitervertreter nicht im Zusammenhang stehen und 4. Wenn wichtige Gründe anderer Art vorliegen, die mit der Ausübung seines Amtes als Arbeitervertreter nicht zusammenhängen. Außerdem kann der Arbeitervertreter auch vor Ablauf der vertragsmäßigen Arbeitszeit und ohne Aufkündigung entlassen werden, sobald er sich einer gröberen Ungehörigkeit (§ 123 der S.O.) schuldig macht.

In der ersten Lesung erklärte das Zentrum, daß es den Grundgedanken dieses Antrages als richtig anerkenne; es wolle aber den Gedanken noch weiter ausbauen. Deshalb stimmte damals das Zentrum mit den Konservativen und Nationalliberalen den sozialdemokratischen Antrag nieder. In der zweiten Lesung kamen die Sozialdemokraten mit demselben Antrag und die Zentrumsgesandten mit derselben Ausrede. Jetzt aber ließen die Sozialdemokraten ihren Antrag nicht zur Abstimmung kommen, sondern ihn so lange zurückstellen, bis der versprochene Antrag des Zentrums vorliege.

Am Schlusse des ersten Buches brachte das Zentrum in der Tat seinen Antrag ein. Er bezog sich auf einen Paragraphen in dem Abschnitt über die Strafe. Nach dieser Bestimmung ist den Arbeitgebern und ihren Angestellten sowie den Versicherungsträgern unterlagt, die Versicherten in der Ueberrahme oder Ausübung ihres Ehrenamtes der Reichsversicherung zu beschneiden oder durch Uebereinkunft oder Arbeitsordnung zum Nachteil der Versicherten die Anwendung der Vorschriften der Reichsversicherungsordnung ganz oder teilweise auszuschließen. Das Zentrum beantragte nun, dieses Verbot dahin auszudehnen, daß die Arbeitervertreter wegen der Ueberrahme oder der Art der Ausübung eines solchen Ehrenamtes nicht benachteiligt werden dürfen. Dieses ist der Antrag, durch welchen angeblich die Arbeitervertreter genügend geschützt werden sollten.

Es liegt auf der Hand, daß dieser Antrag eine moralische Verpflichtung für die Arbeitgeber ausspricht, und in diesem Sinne haben auch die Sozialdemokraten mit den bürgerlichen Parteien für den Zentrumsantrag gestimmt. Dadurch ist im Gesetz ausdrücklich festgelegt, daß ein Arbeiter, der in der Arbeiterversicherung als Arbeitervertreter tätig ist, nicht gemäßigert werden sollte.

Wie aber, wenn ein Arbeitgeber keine Rücksicht auf diese moralische Verpflichtung nimmt, und doch zur Maßregelung eines Arbeitervertreters schreitet, indem er einen anderen Vorwand für die Entlassung des Arbeiters vorbringt. Einem solchen Arbeitgeber ist mit der Bestimmung, wie das Zentrum sie beantragt hatte, in keiner Weise entgegenzutreten. Aus diesem Grunde hielten die Sozialdemokraten trotz der Annahme des Zentrumsantrages ihren eigenen Antrag aufrecht. Sie wiesen nach, daß in einer Betriebskrankenkasse, wo der Arbeitervertreter direkt mit seinem eigenen Arbeitgeber zu tun und ihm gegenüber die Arbeiterinteressen zu vertreten habe, ein weitergehender Schutz unentbehrlich sei. Hier könne man nicht mit einer moralischen Verpflichtung auskommen, sondern müsse so, wie es im sozialdemokratischen Antrag getan sei, ausdrücklich die Entlassung des Arbeitervertreters verbieten. Alle bürgerlichen Parteien nahmen jedoch gegen den Antrag der Sozialdemokraten Stellung. Für sie ist es ein Ding der Unmöglichkeit, das Recht eines Arbeitgebers, einen Arbeiter zu entlassen, zu beschränken, vergeblich erinnerten die Sozialdemokraten das Zentrum und die Nationalliberalen daran, daß sie sich bei anderer Gelegenheit, wo es sich nur um unverbindliche Redensarten handelt, für einen derartigen Schutz der Arbeitervertreter ausdrücklich ausgesprochen haben. Der sozialdemokratische Antrag wurde mit allen Stimmen gegen die der Sozialdemokraten abgelehnt.

Nachdem das erste Buch erledigt war, ging die Kommission zum letzten Buch über, weil dieses im engsten Zusammenhange mit dem ersten steht. Hier handelt es sich um den Aufbau der Versicherungsbehörden. Eine Reform dieser Behörden ist ganz besonders in der Unfallversicherung notwendig, weil hier die Feststellung der Entschädigungen zunächst ohne Mitwirkung der Arbeiter erfolgt. Die Praxis hat ergeben, daß die Arbeiter mit dieser einseitigen Feststellung der Entschädigung in sehr vielen Fällen unzufrieden sind, und deshalb Klage vor dem Schiedsgericht und dem Reichsversicherungsamt erheben. Demgemäß haben die Klagen vor dem Reichsversicherungsamt im Laufe der Zeit so zugenommen, daß eine schnelle und gründliche Erledigung der Klagen nicht mehr möglich ist. Die Regierungen hatten ursprüng-

lich die Absicht, bei der Feststellung der Entschädigung von Anfang an die Arbeiter zur Mitwirkung heranzuziehen. Hiergegen haben aber die Berufsgenossenschaften sehr lebhaften Widerspruch erhoben und die Regierungen zogen es daher vor, von diesem Plan Abstand zu nehmen. Seitdem sich aber herausgestellt, daß eine einigermaßen wirksame Reform nur auf dem zuerst von der Regierung in Aussicht genommenen Wege möglich ist, daher haben sich die Kompromissparteien, d. h., die Konservativen, Nationalliberalen und das Zentrum dahin geeinigt, die Mitwirkung der Arbeitervertreter, wenn auch in sehr abgeschwächter Form, auf einem Umwege herbeizuführen. Danach sollen zwar die Berufsgenossenschaften zunächst die Entschädigung feststellen und dann einen Vorbescheid erlassen. Gegen diesen Vorbescheid aber kann der Berechtigte Einspruch erheben und dann geht die Sache an das Versicherungsamt über, das die Weiterermittlungen vorzunehmen hat. Wenn das Arbeitsamt mit seinen Ermittlungen fertig ist, dann geht die Sache wieder an die Berufsgenossenschaft zurück, und diese erledigt dann den endgültigen Bescheid. Die Entlastung des Reichsversicherungsamtes wollen die Kompromissparteien dadurch herbeiführen, daß sie die Berufung gegen den Bescheid der Berufsgenossenschaften in den meisten Fällen nur noch an das Oberversicherungsamt, nicht aber mehr an das Reichsversicherungsamt zulassen. Dieses veränderte Verfahren ist vorgeschrieben für alle Rentensfeststellungen in den ersten zwei Jahren nach den Unfällen, und später für die Minderung der Entschädigung infolge der Minderung der für die Höhe der Entschädigung maßgebenden Umstände.

Außerdem haben die Kompromissparteien die Anordnung der Sozialdemokraten übernommen, daß dem Verletzten möglichst bei jeder Gelegenheit das Recht zuzulassen soll, ein ärztliches Gutachten von dem Arzt einholen zu lassen, den er vorzuzieht. Für gewisse Fälle freilich soll dies auf Kosten des Versicherten selbst geschehen. Die Kosten werden mitunter recht beträchtlich sein, so daß nur derjenige Versicherte von dieser Befugnis Gebrauch machen kann, der seiner Gewerkschaft angehört und von ihr Rechtschutz erhält. In den Einzelfällen sind diese Vorschläge freilich noch sehr verbesserungsbedürftig. Deshalb haben die Sozialdemokraten eine Reihe von Verbesserungsanschlüssen eingebracht. Es wird sich nun fragen, inwieweit es den Sozialdemokraten gelingt, die Kompromissanträge den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechend zu verbessern.

Was hat uns das erste Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts an wirtschaftlicher Entwicklung gebracht?

Diese Frage beantwortet mit einer Reihe interessanter Zahlen Regierungsstat a. D. Dr. W. B. L. Berlin in der Zeitschrift „Technik und Wirtschaft“. B. L. stellt zunächst fest, daß in wirtschaftlicher Beziehung das Jahrzehnt 1901-1910 die Fortsetzung einer mit der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts einsetzenden Entwicklung war, die namentlich in den letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts jedes Jahr Entwicklung ermöglichte es, daß eine wachsende Zahl von Personen auf dem inländischen Arbeitsmarkte Beschäftigung fand. Die Bevölkerung des Reichsgebietes stieg von 56 046 000 Seelen im Jahre 1901 auf 64 775 000 im Jahre 1910. Während aber noch im letzten Jahrzehnt desselben hervorragende ist. Diese 1 vom Hundert der Bevölkerung auswanderte, sank dieser Prozentsatz im gegenwärtigen Jahrhundert auf 1/2 pSt.

Der Zustrom an Erwerbstätigen hat sich auf die einzelnen Erwerbsgruppen sehr verschiedenartig verteilt. Während in der Land- und Forstwirtschaft, Gärtnerei und Viehzucht von 1895-1907 (andere Vergleichszahlen stehen leider nicht zur Verfügung) die Erwerbstätigen nur von 8 292 692 auf 9 883 257 oder um 19 pSt. zunahm, stieg ihre Zahl in Bergbau und Industrie von 8 281 220 auf 11 256 254 = 36 pSt. und in Handel und Verkehr von 2 338 511 auf 3 477 626 = 49 pSt.

Die Steigerung der industriellen Produktion wird zunächst aus der steigenden Erzeugung von Rohprodukten ersichtlich. So nahm die Gewinnung sämtlicher Bergwerkserzeugnisse von 174 660 000 L. im Werte von 1 263 244 000 Mk. im Jahre 1900 auf 249 138 000 L. im Werte von 1 970 763 000 Mk. im Jahre 1908 zu. Von den weiterverarbeitenden Industrien ist es neben der Metallindustrie vor allem die Textilindustrie, die eine besonders starke Aufwärtsentwicklung zeigt. Ihr Verbrauch an Baumwolle stieg von einem Quantum im Jahre von 296 Millionen Mk. im Jahre 1901 auf 532 Millionen im Jahre 1909, an roher Schafwolle von 231 auf 356 Millionen Mark, an Rohseide von 105 auf 157 Millionen Mark, an Baumwollgarnen von 48 auf 89 Millionen Mark Wert. Von Spezialindustrien sind es die elektrotechnische Industrie, der Automobilbau und als erstgeborenes Kind des neuen technischen Jahrhunderts der Luftschiff- und Flugmaschinenbau, die in dem verflochtenen Jahrzehnt eine größere Ausbreitung gewonnen haben.

Unser Handelsverkehr mit dem Auslande hat naturgemäß gleichfalls eine mächtige Steigerung erfahren. Während die Ausfuhr von 4512 Millionen Mark im Jahre 1901 auf 5592 Millionen im Jahre 1909 stieg, vermehrte sich die Einfuhr von 5710 auf 8520 Millionen Mark. Die Gliederung unseres Auslandsverkehrs in Rohstoffe, Fabrikate, Nahrungs- und Genussmittel hat im neuen Jahrhundert keine wesentliche Veränderung erfahren. Immer noch führen wir an erster Stelle Nahrungsmittel und Rohstoffe ein und Fertigungsfabrikate aus. Es betragen in Prozenten des Gesamtwertes

	der Ausfuhr	der Einfuhr
Rohstoffe	23,5	26,5
Fabrikate	61,9	60,8
Nahrungs- und Genussmittel	12,9	12,6
	34,4	28,4

Mur in der Einfuhr haben sich keine Veränderungen ergeben, insofern, als die Einfuhr von Rohstoffen gestiegen, die von Fertigfabrikaten dagegen relativ gesunken ist, jedenfalls ein gutes Zeichen für unsere Industrie.

In Verbindung mit der gesteigerten Produktion und dem gesteigerten Auslandsverkehr haben sich auch unsere Verkehrsverhältnisse im letzten Jahrzehnt mächtig entwickelt. Es stieg der Güterverkehr auf den deutschen vollspurigen Eisenbahnen von 351 278 000 T. im Jahre 1901 auf 490 415 000 T. im Jahre 1908. Ein anderer Gradmesser der wirtschaftlichen Entwicklung ist die Erhöhung des Bankverkehrs. Der Umsatz der Reichsbank stieg in den 8 Jahren von 1902 bis 1909 von 191 926 auf 331 032 Millionen Mark.

Leider hat das neue Jahrhundert außer diesen erfreulichen Tatsachen dem deutschen Volke auch manches Unangenehme gebracht. Es brachte eine unerhörte Preissteigerung fast sämtlicher landwirtschaftlicher Produkte und industrieller Massenverbrauchsgüter, deren Vorteile zwar dem Unternehmertum in Landwirtschaft, Handel und Industrie zugute gekommen sind, deren Kosten aber von den arbeitenden Massen in Stadt und Land getragen werden mußten.

Aus unserem Beruf.

Automobilfahrer.

Berlin. Wie ein von einem Schutzmännchen beleidigter Chauffeur Gnade vor Recht ergehen läßt. In Beleidigungsklagen treten Polizisten gewöhnlich als Beleidigte auf, kürzlich aber stand mal einer als Beleidiger vor den Schranken des Gerichts. Vor dem Amtsgericht Berlin-Mitte (145. Abteilung) klagte der Privatchauffeur Wehrend gegen einen Schutzmännchen Stagg, von dem er am 26. August, mittags, in der Dramenburgerstraße, nahe der Friedrichstraße, fiihrt worden war. Wehrend hatte damals einem Droschkenchauffeur Weber, den der Schutzmännchen Stagg wegen vermeintlich zu starken Auspuffens zur Rede gestellt hatte, sich als Zeugen angeboten. Hier soll nun Stagg zu W. gesagt haben: „Sie Lungerer, Sie wollen sich wohl Zeu gengebühren verdienen!“ So behauptete Wehrend in seiner Beleidigungsklage gegen Stagg, doch der Angeklagte Stagg bestritt dies.

Bestritten hatte Stagg schon unter seinem Zeugnisd vor dem Amtsgericht Berlin-Mitte in einer Strafsache gegen Wehrend, der bei jenem Vorfall die Aufforderung weiterzugehen, nicht befolgt und durch den Auspuffen des Autos die Luft verunreinigt haben sollte. Wehrend wurde damals vom Amtsgericht freigesprochen, aber auf Berufung des Amtsanwalts verurteilt hinterher das Landgericht I den Angeklagten wegen Nichtbefolgung der Aufforderung zu 20,- Mark Geldstrafe. In dem Beleidigungsprozeß erklärte Stagg es für möglich, daß er gegen Wehrend verletzende Worte gebraucht haben könne, aber von den behaupteten Ausdrücken „Lungerer“ und „Zeugengebühren verdienen“ wisse er nichts. Sein Verteidiger Rechtsanwalt Cohnmann wies vor Gericht hin auf seinen schon in der schriftlichen Klagebeantwortung gemachten Entschuldigungsversuch, daß ein Schutzmännchen natürlich in einer populären Redeweise spreche. Stagg wiederholte die Angabe, daß Wehrend ihn in seiner Amtshandlung gestört und mit Bezug auf ihn gerufen habe: „Wenn der das Auspuffen nennt, der ist wohl —!“ Weber wußte davon nichts, und einen anderen Zeugen konnte Stagg nicht beibringen. In dem Strafprozeß gegen Wehrend war Stagg selber als Zeuge aufgetreten und hatte das bestritten. Wehrends Angabe, daß Stagg ihm gesagt habe: „Sie Lungerer, Sie wollen sich wohl Zeugengebühren verdienen!“ war in dem Strafprozeß von dem Zeugen Droschkenchauffeur Weber unterstützt worden. Weber trat auch in dem Beleidigungsprozeß als Zeuge für Wehrend auf und wiederholte jene Aussage, aber der Vorsitzende Amtsgerichtsrat Wolfler ließ sich daran, daß Weber nicht „Lungerer“, sondern „Lummerer“ sagte. Vorsitzender und Verteidiger äußerten die Ansicht, „Lummerer“ sei doch etwas anderes, und man könne nicht wissen, was dieses Wort überhaupt bedeuten sollte.

Zur Sprache kam auch, daß gegen Schutzmännchen Stagg wegen jener Affäre ein Disziplinarverfahren eingeleitet worden ist. Er erzählte von einem „großen Artikel“, den der „Vorwärts“ gebracht habe. Die Sache sei ja „bereits bis ins Ministerium gegangen“. Offenbar meinte er den „Vorwärts“-Bericht über jene Amtsgerichtsverhandlung, die trotz Stagg's Aussage mit Freisprechung Wehrends endete. Im Anschluß an die Erwähnung des „Vorwärts“ hielt der Rechtsbeistand des Klägers Wehrend, Rechtsanwalt Wittermann, es für nötig, zu erklären, daß er bitte, diese Beleidigungsklage nicht vom Standpunkt des „Vorwärts“ aufzufassen. Er sei übrigens bereit, dem Kläger zuzureden, daß er auf den Vorwurf einer Einigung mit dem Angeklagten Stagg eingehe. Stagg hat zunächst wenig Lust zu einer Einigung, obwohl der Vorsitzende ihn mehrfach und sehr eindringlich darauf aufmerksam machte, daß seine Sache nach den Belundigungen des Zeugen Weber keineswegs günstig stehe. Aber Rechtsanwalt Wittermann, der Rechtsbeistand des Klägers, nicht etwa des Angeklagten, rebete ihm, dem Angeklagten, so eifrig zu, daß Stagg sich, wenn man so

sagen darf, er weichen ließ. Sorge machte ihm nur, daß durch eine Einigung in dieser Beleidigungs- klage nicht auch das Disziplinarverfahren aus der Welt geschafft wird. Bezüglich dieses Punktes ließ aber der Rechtsbeistand des Klägers sich sofort bereit finden, in der Einigungserklärung ausdrücklich zu betonen, daß auf den Fortgang des Disziplinarverfahrens gar kein Gewicht gelegt werde. Als Stagge nochmals darauf hinwies, daß der „Vorwärts“-Artikel ja „bis oben ins Ministerium gegangen“ sei, versicherte auch Behrend, er selber habe gar kein Interesse am „Vorwärts“ und würde, wenn er ihn lese, bei seinem Arbeitgeber übel antommen.

Schließlich verstand Stagge sich zu folgender Erklärung: „Wenn ich, wie der Zeuge Weber bekundet hat, bei dem fraglichen Vorfall eine den Kläger beleidigende Äußerung getan haben soll, so ist dies nur in Erregung geschehen, und nehme ich keinen Anstand, dem Kläger hierüber mein Bedauern auszusprechen“. Daraufhin nahm Behrend die Klage zurück mit der Erklärung, daß ihm „an einer Bestrafung des Angeklagten auch in einem etwaigen Disziplinarverfahren nichts gelegen sei“.

Der „Vorwärts“ bemerkt dazu: „Wohlgemerkt: nicht um eine Beschwerdefache, sondern nur um ein Disziplinarverfahren soll es sich handeln. In einem solchen wird ja wohl nicht danach gefragt, ob ein Beleidiger von einem Beleidigten, wie Behrend es in dieser privaten Beleidigungsklage getan hat, Gnade für Recht zuteil werden lassen will. In einem Disziplinarverfahren wird, denken wir uns, ein schuldig befundener Beamter ebenso schonungslos nach den Strafbestimmungen behandelt, wie in einem Strafverfahren ein Zivilist, gegen den ein Schutzmann auftritt.“

Ob im umgekehrten Falle der Privatchauffeur Behrend wegen Beleidigung des Schutzmans Stagge ebenso glimpflich davon gekommen wäre, möchten wir nach allen derartigen Erfahrungen bezweifeln. Nach seinem Verhalten vor Gericht hätte es auch nicht nötig getan.

Berlin. Am Mittwoch, den 1. Februar fand in den Mustertagen eine gut besuchte Versammlung der Branche Kraftdroschkenführer statt. Der Branchenleiter gab den Vierteljahresbericht. Derselbe teilte mit, daß im letzten Quartal eine öffentliche, drei Mitglieder-, vier Vertrauensmänner-, 23 Betriebsversammlungen, vier Sitzungen der Branchenleitung und 21 Verhandlungen stattgefunden haben. Lohnbewegungen fanden statt, außer bei einer Anzahl Klein- und Mittelbetriebe, bei der „A. B. G.“, „Bedaq“, „Kandelhardt“, „A. G.“ und „Progreß“. Der Sektionsleiter gab den Jahresbericht, aus welchem folgendes zu entnehmen ist: Es wurden im verfloffenen Jahre 10 öffentliche, 29 Mitglieder-, 45 Bezirks-, 150 Betriebs-, 13 Vertrauensmännerversammlungen, 79 Verhandlungen und 74 Sitzungen der verschiedensten Art abgehalten. Eingaben an Behörden, Petitionen usw., wurden drei am Ministerium, eine an den Reichstag, eine an das Abgeordnetenhaus, zwei an das Stempel- und Erbschaftssteueramt, vier an das Königl. Polizei-Präsidium und eine an den Regierungspräsidenten gesandt. Die Eingaben behandelten größtenteils das neue Automobilgesetz. Weiter wurden die Zahlen über Arbeitslosen- und Krankenunterstützung, sowie Gewährung von Rechtschutz gegeben. Hierzu machte der Obmann der Rechtsschutzkommission einige Ausführungen, woraus zu entnehmen war, daß der Rechtschutz im weitgehenden Maße gewährleistet ist. Die Tätigkeit der Sektion war eine außerordentlich umfangreiche. Durch das neue Automobilgesetz und die damit verbundene Vorschrift der Erneuerung der Führerscheine, sind an 4000 Anträge herausgegeben, woran sich tausende Anträge anknüpften. Weiter hat die Einführung des Einheitslohnes von 25 pCt. ein großes Stück Arbeit verursacht. An den Lohnbewegungen waren außer einem Teil Kleinbetriebe 1057 Kollegen in 20 Mittel- und Großbetrieben beteiligt. Sämtliche Beteiligte erzielten eine Lohnerhöhung von 5 bis 7 Mtl wöchentlich. Neuaufnahmen und Uebertritte von anderen Verbänden waren insgesamt 1198 zu verzeichnen, ausgeschieden und verstorben sind 514, so daß die Sektion am Schlusse des Jahres 3994 Mitglieder zählte. Dann wurden als Sektionsleiter der Kollege A. Weyer, als Mitglied der Bezirksleitung der Kollege W. Meyer in Vorschlag gebracht. In die Branchenleitung wählte die Versammlung die Kollegen M. Reising, B. Voigt, R. Busch, B. Schulze und R. Schulze. Hierauf berichtete der Bezirksleiter, daß in den Bezirksversammlungen, außer Reinickendorf, überall einstimmig beschlossen wurde, einen Ortsbeitrag von wöchentlich 10 Pf. zu zahlen und die 30 Pf.-Marken vierteljährlich in Fortfall zu bringen. Nach längerer Diskussion wurde beschlossen, ab 1. April wöchentlich 60 Pf. zu zahlen unter Fortfall der bisher geltenden 30 Pf.-Marke. Nachdem noch verschiedene Berufsklagen besprochen, wurde die Branchenleitung beauftragt, energisch gegen die Unfälle des 24 Stundenfahrens vorzugehen, worauf Schluß der Versammlung erfolgte.

Telephonische Bestellungen von Droschkenfahrern. Wie bekannt, werden an verschiedenen Halteplätzen bei Gastwirtschaften telephonische Bestellungen von Droschken entgegengenommen. Leider hat dies schon wiederholt zu Unzuträglichkeiten geführt, indem der betreffende Gastwirt, welcher die Bestellungen entgegennimmt, besonders gute Freunde oder Gäste, die das meiste bezahlen, bevorzugen und die Fahrten nach Gunst abgibt. So scheint auch der Gastwirt Lange, Weinbergsweg 1, die Folge davon war, daß unter den dort haltenden Kollegen eine begreifbare Erregung platzgriff, die zu

Zwistigkeiten zwischen dem Gastwirt und den Kollegen führte. Die Branchenleitung fühlte sich genötigt, eine Aussprache zwischen dem Gastwirt Lange und den Kraftdroschkenführern herbeizuführen. Leider lehnte der Gastwirt Lange es ab, zu der Sitzung zu erscheinen, trotzdem er unseres Erachtens ganz gut daran teilnehmen hätte können. In der genannten Sitzung kam zur Sprache, daß sich die Kollegen aus angeführten Gründen weigerten, überhaupt von Lange Bestellungen anzunehmen und auch dessen Lokal meiden. Hierüber war Herr Lange natürlich erbost, und griff der Herr zu dem unsäen Mittel, die Kollegen zu denunzieren und die Polizeibeamten aufzuheben, die als überzählig haltenden Kollegen zur Anzeige zu bringen. So haben verschiedene Kollegen von Herrn Lange Strafanzeigen in Höhe von 10 bis 20 Mtl. erhalten. Einzelne Kollegen haben selbstverständlich gerichtliche Entscheidung beantragt und auch ein freisprechendes Urteil erzielt. Bei der Gerichtsverhandlung fiel es dem Vorsitzenden auf, daß Lange als Zeuge auftrat und konnte sich der Vorsitzende nicht enthalten, zu Herrn Lange zu sagen: „Sie sind wohl mit den Kraftdroschkenführern nicht gut befreundet?“ Wir wollen unsere Kollegen nur ermahnen, überall, wo telephonische Bestellungen angenommen werden, dafür zu sorgen, daß diese nach der Reihe ausgegeben werden, dies mögen sich auch die Herren Gastwirte merken. Herrn Lange wollen wir aber an das alte Sprichwort erinnern, und ihm sagen, daß er sich nicht zu wundern braucht, wenn sich sein Geschäft nach den Denunziationen nicht bedeutend hebt, sondern zurück geht!

Droschkenführer.

Ordnung muß sein! Der Kutscher August Just in Nixdorf, ein älterer, kränklicher Mann, der schon mehrere Unfälle im Verkehr erlitten hatte, hatte das Recht, die Mitnahme seines Fahrscheines vergessen zu haben, als er mit seinem Arbeitsgepäck durch Britz fuhr. Diese furchtbare Verletzung gegen die öffentliche Ordnung mußte gesühnt werden. Die Polizeiverordnung läßt Strafe von 1.— Mtl. aufwärts als Sühne zu. Die Behörde belegte den Kutscher mit 3.— Mtl. Geldstrafe eventuell einem Tage Haft. Just erkrankte und bat, ihm zu gestatten, die 3.— Mtl. in Raten von je 50 Pf. abzutragen. Der Bitte wurde stattgegeben. Er zahlte von seinem schmalen Krankengeld soviel er konnte. Gegen 50 Pf. vermochte er nicht zu zahlen, weil er nicht mehr krank, aber arbeitslos war. Da die Pfändung wegen dieser Lappalie fruchtlos ausfiel, wurde er vom Amtsvorsteher in Britz aufgefordert, innerhalb acht Tagen sich im Polizeigefängnis zu Lichtenberg einzufinden, um dort die Reststrafe in Höhe von 3 Stunden und 26 Minuten abzubringen. Just machte die Reise von Nixdorf nach Lichtenberg, inspizierte 3 Stunden und 26 Minuten lang das Lichtenberger Polizeigefängnis und rettete dadurch die Ordnung.

Die massenhaften Polizeiverordnungen, deren Inhalt insbesondere Kutscher bedroht, sollten endlich dahin reformiert werden, daß bier Ordnungstrafen erst festzusetzen sind, wenn mehrmalige Warnungen ergebnislos gewesen sind, und der zu sühnende Verstoß wirklich erheblicher Natur, die Ordnung in der Tat gefährdend ist. Schon jetzt sollte aber, schon, um die Schereiten der Behörden zu ersparen, die mit Bewachung, Pfändungsversuchen usw. verbunden sind, von der Festsetzung einer Freiheitsstrafe an Stelle der Geldstrafe solange wie möglich Abstand genommen werden. Wäre Britz, Nixdorf, Lichtenberg oder der preussische Staat in Trümmer zerfallen, wenn mit der Beireibung des kleinen Restes ein Jahr oder länger gewartet worden wäre? Lohnt die Beireibung von kaum 50 Pf. Strafreist die Aufwendungen an Papier, Tinte und Arbeit, die in diesem Fall verbraucht wurden? Aber freilich: Ordnung muß sein!

Fensterputzer.

Saarbrücken. Eine feine Firma ist das Glas- und Gebäude-Reinigungs-Institut J. Rath u. Co., G. m. b. H. hier. Der erste Geschäftsführer genannter Firma früher alleiniger Inhaber, behandelt seine Leute als wirkliche Slaven. So ließ er — J. Rath — im Oktober vorigen Jahres eine Extra-Arbeit auswärts von seinen Leuten ausführen und bezahlte dafür von Sonntag morgens 3 Uhr bis Montag morgens 3 Uhr, also 24 Stunden ununterbrochen, mit Sonntag- und Nacharbeit, sage und schreibe 5.— Mtl. Ein anderes Mal (Ende Novbr.) arbeiteten bis nachts 10½ Uhr sämtliche Leute und haben bis heute auch noch nicht einen Pfennig Vergütung dafür erhalten. Sehr oft, wenn Mangel an Arbeitern herrscht, kommt es vor, daß die Arbeiter morgens um 4 Uhr anfangen müssen und auch dafür keinen roten Heller erhalten. Die tägliche Arbeitszeit ist von der Firma auf 10 Stunden festgesetzt und zwar von 6—6 Uhr, mit ½ stündiger Frühstück- und 1½ stündiger Mittagspause. Wenn aber jemand glaubt, daß diese Zeit einigermaßen eingehalten wird, der irrt ganz gewaltig, denn wer nicht entlassen werden will, der muß täglich bis ½ 8 bis ½ 9 Uhr, ja sogar bis 9 Uhr arbeiten. Kommen die Arbeiter dann in dem guten Glauben (Samstags) jetzt gibt es wenigstens Geld, auf das Bureau, dann müssen sie leider erfahren, daß der Chef im Bett liegt und kein Geld hergeben kann, seine Frau aber, von der man dann Geld erhofft, in der Stadt ist und sich beim Teufel um die Arbeiter kümmert. So müssen dann die Arbeiter ohne Geld, nachdem sie bis abends 10 Uhr gearbeitet haben, gehen oder aber sie müssen sich, nachdem sie lange genug gebeten haben, mit 1.— bis 2.— Mtl. Vorwärts abgeben lassen, bis der Chef wieder nüchtern ist. Dieses Treibens müde, taten sich nun in voriger Woche, als einmal wieder statt mit 16 mit 11 Mann dieselbe Arbeit geleistet

werden sollte, einige Mann zusammen. Sie wollten unter allen Umständen eine Regelung der Zustände herbeiführen und was tat die Firma? Sie entließ einen Mann, den sie als Häufelstührer der Bewegung ansah, mit der Begründung, er hätte zu wenig gearbeitet, denn er machte um 6 Uhr Schluß. Nach diesem legten 4 Mann die Arbeit nieder, die Firma zahlte 3 Mann aus und dem vierten, der nebenbei bemerkt, auf das verdiente Geld angewiesen war, wurde bedeutet, er könne vorläufig sein Geld nicht erhalten. Dieser Mann wurde so gezwungen, weiter zu arbeiten, nachdem er einen halben Tag gefeiert hatte. Herr J. Rath reiste nach Mannheim, Frankfurt am Main und Mainz usw. und warb Arbeiter, und so ist die Firma zurzeit wieder aus dem Druck. Es wäre deshalb sehr erwünscht, daß alle Kollegen, ehe sie ihre Stellung ändern, sich vorerst erkundigen, wo sie hinkommen, damit solche Geschäfte nicht noch durch organisierte Kollegen besetzt werden, wie dies leider jetzt wieder der Fall ist, denn nachgewiesener Weise arbeiteten sogar organisierte Kollegen wieder bis ½ 8 Uhr, ohne eine Bezahlung der Ueberstunden zu erhalten.

Hafenarbeiter, Binnenschiffer und Flößer.

Frankfurt a. M. Hafen- und Kohlenarbeiter. Am Sonntag, den 5. Februar, hatten wir eine gut besuchte Versammlung der Hafen- und Kohlenarbeiter. Ein Kollege hielt ein kurzes Referat über: „Liebesgaben und Ausfuhrprämien“. Ferner wählten wir unsere Sektionsleitung. Es wurde dann die Frage besprochen, welche Maßnahmen wir zu treffen haben, um bei Inbetriebnahme des neuen Osthafens gerüstet dazustehen. Wir werden eine große allgemeine Hafenarbeiterversammlung einberufen, bitten aber hierzu die Kollegen Kohlenarbeiter, mehr als bisher sich daran beteiligen zu wollen, denn so kann es nicht weiter gehen. Es ist doch schwer anzunehmen, daß dieselben sich in einer Zeit, in der alle Lebensmittel im Preise in die Höhe gehen, zumal in Frankfurt a. M., welches ohnedies schon eines der teuersten Orte ist, in so roßigen Verhältnissen befinden, daß sie keiner Organisation bedürfen. Nein, liebe Kohlenarbeiter, Ihr seid gar nicht so gut gestellt, wie eure Berufscollegen an anderen Plätzen. Also hinein in den Transportarbeiterverband, dort ist euer Platz. Der hat die nötige Kraft, zur Eringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen, denn der einzelne ist schwach, geschlossen sind die einzelnen jedoch eine Macht!

Mannheim. Aus der Verkehrsstatistik der Rheinschiffahrt ist zu entnehmen, daß im letzten Jahre der Verkehr auf dem Rheine gestiegen ist. Eine rapide Zunahme hat die Zufahrt nach dem Oberrhein, d. h. oberhalb Mannheim, zu verzeichnen. Die Schiffsahrtsgesellschaften sind mit dem Resultat außerordentlich zufrieden, konnten sie doch im Berichtsjahre 1909/10 infolge des günstigen Wasserstandes 356 Tage bis nach Straßburg fahren, was zur Folge hatte, daß gerade in Straßburg eine 19prozentige Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen ist. 190 660 T. wurden mehr verfrachtet, was teilweise dazu führte, daß wegen Raumangel die Schiffe nach dem rechten Rheinufer geschleppt und entladen werden mußten. Der Karlsruher Hafen zeigte nur eine Zunahme von 6000 T. Der Löwenanteil der in Straßburg entladenen Güter entfällt auf Getreide; im ganzen 332 061 T., 90 552 T. mehr wie im Vorjahre. Untere Mannheimer Getreidearbeiter hatten im verfloffenen Jahre sehr oft kaum soviel in der Woche verdient, daß sie die Kranken- und Invalidenbeiträge decken konnten. Im großen ganzen hat Mannheim auch im letzten Berichtsjahre eine bedeutende Abnahme im Schiffsahrtverkehr aufzuweisen. 500 000 T. Güter wurden weniger entladen. Rechnen wir noch den Rückgang im Vorjahre hinzu, wo derselbe 538 073 T. betrug, so sind es 1 038 073 T., oder rund 100 000 Waggons, die weniger in Mannheim verladen wurden. Die Folge dieses Rückganges ist gleichbedeutend mit dem Mangel an Arbeitsgelegenheit. Ein bedeutender Prozentsatz von Hafenarbeitern ist heute im Mannheimer Hafen weniger beschäftigt. Die Kollegen mußten sich in der Industrie um Arbeit umsehen. Da man sich gegenwärtig ersichtlich mit der Regulierung des Nedars bis Heilbronn beschäftigt, und auch diese Fahrstraße für Großschiffahrt schiffbar machen will, so wird die Folge davon sein, daß auch nach dem Oben, wo gegenwärtig ein starker Bahnverkehr die Güter aus der württembergischen und bayerischen Industrie nach Mannheim zum Ein- und Ausladen bringt, auch diese Güter direkt per Wasser befördert werden können, wobei wiederum die Hafenarbeiter in Mannheim die Leidtragenden sein werden. Selbstredend werden wir trotzdem die Verkehrs-Entwicklung begrüßen, weil wir wissen, daß damit der Entwicklung des Handels gedient ist, nur wünschen möchten wir, daß gleichen Schritt mit der Entwicklung des Verkehrs in einzelnen Gegenden und Städten auch die Entwicklung der Organisation halten möge. Dies können wir leider in den oberberlinischen Städten nicht konstatieren. Mögen die Kollegen die Notwendigkeit der Organisation nicht erst dann einsehen, wenn es zu spät ist!

Niesla (Elbe). Bestrafter Unternehmerterrorismus. Eine blamable Niederlage holte sich der Inhaber der Firma Th. Schäfer in Niesla, seines Zeichens Königlich sächsischer Ladeunternehmer für Hafen und Eisenbahn. In dieser Firma verlor er sich ein gewisses Privileg für tarif- und vertraglose Zustände und die Organisation konnte während 28 Jahren nicht dagegen ankämpfen. Die Zustände arteten aber mit der Zeit derartig aus, daß allen Schikaren zum Trost im Laufe der letzten Monate der Verband immer mehr an Boden gewann, wenn auch zunächst nur schrittweise. Durch irgendwelche Umstände hatte der Inhaber Kenntnis davon erhalten, daß mit

dem Einsehen der besseren Geschäftskontinuität der Tarif eingeleitet werden sollte, damit die dort beschäftigten Kollegen endlich nicht mehr billiger zu arbeiten brauchen als die Arbeiter der tarifstreuen Firmen. Da schloß der Firma der Kammer ganz gewaltig und am 1. Februar warf sie 15 organisierte Hafenarbeiter auf Straßenpflaster. Eine Unterredung des Gauleiters zwecks Zurücknahme dieser Maßregelungen scheiterte an dem mangelnden Entgegenkommen des Inhabers. Diese Provokation beantwortete unser Verband mit einem geharnischten Flugblatt, in dem das Sündenregister der Firma aufgerollt wurde. Die in dem Flugblatte enthaltenen moralischen Ohrfeigen beantwortete Herr Schäfer damit, daß er noch weitere 36 Kollegen entließ. Er ließ eines Morgens alle Leute zusammenkommen und fragte sie, wer alles im Transportarbeiterverbande sei. Diese sollten entlassen werden, angeblich weil die Firma mit der sächsischen Staatsregierung oder der Eisenbahnverwaltung einen Vertrag eingegangen sei, grund dessen sie organisierte Arbeiter in ihrem Betriebe nicht beschäftigen dürfe. In anderen Verbänden durften die Arbeiter sein, nur nicht in dem verdamnten Transportarbeiterverbande. Herr Schäfer spekulierte nun so, daß er annahm, viel werden jedenfalls nicht mehr als organisiert in Betracht kommen, während des Winters geht es auch mit verringertem Personal, das Personal wird zu Kreuze kriechen und die Firma hat dann wieder auf einige Jahre Ruhe. Es sollte aber anders kommen. Am Tage der zweiten Entlassung fand eine allgemeine Versammlung der Nießler Arbeitererschaft statt, in welcher der Gauleiter das Verhalten der Firma ins rechte Licht rückte. Er meinte, der Schlag, der hier dem Transportarbeiterverbande zugebracht sei, gelte der gesamten Arbeitererschaft, und hat um moralische Unterstützung in dem uns freilich in ungünstigster Zeit aufgezwungenen Kampfe. Es wurde ein Beschluß einstimmig herbeigeführt, wonach über die Firma Schäfer die Sperre verhängt wurde und kein organisierter Arbeiter dort Arbeit aufnehmen sollte. — Aus den Maßregelungen der Firma war nunmehr eine Aussperrung der organisierten Arbeiter geworden und es war nicht mehr wie recht und billig, daß nunmehr die Ausgesperrten ihrerseits Maßnahmen ergreifen. Die Ausgesperrten ließen durch die Verbandsleitung der Firma nachstehende Forderungen unterbreiten: „Anerkennung des Tarifes, Wiedereinstellung aller Entlassenen, Verhandlung mit der Verbandsleitung.“ Am Mittag desselben Tages schlossen sich noch 41 bis dahin nicht organisierte Arbeiter der Firma den Ausgesperrten an, damit war der gesamte Betrieb lahmgelegt. Auch andere Firmen sprangen den Ausgesperrten bei, indem die dort beschäftigten Arbeiter erklärten, Güter von der Firma Schäfer nicht mehr laden oder speichern zu wollen. Damit in der Weiterung dieser Arbeiter kein Vertragsbruch erblickt werden konnte, erhielten die Ausgesperrten Anweisung, die Entladung der Güter ihrerseits für die Firmen unter Umgehung des privilegierten Ladunternehmers vorzunehmen. Die Konkurrenzfirmen erklärten sich damit einverstanden, hatten sie doch selber ein Interesse daran, daß erstens die Firma Schäfer dieselben Löhne bezahlen müsse wie sie selber, und auch, daß das Ladprivilegium der Firma gebrochen wurde. Das zog, Schäfer kapituliert. Mit der Verbandsleitung wurde vereinbart: „Der Tarif kommt vom 10. Februar ab zur Einführung. Alle Arbeiter werden wieder eingestellt. Bei Arbeitsmangel wird ausgeföhrt, und zwar abwechselnd, auch wird ein Arbeiterauschuss gewählt.“ Damit war die Aussperrung beendet, die Organisation trug nicht nur den Sieg davon, sie hat auch 41 Kollegen neu gewonnen und hat damit alle Kollegen im Betriebe von Schäfer organisiert. Damit ist das größte Hindernis der Nießler Kollegen zur Fortentwicklung des Vertragsgedankens beseitigt und neue Früchte kann die Organisation ernten. Der Solidarität der Nießler Kollegen unsere Anerkennung.

Aus dem Hamburger Hafen. Die vier größten Reedereien haben bisher ihr Geschäftsergebnis für 1910 veröffentlicht resp. haben Dividendenvorschläge gemacht. Der Bruttogewinn der H.-M.-L. beträgt rund 40 Millionen Mark, der Reingewinn rund 7 Millionen Mark. Die Dividende wird von 6 pCt. auf 8 pCt. erhöht. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft bleibt bei ihren 8 pCt. Dividende, ein Resultat, das die Hansa „angesehen“ der schweren Konkurrenzkämpfe und der teilweise trostlosen Lage des Frachtenmarktes am La Plata als hervorragend gut bezeichnet. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“, eine der „beschränkten“, verteilt für 1910 10 pCt. (1909: 5 pCt., 1908: 3 pCt.). Die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft steigert ihre Dividende von 7 pCt. auf 9 pCt. In den letzten drei Jahren hatten die vier Gesellschaften folgende Geschäftsergebnisse aufzuweisen:

	Dividende		
	1908	1909	1910
	%	Mill.	%
H.-M.-L.	—	6 750 000	8 10 000 000
H.-S.-D.-G.	4	600 000	8 1 200 000
„Kosmos“	3	320 000	5 700 000
D.-A.-D.-G.	7	1 120 000	7 1 120 000
			9 1 440 000

Diese vier Reedereien verfügen über 58 pCt. der Hamburger Tonnage. Das Gesamtkapital dieser Gesellschaften, das 170 Millionen Mark beträgt, vergrößerte sich 1908 mit 1,6 pCt., 1909 mit 6,2 pCt. und 1910 mit 8,25 pCt. Im Durchschnitt der drei Jahre mit 5,35 pCt. Die Entwicklung ist eine glänzende. Ob die Arbeiter an diesem Erfolg teilzunehmen werden? Das ist notwendig ist, kann nicht bestritten werden. Selbst die „Hansa“ kann sich der Einsicht nicht verschließen, daß auch den Arbeitern ein Teil dieses Mehrwerts zukommt. Ihr graut

nur vor den Hebern und deshalb kommt sie bei uns gute Worte und Lob zu uns. Das ist uns so unangenehm, als wenn uns eine schleimige Schnecke über den nackten Bauch kriecht. In der Nr. 6 schreibt sie auf Seite 113, daß kein Watt, außer dem in zwischen im „Courier“ aufgetragenen „Hafenarbeiter“, die Interessen der Hafenarbeiter „mit solchem Liebe und solchem Erfolg“ vertreten habe. Eine Schwabe macht bekanntlich noch keinen Sommer, aber immerhin hoffen wir, daß die moralische Besserung der „Hansa“ mit der Zeit fortschreitet. In dieser Hoffnung stört uns auch nicht die Tatsache, daß das Lob noch im unversäffigten Klotentonten eingekleidet ist und daß es aus der Schwaberverbands-Mittelkammer stammt. Die „Hansa“ hat seit der Zeit, wo sie uns bekämpft, ihrem kümmerlichen Teerkaufstisch schon soviel Logik beigebracht, daß man heute wenigstens versteht, was sie will. Und so hoffen wir, wird auch der Knüppelton sich mit der Zeit mildern. Wir wollen der „Hansa“ gleichfalls entgegenkommen und nicht hehen. Wir können darauf verzichten, da dies von anderer Seite gründlicher geschieht. In dem Tage, wo bekannt wurde, daß die H.-M.-L. 1910 glänzende Geschäfte gemacht hat, verlängerte die Millionengesellschaft die Arbeitszeit der Schiffsmaler um etwa eine halbe Stunde für den Tag. Die unbedankbaren Arbeiter wollen dieser Hebe nun mit allen Mitteln entgegenarbeiten. Sie schwärmen eben auch nicht für die Heber.

Diese Gegenüberstellung von Millionengewinnen und scholler Pfennigsucherei ist kennzeichnend für die Hamburger Reeder.

Transportarbeiter.

Berlin. Unter den Rädern des eigenen Fuhrwerks zermalmt. Einen schrecklichen Tod fand der 28jährige Kutscher Albert Wogan, der in einem heiligen Mehl-Engrosgeschäft tätig war. Am Sonnabendabend befand sich W. mit seinem Gefährt auf der Heimfahrt. Er hatte eine größere Tour nach den östlichen Vororten gehabt und auf der Chaussee hinter Trebersdorf stieg er vom Wagen herunter und ging neben dem Fuhrwerk her. Er stitt nun auf dem Schnee aus und kam so unglücklich zu Fall, daß er mit dem Kopf unter das Vorderrad zu liegen kam. Der Schädel wurde dem Unglücklichen vollständig zermalmt. Ein kurz darauf die Stelle passierender Kollege schaffte den Leichnam auf das Fuhrwerk hinauf und dirigierte es nach Trebersdorf.

Eine Warnung für Kutscher. (Urteil des Reichsgerichts vom 10. Februar 1911.) Der Kutscher W. in Berlin kam in ziemlich schnellem Tempo dahergefahren; einer Frau, die die Straße kreuzen wollte, rief er auf 20—30 Meter Warnungsrufe zu. Diese achtete jedoch erst zu spät darauf, schreckte zurück und lief direkt in den Wagen hinein, von dem sie etwa 10 Meter mitgeschleift wurde; infolge Zerreißung der Lunge trat später ihr Tod ein. W. wurde deshalb vom Landgericht Berlin III wegen fahrlässiger Tötung zu sechs Wochen Gefängnis verurteilt; seinem Einwande, er habe nicht fahrlässig gehandelt, indem er schon aus genügender Entfernung Warnungsrufe ausgesprochen hätte, wurde nicht stattgegeben: er habe langsamer fahren oder in einem großen Bogen um die Frau, von der er sah, daß sie nicht auf die Kufe achtete, herumfahren müssen, da er mit der Möglichkeit rechnen mußte, daß die Frau aus Schreck in den Wagen hineinkam. In seiner Revision wurde dem Revisionsgericht eingeleitet, rügte Witting Verleumdung des Begriffs der Fahrlässigkeit. Gemäß dem Antrage des Rechtsanwalts, der ausführte, daß in dem Urteil der Vorinstanz kein Rechtsirrtum enthalten sei, erkannte der höchste Gerichtshof auf Verwerfung der Revision.

Erbblindung durch Heben schwerer Lasten. Viele unserer Kollegen haben sehr oft schwere Lasten zu heben und sind dadurch großen Gefahren ausgesetzt. Selten wird man aber daran denken, daß durch das Heben einer außergewöhnlich schweren Last auch eine Erbblindung des Auges durch Neuhautablösung eintreten kann, wie uns nachstehender Fall beweisen wird.

Ein 63 Jahre alter Arbeiter war jeden Winter im Walde beschäftigt und klagte eines Tages seinen Mitarbeitern, daß er „gar nichts mehr sehe“, also blind geworden sei. Der Mann hatte schon vorher das rechte Auge verloren und mußte von seinen Kollegen nach Hause transportiert werden. Als Ursache der Erbblindung des bisher völlig gesunden linken Auges stellten die Augenärzte dann „Neuhautablösung“ fest. Es entstand nun die Frage: Woher kam diese Neuhautablösung denn eigentlich? Da die Erbblindung des Auges beim Heben von schweren Holzstücken plötzlich aufgetreten war, so führten der Blindete und auch seine Mitarbeiter dies auf das Heben der schweren Lasten zurück. Es kam also für sie ein Betriebsunfall in Frage. Anderer Ansicht war jedoch der preussische Fiskus als Besitzer des Waldes, in welchem der Unfall sich ereignet hatte. Dieser lehnte jede Entschädigung ab, weil es sich „um eine Krankheit handelt, deren erste Symptome zufällig während der Arbeit, die in keiner Weise über den Rahmen der gewöhnlichen Betriebsstätigkeit hinausgegangen ist, aufgetreten sind“. Es habe auch kein außergewöhnliches Ereignis, wie z. B. Stoß, Schlag, Fall usw. stattgefunden, das Gewicht der aufgeschichteten Holzstücke sei nach dem Bericht der Königl. Oberförsterei nur 50 bis 60 Pfund schwer gewesen, also eine gewöhnliche Betriebsstätigkeit zu nennen. Ferner sei zu beachten, daß nach Mitteilungen des Augenarztes Dr. Pagenstecher zu Wiesbaden das „linke Auge für eine Neuhautablösung prädisponiert gewesen“.

Der Blinde mußte also um seine Rente kämpfen, fand aber auch beim Schiedsgericht für Arbeiter-Versicherung keine Hilfe. Das Schiedsgericht schloß sich in allen Punkten den Ausführungen des Fiskus an und wies die Berufung als unbegründet ab, weil

eine Krankheit und kein Betriebsunfall vorliegt würde. Damit war aber dem Blinden nicht gebüht. Er erhob Rekurs gegen das Urteil des Schiedsgerichts und ersuchte um weitere Beweisaufnahme und Einholung weiterer Obergutachten. Vor allen Dingen bestritt er, daß das Gewicht der Holzstücke nur 50 bis 60 Pfund schwer gewesen sei. Die von ihm benannten Zeugen wurden dann auch eidlich vernommen und sagten alle zu seinen Gunsten aus. So wurde auf diese Weise erst festgestellt, daß die fraglichen Holzstücke eine Länge von mehr als 1,20 Meter und ein Gewicht von „über einen Zentner“ hatten. Ein Zeuge hatte extra ein Holzstück vor dem Herrn noch gewogen und ein Gewicht von 90 Pfund festgestellt. Es sei dies aber ein leichtes Stück gewesen, da der Erbblindete am Unfalltage noch viel schwerere Stücke aufeinander zu schichten hatte und dadurch das Gewicht für den 63 Jahre alten Mann immer schwerer wurde, je höher der Holzhaufen wurde. Weiter mußte der vernommene Oberförster zugeben, daß die Holzstücke, die leichtesten 98 Pfund, die schwersten 1,57 Zentner schwer waren. Das Reichsversicherungsamt hörte nun noch Professor Boffius zu Gießen zur Sache und auch Professor Dr. Pagenstecher nach der erfolgten Beweisaufnahme, und verurteilte hierauf den Fiskus, den Unfall als Betriebsunfall zu entschädigen.

Professor Dr. Boffius habe „zum wenigsten die Möglichkeit anerkannt, daß die Neuhautablösung auf dem linken Auge des Klägers in einem ursächlichen Zusammenhange mit der am Unfalltage berichteten Betriebsstätigkeit gestanden hat“. Auch Prof. Pagenstecher habe sogar die Wahrscheinlichkeit eines derartigen ursächlichen Zusammenhanges für den Fall zugegeben, daß der Kläger am in Rede stehenden Tage „zeitweiliger schwere Lasten“ gehoben habe. Nach den Zeugnisaussagen sei dies festgestellt. Mitthin „die Erbblindung des linken Auges tatsächlich plötzlich durch das Heben der Holzstücke verursacht und somit die Folge eines entschädigungspflichtigen Betriebsunfalls“.

Der Fiskus wurde ferner verurteilt, dem Erbblindeten die Vollrente aus einem um 25 pCt. gekürzten Verdienst zu gewähren, weil das rechte Auge vor dem Unfall schon verloren gewesen sei. Diese Entscheidung ist also für unsere Kollegen von der größten Wichtigkeit.

Höchst a. M. Schon seit längerer Zeit ist unsere Verwaltung bemüht, die bei den hiesigen Fuhrunternehmern beschäftigten Fuhrleute in die moderne Organisation zu bekommen. Die Unternehmer, die, ganz gleich, welcher Gruppe sie angehören, eine feste Nase für beratliche Versuche haben, sind natürlich bestrebt, dieses zu verhindern. Fuhr haben sie es verstanden, einen Verein zu gründen, in dem sie selbst sich offiziell weit vom Schusse halten und nur hier und da den wohlwollenden Gönner spielen. Trotzdem ist es der Organisation gelungen, Fuß zu fassen und selbst ein großer Teil der den „Vereinigten Fuhrleuten“ (so nennt sich der Süßwasserverein) angehörnden Mitglieder, sympathisiert mit den Kollegen im Transportarbeiter-Verband. Auch sie haben offenbar herausgefunden, daß dieser Lokalverein nicht bezweckt, als die Leute von einem Verbands abzuhalten, der, wenn erst einmal der größte Teil in kürzester Zeit Verbands angehört, auch für sie kürzere Arbeitszeit, bessere Löhne und Behandlung erlangen könnte. Mit allen Mitteln wird deshalb zu verhindern gesucht, daß etwa einmal ein Teil Gelegenheit bekäme, in die Versammlungen der Transportarbeiter zu kommen. Fast regelmäßig findet sich an dem Tage ein Gönner, der ein Faß Bier zum besten gibt. In letzter Zeit hat man es nun mit noch „handgreiflicheren“ Mitteln versucht, die Organisation abzuwehren. Am Samstagabend hat der Kassierer des Verbandes und noch ein Kollege in der Wirtschaft „Zum Schlachthof“ von S. Weingärtner einen Neueintretenden auffuchen wollen. Sie wurden dort gehänselt und nachher, als sie das Lokal verließen, mißhandelt. In der Wirtschaft werden auch die Belegelager der freiwilligen Spender gehalten. Die Fuhrleute sind ja keine besonders zart behaltene Menschen. Aber der größte Teil der „Vereinigten“, das nehmen wir an, haben so viel Ehrgefühl, daß sie mit solchen Elementen, die sich so zum Werkzeug der Unternehmer gebrauchen lassen, nichts gemein haben wollen. Die organisierten Arbeiter werden in Zukunft aber auch bei Verhaftung von Festlichkeiten der „Vereinigten“ ein wachsameres Auge haben.

Spandan. Als im vorigen Jahre von der Ortsverwaltung versucht wurde, die Kollegen bei der Firma Schulze und Hoppe der Organisation zuzuführen, war es ein Kollege, namens R u b i n, der die Kollegen aufforderte, dem Verbands beizutreten. Auf die Frage des Verbandsvertreeters erklärte er, schon mehrere Jahre organisiert zu sein und verpflichtet sich, in der nächsten Sitzung sein Mitgliedsbuch vorzulegen. Aber, wer nicht kam, war R u b i n. Er scheint sich anders besonnen zu haben, damit seine Fünfterenten nicht ans Licht kommen sollten. Na, es besteht der Verdacht, daß er den Angeber macht, um seine Positionen bei der Firma zu verbessern zu können. Diese scholle Handlungsweise soll sogar von der Firma bezahlt worden sein, dem Auch-Kollegen sollen Extra-Gelder im Bureau der Firma bezahlt worden sein. Sollte dies zutreffen, so möge der Auch-Kollege den Substanzlohn nur einstellen, froh wird er dessen nicht. Die Firma wird ihm bei passender Gelegenheit dies noch einmal fühlen lassen. Durch brutales Handeln versucht der Auch-Kollege jedem anfängenden Kutscher das Leben schwer zu machen, damit er so schnell als möglich das Feld wieder räumt. Während in einem Falle von dem Geschäftsführer die Zahl der auf dem Wagen befindlichen Säcke Kleie als stimmend bezeichnet wurde, hatte er behauptet, es fehle ein Sack, denselben habe der Kollege verloren. Durch diese Handlungsweise wird unseres Erachtens die Position

des Geschäftsführers bei der Firma stark erschüttert. Der Buch-Kollege hatte es versucht, verschiedene Kollegen beiraten zu machen, um nachher der Firma die Nachricht zu bringen, es hätten dies die Kollegen der Firma von F. W. Müller getan. Wenn Kollegen ihr Mittagessen einnehmen, so hat der Buch-Kollege nichts eiligeres zu tun, als dem Geschäftsführer die Mitteilung zu machen, die Pferde des und des Kollegen frähen den Dung auf, während die Kollegen ihr Essen einnehmen. Er gönnt es seinen Kollegen nicht, daß sie das Essen warm genießen. Jeder Kutscher hat Decken, womit die Pferde bedeckt werden können. Ein Kollege ließ beim Ausspannen die Decken auf dem Rubin liegen, um sie, wenn er die Pferde in den Stall geführt hatte, zu holen. Der Buch-Kollege hatte nichts eiligeres zu tun, als die Decken vom Wagen zu nehmen und zu verdecken, um den Kollegen in Verlegenheit zu bringen. Als der Kollege den Verdacht hegte, der Buch-Kollege habe sie verdeckt, wirkte dieser ihn am Halse. Ein Sack Mehl wurde dem Rubin aus Versehen zu viel aus der Luke gegeben, was aber nachher von dem Kollegen bemerkt wurde. Er nahm den Sack wieder vom Wagen. Der Rubin hatte nun nichts weiter zu tun, als dem Geschäftsführer mitzuteilen, er habe einen Sack Mehl zu viel auf dem Wagen. Nach Durchzählung waren aber nur 40 Sack oben. Bei dieser Gelegenheit bediente sich der noble Kollege der Meufierung, der Geschäftsführer möge den Kollegen ichwimmen lassen. Wenn die Firma den Angebereien des Buch-Kollegen Rechnung trägt, dann wird es in dem Betriebe gehen, wie in einem Taubenschlage und ob dadurch der Firma Vorteile entstehen, möchten wir bezweifeln. Für heute möge es genug sein. Sollte aber wider Erwarten etwas anderes eintreten, so können wir noch mit diesem Material aufwarten und es würde manch einem doch dabei übel werden. Den Kollegen aber rufen wir zu: Organisiert Euch, dann wird es nicht möglich sein, daß solche Elemente Euch das Leben schwer machen!

Allgemeines.

Berlin. Bericht über den Arbeitsnachweis der Berliner Verwaltung für das 4. Quartal 1910.

Arbeitslos waren nach Branchen	Gemeldete Stellen (für sich) (a. Ausw. l. f. s.)	Besetzte Stellen (für sich) (a. Ausw. l. f. s.)
Hausdiener u. Bader	1178 1077	2000 755 1991
Kutscher u. Milchwärter	505 277	64 151 53
Specht. u. Lagerarb.	1318 121	1161 81 1101
Weinkellerarbeiter	51 26	8 15 7
Mineralwasserarbeiter	17 4	9 2 6
Leitungsbediensteter	61 —	48 — 36
Fensterreiniger	64 24	18 19 18
Kraftwagenführer	121 87	— 62 —
Kaufm. Arbeitsburschen	869 995	142 612 131
Arbeiterinn., Baderinn.	14 32	5 10 1
	4198 2643	3455 1707 3344
	6098	2051

Arbeitslos blieben am Schluß des 4. Quartals 619 Kollegen. 1031 unterfühlungsberichtigte arbeitslose Kollegen erhielten für 20 575 Tage 28 215,45 Mk. Arbeitslosenunterstützung.

22 jugendliche Kollegen erhielten für 352 Tage 191,— Mk. 2 weibliche Mitglieder erhielten für 56 Tage 34,85 Mk. Insgesamt wurden an 1055 Kollegen und Kolleginnen für 20 983 Tage = 28 441,30 Mk. ausgezahlt.

Am 49 auf der Durchreise befindliche Kollegen wurden 77,20 Mk. Reiseunterstützung gezahlt. Abgereist sind 56 Kollegen. Zugereist sind 88 Kollegen.

In den drei vorhergehenden Quartalsberichten des Arbeitsnachweises konnten wir den Kollegen durch Zahlen den erfreulichen Beweis bringen, daß wir im Gegenfatz zu den anderen Jahren einen bedeutenden Aufschwung des Nachweises zu verzeichnen hatten.

Leider schließen wir diesmal nicht so günstig ab. Der Winter mit seinen Schrecken der Arbeitslosigkeit macht sich besonders in unseren Kreisen bemerkbar, deshalb Kollegen, denkt daran, daß durch den Nachweis viel Not und Elend verhindert werden kann.

Denkt an unsere arbeitslosen Kollegen. Meldet jede Euch bekannte freigewordene Stelle.

Unsere Telefonnummern:

- Amt 4, Nr. 3348. Amt 1, Nr. 2832.
- Amt 4, Nr. 1996. Amt 1, Nr. 9830.

Beuthen O.-Schl. Beauftragte Arbeitnehmer-Vertreter-Wahl der Krankenkasse B. in Beuthen (Ober-Schlesien). Ende November 1910 sollten die Vertreterwahlen der Ortskrankenkasse B. (Speidition und Baubranche) vorgenommen werden. Der Wahl ging die fällige Generalversammlung voran.

Der Generalversammlung lagen mehrere Beschlüsse von Arbeitgebern vor. In der Debatte wurde behauptet: Der Vorstand hat dem Vorsitzenden eine Jahresentschädigung von 1000,— Mk. bewilligt, die dieser sofort auszubezahlt erhalten hat. In der viel größeren Klasse A. erhält der Vorsitzende nur 200,— Mk. pro Jahr. Ebenfalls ist dem Rentanten eine Weihnachtsummeration von 540,— Mk., sowie 500,— Mk. zum Besuch der sozial-hygienischen Ausstellung in Frankfurt a. M. bewilligt worden.

Ferner soll die Klasse die Kurkosten für ein nicht verheiratetes Dienstmädchen bezahlt haben. Zum Krankentag in Breslau wurden 3 Delegierte entsandt, die jeder 80,— Mk. Tagesbesen erhielten. (Die Klasse A. zahlte nur 20,— Mk. Spesen.) Alle diese Ausgaben sind vom Vorstand, ohne die Generalversammlung zu befragen, beschloffen und

ausgezahlt worden. Es wurde eine Kommission von 7 Mitgliedern gewählt, um alle Einzelheiten zu prüfen.

Die freien Gewerkschaften — auch unser Verband — hatten intensiv gearbeitet und so eine große Wählermasse auf die Beine gebracht. Diese Massen warteten draußen auf der Straße, um die Vertreter zu wählen.

Vonseiten des Vorstandes hatte man wohl nur, wie früher, auf 30—40 Personen gerechnet, und deshalb zum Wahllokal nur eine kleine Stube mit nur einem Ausgang genommen. Selbstverständlich konnte dieses Zimmer die Massen nicht fassen. Bei dem Gedränge stürzte auch die Tür mit allem Zubehör in den Versammlungsraum. Die Erregung stieg, als plötzlich die Feuerwehr mit der Rettungsleiter unter einem Fenster vorsuhr und sich nun der Vorstand auf diesem ziemlich ungewöhnlichen Wege verduftete. Die Erregung wich aber bald dem allgemeinen Gelächter.

Selbstverständlich konnte nunmehr die Wahl nicht mehr stattfinden. Endlich wurde die Wahl auf den 23. Dezember festgesetzt und der Saal des Konzerthauses dazu genommen. Trotdem man einen so ungünstigen Tag — an dem eine Zahl Bauarbeiter abgereist sind — festgesetzt hatte, gelang es der rührigen Tätigkeit der Gewerkschaften immerhin, eine ansehnliche Schar Wähler auf die Beine zu bringen, aber die Schwarzten waren auch nicht faul gewesen. Nun sollte endlich der Wahlakt beginnen. Über die Wahlvorbereitungen des Krankentassenvorstandes spotteten aller Beschreibung. Die Massen strömten herein und füllten den vorderen Saal. Alles drängte nach dem Vorstandstische, es war kein Weg frei, um denjenigen, die gerührt hatten, Abgang zu verschaffen. Und wenn nicht die Gewerkschaftler Rat geschafft hätten, dann wäre wohl auch an diesem Abend keine Wahl zustande gekommen. Das Ergebnis war: Die Liste der freien Gewerkschaften hatte 174, die der Schwarzten 107 Stimmen erhalten. Der Sieg war unser. Aber der Vorstand und die Schwarzten gaben ihre Sache nicht verloren und währenddem die neuen Vertreter auf Benachrichtigung zu einer Zusammenkunft warteten, erlöst der Krankentassenvorstand folgende Bekanntmachung:

Ortskrankenkasse B.

Die Aufsichtsbehörde hat die Arbeitnehmer-Vertreter-Wahlen pro 1911 vom 23. Dezember v. J. beanstandet. Die Vertreter, welche pro 1910 gewählt sind, bleiben somit bis zur endgültigen Entscheidung noch im Amt.

Unterschrift.

Nun fragen wir uns, warum ist die Wahl beanstandet worden? Weil der Krankentassenvorstand die Vorbereitungen zu der Wahl so mangelhaft getroffen hat? Wir geben zu, daß die Wahl beanstandet werden konnte. Könnte doch zum Vorstandstisch jeder heran, brauchte nur seinen Namen und Arbeitsstelle anzugeben, ohne daß es möglich war, die Angaben nachzuprüfen, weil der Vorstand keine Liste, weder der Arbeitgeber noch der bei ihm beschäftigten Arbeitnehmer angelegt hatte. — Wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir annehmen, daß die Vertreter-Wahlen der Ortsklasse B. bisher immer in der oben vollzogenen Weise vor sich gegangen sind und nur deshalb nicht beanstandet wurden, weil die Liste der Schwarzten — die freien Gewerkschaften hatten keine Liste aufgestellt — glatt durchging.

Nun, mag die Wahl für ungültig erklärt werden oder nicht, wir werden das unfrige tun, daß bei der evtl. Neuwahl noch mehr Stimmen für die Liste der freien Gewerkschaften abgegeben werden als vorher.

Die Paschawirtschaft wird mit dem Einzug der freien Gewerkschaftler aufhören, dafür wird aber mehr für die Mitglieder getan werden.

Alkohol und Wahnsinn. Es ist bekannt, daß der Alkohol einen besonders unheilvollen Einfluß auf die Keimzelle ausübt. Die Kinder von Alkoholkern leiden meist unter schweren körperlichen und geistigen Belastungen. In dem Neurologischen Zentralblatt bringt Max Siegel neues Material zu dieser Frage herbei. Er teilt mit, daß bei 308 von den 2523 in der Frankfurter Irrenanstalt aufgenommenen Alkoholbelasteten Trunksucht der Eltern Belasteten waren also selbst Alkoholiker, 1/5 Mitten an Krankheiten, die mit dem Alkoholismus in Verbindung stehen. Bei den mit vorzeitigem Altersblödsinn Belasteten kamen häufige Züge von alkoholisch-betrantem Irresein hinzu. — Diese Ziffern sollten eine ernste Warnung für jeden sein, der gern einmal ein Gläschen über den Durst trinkt. Denn nicht nur gewohnheitsmäßige Säufer, sondern auch der Gelegenheitsrinker kann sein im Rausche gezeugtes Kind für das ganze Leben der geistigen Verderbtheit oder gar dem Blödsinn überantworten.

Mitteilungen des Vorstandes.

In letzter Zeit sind verschiedentlich Anfragen an uns gerichtet worden wegen der Organisationszugehörigkeit der Lager- und Transportarbeiter auf Holzplätzen etc. Zur Beantwortung dieser Anfragen und um die Stellung weiterer zu verhindern, geben wir nachstehend die Auffassung des Verbandsvorstandes in dieser Angelegenheit bekannt. Für alle ausschließliche oder überwiegende beim Lager, oder bei der Vorber-

tung zum Transport sowie beim Transport selbst beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen ist unsere Organisation, der Deutsche Transportarbeiterverband zuständig; ebenso für die Arbeiter, die bei der Zusammenstellung von Holz, beim Auswaschen der Floßhölzer und beim Entlöschten und Wefladen von Schiffen, Fuhrwerken oder sonstigen Transportmitteln, beschäftigt sind. Die an Holzbearbeitungsmaschinen und in Sägewerken beschäftigten Arbeiter und deren Hilfsarbeiter kommen für unsere Organisation nicht in Betracht; diese haben sich dem Holzarbeiterverband anzuschließen.

Im übrigen sei noch bemerkt, daß der Gewerkschaftskongress in Hamburg, um Grenzstreitigkeiten zu vermeiden, jede unfrühere Agitation, besonders unter Hinweis auf niedere Beiträge oder höhere Unterstützungen, unterlag hat. Aufnahmefuchende, die aus anderen Verbänden ohne genügende Anmeldung und Regelung ihrer Verbindlichkeiten ausgetreten sind oder ausgeschlossen wurden, müssen zurückgewiesen werden. Jeder Druck auf vorübergehend in anderen Verufen beschäftigte Gewerkschaftsmitglieder ist zu unterlassen. Wenn in einem Betriebe Angehörige verschiedener Berufe beschäftigt sind, dürfen die einzelnen Arbeiter nur in diejenige Organisation aufgenommen werden, welche für ihren Beruf besteht. Abweichungen von dieser Regel sind nur auf Grund vorheriger Vereinbarungen zwischen den beteiligten Zentralvorständen statthaft.

Die Ortsverbände werden ersucht, diese Kongressbeschlüsse nicht nur selbst auf das strengste zu beachten, sondern auch darauf zu achten, daß die anderen Organisationen sich ebenfalls nach denselben richten und entsprechend handeln.

Abhanden gekommen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder: In Bauen: Weiser, Richard Paul, Spt.-Nr. 224 514, eingetret. 15. 11. 10; in Berlin: Dräger, Paul, Spt.-Nr. 12 400, eingetret. 14. 1. 09; Marohn, Friedrich, Spt.-Nr. 52 064, eingetret. 16. 2. 09; Adke, Karl, Spt.-Nr. 55 284, eingetret. 5. 10. 1905; in Leipzig: Weber, Adolf, Spt.-Nr. 96 953, eingetret. 1. 1. 06.

Falls diese Bücher vorgezeigt werden, sind sie anzuhalten und an die Adresse des Unterzeichneten einzuliefern.

Die Kollegen Fensterpuher Rudolf Groffe und Ringler werden dringend ersucht, ihre Adressen sofort an den Verbandsvorstand gelangen zu lassen.

Mit kollegialem Gruß Der Vorstand.

F. A.: Oswald Schumann, Berlin SO. 16, Engel-Ufer 21, Hof 1 Tr.

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

Bekanntmachung.

Achtung, Binnenschiffer u. Flößer aller Stromgebiete.

Die regelmäßige Beitragsleistung für das Jahr 1911 beginnt für die Binnenschiffer und Flößer aller Stromgebiete mit der neunten Woche ds. J., am 26. Februar.

Mit kollegialem Gruß Der Vorstand.

F. A.: Oswald Schumann.

Bekanntmachung.

Für die Mitgliedschaft Binnenschiffer Berlin suchen wir einen Angestellten, der zu Bureauarbeiten befähigt ist, besonders aber die Kleinagitation zu betreiben versteht.

Ferner suchen wir für unsere Verwaltungsstelle Duisburg a. Rh. einen Ortsbeamten. Bewerber für diese Stelle muß außer der Führung der Verwaltungsgeschäfte besonders die Kleinagitation zu betreiben befähigt sein und auch Lohnbewegungen sachgemäß leiten können.

Bewerber für beide Stellen müssen außerdem seit mindestens drei Jahren gewerkschaftlich organisiert sein und die deutsche Sprache in Wort und Schrift vollständig beherrschen.

Die Offerten sind unter Schilderung der bisherigen Verbandsstätigkeit für jede Stelle getrennt unter Beifügung einer handschriftlichen Arbeit über die Aufgaben eines Gewerkschaftsbeamten bis zum 15. März d. J. an den unterzeichneten Vorstand einzureichen.

Der Verbandsvorstand. F. A.: O. Schumann.

Verbandsmitglieder!

Durch unsere Buchhandlung ist zu beziehen: Der „Courier“, Jahrgang 1910, geb. 2,25 Mk. Der „Courier“ mit „Straßenbahner“ 1910, geb. 2,25 Mk. Der „Straßenbahner“ 1910, geb. 1,50 Mk. „Correspondenzblatt der Generalkommission“ 1910, geb. 2,— Mk.

Erhältlich sind noch „Courier“ und „Correspondenzblätter“ 1907 und 1909, gebunden, welche zu gleichem Preise abgegeben werden.

Verlagsanstalt „Courier“.

Verantwortl. Redakteur: Richard Nürnberg, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Adalbertstr. 37.

Preussische Verkehrsreaktion.

IV.

Die preussische Regierung nicht minder wie die die Schiffsabgaben befürwortenden Junterparteien können den Mund nicht voll genug nehmen in der Deteuerung, daß dies Gesetz einzig den Interessen der Binnenschiffahrt dienen soll. Es gab allerdings, wie wir schon im ersten Artikel betonten, eine Zeit, wo die Junter glaubten aus ihren Herzen keine Mördergrube machen zu brauchen, wo sie lechzt und gottesfürchtig ihre wahre Absicht urbi et orbi laut verkündeten. Sie haben es immer und immer wieder offen ausgesprochen, daß sie mit den Schiffsabgaben neben eisenbahnfiskalischen vor allem agrarökonomische Ziele verfolgten: eine wie ein Zollzuschlag wirkende Verteuerung des Transports für das auf den großen Strömen eingeführte Getreide. So wies z. B. der Zentrumsgesandte Herold in der Landtags-Sitzung vom 3. Februar 1905 darauf hin:

Das sollte man nicht außer acht lassen und gerade die Kanalabgaben in Verbindung mit dem Schlepptomopol, in Verbindung mit den Schiffsabgaben geben der Regierung einen Einfluß auf unsere ganze Frachtabfuhrung. Die Flüsse stehen nicht mehr einseitig und vollständig selbständig da, so daß sie unsere ganze Eisenbahntarifpolitik durchkreuzen können. Das ist von außerordentlicher Wichtigkeit.

Und einen Tag später ließ sich der konservative Abgeordnete Dr. Arnim-Büschdom in ähnlicher Weise vernehmen:

Wenn Sie bedenken, daß in den letzten Jahren von Rotterdam nach Mannheim hinauf etwa 2 1/2 Millionen Tonnen Getreide und auf der Elbe nach den dort vorgenommenen Korrekturen etwa 1 1/2 Millionen Tonnen Getreide befördert werden, so ist klar, daß gerade unsere Wasserstraßen die Einbruchstellen für Getreide sind (sehr richtig! rechts); da können Sie es uns nicht verdenken, wenn wir auf Maßregeln sinnen, um Abhilfe zu schaffen.

Auch der fastjam bekannte konservative Abgeordnete W. Bappenheim hatte sich schon vorher in der Kommissionssitzung in gleicher Richtung geäußert:

Ich erkläre ganz offen: ich hoffe, daß der Export von Getreide in erster Linie durch die Schiffsabgaben getroffen wird, und daß durch die verschiedene Tarifierung ein wesentlicher Faktor gefunden wird, um uns die Konkurrenzfähigkeit am Rhein zu schaffen.

Das sind drei Offenbarungen, aus denen deutlich der Haß gegen die Schiffsahrt spricht. Alle Veruche der Mitter und der Heiligen, ihre Verkehrsfeindschaft zu beschönigen, scheitern an diesen Zitaten, die sich übrigens beliebig vermehren lassen. Wir wollen jedoch davon absehen und nur noch eins folgen lassen, weil aus ihm mit aller wünschenswerten Deutlichkeit hervorgeht, zu welchen wahnwitzigen Argumenten die Angst um das Portemonnaie die Anhänger der preussischen Rückwärtserei treibt. Der Eisenbahndirektionspräsident F. Ulrich schreibt in einem seiner Bücher folgendes:

Seitdem die deutschen Eisenbahnen infolge der Verstaatlichung zu einer nationalen Verkehrspolitik übergegangen sind, sind die deutschen Wasserstraßen im Gegensatz zu den Eisenbahnen um so energischer im Wettbewerb der internationalen Freihandelspolitik geworden. Warum soll man nicht durch Einführung höherer Abgaben die Transportkosten für die auf dem Wasserwege eingeführten Güter in dem Maße erhöhen, daß die Transportkosten der Binnenwasserstraßen denen der Eisenbahnen ungleichgestellt werden? Es ist die höchste Zeit, daß wir diesen Festsitz der Freihandelspolitik, der unsere Schutzzölle zum großen Teil unwirksam macht, austrotten.

Dieser anscheinend etwas cholertische Herr hat jedenfalls den Vogel abgeschossen. Aber der Simpeltang mit dem nationalen Speck hat noch stets den größten Erfolg gehabt. Und die preussischen Junter und ihre Regierung sind geschickte Leute. Als sie sahen, daß ihnen ihre Offenherzigkeit von der öffentlichen Meinung arg verachtet wurde und die große Mehrheit keineswegs daran dachte, freiwillig neue Liebesgaben auf den Brotwucherer der Junter zu legen; als sie inne wurden, daß die große Mehrheit auch der maßgebenden Instanzen diesen neuesten preussischen Krebsgang nicht mitmachen wollten, da machten sie eine kluge Frouette und wechselten das Feldgeschrei. Und schon am 1. April 1908 konnte der preussische Verkehrsminister Dreienbach es wagen, gegenüber dem sozialdemokratischen Reichstagsabgeordneten Dr. David das Projekt der Schiffsabgaben mit „nationalen“ Gründen zu verteidigen. Aber niemand hat über diesen Aprilscherz gebührend quittiert. Glaubte man bei einem Entrüstungsausbruch über diese Rottschäufelpolitik eine Kraftverschwendung zu begehen, so hätte ein befreiendes Lachen genügt. Freilich das Verkehrsprogramm, das der Minister entwickelte, sieht ja verlockend genug aus. Leider wird vergessen, daß die Schiffsahrtinteressenten einer großen Zahl der vorgeseheneu Flusarbeiten kühl, ja direkt ablehnend gegenüberstehen, weil weder ein Wettbewerb noch sonst ein in der Schiffsahrt interessierender Grund vorhanden ist. Seit der Zeit aber wird die Schiffsahrt aus nationalen Gründen geknebelt,

und der die Notwendigkeit dieser Maßnahmen nicht zugibt, ist ein „internationaler Freihändler“. Die „nationalen“ Zeitungen geben schon jetzt den Ton an zur Musik, die allen aufgespielt wird, die bis zum letzten Augenblick gegen diese Schädigung Deutschlands protestieren. Sie alle sind „Agenten des Auslands“. Es gibt allerdings auch Leute, die die Schiffsabgaben für ein nationales Unglück halten. So steht z. B. der Professor Loy in der Niedrigkeit der Frachten in der Binnenschiffahrt ein Mittel, die Eisenbahntarifpolitik in einem für die Ausbreitung des Verkehrs günstigen Sinne zu beeinflussen. Das ist freilich die Furcht der Junter und der Regierung und deshalb soll die Binnenschiffahrt unter die Botmäßigkeit der Eisenbahn gebracht werden. Sie wollen nicht eine Frachtermäßigung auf der Eisenbahn, sondern eine Frachtermäßigung in der Binnenschiffahrt. Es ist aber eine Politik von sehr starker Kurzsichtigkeit, angesichts der herrschenden Weltkonkurrenz, die Frachten zu verteuern. „Das würde“, sagt Loy a. a. O., „nicht nur die an den Wasserstraßen selbst belegenen Produktions- und Konsumtionsgebiete schädigen. Die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt ist eine der Voraussetzungen des Seehandels. Die Hafenplätze ohne leistungsfähigen Binnenwasserstraßenverkehr beherrschen ein zu gering ausgebeutetes Hinterland, auch wenn die Eisenbahnen noch so sehr die Seehäfen ausnahmsweise ausbilden. Die Franzosen weisen angesichts der Wäite von Antwerpen, Rotterdam, Hamburg heute mit Recht darauf hin, daß, wer einen großen Seehandelsverkehr will, die Ergänzung durch leistungsfähige Binnenwasserstraßen wollen muß.“ Daß diese Ansicht des Professors Loy von der Wichtigkeit der Binnenwasserstraßen für den Seehandel richtig ist, erhellt daraus, daß nach einer neueren Aufstellung die Seemehr Memels zu 87 pSt. von der Binnenschiffahrt angeliefert wird, während von der seewärtigen Einfuhr 45 pSt. von der Binnenschiffahrt weiterbe-

**Rasslos vorwärts mußt du streben,
Nie ermüdet stille stehn,
Willst du die Vollendung sehn;
Mußt ins Breite dich entfalten,
Soll sich dir die Welt gestalten,
In die Tiefe mußt du steigen,
Soll sich dir das Wesen zeigen,
Nur Beharrung führt zum Ziel,
Nur die Fülle führt zur Klarheit,
Und im Abgrund wohnt die Wahrheit.**
Schiller.

fördert werden. Für Königsberg-Willau stellen sich diese Verhältniszahlen auf 30 und 20, für Danzig auf 50 und 35, für Stettin auf 48 und 44, in Hamburg auf 67 und 42¹⁾, in Bremen auf 22²⁾ und 14. Die gewaltige Bedeutung der Binnenwasserstraßen ist unverkennbar. Mannheim z. B. hätte es ohne sie nie zu der jetzigen Bedeutung bringen können; obgleich 700 km von der Rheinmündung entfernt, ist es doch Deutschlands hervorragendster Getreidehandelsplatz, zeitweise lagert hier 1/3 des gesamten ausländischen Weizens, der in Deutschland vorhanden ist.

Das nicht aber alles nichts, die „Verkehrsfreundlichkeit“ Preußens will die Binnenschiffahrt unter die Fuchtel der Eisenbahn bringen.

Um schon heute die Schiffsahrt so viel wie möglich durch die Konkurrenz der Eisenbahn zu erdrücken, hat der Eisenbahnfiskus nicht einmal das einschneidende Mittel der Frachtermäßigung geschont. Im Jahre 1902 wurde ein „Notstands“tarif für — Dünge- mittel (Glückliche Landwirtschaft!) aufgestellt. Die Gültigkeit dieses Tarifes läuft am 1. Mai 1912 ab. In einer Eingabe, in der der Verein zur Förderung der Elbischiffahrt bittet, die Tarifvergünstigung nicht zu verlängern, wird darauf hingewiesen, daß der Beginn der trostlosen Lage der Elbischiffahrt zeitlich mit der Aufstellung des Notstand-Tarifes zusammenfällt. Wir lassen nun zwei charakteristische Sätze wörtlich folgen. „Die Erfahrung hat gelehrt, daß die 20 prozentige (1) Frachtermäßigung der Schiffsahrt eine fühlbare Konkurrenz bereitet, da, sobald Frachten infolge fallenden Wasser wenige Pfennige höher gehen müssen, die Wasserstraße bereits gleichpreisig in diesem Augenblick ausgeschaltet wird.“ „Den Frachtausfall der Staatsbahnen durch den 20 prozentigen Nachlaß schätzen wir auf mindestens drei Millionen Mark, die unter den heutigen Verhältnissen der Staatskasse sehr gelegen kommen müssen.“ Freilich, aber selbst auf Millionengewinne verzichtet die Regierung, wenn nur die Junter eine Liebesgabe einheimen können. Allerdings genießt

1) Der Menge nach verteilt die Binnenschiffahrt von der Einfuhr dreimal soviel als die Eisenbahn. Bei dem beschränkten Laderaum der Eisenbahn ist der Vorteil, den der Handel Hamburgs hier aus der Binnenschiffahrt zieht, ein ganz enormer.

2) Die Weser öffnet ein zu geringes Hinterland deshalb setzt Bremen große Hoffnungen auf den Rhein-Wesertanal.

3) Die V. G. G. verteilte 1909 1 pSt. Dividende, die R. R. K. D. G. 7 pSt., für 1910 verteilen beide voraussichtlich 0 pSt.

die Industrie des Saargebietes gleichfalls eine Frachtermäßigung, und kürzlich haben die schlesischen Industriemagnaten, die reichsten in Deutschland, gleichfalls Schritte in dieser Richtung getan. Wo es sich aber um die Schiffsahrt handelt, schwindet die Sympathie der Regierung. Das Verlangen, die Saar und die Mosel zu kanalisieren, wurde abgelehnt mit der Begründung, daß durch den Ausfall der Gewinne an den Eisenbahnfrachten die preussischen Staatsfinanzen ins Wanken geraten würden —! Der Vorkämpfer für die Saar- und Moselkanalisierung, der vorlaute und sonst so unangenehme Scharfmacher M. Tille schreibt in der S. W. R. „Lange hat es in Preußen als Grundgesetz gegolten, daß das Vorhandensein schlechterer und teurerer Verkehrswege kein Grund sein dürfe gegen den Bau besserer und billigerer. (Wir zweifeln, daß dieser Grundgesetz jemals galt.) Erst die neueste preussische Finanzpolitik rechnet diesen Grundgesetz zu den überwundenen Standpunkten. Weil preussische Eisenbahnen vorhanden sind, welche den Massenverkehrsverkehr zwischen Niederrheinland = Westfalen und Südwest-Deutschland = Luxemburg nur mit außerordentlich hohen Frachtsätzen zu vermitteln imstande sind — deshalb — so erklärt amlich ein Beschluß des preussischen Gesamtministeriums, deshalb darf ein besserer und billigerer durch die Großkanalisierung der Mosel und Saar nicht geschaffen werden, obwohl die westdeutsche Ertragswirtschaft diese Verkehrsstraße zu einer zeitgemäßen Entwicklung braucht. Das Interesse einer fiskalischen Einrichtung über das Interesse der nationalen Ertragswirtschaft, über das Interesse der wichtigsten Industriegebiete im ganzen deutschen Reich gestellt — das ist die Anschauung, die in diesem engherzig fiskalisch-bureaucratischen Beschlusse zum Ausdruck kommt.“ Das ist preussische Verkehrsfreundlichkeit!

Wir könnten es bei diesen Fällen bewenden lassen, um die Verkehrsfreundlichkeit Preußens, der preussischen Eisenbahnen, zur Evidenz beweisen zu haben. Wenn wir trotzdem noch einen Fall aufrollen, so nur deshalb, weil dieser Zug in dem Bilde noch fehlte, um es zu einem echt preussischen zu machen. Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt richtete am 8. März 1909 eine Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten, aus der wir den ersten Satz wortwörtlich abdrucken wollen:

Nach zuverlässigen Mitteilungen beobachten die Guer Excellenz Leitung unterstehenden königlichen Salzämter an der Elbe das Verfahren, daß bei der Abgabe von Siedesalz, sofern die Verfeinerung auf dem Wasserwege erfolgt, dem Käufer gegenüber der Frachterschied auf den Verkaufspreis geschlagen wird, welcher sich zwischen Eisenbahn- und Wasserfracht ergibt.

Es ist selbstverständlich, daß die Abnehmer diesen Wint mit dem Hauptzahl verstehen. Sie werden ihr Salz mit der Eisenbahn befördern, weil der Wasserweg ja nicht mehr billiger ist. Wie würden die preussischen Junter Peter und Paulus schreiben, wenn der Fall umgekehrt läge, wie würden sie über Terrorismus jammern, wenn sie die Leidtragenden wären. Wie würden die verantwortlichen Instanzen schreiben, wenn wir diese fast an Erpressung grenzende „Verkehrsfreundlichkeit“ mit dem richtigen Namen belegen wollten. Mit Rücksicht auf die Unbereitschaft uns mit der Konstatierung dieser Tatsache.

Das Bild, das wir von Preußens „Verkehrsfreundlichkeit“ zeichneten, wäre aber nicht vollständig gewesen, wenn der Zug des Terrorismus gefehlt hätte. Preußen ist ohne Terrorismus unmöglich. Das wird seine Gewaltthaten nicht abhalten, nach wie vor zu schreiben über den Terrorismus — der anderen.

V.

Es ist nicht unsere Schuld, daß wir den fünften Artikel mit dem anfangen müssen, das den Inhalt des vorhergehenden ausmachte — mit Preußens Verkehrsreaktion. Aber nichts ist wichtiger in dem Kampf gegen die Schiffsabgaben, als der Nachweis, daß die plötzliche Verkehrsfreundlichkeit nichts anderes ist als scheinheilige Heuchelei. Bayern, Württemberg und Hessen wurden für das Projekt gewonnen, als Preußen ihnen einige scheinbare Zugeständnisse machte. Wenn sie damit rechnen wollten, daß ihre Flusarbeiten auch praktisch ausgenutzt werden könnten, dann mußte Preußen bedrogen werden, seine Arbeiten zur Verbesserung der Flußläufe durchzuführen. Preußen hatte aber gar keine Zweifel darüber gelassen, daß es sich bei Ablehnung seiner Schiffsabgabengestülte auf das Maß der Arbeiten beschränken würde, wozu es durch internationale Abmachungen gezwungen ist. Und noch in der Begründung der Gesetzesvorlage kehrt der Passus wieder, daß Preußen an den weiteren Ausbau der Wasserstraßen nicht denken könne (d. h. nicht will), wenn es mit seinem Willen nicht durchbringt. Als die Sozialdemokraten feuerzert darauf hinwiesen, daß die „letzte“ Forderung der Regierung nach 500 Millionen neuer Steuern eine prächtige Gelegenheit sei, dafür Vollrechte einzuzubehalten, da tobten die bürgerlichen Parteien ob solcher „unfairen Ausbeutung“ der „Noilage“ der Regierung und Eugen Richter's Epigramen prägte das entzückende Wort von der „Erpresserpolitik“. Wir überlassen es jedem Leser, die Anwendung aus dieser Episode, auf das Vorgehen Preußens gegen den widerstrebenden Süden in der Schiffsahrtabgabefrage selbst zu ziehen. Ob die süddeutschen Staaten die Einführung der preussischen Versprechungen erleben werden, erscheint uns fraglich — denn „man verspricht sich wohl leicht ein mal“. Es wird auch versprochen, daß die Einnahmen nur den Zwecken der Schiffsahrt dienen sollen. Der das im Auftrage der Regierung verspricht,

*) Vergl. Aus dem Kampf um die Schiffsabgaben, S. 3. „Frankfurter Zeitung“. 40 Pf.

ist der Eisenbahnminister. Aber Preußens Eisenbahnminister hat bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen auch versprochen, daß sie nicht mehr im Interesse der Aktionäre, sondern ausschließlich in dem der allgemeinen wirtschaftlichen Förderung des Landes verwaltet werden sollten. Als später der Abgeordnete Gothein an dies Versprechen erinnerte, da sagte der Minister Miquel wörtlich:

Wenn die Regierung das damals versprochen hat, dann hätte man nicht so dumm sein sollen es zu glauben.

Dieser Satz steht als Motto über allen Versprechungen der Regierung und ihrer Minister. Die Gegner der Schiffsabgaben haben alle Ursache dafür zu sorgen, daß sich im Reichstag recht wenig Abgeordnete finden, die so dumm sind, auf die Verträge des preussischen Verkehrsprogramms zu schließen. — Ein weiteres Versprechen ist die Einführung von Gesetzen, daß die Schiffsahrt zu den Aufwendungen, die nicht ganz in ihrem Interesse erfolgen, nur zum Verhältnismäßigen Teil herangezogen werden darf. Anfangs ist die Regierung über den Hinweis, daß die Flußanleger ein mindestens ebenso großes Interesse an der Regulierung der Flüsse haben, mit Stillschweigen hinweggegangen. Heute stellt sie solche Fälle doch wenigstens schon in Rechnung. Das geschieht natürlich auch nur, um den zaghaften Gegnern Sand in die Augen zu streuen. Diese Bestimmung ist einfach katastrophal. Und mit Gummistücken wissen die preussischen Junker famos umzugehen. Sie werden sich doch nicht selbst ins Fleisch schneiden! Aber gerade die Landwirtschaft müßte ganz besonders scharf herangezogen werden, wenn die Regierung die Flußregulierungen schon bezahlt haben will. Die Flußregulierungen müssen einfach erfolgen ganz ohne Rücksicht auf die Schiffsahrt, im Interesse der Ufer und der angrenzenden Ländereien. Die Rücksichten auf die Schiffsahrt kommen erst in zweiter Linie. Kein geringerer als der verstorbene Minister der öffentlichen Arbeiten von Tzielen hat diese Erfahrung machen müssen. Auf seine Veranlassung hin hat sich eine Kommission gebildet aus Beamten der Oberstrom-Verwaltung, Vertretern der Landwirtschaft und Interessenten der Dampfschiffsahrt, erst ohne noch nicht regulierte, und dann eine regulierte Oberstromstrecke befahren, um sich zu überzeugen in welchem Interesse die Regulierung der Oder erfolge. Diese einwandfreie Kommission kam zu dem einstimmigen Urteil:

daß die Regulierung der Oder in erster Reihe im Interesse des Schutzes der Ufer und der angrenzenden Ländereien, und in zweiter Reihe im Interesse der Schiffsahrt erfolge.

Dem preussischen Staat ist das natürlich nicht unbekannt. Gelegentlich der Beratung des Kanalgesetzes wurde in Anlage XII zum Kommissionsbericht über die wasserwirtschaftliche Vorlage (Nr. 594 der Drucksachen des preussischen Abgeordnetenhauses 1904/1905) folgendes mitgeteilt: Ueberblick der Abgabensätze, die auf den württembergischen natürlichen Flußläufen erhoben werden müßten, um außer Deckung der laufenden Unterhaltungs- und Betriebskosten eine 3/2-prozentige Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten zu erzielen. Auf die Wiedergabe der ganzen Aufstellung müssen wir des beschränkten Raumes wegen verzichten, um so mehr, als diese Aufstellung an sich schon recht viel Platz in Anspruch nahm. Bemerkenswert ist nur, daß, um die angegebene Rentabilität zu erreichen, auf dem Rhein der niedrigste Satz bezahlt werden müßte, mit 0,04 Pf. für das Tonnent Kilometer, während die Mosel den höchsten Satz mit 4,3 Pf. zu tragen hätte. Der Durchschnitt würde für die angegebenen acht Flußstrecken 0,13 Pf. betragen. In dieser Hinsicht heißt es am Kopf der zweiten Spalte: Herstellungskosten und Regulierungskosten (1866 bis einschließlich 1897/98) unter Abzug von 50 pCt. des Aufwandes als nicht im Schiffsahrtinteresse erfolgt. Die Annahme, daß 50 pCt. der Ausgaben im Schiffsahrtinteresse erfolgen, ist natürlich ganz willkürlich. Es wird der preussischen Regierung aber nicht lieb sein, wenn sie an diese Ueberblick erinnert wird, denn die 50 pCt., die für die Interessen der Landeskultur verrechnet sind, waren eine der stärksten Waffen der Regierung im Kampf um den Mittelkanal gegen die Kanalfronde. Den preussischen Junkern blauer und schwarzer Couleur sollten damit für eine Kulturart entgegengehalten werden. Aber sie piffen auf alles und lehnten die Kanalvorlage ab — für die Ausgaben für die Landeskultur-Interessen suchten sie einen andern und fanden ihn in der Schiffsahrt. Geheimrat Regierungsrat Schwabe ist der Ueberzeugung, daß die Regierung die 50 pCt. der Landwirtschaft auch auferlegen soll, aber bei der Vorzugsstellung der Agrarier glaubt er selbst nicht, daß die Regierung das wagen wird. Die weitestgehende Forderung, zu der dieser ehrliche Freund der Wirtschafft sich aufschwingen kann, ist die, daß von den Schiffsahrtinteressenten höchstens die Hälfte der Kosten für die Stromregulierung getragen werden, die andere Hälfte übernimmt der Staat. Das ist natürlich ein äußerst bedenklicher Standpunkt.

Die ganze Medensart von der „ausgleichenden Gerechtigkeit“, die gebietet zur Verlastung der Schiffsahrt drängt, gewinnt angesichts obiger Feststellung ein eigenartiges Gesicht. Wenn man schon von „ausgleichender Gerechtigkeit“ spricht, dann muß die Landwirtschaft zu den Schiffsahrtabgaben zu mindestens mit 50 pCt. herangezogen werden. Aber auch ohne das bleibt die „ausgleichende Gerechtigkeit“ eine leere Redefloskel ohne Sinn und Inhalt. Sind denn eigentlich die Aufwendungen Preußens für die Flußregulierungen so groß, daß sie „im Interesse der preussischen Staatsfinanzen“ zu einer Minderung der Verkehrsabgaben (Ursich) Anlaß geben können? Wir müssen

diese Frage entschieden verneinen. In der schon erwähnten Ueberblick der Abgabensätze usw. werden für Rhein, Mosel, Weser, Elbe, Oder, Warthe, Weichsel und Logat und Memel, an Herstellungskosten und Regulierungskosten (nach Abzug der 50 pCt.) 65 685 000 Mk. angegeben, die sich auf die Jahre 1866 bis 1897/98 also 31 Jahre verteilen. Das macht durchschnittlich etwas über 2 Millionen im Jahre. Wirklich eine riesige Kulturleistung! Natürlich wächst diese Ausgabe von Jahr zu Jahr. Für 1897/98 ist sie mit Einschluß der Verzinsung und Tilgung auf 10 205 000 Mk. berechnet. Von dieser Summe sind nur 419 000 Mk. wieder eingekommen. Um die Summe voll zu decken, müßte ein Abgabensatz von 0,13 Pf. festgesetzt werden. Das bedeutet aber den Minus der Wirtschafft, ob es da nicht rentabler ist, auf die paar Millionen zu verzichten? Um so mehr, als die Erträge guter Schiffsahrtstrassen (Kanäle usw.) auf andere Weise für die Staatsfinanzen recht einträglich ist. Die Steuerverhältnisse über von den Schiffsahrtstrassen berührten Gebiete sind die denkbar günstigsten. In Preußen brachten 1895/96 die durch die Wasserstrassen besonders begünstigten Bezirke mit nur 28 pCt. der Bevölkerung nicht weniger als 47 pCt. der direkten Staatssteuern auf. Wenn eine neuere Aufstellung darüber zur Verfügung stände, würde sie beweisen, daß das kein Zufall ist, sondern die Weiterentwicklung in gleicher Richtung beweisen. Diese Entwicklung soll gefördert werden — im Interesse der Agrarier, deren Aktivität in der Steuererblickeberger geradezu berichtigt geworden ist. Selbst Kanäle können unter Umständen steuerfrei bleiben, weil sie abgesehen von der Entwicklung der Industrie auch sonstige Vorteile bringen. Man berechnet z. B., daß die bairische Regierung, wenn sie den Mahn von der Landesgrenze bis Aschaffenburg kanalisieren würde, allein durch Billigeren Bezug der Kohle für die Staatsbahnen die 450 000 Mk. ersparen könnte, die zur Verzinsung der Kosten der Kanalisierung und zur Deckung der Verwaltungsausgaben nötig wären. Wie leicht hätte die bairische Wirtschafft auch noch außerdem beträchtliche Summen erspart. Ueber den Finow-Kanal äußerte sich im preussischen Abgeordnetenhauses der Finanzminister: Der Finow-Kanal rentiert ein Kapital von 10 Millionen Mark, obgleich er jährlich keine zwei Millionen Mark gekostet hat. Auch die übrigen württembergischen Wasserstrassen werfen eine annehmbare Rente ab. Wie wäre es hier mit der „ausgleichenden Gerechtigkeit? Die ausgleichende Gerechtigkeit der Kanalfronde ist nicht anders als die größte Ungerechtigkeit gegen die Wirtschafft. Aber nicht nur gegen diese, sondern auch gegen die gesamte Industrie, gegen die gesamte Volkswirtschaft richtet sich die neue Gesetzgebung. Wenn es richtig ist, was der verstorbene Verkehrsminister von Tzielen im preussischen Landtag behauptete, nämlich, daß die Staatsbahn nicht in der Lage sei, der Industrie so niedrige Tarife zu gewähren als sie behrte, daß dieses Ziel nur durch den weiteren Ausbau der Wasserstrassen zu erreichen sei, so ist es im höchsten Grade unvernünftig, wenn dieser Ausbau zur Gehül für die gemacht wird, in deren Interesse er angeblich geschieht. Die Schiffsahrtabgaben wirken wie die Flußzölle, die man längst vergessen glaubte. Um 1800 müßte man auf der Elbe von Hamburg nach Magdeburg 14 mal Zoll zahlen. Auf dem Rhein etwa 50 mal, auf dem Main von Bamberg bis Mainz 33 mal usw. Diese Zustände, wenn auch in anderer Form, wieder heraufzubeschwören ist das Ziel aller Verkehrsreaktionäre. Da sie aber nichts unternehmen, kein Gesetz fabrizieren, bel dem nichts für sie abfällt, haben sie auch bei den Schiffsahrtabgaben dafür gesorgt. Wir haben schon im vorhergehenden Artikel angeführt, welche Zollhöhen sie auf die Abgaben setzen. Dabei bleibt es aber nicht. Der Zentrumabgeordnete Graf Spee erklärte in der 38. Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses:

Die Einführung der Schiffsahrtabgaben ist gesichert. Ich hoffe, daß der Herr Minister für Landwirtschaft bei den Beratungen über die Festsetzung der Höhe der Schiffsahrtabgaben das Landeskulturinteresse vertreten und Sorge tragen wird, daß aus den Schiffsahrtabgaben auch Fonds gebildet werden, aus dem Ersatz für... im Interesse der Schiffsahrt für Handel und Industrie getroffenen die Landeskultur aber schädliche (1) Maßnahmen geleistet wird.

Nachdem der Minister von Tzielen festgestellt hatte, daß die Flußregulierung im Interesse der Landeskultur geschieht, ist der Gedanke des Grafen Spee eine echte agrarische Annäherung. Der wahre Zweck der Schiffsahrtabgaben wird durch solche Aeußerungen aber selbst dem Winden klar gemacht.

Wie stehen nun die Chancen der Vorlage? Wir äußerten bereits die Meinung, daß Preußen auch im Reichstag seinen Willen durchsetzen wird. Freiwilige Regierungskommissare haben sich ja genug gemeldet. Immerhin liegt die Sache so, daß die Wahrscheinlichkeit, daß Gesetz noch mit diesem Reichstag, dieser Mehrheit, durchzuführen, immer geringer wird. Kommt die Vorlage nicht mehr zur Verabschiedung, dann hängt alles von der Reichstagswahl ab. Gelingt es, der schwarz-blauen Reaktion einen entscheidenden Schlag zu versetzen, so ist das von großem Vorteil. Leider stehen aber in allen bürgerlichen Fraktionen Freunde und Gegner der Schiffsahrt. Alle in die

1) Vergl. Schriften des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Wirtschafft Nr. 40 S. 15, 16.
2) Vergl. E. Heubach, Die verkehrspolitische Aufgabe der Stadt Aschaffenburg usw. S. 51.
3) Vergl. Schwabe, Die Entwicklung der deutschen Wirtschafft usw. S. 75.

Sozialdemokratie ist eine prinzipiell verkehrsfreundliche Partei. Damit ist allen Verkehrsfreunden die Richtung gegeben.

Zu Bundesgenossen, zu natürlichen, gegen die Abgaben, werden uns Holland und Oesterreich. Holland ist ein Land, das gegen Deutschland, richtiger gegen Preußen, starke Abneigung empfindet. Eine Kolonialpolitik mit Deutschland wäre zweifellos nicht nur für uns, sondern auch für Holland von großer Wichtigkeit. Als diese Frage zuerst in Holland ventilert wurde, reichte es nicht, wurde sie mit großer Schärfe zurückgewiesen. Man fürchtet, daß dann die politische Union nur noch eine Frage der Zeit ist — und der „Kaufstaat an der Scheide“ will mit dem von der Elbe nichts gemein haben. Die Folge der Diskussion über die deutsch-holländische Kolonialpolitik war die holländische Annäherung an Belgien. Die schon erwähnte Wirtschafft der „Frankf. Zig.“ führt noch zwei Fälle der holländischen Freundschaft gegen uns an. Der Vorsitzende der Kommission der Amsterdamer Handelskammer schlug vor einigen Jahren eine Postvereinbarung mit Deutschland vor, um die Postföhrung herabzusetzen. Er legte bald darauf seinen Posten nieder. Man hatte ihm vorgeworfen, er sei ein Verräter und wolle Holland an Deutschland anliefern. Diese Stimmen erhoben sich auch beim Abschluß eines Seetrafikvertrages. So unpopulär uns sonst solcher Chauvinismus ist, in der Abgabenfrage hoffen wir, wird er sich bewähren. Die Abneigung Hollands gegen Deutschland wird die Abgabenfrage hoffentlich zum Scheitern bringen, wenn der Reichstag sie Gesetz werden läßt. Ähnlich ist das Verhältnis mit Oesterreich. Oesterreich kann nur regiert werden, wenn die Regierung Rücksicht auf die slavischen Völker nimmt. Der tschechisch-mährische Abgeordnete Surcel hielt am 4. März 1910 eine Rede gegen die Abgaben, die von (meistens unberichtigten) Ausschüssen gegen Preußen-Deutschland wimmelte. Das Abgeordnetenhause nahm, nachdem auch der Minister gegen die Abgaben gesprochen hatte, einstimmig folgende Entschlußfassung an:

Die Regierung wird aufgefordert, mit allem Nachdruck dahin zu wirken, daß unter keiner Bedingung die Auflassung der freien, durch internationale Verträge garantierten Elbeschiffsahrt zugelassen und unter keinem Vorwande der Erhebung von Abgaben auf der Elbe, deren Einführung Deutschland zum Schaden des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft Oesterreichs plant, zugestimmt werde.

Oesterreich und Holland sind also natürliche Verbündete der Abgabengegner in Deutschland. Mögen die Alldeutschen launern und ihre Mannliche gegen uns, die „Agenten des Auslandes“, schleudern, wir denken bei uns: Wirbelwind und trockner Rot... Und wenn sie uns vorwerfen, daß unser „Wundnis“ mit dem Ausland den Reichsgedanken schädigt, dann wollen wir ihnen den Schuß aus der Wirtschafft Sachsens und Badens ins Abam schreiben:

Sie (Sachsen und Baden) können sich der ersten Sorge nicht erwehren, daß die Bestimmungen der Vorlage weite Kreise Deutschlands wirtschaftlich schädigen, den förderativen Charakter des Reiches antasten, die Einheit unter den deutschen Bundesstaaten zerstören und das Vertrauen in die Unverbrüchlichkeit der Verfassung erschüttern würden. Sie geben sich der Hoffnung hin, daß es gelingen möge, die Abgabefreiheit der deutschen Elbe, diese Wirtschafft der deutschen Einheit, dieses Volkswerk des guten Einvernehmens zwischen den deutschen Bundesstaaten zu schirmen und zu erhalten.

Wir fragen: Wer schädigt den Reichsgedanken: der das Volkwerk des guten Einvernehmens, also dieses selbst, beseitigen, der das Vertrauen in die Verfassung erschüttern, der den förderativen Charakter des Reiches angreifen will, oder der dies alles verhindern will wie wir? Wer ist mehr Agent des Auslandes: der den Reichsgedanken schädigt, indem er sich die Zustimmung des Auslandes erkaufte (denn sonst stimmt er niemals zu) oder der dem Ausland diese Zustimmung, die eine zweite Schädigung Deutschlands bedeutet, verweigert wie wir. Wer greift mehr die Grundlagen des Reiches an: der die Wirtschafftstaaten Württemberg, Baden und Hessen mit Auerbrot und Weitsche zwingt auf seine Fesse zu treten, der die Wirtschafft zwischen dem Reich und Sachsen und Baden bringt oder der dies alles verhindern wollte wie wir, die Gegner der Schiffsahrt? Diese Fragen stellen heißt sie beantworten. Wir vertrauen auf das Ausland, daß es auf die Abgaben verzichtet, Deutschland allerdings ist dem Ausland gegenüber in mißlicher Lage, um so mißlicher, wenn es in dieser Frage gespalten bleibt. Aber dies ist Schuld unserer Regierung. Wenigstens wie Preußen die Minderung der Verfassung beschließen dürfte, ebenso wenig dürfte Deutschland diese Frage für sich zu erledigen versuchen, ohne vorher mit dem bestellten Ausland Rücksprache zu nehmen. Das erschwert Deutschlands Position, man ist eben noch nicht überall vorrussifiziert.

Da sind wir wieder bei unserm Ausgangsthema: die preussische Unterreaktion. Es gibt keine Frage in Deutschland, die nicht von Preußen ein reaktionäres Gesicht erhält. Wobin wir greifen, wenn wir das Reichschiff vorwärts bringen wollen, stehen wir auf Unterflüssen.

Spannen wir sie!

Die Reichstagswahl bietet uns die nächste Gelegenheit.

Uben wir sie!

Den Kampf um das preussische Wahlrecht müssen wir allzeit mitkämpfen, ob Preußen oder nicht. Preußen ist die deutsche Reaktion.

Stimmen wir sie nieder!

Oeffentliche und Mitglieder-Versammlungen.

Kassenbericht vom 4. Quartal 1910. Bezirk Groß-Berlin.

Table with columns for 'Einnahme' and 'Ausgabe'. Includes items like 'Kassenbestand vom 1. Oktober 1910', 'Beiträge', 'Wochenbeiträge', 'Streichfondsmarken', etc.

Table with columns for 'Einnahme' and 'Ausgabe'. Includes items like 'Dortliche Beerbigungsbeihilfe', 'Ortsbesuche an Zugereiste', 'Arbeitslosen Weihnachtunterstützung', etc.

Table with columns for 'Einnahme' and 'Ausgabe'. Includes items like 'Einnahme inkl. Kassenbestand', 'Ausgabe', 'Kassenbestand am 1. Januar 1911'.

Abrechnung mit der Hauptkasse. 4. Quartal 1910.

Table with columns for 'Einnahme' and 'Ausgabe'. Includes items like '50 pCt. der Beiträge a 1 Mt.', '100 pCt. " a 50 Pf.', '75 pCt. " Wochenbeitr. a 50 Pf.', etc.

Table with columns for 'Einnahme' and 'Ausgabe'. Includes items like 'Die Hauptkasse erhielt in bar direkt', 'Für Arbeitslosenunterstützung', 'Frankenunterstützung', etc.

Table with columns for 'Einnahme' and 'Ausgabe'. Includes items like 'Beerdigungszuschuß 5 Kollegen', '6 Frauen', '5 Kinder'.

Verein Berliner Hausdiener-Fonds. 4. Quartal 1910.

Table with columns for 'Einnahme' and 'Ausgabe'. Includes items like 'Kassenbestand am 1. Oktober 1910', 'Beerdigungszuschuß', '6 Frauen', '5 Kinder'.

Table with columns for 'Einnahme' and 'Ausgabe'. Includes items like 'Kassenbestand am 1. Oktober 1910', 'Ausgabe', 'Kassenbestand am 1. Januar 1911'.

Die Richtigkeit der vorstehenden Abrechnungen bestätigt die Revisionskommission: Otto Klesche, Paul Marggraf, Max Brall, Fritz Zimmermann, Richard Röhle.

Fakult. Unterstützungs-Einrichtung. 4. Quartal 1910.

Table with columns for 'Einnahme' and 'Ausgabe'. Includes items like 'Eintrittsgebühren', 'Wochenbeiträge', 'Summa: 2 496,75 Mt.'.

Table with columns for 'Einnahme' and 'Ausgabe'. Includes items like 'Dortliche Verwaltungsausgaben 7 1/2 pCt. von den Wochenbeiträgen', 'Bar an die Hauptkasse geliefert'.

Die Revisoren: Marg. Philipp, S. Müller, A. Hentschel.

Berlin. Die in der Holzindustrie tätigen Kollegen hielten am 26. Januar eine Versammlung ab, in welcher die Branchenleitung einen Bericht über ihre Tätigkeit vom vergangenen Jahre gab.

Berlin. Eine Versammlung der streikenden Hausdiener und Packer aus der Lebzichfabrik von G. Feilisch in Treptow, welche am Donnerstag, den 9. Februar stattfand, beschäftigte sich mit der augenblicklichen Situation.

In der Diskussion schilderten die Streikenden die polizeilichen Maßnahmen, so ist ihnen bis auf 200 Meter von der Fabrik das Streikpostenstehen untersagt worden; auch beschwerten sich die Kollegen über die Willkür der Polizei.

Sofrichter, Cuvrystr. 36, Hausdiener Schmidt, Straßauer Allee 20. Es wird darauf hingewiesen, daß circa 16 Personen im Betriebe tätig sind.

Herrn Wanslick, Restaurant, Treptower Landstraße 27, Treptow.

Mug' um Mug' - Zahn um Zahn. Da von Ihrem Total aus fortgesetzt Befestigungen und Ueberfälle stattfinden auf Arbeitswillige, ist ihr Total von heute ab für alle Arbeitswilligen gesperrt.

Offensichtlich wird also versucht, auf den Wirt einen Druck auszuüben, damit dieser den Streikenden das Total verweigern soll.

Brandenburg a. S. In der letzten Versammlung wurde die Wahl der Ortsverwaltung vorgenommen. Es sind gewählt als Bevollmächtigte Pollack und Mecklenburg, Kassierer Fleischer und Gutsche.

Erfurt. Eine Versammlung, wie sie unsere Zahlstelle bisher nicht gehabt, das war die Meinung aller Kollegen, welche unsere am 28. Januar er. stattgefundene Generalversammlung besucht haben!

Nachdem seitens des Kollegen Bauh der Kartellbericht gegeben und Ausführungen daran nicht gemacht wurden, erstattete der Bevollmächtigte den Jahresbericht.

Aus dem Kassenbericht, welchen Kollege Rompe gab, ist zu entnehmen, daß die Einnahme 4594,72 Mt. betrug, welcher eine Ausgabe von 4198,02 Mt. gegenüber stand.

Der Bericht des Gauvorstandes erstattet sodann der Kollege Knöner. Auch aus diesem Bericht ist festzustellen, daß unsere Organisation im Gau im verflochtenen Jahre merkwürdige Fortschritte zu verzeichnen hat.

Die sodann vorgenommenen Wahlen hatten folgendes Ergebnis: Als 1. Bevollmächtigter Kollege W. Blechschmidt, als 2. Kollege R. Orpbal, als Kassierer Kollege R. Rompe, als Schriftführer Kollege R. Kallmeyer, als Beisitzer die Kollegen S. Bieske, R. Wagner und G. Wisnmann und als Revisoren die Kollegen G. Genzel, W. Propp und die Kollegin Frau Franke.

In den Gauvorstand wurden die Kollegen W. Gebzmay, A. Kallmeyer, A. Löffel und A. Wachsmuth gewählt.

Im Verschiedenen machte der Vorsitzende noch besonders auf die Zahlung der Hausaufnahmestellen aufmerksam und gab bekannt, daß die Kollegen, welche hiermit im Rückstande sind, sich gefallen lassen müssen, daß ihnen dieselben bei Unterstützungsbezügen in Abzug gebracht werden.

Pflicht eines jeden Mitgliedes sein. Deshalb auf die Schanzen, Kollegen! Sinein in die Agitation! Das muß das Lösungswort für Euch alle sein. Denkt daran: Nur der verdient die Freiheit und das Leben, der täglich sie erkämpfen muß.

Görlitz. In der am 31. Januar abgehaltenen Generalversammlung erstattete der Kassierer zunächst die Abrechnung vom 4. Quartal. Kassenbestand am Schluß des 3. Quartals 588,28 M., Einnahme 1880,28 M., Ausgabe 336,73 M., an die Hauptklasse gesandt 896,48 M. Bleibt ein Kassenbestand von 653,07 M. Die Jahresabrechnung ergab folgenden Resultat: Kassenbestand am Schluß des Jahres 1909 455,92 M., Gesamteinnahme 5205,65 M., an die Hauptklasse gesandt 3257,44 M. Derliche Ausgaben 1259,71 M. Bleibt ein Kassenbestand von 653,07 M. Die Richtigkeit der Abrechnung wird von den Revisoren bestätigt. Hierauf gab der Vorsitzende den Jahresbericht. Es haben stattgefunden 31 Vorstandssitzungen, vier Betriebsbesprechungen, sieben öffentliche und zwölf Mitglieder-Versammlungen. Eine Lohnbewegung ohne Arbeitseinstellung fand statt in einem Betriebe mit acht Beteiligten. Resultat: pro Woche 1.— M. Zulage. Beim Streit der Sattler waren fünf, beim Formereist ein Mitglied beteiligt. Arbeitslos waren im 1. Quartal acht Mitglieder 205 Tage, im 2. Quartal fünf Mitglieder 49 Tage, im 3. Quartal vier Mitglieder 113 Tage, im 4. Quartal vier Mitglieder 29 Tage, im ganzen Jahre waren also 21 Mitglieder 396 Tage arbeitslos. Krank waren im 1. Quartal vierzehn Mitglieder 327 Tage, im zweiten Quartal fünf Mitglieder 41 Tage, im 3. Quartal neun Mitglieder 146 Tage, im 4. Quartal neun Mitglieder 149 Tage, zusammen also 37 Mitglieder 663 Tage krank. An Arbeitslosenunterstützung wurden ausgezahlt 334,07 M., an Krankenunterstützung 596,01 M., an Streikunterstützung 31,31 M., an Gemakregelunterstützung 39,73 M., an Extranterstützung 110.— M., an Rechtsschutz 50.— M. und an Verordnungsbeihilfe 45.— M. Derliche Reiseunterstützung 30,50 M. Derliche Verordnungsbeihilfe 28.— M. Die Mitgliederbewegung ließ leider auch in diesem Jahre zu wünschen übrig. Am Schluß des Jahres 1909 gehörten 174 männliche, zwei weibliche und ein jugendliches Mitglied unserer Zahlstelle an. Im Laufe des Jahres traten ein: 40 männliche, 14 weibliche und zwei jugendliche und aus anderen Verbänden über fünf Kollegen. Ausgetreten sind im Jahre 1910 25 männliche, drei weibliche, abgereist zwei männliche und ein weibliches Mitglied, mit ein 61 Eintritte und 31 Austritte zu verzeichnen. Die Mitgliederzahl betrug also am Schluß des Jahres 1910: 207. Die Neuwahl der Ortsverwaltung ergab Wiederwahl des Kollegen Köhler als Bevollmächtigter, des Kollegen Barisch als Kassierer und Art als Schriftführer. Ferner wurden gewählt als Beisitzer die Kollegen Götter, Hirche, Zimmer, Günther, Wiltz, Schäfer und Renner. Als Revisoren die Kollegen Hanisch, Wiebmann und Kähnisch. Nachdem noch verschiedene interne Angelegenheiten ihre Erledigung gefunden, schloß der Vorsitzende mit dem Wunsche, daß im neuen Jahre jede Versammlung so zahlreich besucht sein möchte und jeder Kollege versuche, dem Verbandswohlfahrt ein neues Mitglied zuzuführen, die Versammlung.

Hamburg I. Rutscher aller Branchen. Versammlung am 4. Februar. Der Branchenleiter Hamann gibt zunächst in großen Umrissen den Jahresbericht. Der Mitgliederbestand unserer Branche hat sich von 3251 auf 3743, also um 492 Mitglieder erhöht. Betriebsbesprechungen, Versammlungen usw. fanden 123 statt. Es wurden 22 Differenzen ohne Streik durch Vermittlung der Ortsleitung erledigt. Im ganzen fanden 24 Angriffs- und drei Abwehrstreiks statt. Der Erfolg war durchweg ein guter. Unter anderem wurde in diesem Jahre ein allgemeiner Tarif für das Fuhrgewerbe mit dem Arbeitgeberverband und dem Verein der Bloßfuhrerinnen und Sandlieferanten abgeschlossen. Wenn auch nicht alle unsere Forderungen erfüllt sind, so haben wir doch eine Basis geschaffen, auf der wir weiterbauen können. Hamann bemerkte weiter, daß eine weitere Spezialisierung überflüssig sei, da ja alle einzelnen Fälle in dem demnächst erscheinenden Jahresbericht verzeichnet wären. Den Bericht der Arbeitsnachweis-Kommission gibt Schenk. Er führt aus: im allgemeinen können wir mit dem Ergebnis zufrieden sein, doch sei es notwendig, daß seitens der Kollegen mehr als bisher jede Mahnung gewendet werde, um unsere Arbeitslosen von der Straße zu bringen. Schenk ersuchte ferner die Kollegen, die den Arbeitsnachweis in Anspruch nahmen, sich streng an das Reglement desselben zu halten. In der Diskussion bemängelt Brünning, daß die Kollegen zum Teil sich nicht an den Tarif halten, sowie das unsozialistische Benehmen einzelner Kollegen. Auch das Schiedsgerichtsverfahren des allgemeinen Tarifs sei verbesserungsbedürftig. Martins, Lüttermann und Thälmann sprechen in ähnlichem Sinne. Letzterer regt an, ob es nicht zweckmäßig sei, die Droschkenführer zu uns herüberzuziehen. Auch Hillers bemängelt einige Stellen des Tarifs, besonders das Schlichtungsverfahren, sowie den Passus betreffs Arbeitseinstellungen. Sodann gibt H. eine Schilderung der Differenzen bei W. u. C., die zu seiner Entlassung wegen angeblicher Arbeitsunfreudigkeit führten. Angeregt wurde, ob es nicht zweckmäßiger sei, die G.-U. seitens der Ortsleitung und nicht seitens des Zentralvorstandes zu bewilligen. Gran, Bars und Wörsen ergänzen die Ausführungen. Brünning kritisierte die Anstellung eines Hilfskassierers. Der Fall soll von der Ortsleitung untersucht werden. Schenk ersucht, alle Beschwerden betreffs des Arbeitsnachweises der Arbeitsnachweis-Kommission zu übermitteln. Hamann stellt in seinem Schlusswort verschiedene in der Diskussion vorgebrachte Behauptungen richtig resp. ergänzt dieselben. Die Wahl der Branchen-

leitung ergibt Wiederwahl der alten Leitung. Hamann Branchenleiter, Thälmann Vertreter und Klose Schriftführer. Lüttermann Hillers, Brünning, Krichahn und Marx. Arbeitsnachweis-Kommission Grell und Hillers. Unter „Verschiedenes“ beschwert sich Springer, daß er seinen Arbeitsplatz verlor, weil ein anonymes Brief, der seine Unterschrift trug, bei der T. u. C. eingelaufen sei und er die Arbeit verlassen mußte, weil die in dem Brief beschuldigten Kollegen ihn für den Urheber hielten. Eine Untersuchung der Angelegenheit seitens der Ortsverwaltung führte zu einem negativen Resultat, da die Handschrift des Briefes nicht die Springers ist und Springer auch leugnet, zu dem Brief in irgend welchen Beziehungen zu stehen. Brünning, Hillers und Martins erklärten es für unschön, wenn Kollegen gegen Springer derartig vorgehen, ohne den Beweis erbringen zu können. Dann erfolgte Schluß der Versammlung.

Leer (Ostfriesland). Am Sonntag, den 12. Febr. tagte unsere gut besuchte Mitglieder-Versammlung. Ein Kollege aus Bremen referierte über die fakultativen Unterstützungs-Einrichtungen unserer Organisation. Zum 2. Punkt wurde die Verbands-Hausfrage behandelt. Hierzu hatte der Kollege ebenfalls das Referat übernommen. Die Ausführungen fanden den Beifall der Versammlung und wurde einstimmig beschlossen, die Marken für das Haus im Laufe dieses Jahres zu Heben. Den Parteibericht gab der Kollege Kniper. In demselben wurde moniert, daß die Arbeiterschaft sich zu wenig an den Veranstaltungen des Bildungs-ausschusses beteiligt. Es wurde darauf hingewiesen, daß es unbedingt notwendig ist, daß auch unsere Mitglieder sich mehr an den Veranstaltungen beteiligen. Zur Anschaffung einer Fahne wurde eine Kommission von 5 Kollegen gewählt, welche die nötigen Schritte einzuleiten soll. Nachdem noch einige weitere Angelegenheiten erledigt waren, erfolgte Schluß der Versammlung.

Malchin i. M. In der Versammlung am 29. Januar wurde die Abrechnung vom 4. Quartal gegeben. Einnahme 254,11 M., Ausgaben 221,19 M., Kassenbestand 32,92 M. Dem Kassierer wurde Entlassung erteilt. Die Neuwahl der Funktionäre ergab: Schladmann Bevollmächtigter, Abiella Kassierer, Krüger Schriftführer, Behne Hilfskassierer, Israel, Stimbolt Revisoren. Die Kollegen wurden ermahnt, in diesem Jahre fleißiger als je für den Verband zu agitieren und dann die Versammlung geschlossen.

München I. Am Sonntag, den 29. Januar fand die ordentliche Jahresversammlung statt. Kollege Eichner, der den Geschäftsbericht erstattete, betonte, daß das Jahr 1910 im Zeichen des wirtschaftlichen Aufschwunges stand und reich an Arbeit und Kämpfen für unsere Organisation war. Auch von den Unternehmern wurde das verfloßene Jahr als ein Kampfsjahr betrachtet. Sie stellten sich die unmögliche Aufgabe, unsere Organisation zu zerstückeln. Aber anstatt einen Rückschlag zu erleiden, wie es die Unternehmer gerne wünschten, kann die Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen eine erfreuliche Aufwärtsentwicklung verzeichnen, die auch in der Entwicklung unserer Zahlstelle zum Ausdruck kommt. Es hob sich nämlich die Mitgliederzahl von 3692 am Ende des Jahres 1909 auf 4237; das ist ein Zugang von 531 Mitgliedern. Noch besser als die Mitgliederzahl entwickelten sich die Finanzen. Gegen das Vorjahr wurden 25 150 Beitragsmarken mehr verkauft. Die 39 Lohnbewegungen, die wir im Jahre 1910 durchführten, brachten unseren Kollegen eine Lohnerhöhung von 195 322,92 M. und eine Verkürzung der Arbeitszeit von 364 988 Stunden pro Jahr. Hierauf erstattete Kollege Eisenberger den Kassenbericht, der ergab, daß im verfloßenen Jahre 102 241,66 M. eingenommen und 92 982,99 M. ausgegeben wurden, so daß ein Kassenbestand von 9258,67 M. verbleibt. Die drei Revisoren bestätigten, Kasse und Bücher in bester Ordnung befunden zu haben. Der Antrag auf Entlassung des Kassierers wurde einstimmig angenommen. In der Angelegenheit des ehemaligen Kollegen Böll, über die der Gauleiter ausführlich berichtete, erklärte sich die Generalversammlung einstimmig mit den Maßnahmen des Zentralvorstandes einverstanden. In seinem Bericht über die Tätigkeit des Gauvorstandes entrollte Kollege Werthmann ein Bild von der reichsten Organisationsarbeit, die im Gau Südbayern entfaltet wurde. Er konnte feststellen, daß die geleistete Arbeit von Erfolg gekrönt war und der Organisationsgedanke auch auf dem Lande immer mehr an Boden gewinne. Wir haben unsere Mitgliederzahl um 800 erhöht und 54 000 Beitragsmarken mehr verkauft. Dieser Erfolg soll uns ein Ansporn zu weiteren Kämpfen und Siegen sein. (Beifall.) Nach einer lebhaften und ausgedehnten Diskussion über die Berichte wurde die Generalversammlung nach Annahme eines Vertagungsantrages geschlossen.

Rathenow. Am Sonnabend, den 11. Februar fand unsere monatliche Mitglieder-Versammlung statt. Ein Kollege aus Spandau hielt einen einständigen Vortrag über die Organisation unter den Kohlenarbeitern. Redner schildert die Entstehung und die Entwicklung der Gewerkschaften nach dem Fall des Sozialistengesetzes und schildert insbesondere die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Gruppe Kohlenarbeiter und Arbeiterinnen. Lange Arbeitszeit und niedrige Löhne seien noch heute unter diesen Berufs-Kollegen zu finden. Dazu komme der Indifferentismus, der bisher dem Organisationsgedanken hinderlich im Wege gestanden. Erst das Jahr 1910 mit dem Kampfe bei der Firma Ruppel u. Co. in Moabit und die daran anschließenden polizeilicherseits hervorgerufenen Unruhen haben den Kohlenarbeitern die Augen geöffnet. Redner geht in längeren Ausführungen dann auf die örtlichen Verhältnisse ein. Hier herrsche noch auf allen Gebieten die reinste Anarchie. Besonders sei zu tabeln, daß das Unternehmertum sich nicht scheie, die weibliche Arbeitskraft bei einer derartigen körperlich anstrengenden Arbeit, die den größten Schaden für den

weiblichen Organismus in sich birgt, in seine Dienste zu nehmen und Alfordräge zahle, die jeder Beschäftigung spotteten. Hier müsse unbedingt Remedur geschaffen werden und es müsse jede Kollegin und jeder Kollege an dem Ausbau und in der Agitation mitarbeiten, damit die Organisation mit derartigen Verhältnissen aufzukommen könne. Die mit Beifall aufgenommenen Ausführungen des Referenten wurden in der nachfolgenden Diskussion noch ergänzt und wurde besonders auf die überlange Arbeitszeit hingewiesen, die die Kollegen Kohlenarbeiter am Versammlungsbesuch hindere. Hierauf gab der Kassierer den Kassenbericht vom 4. Quartal, der auf eine erfreuliche Vorwärtsentwicklung der Verwaltung schließen läßt. Dem Kassierer wurde einstimmig Entlassung erteilt. Dann wurde beschlossen, am Sonnabend, den 25. März, ein Wintervergnügen bei Stokfisch zu veranstalten. Unter „Verschiedenes“ teilte der Bevollmächtigte noch mit, daß ein Teil der Mitglieder mit ihren „Hausfondsbeiträgen“ noch im Rückstande seien, auch die weiblichen Mitglieder wären verpflichtet, dieselben in diesem Jahre noch nachzuliefern. Nachdem noch einige geschäftliche Angelegenheiten erledigt, erfolgte Schluß der gut verlaufenen Versammlung.

Wismar. Am 21. Januar fand unsere gut besuchte Generalversammlung statt. Der Kassierer verlas die Quartalsabrechnung, die Einnahme betrug 5852,56 M., die Ausgabe 2866,64 M., bleibt ein Bestand von 985,92 M. Die Revisoren bestätigten, daß die Kasse geprüft und für richtig befunden worden ist. Daraufhin wurde der Kassierer entlastet. Ferner gab der Kassierer einen Überblick über die Jahres-tätigkeit. Die Verwaltung wurde einstimmig wieder gewählt. Lunow 1. Bevollmächtigter, Meinte als Kassierer und Jonassen Schriftführer; 2. Bevollmächtigter Wittbold, Weisiger Barisch, Weiß und Dvach, Revisoren Freyse, Ulf und Bombowisch. Dann wurden einige Verbandsangelegenheiten besprochen, der Vorsitzende wies noch auf die „Meckemb. Volks-ztg.“ hin, weil nur dieses Blatt die Interessen der Arbeiter am Orte vertritt. Darauf Schluß der Versammlung.

Zwenkau i. S. Am Sonntag, den 12. Februar gielten die Transportarbeiter eine öffentliche Versammlung ab, in welcher ein Leipziger Kollege einen mit Beifall aufgenommenen Vortrag über: „Unser Verband im Jahre 1910“ hielt. In der anschließenden Diskussion wurde von mehreren Rednern auf die traurigen wirtschaftlichen Verhältnisse verwiesen, unter denen die Zwenkauer Kollegen zu leiden haben. Bei einer ausgedehnten Arbeitszeit von morgens 5 bis abends 8 auch 9 Uhr, häufig auch noch später, werden Löhne von 21.— M. gezahlt. Dafür muß aber auch noch der halbe Sonntag geopfert werden. In eine Bezahlung für diese Tätigkeit denken die Unternehmer nicht. Im Gegenteil, der Unternehmer Paul Zimmermann, Expedition, Kohlenhandlung und Fuhrwerksbesitzer, ist sogar der Meinung, daß die Arbeiter mit 21.— M. Lohn noch ein „Graßen“ leben führen und damit es denselben nicht zu wohl wird, kürzte dieser „noble“ Unternehmer den Lohn noch um zwei Mark pro Woche, so daß die Kollegen mit ganzen 18.— M. und einigen Pfennigen am Wochenabluß abgepeist werden. Wie eine Arbeiterfamilie bei solchen Hungerslöhnen bestehen kann, bleibt ein Rätsel und es wäre nur zu wünschen, daß Herr Zimmermann einmal die Aufgabe gestellt würde, von 18.— Mark seine Familie zu ernähren und außerdem noch Miete zu zahlen und Steuern zu bezahlen. Will man aber den Exzessor sich vom Halse halten, so darf auch das Schulgelde nicht vergessen werden und schließlich sind die Arbeiter auch gezwungen, sich einige Kleidungsstücke anzuschaffen, indem doch die Witterungsverhältnisse absolut nicht dazu angetan sind, sich das Hinterteil schwarz färben zu lassen, auch liegt der Schmutz zum Barfußlaufen in Zwenkau viel zu hoch. So wie bei Zimmermann liegen die Dinge auch in den meisten Betrieben und man muß sich tatsächlich über die Schicksal der Kollegen wundern, die nicht den Mut finden, mit den nach Moderluft duftenden Zuständen einmal gründlich aufzuräumen. Welche Zumutungen an die Kollegen Rutscher gestellt werden, dafür liefert auch der Unternehmer der Zwenkauer Mühle einen recht drastischen Beweis. Der Unternehmer besitzt ein Pferd, welches an chronischer Druse leidet, bei dem der Eiser nur so läuft; kommen die Rutscher früh morgens nach dem Stall, so ist die Luft derartig verpestet, daß die Kollegen sich wiederholt übergeben mußten. Um diesen, die Gesundheit schwer gefährdenden Zustand zu beseitigen, wurde der Unternehmer erucht, das Tier zu beseitigen. Bis heute hat der Unternehmer aber keine Anstalten getroffen, dem Verlangen der Rutscher Rechnung zu tragen und nach wie vor sind die dortigen Kollegen gezwungen, dem erkrankten Tier das Futter zu reichen. Diese Zustände zu beseitigen, kann nur dadurch geschehen, daß die Kollegen geschlossen ihrer Berufsorganisation, dem deutschen Transportarbeiter-Verband, beitreten, der jederzeit bereit ist, die Interessen der Kollegenschaft in wirksamer Weise zu vertreten. Unter Gewerkschaftliches wurde die Frage „Hauskasserung“ besprochen und hierauf der Kollege Emil Eichner, Zwenkau, Eisenbahnstraße 162, einstimmig zum Beikassierer gewählt. Weiter wurde beschlossen, daß erkrankte und arbeitslose Mitglieder dieses sofort dem Vertrauensmann, Kollegen Frauen-dorf, Zwenkau, Am Berg, unter Vorlegung des Verbandsbuches zu melden haben. Erfolgt die Meldung später, so gilt der Meldetag als Beginn der Krankheit oder der Arbeitslosigkeit. Nachdem noch die Kollegen Frauen-dorf und Prohoda an die Kollegenschaft appelliert hatten, in der Agitation nicht zu erlahmen, erfolgte Schluß der anregend verlaufenen Versammlung.

Verantwortl. Redakteur: Richard Nürnberg, Berlin. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer u. Dimmig, Berlin, Albalberstr. 37.