Lage des Frachtenmarktes zugute. Infolge der günstigen Schiffahrtsverhältnisse und der Höhe der Charterfrachten sind inzwischen namentlich von Linienreedereien weitere zahreiche Aufträge auf Neubauten an die Schiffswerften ergangen. Mit den größten Erträgnissen der Industrie wie der Reederei infolge der angespannteren Tätigkeit stiegen aber auch die Selbstkosten außerordentlich durch die Erhöhung der Löhne, der Kohlenpreise sowie durch den hohen Preisstand der meisten Rohstoffe und Ausrüstungsgegenstände.

Eine tiefgehende Erschütterung erfuhr die gleichmäßige Entwicklung der wirtschaftlichen Weltlage im Frühjahr durch den Ende Februar beginnenden und bis in den Monat April sich hinziehenden Ausstand von etwa einer Million Kohlenbergarbeiter in England, Schottland und Wales, der schon durch den großen unmittelbaren Ausfall an Verdienst für die Gruben wie für die Arbeiter, vor allem aber auch durch die infolge Kohlenmangels eintretende Lahmlegung eines großen Teiles der englischen Industrie und der englischen Schiffahrt dem Wirtschaftsleben Großbritanniens einen schweren Schlag versetzte und durch die Steigerung der Kohlenpreise, wie auch durch das Uebergreifen der Arbeiterbewegung auf den europäischen Kontinent und Nordamerika bald andere Länder in Mitleidenschaft zog. Glücklicherweise waren die Arbeitseinstellungen in Deutschland nur von kurzer Dauer. Die Stillegung großer Zweige der englischen Industrie durch den Streik wird mit dazu beigetragen haben, den Umfang der Gütererzeugung und Ausfuhr anderer europäischer Industrieländer zu erhöhen. Nach Ueberwindung des Streiks setzte auch in England eine verstärkte Tätigkeit ein. Der italienisch-türkische Krieg brachte namentlich durch die Sperrung der Dardanellen im Frühjahre dem Handelsverkehr ganz empfindliche Schädigungen. Ganz besonders aber wurde die allgemeine geschäftliche Lage beunruhigt und ungünstig beeinflußt durch die im Oktober ausgebrochenen kriegerischen Verwicklungen auf der Balkanhalbinsel und die dadurch in der Folge ausgelöste Furcht vor einem Zusammenstoß der europäischen Großmächte. Der für Hamburg wichtige Handel mit der Levante wurde durch den Balkankrieg in hohem Grade erschwert und geriet stellenweise überhaupt ins Stocken.

Wenn die Geschäftslage im allgemeinen trotz alledem eine gesunde geblieben ist, so dürfte darin der beste Beweis für die stabile Grundlage des gegenwärtigen wirtschaftlichen Aufschwunges zu erblicken sein. Dem entsprach auch den Verlauf des Berichtsjahres für das deutsche Wirtschaftsleben. Der rechnungsmäßige Absatz des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats erreichte im Sommer und im Herbste die vollen Beteiligungsziffern der Syndikatsmitglieder. Namentlich die sogenannten schweren Industrien haben ihre Gütererzeugung erheblich erhöht. Die großen Stahlwerke waren zeitweise kaum in der Lage, die Nachfrage zu befriedigen, und obwohl sich die im Frühjahr zustande gekommene Erneuerung des Stahlwerkverbandes nur auf die hauptsächlich Halbzeug, Eisenbahnmaterial und Formeisen umfassenden sogenannten A-Produkte beschränkte und die Kontingentierung der Herstellung der B-Produkte, zu denen namentlich Stabeisen, Blech usw. gerechnet werden, mit dem 30. Juli ablief, zeigte sich auch für diese Erzeugnisse keine Ermüdung des Marktes. Auf die Exportitätigkeit der schweren Industrien und der mit ihnen verwandten Industriezweige, wie die Maschinenindustrie und der elektrotechnischen Industrie, dürfte in erster Linie das Anwachsen unseres überseeischen Ausfuhrverkehrs zurückzuführen seien. Die auf vielen Gebieten beobachtete Zunahme der industriellen Tätigkeit fand in Deutschland indessen mehr ihren Ausdruck in Form von Erweiterungen bestehender Werke als in neuen Gründungen.

Was die Lage des Geldmarktes anlangt, so war der Zinsfuß während des ganzen Jahres hoch. Ein erfreuliches Zeichen für die finanzielle Widerstandsfähigkeit unserer Volkswirtschaft war es, daß der Wiederabfluß erheblicher ausländischer Guthaben von Deutschland während des Berichtsjahres keinerlei störende Einflüsse auf die deutschen Wirtschaftsverhältnisse mit sich brachte. Auch die deutsche Landwirtschaft dürfte im allgemeinen auf ein befriedigendes Jahr zurückblicken. Die Ernte war groß, und wenn auch ihre Güte durch die anhaltend nasse Witterung während der Erntezeit zum Teil beeinträchtigt ist, so hat sich wenigstens die Verwerbarkeit von Roggen und Weizen als besser herausgestellt, als anfangs angenommen war, zumal die Preise hoch blieben. Die große Dürre des Jahres 1911 und der dadurch herbeigeführte Futtermangel sowie die große Ausdehnung, welche die Maul- und Klauenseuche annahm, halten zu einer starken Verminderung des Viehstandes geführt. Infolgedessen herrschte in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres wieder ein empfindlicher Mangel an Vieh und Fleisch, so daß die Regierung und Kommunalverwaltungen sich veranlaßt sahen, in den Großstädten Maßnahmen zur Milderung der Fleischteuerung zu treffen. Da die diesjährige Heuernte reichlich und die Weideverhältnisse günstig waren, wird mit einer Zunahme des Viehbestandes gerechnet werden dürfen, wenn auch freilich naturgemäß geraume Zeit vergeht, bis ein Zuwachs sich für den Fleischverbrauch bemerkbar machen wird.

Entsprechend der lebhaften Tätigkeit der Industrie und der großen Ernte der Landwirtschaft, gestaltete sich auch innerhalb Deutschlands der Warenverkehr rege und ebenso wiesen die Ausfuhr und die Einfuhr sowohl dem Werte als auch der Menge nach wesentliche Steigerungen gegen das Vorjahr auf; die Eisenbahnverwaltungen waren wieder vielfach außerstande, dem Andrang des Güterverkehrs zu genügen, ein Mißstand, der immer von neuem in die Erscheinung treten wird, solange die Verwaltungen sich nicht entschließen, schon in den Zeiten geringeren Verkehrs in größerem Umfange für die Vermehrung der Beförderungsmittel und für die dringend nötige Erweiterung der Eisenbahnanlagen zu sorgen, da, wenn der Aufschwung bereits begonnen hat, die Herstellung neuer Eisenbahnwagen und Anlagen regelmäßig nicht mit der Zunahme des Verkehrs Schritt zu halten vermag.

Für Hamburg war die gute Beschäftigung der Reederei bei der Wichtigkeit dieses Geschäftszweiges für den größten Heimathafen der deutschen überseeischen Schiffahrt naturgemäß von großer allgemeiner Bedeutung. Die mit der Zunahme des Verkehrs eintretende wesentliche (?) Erhöhung der Löhne für die Hafenarbeiter hatte indessen weitere Steigerungen der Hafenkosten zur Folge, welche für die hiesigen Verhältnisse nicht ohne ernstliche Bedenken sind. Auch die Erhöhung der Frachtsätze, welche die Reedereien in Hinblick auf das Anwachsen ihrer eigenen Unkosten vorgenommen haben, bringt für den Handel wieder eine weitere Erschwerung des Wettbewerbes, namentlich im Absatz nach denjenigen Ländern, in welchen schon einheimische Industrien den Markt mehr und mehr selbst zu versorgen beginnen. Wie im Hafenverkehr, so herrschte auch in der hiesigen Industrie im allgemeinen rege Tätigkeit. Die Schiffswerften, der bedeutendste Zweig der hiesigen Industrie, waren durch Aufträge für Schiffsneubauten stark in Anspruch genommen und hatten zeitweise mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, um die nötige Zahl genügend vorgebildeter Arbeiter zu beschaffen; ihre Geschäftsergebnisse dürften freilich ungeachtet der starken Beschäftigung durch das Steigen der Unkosten erheblich beeinträchtigt sein. Auch den hamburgischen Handel hat die lebhafte Güterbewegung im ganzen günstig beeinflußt. Freilich mögen nicht alle Zweige des hiesigen Geschäfts an den Erfolgen in gleichem Maße beteiligt sein. Vor allen Dingen haben die Industrien, die das Material für die vielen neuen Eisenbahnbauten und Hafenanlagen in südamerikanischen und anderen überseeischen Ländern liefern, den größten Anteil an der Zunahme des deutschen Exports nach diesen Ländern gehabt. Dem Export verschiedener Zweige der deutschen Industrie von Fertigfabrikaten haben die in der letzten Zeit immer mehr hervortretenden Bestrebungen mancher Fabrikantenverbände Abbruch getan, welche dahin gehen, gemeinsam erschwerende Geschäftsbedingungen zur Durchführung zu bringen, ohne daß genügende Rücksicht auf die konkurrierenden Industrien des Auslandes genommen wird; manche Aufträge werden hierdurch dem Auslande zugetrieben und es wird diesen Industrien in Zeiten, wo sich die Aufnahmefähigkeit des inneren Marktes wieder mindert, die Lockerung ihrer Absatzbeziehungen zum Auslande sicherlich empfindlich fühlbar werden. Im Ausfuhrhandel wie auch im Einfuhrgeschäft hat sich überdies der Wettbewerb mit andern Plätzen auf manchen Gebieten immer mehr verschärft. Das rasche Anwachsen mancher Zweige unserer Einfuhr, wie des Metallgeschäfts, des Südfruchthandels usw., beweist, daß unser Importgeschäft in den letzten Jahren beachtenswerte Fortschritte gemacht hat. —

Die Kapitalisten haben also gute Geschäfte gemacht. Trotzdem fällt es ihnen nicht ein, nun auch den Arbeitern etwas von dem allgemeinen Segen der günstigen Wirtschaftslage zukommen zu lassen. Selbst so geringfügige, durch die Teuerung schon im voraus aufgewogene Lohnerhöhungen, wie sie die Hafenarbeiter zum Teil erhalten haben, erregen „ernstliche Bedenken" bei den Herren von der Handelskammer. Das „Leben und Leben lassen" ist längst nicht mehr Grundsatz eines „Ehrbaren Kaufmanns". Um die Arbeiter besser knechten zu können, ruft man nach einer Verschärfung der Strafgesetze, wie der zitierte Handelskammerbericht erkennen läßt.

Gewerkschaftliche Rückschau auf 1912.

In einem Rückblick auf die Jahre 1912 bespricht das „Correspondenzblatt der Gewerkschaften Deutschlands" die wirtschaftlichen, gewerkschaftlichen und sozialpolitischen Erfolge des vergangenen Jahres, die bei den Arbeitern nicht volle Befriedigung auslösen konnten. Obwohl es im allgemeinen als eines der günstigsten Wirtschaftsjahre angesprochen werden darf, trat Minderbeschäftigung und vermehrter Andrang am Arbeitsmarkte doch in schärferem Maße als im Vorjahre ein. Nicht die Kriegsgefahr, sondern innere Ursachen beeinflußten diesen ungünstigen Wirtschaftsstand. Die Nachwirkungen der schlechten Ernte des Vorjahres und die gesteigerte Fleischnot verschuldeten das ungünstige Bild auf dem Wirtschaftsmarkte des Jahres 1912.

Die Zahl der Beschäftigten hob sich nicht in gleichem Maße wie im Vorjahre über die Beschäftigungsziffer vom Jahresschlusse, sondern sie blieb bis um 2,2 pCt. zurück und der Andrang der Arbeitssuchenden war durchweg höher als im Vorjahre und ging erst vom September an stark zurück.

Die Steigerung der Lebensmittelpreise betrug für eine vierköpfige Arbeiterfamilie im Durchschnitt 2,01 Mk. pro Woche mehr, als in gleichen Monaten des Vorjahres.

Bei dieser unbefriedigten Wirtschaftslage wird es erklärlich, wenn die Weiterentwickelung der deutschen Gewerkschaften nicht alle Erwartungen erfüllt. Die Lohnkämpfe zeigten einen auffallenden Rückgang. Die Mitgliederzunahme hielt sich in engeren Grenzen als in den Vorjahren. Nach vorliegenden Abrechnungsziffern des III. Quartals von 30 Verbänden, ergänzt durch die Schätzungsziffern der Arbeitslosen-Statistik des „Reichs-Arbeitsblattes" vom Ende September von 21 Verbänden, konnte die Mitgliederzahl gegenüber dem III. Quartal des Jahres 1911 ungefähr festgestellt werden. Diese 51 Organisationen (einschließlich der Verbände der Hausangestellten und der Landarbeiter) zählten am 30. September 1912 insgesamt 2 595 650 Mitglieder gegenüber 2 394 894 Mitgliedern am Ende des III. Quartals 1911. Es ergibt sich daraus eine Zunahme von 200 756 Mitgliedern oder 8,38 pCt. Im Vorjahre hatte die Zunahme 309 020 oder 12,90 pCt. betragen. Nimmt man die Zuwachsquote von 8,38 pCt. auch für die Jahresschlußziffern an, so darf man mit einer Mitgliederzunahme von 202 918 Mitgliedern und einer erreichten Mitgliederzahl von 2 624 376 oder rund 2⅝ Millionen rechnen. Das Correspondenzblatt meint: „Wenn dieser Fortschritt auch nicht völlig befriedigend ist, so darf doch die wenig günstige Gesamtlage des Berichtsjahres nicht unberücksichtigt bleiben, die viele Organe auf die Erhaltung des Statusquo beschränkt und größere Erfolge erschwert. Doch 41 Verbände hatten einen Mitgliederzuwachs und nur zehn einen Rückgang. Transportarbeiter und Metallarbeiter stehen mit rund 35 000 Mitgliederzunahme an erster Stelle, dann folgen die Bauarbeiter mit rund 27 000, Fabrikarbeiter mit 20 000, Holzarbeiter mit 14 000 und Textilarbeiter mit 13 000. Die Verbände, die einen Rückgang aufweisen, haben auch nur insgesamt 4 240 Mitglieder oder 1,19 pCt. verloren. Starke Zunahme war ebenso ausgeschlossen wie starke Abnahme.

Die organisatorische Konzentrationsbewegung in den Gewerkschaften, die vielfach im Berichtsjahre zu Zusammenschlüssen einzelner Verbände führte, hat in Unternehmerkreisen das gleiche Bestreben hervorgerufen. Die Gewerkschaften wurden durch diese Taktik der Unternehmer, die Kampfbasis zu erweitern, dazu gedrängt, ebenfalls ihre Kampfmittel im Gange, die freiwillige Streikbeihilfe für außerordentliche Kämpfe in eine obligatorische Streikunterstützung auf dem Wege des Umlageverfahrens umzuwandeln. Bis zum nächsten Kongreß wird dieser Plan zur Entscheidung reif sein.

Von den Lohnkämpfen ragt der Ruhrbergarbeiter besonders hervor. Nur noch in der Porzellanindustrie, im Schneidergewerbe und in der Metallindustrie fanden Kämpfe größeren Umfangs statt. Das Korrespondenzblatt meint mit Bezug auf den Ruhrbergarbeiterstreik, daß, so wenig das Gebiet der eigenen Gewerkschaftsorganisationen verkümmert werden darf, so müßte doch in Voraussicht längerer und umfangreicher Streiks für eine ausreichende Rückendeckung der Arbeitermassen Vorsorge getroffen werden, damit ihre Widerstandskraft nicht ins Wanken gerät, wenn es gilt, auszuharren. Damit könnten auch die Gewerkschaftsarbeiter mit größerer Zuversicht die Verantwortung für die Weiterführung solcher Kämpfe übernehmen.

Nach Erwähnung des für die Arbeiterbewegung vorteilhaften Zusammenwirkens von Gewerkschaften und Genossenschaften, das zur Gründung der „Volksfürsorge" führte, des schönen Wahlerfolgs der sozialdemokratischen Partei und des Kampfes um ein verbessertes preußisches Wahlrecht, weist das Korrespondenzblatt auf den gegen die internationale Kriegsgefahr in Basel abgehaltenen Friedensdemonstrationskongreß hin. Es resumiert, daß das Jahr 1913 wahrscheinlich ein Kampfjahr in mehr als einer Hinsicht werden wird. Noch wissen wir nicht, welche Komplikationen der Balkankrieg nach sich ziehen wird. Aber auf wirtschaftlichem wie auf politischem Gebiet standen große und schwere Kämpfe in Aussicht und die Arbeiter täten gut, ihre Organisationen nach beiden Richtungen hin so zu stärken, daß diese dem Anprall in jedem Augenblick gewachsen seien. Die deutsche Arbeiterschaft aber wird diesen Kämpfen mit gewohnter Zuversicht entgegensehen und keinerlei Anstrengungen scheuen, um neue Erfolge den früheren anzuschließen.

Welche Neuerungen in der Unfallversicherung sind am 1. Januar 1913 in Kraft getreten?

Die stückweise Ueberführung des neuen Rechts auf dem Gebiete der Arbeiterversicherung in die Praxis brachte am 1. Januar 1913 das Inslebentreten der Neuerungen auf dem Gebiete der Unfallversicherung. Im Vergleich zu den Veränderungen, welche die Kranken- und Invalidenversicherung erfahren hat, sind diejenigen in der Unfallversicherung nicht sehr einschneidend. Immerhin ist ihre Kenntnis unerläßlich.

Der Kreis der versicherungspflichtigen Betriebe ist ein wenig erweitert worden. Es unterstehen nunmehr neu der Versicherung die Apotheken, die Gerberei-, Dekorateur-, Steinzerkleinerungs-, Badeanstaltsbetriebe, alle Bauarbeiten, auch außerhalb eines gewerbsmäßigen Baubetriebs, die Binnenfischerei, Fischzucht, Teichwirtschaft, Eisgewinnung, Halten von Fahrzeugen auf Binnengewässern, der Speditionsbetrieb, das Halten aller Fahrzeuge, die durch elementare oder tierische Kraft bewegt werden, die Betriebe zur Beförderung von Personen oder Gütern, oder zur Behandlung und Handhabung der Ware, wenn sie mit einem kaufmännischen Unternehmen verbunden sind, das über den Umfang des Kleinbetriebes hinausgeht. Für einige dieser Gewerbe sind neue Berufsgenossenschaften errichtet worden, die am 1. Januar 1913 in Kraft getreten sind. Die Betriebsbeamten (Werkmeister, Techniker 2c.) waren seither nur versicherungspflichtig, wenn sie nicht über 3000 Mk. Gehalt pro Jahr hatten. Man hat diese Einkommensgrenze auf 5000 Mk. hinaufgesetzt und erst nach Ueberschreitung dieser die Befreiung eintreten lassen.

Die Leistungen der Versicherung sind im allgemeinen beim alten geblieben. Den Begriff des Betriebsunfalles bleibt derselbe; neu ist nur, daß der Bundesrat die Entschädigungspflicht auch auf bestimmte gewerbliche Berufskrankheiten ausdehnen kann. Man wird wohl, soweit wir den Bundesrat kennen, lange warten können, bevor das einmal geschieht. Die

Berechnung der Leistungen bleibt auch im allgemeinen dieselbe. Nur wurde seither der Jahresarbeitsverdienst — wenn er 1500 Mk. pro Jahr übersteig — zu einem Drittel herangezogen; jetzt hat man den Betrag auf 1800 Mk. erhöht. Wer also z. B. 2100 Mk. in Wirklichkeit verdient hat, dem müssen bei der Berechnung der Rente 1900 Mk. zu Grunde gelegt werden. Uneheliche Kinder eines getöteten männlichen Versicherten haben in Zukunft ebenfalls Anspruch auf Hinterbliebenenrente, aber nur dann, wenn der Verstorbene nach einem Falle zur Entschädigung verpflichtet ist, auch gesetzlicher Pflicht Unterhalt wirklich gewährt hatte. Die Berufsgenossenschaft soll wie seither, wenn sie in unaufgefordert dem Verletzten einen Bescheid zukommen lassen. Man unterscheidet nunmehr zwischen „vorläufiger Rente" und „Dauerrente". Kann die Rente eines Verletzten ihrer Höhe nach noch nicht als „Dauerrente" festgestellt werden, so ist die Berufsgenossenschaft berechtigt, während der ersten zwei Jahre nach dem Unfall vorläufig eine Entschädigung festzustellen und nach Aenderung der Verhältnisse zu ändern. Spätestens mit Ablauf von zwei Jahren nach dem Unfall ist die Dauerrente festzustellen. Für diese ist die vorher getroffene Feststellung der Grundlagen für die Rentenberechnung nicht bindend. Kann bei Beginn der Entschädigungspflicht (das ist bei Beginn der 14. Woche nach dem Unfall) die Höhe der Entschädigung noch nicht durch Bescheid festgestellt werden, so hat der Versicherungsträger einen Vorschuß zu gewähren. Die Berufsgenossenschaften können die Vermittlung von Arbeitsgelegenheit für Verletzte übernehmen.

Das Rechtsmittelverfahren hat eine tiefergehende Abänderung gefunden. Wie schon aus vorstehendem ersichtlich, ist der seitherige „Vorbescheid" aufgehoben worden. Dafür kann gegen jeden „Bescheid" ein „Einspruch" bei der Berufsgenossenschaft binnen einem Monat erhoben werden. Dieser begründet das Recht auf persönliches Gehör des Berechtigten. Der Verletzte muß daraufhin mündlich entweder von der Berufsgenossenschaft selbst oder vom Versicherungsamt vernommen werden. Letzteres kann umfangreiche Erhebungen anstellen und hat sodann die Verhandlungen an die Berufsgenossenschaft weiter zu geben. Diese erteilt sodann einen Entbescheid, gegen den beim Oberversicherungsamt Berufung einzelegt werden kann. Das Verfahren bei demselben ist ähnlich wie bei den seitherigen Schiedsgerichten für Arbeiterversicherung. Gegen die Urteile der Oberversicherungsämter ist Rekurs beim Reichsversicherungsamt (in Sachsen, Bayern 2c. auch eventl. beim Landesversicherungsamt) zulässig. Eine ganz erhebliche Verschlechterung des bisherigen Rechts besteht darin, daß der Rekurs in vielen Fällen ausgeschlossen ist, nämlich wenn es sich handelt: um vorläufige Renten, Angehörigenrente, Rententeile, die für bereits abgelaufene Zeiträume zu gewähren sind, Kranken- oder Heilanstaltspflege usw. In diesen Fällen entscheidet das Oberversicherungsamt endgiltig.

Soll eine „Dauer"-Rente wegen Aenderung der Verhältnisse neu aufgestellt werden, so ist der Verletzte vom Versicherungsamt anzuhören. Minderjährige, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, können selbst Einspruch erheben und vernommen werden. Renten von einem Fünftel (20 pCt., seither 15 pCt.) der Vollrente oder weniger können nach Anhören des Versicherungsamtes mit einem einmaligen Betrag abgefunden werden (Kapitalabfindung). Im Ausland sich aufhaltende verletzte Ausländer können mit dem dreifachen Jahresbetrag der Rente abgefunden werden.

Im allgemeinen gelten die neuen Vorschriften über die Festsetzung der Entschädigungen erst für die Unfälle, die sich vom 1. Januar 1913 an ereignen. Sie sind aber auch, wenn sie für die Verletzten günstiger sind, auf die erste Feststellung der Entschädigungsansprüche aus Unfällen anzuwenden, die sich vor dem 1. Januar 1913 ereignet haben. Dies gilt jedoch nur dann, wenn der Berechtigte schon nach altem Recht einen Entschädigungsanspruch hatte und über diesen an jenem Tage noch nicht rechtskräftig entschieden ist.

Automobil und Flugapparat bereits 1856 und 1789 prophezeit!

Es ist eigenartig, daß der Menschengeist große, epochemachende Entwicklungen und Erfindungen manchmal Jahrhunderte vorher bereits zu ahnen vermag. Wir erinnern hier nur an die Abenteuerromane eines Jules Vernes und andere, in welchem das Unterseeboot, das lenkbare Flugschiff 2c. eine Rolle spielen, obwohl an ihre Erfindung damals noch nicht zu denken war. Auch in dem Werke „The Poneiralia" (New-York 1856) von A. J. Davis finden sich folgende Vorhersagungen: „Gebet Acht in jenen Tagen! — auf Wagen, Equipagen, Reisefalons auf der Landstraße, ohne Pferde, ohne Dampf, ohne jedwede sichtbare Bewegungskraft, alles bewegt sich mit großer Schnelligkeit und weit größerer Sicherheit als gegenwärtig. Equipagen und Wagen schwerer Gattung werden durch eine seltsame und dabei einfache Verbindung von Wasser und atmosphärischen Gasen bewegt werden. Diese Verbindung wird so leicht kondensiert, so einfach entzündet und unseren gegenwärtigen Lokomotiven ähnlich angewendet, daß der ganze Apparat zwischen den Vorderrädern verborgen und gehandhabt werden kann. Diese Fahrgelegenheiten werden viele Verlegenheiten verhindern, wie solche jetzt die Bewohner wenig bevölkerter Gegenden durchzumachen haben. Die erste Bedingung für diese Landlokomotiven wird eine gute Straße sein, auf der mit der neuen Lokomotive ohne Pferde mit großer Schnelligkeit gefahren wird. Diese Fahrgelegenheiten werden von wenig komplizierter Bauart sein." Interessant ist, daß schon dieses vorausgeschaute Automobil den Motor zwischen den Vorderrädern hat, wie das bei den neuesten Fabrikaten der Fall ist. Und das schon 1856, während der erste brauchbare Motorwagen erst 1885 da war, und das erste brauchbare Straßenlokomobil 1890. — Weiter schreibt Davis in dem gleichen Buch über die Luftschiffahrt: „Es ist nur ein Ding notwendig, um Luftschiffahrt zu haben, und das ist die Anwendung dieser soeben in Betracht gezogenen höheren Bewegungskraft, die eben jetzt im Begriff ist, entdeckt zu werden. Der nötige Mechanismus, die Gegenluftströmung zu überwinden, um in der Luft ebenso leicht, sicher und angenehm wie die Vögel zu segeln, — hängt ebenfalls von dieser neuen Bewegungskraft ab. Diese Kraft wird kommen! Sie wird nicht nur die Lokomotiven auf den Schienen, die Wagen aller Gattung auf der Landstraße, sondern auch die Luftwagen in Bewegung setzen, die durch den Aether hin von Land zu Land reisen."

Davis hat also schon den Explosionsmotor vorausgesehen, den damals die Technik nicht einmal ahnte, und dessen Erfindung die Voraussetzung für die Flugtechnik mit Fahrzeugen „schwerer als die Luft" war.

Eine andere, weit frühere Prophezeiung ist ein Wort Erasmus Darwins, des Großvaters des berühmten Naturforschers Charles Darwin. In einem Lehrgedicht „Der Botanische Garten", in dem u. a. auch die technischen Erfindungen der damaligen Zeit, z. B. die Erfindung der Dampfmaschine durch James Watt, erwähnt werden, schrieb er 1789 folgende Verse nieder: „Bald wird des Dampfes Kraft den flücht'gen Wagen die Straß' entlang, die Barke durch die Wellen tragen in sicherem Gang." Dann erhebt sich seine Phantasie auch in das Reich der Luft: „Ja, auf des Windes leichtbewegten Schwingen wird durchs Luft'ge Reich ein neu Gefährt ans Ziel uns bringen, dem Adler gleich." Hier wird also neben der Lokomotive und dem Dampfschiff die Flugmaschine vorausgeahnt. Außerdem macht Darwin erstaunlicherweise hier darauf aufmerksam, daß eine Flugmaschine nur mit Hilfe des Dampfes oder „eines ähnlichen explosiven Stoffes, den ein weiteres halbes Jahrhundert wahrscheinlich entdecken wird", betrieben werden könne. Also eine Voraussage der Bedeutung der Explosionsmaschinen für die Luftschiffahrt im Jahre 1789, während die erste Gaskraftmaschine im Jahre 1860 von Lenoir aufgestellt wurde, und die Benzinmotoren erst 1873 in Wien in Anwendung kamen.

Das Oberverwaltungsgericht hat eine Entscheidung gefällt, die für weitere Kreise von erheblichem Interesse sein dürfte. Nach dem Reichsgesetz über die Führung von Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 darf die Versagung des Führerscheins in dem Falle ausgesprochen werden, wenn Tatsachen vorliegen, welche die in Frage kommende Person zur Führung von Kraftfahrzeugen ungeeignet erscheinen lassen. Als N. den Antrag stellte, ihm die Erlaubnis zur Führung von Kraftfahrzeugen zu erteilen, brachte er ein Gutachten des Kreisarztes bei, welcher erklärte, wenn N. auch vor Jahren das linke Auge verloren habe, so könne er auf dem rechten Auge doch scharf sehen und erscheine befähigt, ein Kraftfahrzeug zuverlässig zu führen. Der Regierungspräsident und Oberpräsident erteilten aber N. einen ablehnenden Bescheid, da N. nach dem Gutachten des zuständigen Regierungs- und Medizinalrats in dem Gesichtsfelde und in dem Schätzen von Entfernungen erheblich beeinträchtigt erscheine; fliege ein Sandkorn oder ein anderer Gegenstand in das gesunde Auge, so sei das Kraftfahrzeug führerlos. N. beschritt den Weg der Klage, welche indessen vom Oberverwaltungsgericht abgewiesen und u. a. ausgeführt wurde: Es sei davon auszugehen, daß schon hochgradige Kurzsichtigkeit ausreiche, um den Führerschein zu versagen. Dieselben Erwägungen müssen auch Platz greifen, wenn auf einem Auge die Sehkraft erloschen sei. Durch den Verlust eines Auges werde das Gesichtsfeld erheblich beschränkt. N. sehe Personen und Gegenstände erst in dem Augenblicke, wo sie sich im Bereiche des sehenden Auges befinden. Für einen Kraftwagenführer sei es aber von größter Bedeutung, auch die von den Seiten nach der Fahrtrichtung sich bewegenden Personen möglichst bald zu erblicken, um Unglücksfälle zu verhüten. Es komme hinzu, daß Personen mit einem Auge nur unvollkommen Entfernungen schätzen können, möge auch im Laufe der Jahre eine gewisse Uebung und Gewöhnung eintreten. Personen mit einem sehenden Auge müssen daher grundsätzlich von der Führung von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen werden. Auch der vom Oberverwaltungsgericht gehörte Sachverständige, ein Professor der Augenheilkunde, wolle keine Verantwortung für die Zulassung des N. als Kraftwagenführer übernehmen.

Auto und Straßenbahn. (Urteil des Reichsgerichts vom 9. Januar 1913.) Am 2. Oktober 1910, etwa gegen 10 Uhr abends hatte sich in der Belfortter Straße in Mülhausen i. Els. am sog. Obertor ein folgenschwerer Zusammenstoß zwischen einem Privatauto und einem Wagen der Tramways Mülhausen ereignet. Dabei waren sowohl die Insassen des Autos, das in Trümmer ging, die Witwe Sch. und deren Tochter, erheblich verletzt worden, als auch der Tramwagen, den der Zusammenstoß arg mitgenommen hatte und auch ein Passagier, der auf dem Vorderperron gestanden hatte, der Schneider Sch., verletzt worden. Wie das stets zu geschehen pflegt, geben sich beide, Chauffeur und Wagenführer, gegenseitig die Schuld an dem Unfalle. Der Chauffeur machte geltend, der Tram sei viel zu schnell gefahren, der Führer, der ihn gelenkt habe, habe damit seine letzte Fahrt an dem Tage gemacht und das Bestreben gehabt, nach dem Passieren der letzten Haltestelle am Obertore, wo niemand ab- und eingestiegen sei, recht schnell zum Ziele zu kommen. Der Straßenbahnführer dagegen wies darauf hin, das Auto sei überhaupt auf der falschen Seite gefahren, wäre es richtig gefahren, so wäre der Zusammenstoß überhaupt nicht geschehen. In einem Strafverfahren wegen des Zusammenstoßes war der unter Anklage gestellte Chauffeur freigesprochen worden. Die verletzten Insassen des Autos hatten gegen die Straßenbahn Schadenersatzansprüche geltend gemacht, denen aber auch die Beklagte ihrerseits mit Ersatzansprüchen begegnete. Das Landgericht Mülhausen i. Els. hatte sich auf den Standpunkt der Klägerinnen gestellt und die Straßenbahn verurteilt. Der Tram habe sich, das stehe fest, in ungewöhnlich schneller Fahrt befunden, der Chauffeur dagegen sei nicht schneller gefahren, als ihm erlaubt gewesen sei. Außerdem habe das Auto rechtzeitig und ständig gehupt, der Schaffner dagegen habe keine Warnungssignale gegeben. Das Oberlandesgericht Colmar änderte aber dieses Urteil wesentlich zugunsten der Straßenbahn ab. Nur die Ansprüche der verletzten Tochter Sch. wurden in voller Höhe für berechtigt erklärt, der Schadenersatzanspruch der Witwe Sch. dagegen nur zu einem Drittel, indem gleichzeitig die Widerklage der Straßenbahn zu zwei Dritteln für begründet erachtet wurde. Das Berufungsgericht stimmte zwar dem Landgerichte darin bei, daß die Straßenbahn ohne Zweifel zu schnell gefahren und dadurch der Zusammenstoß mitverschuldet sei. Denn nach der Aussage von Augenzeugen könne kein Zweifel darüber bestehen, daß das nach § 26 der Betriebsordnung erlaubte Höchstmaß (12 Kilometer für beide Straßen) erheblich von dem Straßenbahnführer überschritten worden sei. Die Hauptschuld aber treffe den Chauffeur, denn auch er habe sich nicht an die ihm in § 18 der Betriebsordnung vorgeschriebene Geschwindigkeit gehalten. Hierzu komme, daß es am Abend gewesen und daß das Auto auf der für die Schienen der Straßenbahn eigens vorbehaltenen Straßenseite gefahren sei. Die andere Seite habe dem Auto, selbst wenn dort tatsächlich noch viel Publikum verkehrt gehabt habe, zur Fahrt freigestanden. Denn dem Auto hätte es ein Leichtes sein müssen, durch den Verkehr hindurchzukommen. Hätte der Chauffeur die geleisfreie Seite benutzt, dann wäre der Unfall, soviel stehe fest, auf jeden Fall vermieden worden. Der Chauffeur habe sich unbedingt von den Geleisen überhaupt fernhalten müssen. Die Witwe Sch. als Eigentümerin des Autos müsse aber für dieses Verschulden ihres Chauffeurs mit einstehen, das, in gerechter Abwägung des beiderseitigen Verschuldens, als das schwerere anzusehen sei, wie Witwe Sch. focht dieses Urteil noch mit der Revision beim Reichsgericht an, doch ohne Erfolg. Die Revision wurde als unbegründet zurückgewiesen.

Das Auto in den europäischen Großstädten. Die Zahl der Automobile in den europäischen Großstädten läßt sich auf Grund amtlicher Daten wie folgt feststellen. In England waren bis 1. Dezember 1912 90 954 Automobillizenzen (Personen-, Lastwagen und Omnibusse) ausgegeben. In den ersten zehn Monaten des vorigen Jahres betrug die Zunahme 14 371, Motorräder waren 71 020 registriert; der Zuwachs betrug 19 643. An zweiter Stelle steht Frankreich mit 76 771 Privatautomobilen, daß sind 12 562 mehr als im Vorjahre. Die Zahl der Autotaxameter, Omnibusse und Nutzwagen, für die keine Abgabe zu leisten ist, kann mit rund 10 000 beziffert werden, woraus sich für Frankreich insgesamt etwa 86 000 Automobile ergeben. Den dritten Rang nimmt Deutschland ein. Die amtliche Zählung am 1. Januar 1911 ergab insgesamt 49 849 Automobile (43 162 Personen- und 6687 Lastwagen), das sind um 12 552 (10 268 Personen- und 2484 Lastwagen) mehr als genau ein Jahr zuvor. Motorräder wurden 20 157 festgestellt, ihre Zahl war im Laufe des Jahres 1912 um 548 zurückgegangen. In Oesterreich reichen die jüngsten statistischen Daten auf das erste Halbjahr 1912 zurück, an dessen Schlusse 7721 Automobile und 8819 Motorräder registriert wurden. Ueber Rußland fehlen offizielle Daten; sein Bestand dürfte den Oesterreichs kaum erreichen.

Autogegner in Hessen. Dem Hessischen Landtage ist folgender Antrag zugegangen: „Antrag der Abgeordneten Lenn und Fenchel, betr. Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Wir beantragen: Hohe Zweite Kammer wolle beschließen, im Bundesrat dahin zu wirken, daß die in § 8 vorgeschriebene Größe der Buchstaben und Nummern mindestens verdoppelt werden und die Kennzeichen an den Autos

soll Max Hugo Lackon gewesen sein. Lackon bestritt dies zunächst, er bequemte sich jedoch schließlich dazu, zuzugeben, er „wisse es nicht mehr". Der Angeklagte ist gar nicht organisiert und hat auch gar nicht daran gedacht, die Arbeitswilligen als solche treffen zu wollen, sondern er hat sich lediglich über das Verhalten der unter dem Schutz der heiligen Hermandad stehenden übermütigen Leute geärgert. Dies berücksichtigte das Gericht und bedauerte, daß es den Angeklagten, der sich gereizt fühlte und nachher ebenfalls durch das Herausstrecken der Zunge beleidigt worden sei, nicht freisprechen konnte. Es war deshalb auf die geringste Strafe, nämlich 3 Mark Geldstrafe, erkannt worden.

Leipzig. Das Streikbrecherlied. Während des Buchhändlermarkthelferstreiks war ein Lied mit der Ueberschrift: Streikbrechers Selbsterkenntnis in etwa 40 Exemplaren gedruckt und in zehn Exemplaren verbreitet worden. Es war aber weder Drucker noch Verleger auf dem Erzeugnis vermerkt worden. Die Behörden sahen den Leiter des Streikbüros, den Kollegen Sängerlaub, als Verleger an und sandten ihm einen amtsgerichtlichen Strafbefehl über 30 Mk. Für gewöhnlich wird ein solches Vergehen mit 3 Mk. geahndet; das Amtsgericht, gez. Köst, scheint aber der Meinung zu sein, daß in einem solchen Fall ein Streikleiter zehnfach strafbar ist, denn es setzte hinter die übliche 3 eine Null!

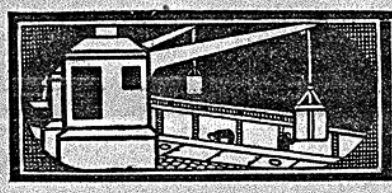
Gegen diese Null erhob Sängerlaub Einspruch, und der — Zufall wollte es, daß derselbe Amtsrichter Köst über den Einspruch zu entscheiden hatte, der den Strafbefehl unterzeichnet hatte. Zwar erklärte S., daß er von dem Liede nichts wisse, und es weder habe drucken noch verbreiten lassen. Da die Sache aber einmal vorgekommen sei, so wolle er dennoch die Verantwortung übernehmen.

Die Verhandlung gestaltete sich interessant. Der Amtsanwalt hielt das Schuldbewußtsein des Angeklagten für vorliegend und beantragte, ihn wegen Fahrlässigkeit zu bestrafen, da er nicht die ihm als Streikleiter obliegende Sorgfalt und Aufmerksamkeit angewendet habe, um die Geschichte zu verhüten. Der Verteidiger Dr. Marschner wandte dagegen ein, daß der Strafbefehl hinfällig sei, weil S. nicht nachgewiesen werden könnte, daß er der Verleger sei. Die dennoch angebotene freiwillige Verantwortung des Angeklagten könne vom juristischen Standpunkt nicht angenommen werden.

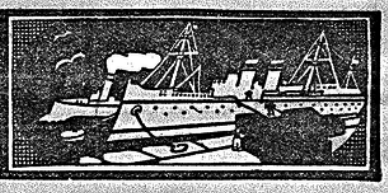
Das Schöffengericht sprach S. frei, weil nicht festzustellen sei, ob S. der Verleger sei, und weil ihm auch keine fahrlässige Schuldhaftigkeit nachgewiesen werden könne, indem die Verbreitung nicht verhindert wurde. Es könne leicht vorkommen, daß solche Dinge in einem unruhigen Streikbüro unbemerkt blieben. Das Gericht habe es deshalb abgelehnt, die angebotene Verantwortung des Angeklagten zu übernehmen.

Herr Amtsgerichtsrat Köst hat sich hiermit in juristischer Beziehung korrigiert. Daß er aber eine Korrektur auch in bezug auf seine Auffassung von der Arbeiterbewegung hat eintreten lassen, glauben wir nicht. Der Arbeitergegner Köst wird es vielmehr schmerzlich bedauert haben, daß der Jurist Köst den Strafbefehl nicht aufrechterhalten konnte.

Sonneberg. Eine geborstene Säule. In Nr. 25 vom 23. Juni 1912 des Verbandsorgans haben wir das „Solidaritäts"-Gefühl des ersten Einbinders bei der Firma J. G. E. S. mit Namen R. Br. kritisiert; haben auch nebenbei bemerkt, daß es vielleicht wieder einmal, wie schon öfters, vorkommen kann, daß dieser Mann an die Luft gesetzt wird. Diese berechtigte Kritik wurde damals von diesem Einbinder dem Chef des Betriebes mit dem Bemerken unterbreitet: daß ein organisierter Kollege im Betrieb der Verfasser des Berichts sei. Kurz und gut R. Br. denunzierte seinen Chef solange, bis derselbe entlassen worden ist; trotzdem er beteuerte, daß er keine blasse Ahnung von dem Bericht hätte. (Was auch wir bestätigen. D. B.) Aber hier hatte auch einmal das Sprichwort: „Alle Schuld rächt sich auf Erden", recht behalten. Am 31. Dezember 1912 vormittags 9 Uhr wurde der Br. bei der Firma J. G. E. S. nach einer kurzen Unterredung im Privatkontor, hinter verschlossenen Türen, von seinem Chef Herrn Püttner kurzerhand entlassen. Während der Unterredung sollen von seiten seines Chefs dem betr. R. Br. ganz ernste Worte über sein Ehrlichkeitsgefühl auf dem Kopf zugesagt worden sein. Wir vermuten sogar einen Zusammenhang mit der in Sonneberg so bekannten Affäre Lipfert; denn im Laufe des Vormittags am 2. Januar 1913 hatte betreffender Br. polizeilichen Besuch in seiner Wohnung. Wir werden, wenn wir weitere Informationen eingezogen haben, über diese Sache Berichte folgen lassen. Jedoch können wir nicht unterlassen, den Chef der Firma J. G. E. S. Herrn Püttner auf etwas aufmerksam zu machen, worüber wir schon lange Bedenken gehegt haben. Wir können nämlich nicht verstehen, wie Br. bei dem horrenden Wochenlohn von 21,50 Mk. so außergewöhnliche große Aufwendungen für seine eigene Person machen konnte. Uns ist unerklärlich, daß Br., der doch Familienvater ist, täglich im Wirtshaus Skat spielen, dabei auch einen guten Bissen nicht verschmähte und noch wöchentlich 6 Mk. auf die hohe Kante zurücklegen konnte. Das wird wohl auch Herrn Püttner unerklärlich sein. Vielleicht wird uns Herr Püttner noch den Vorwurf machen, wir hätten ihn früher darauf aufmerksam machen sollen; wir wollen diesem aber zuvor kommen und sagen, daß wir die letzten sind, einen Arbeiter, auch wenn er gegen uns ist, bei seinem Chef denunzieren. Aber Herr Püttner hätte auch einmal über das Treiben seines ersten Einbinders im Privatleben Erkundigungen einziehen können, wie er es bei andern auch getan hat, dann hätte er auch Ursache gehabt, etwas besser auf die Finger seines ersten Einbinders zu sehen. — Uebrigens sollen in letzter Zeit häufiger solche unehrliche Handlungen von Arbeitern begangen worden sein, die auch wir auf das Entschiedenste verurteilen; jedoch knüpfen wir hieran die Bemerkung, daß die Hauptschuld in solchen Fällen, so lange auf den Arbeitgebern sitzen bleibt, bis sie ihren Arbeitern menschenwürdige Lohn- und Arbeitsverhältnisse gewähren. Bei Hungerlöhnen von 16—21,50 Mk. für verheiratete Arbeiter, ist es leicht möglich, daß die Versuchung an sie herantreten kann, sich durch Aneignung fremden Gutes, die aufgebürdete Not, nur für ein Moment zu lindern. Wir fordern deshalb jeden organisierten Kollegen auf, solche unehrliche Manipulationen zu vermeiden und falls sie Verdacht hegen, daß ein anderer in Versuchung gerät, ihn davon abzuhalten und auf die üblen Folgen, die es nach sich ziehen kann, aufmerksam zu machen; denn eine unbefleckte Ehre ist das höchste Gut des Arbeiters. Uns scheint es sogar, als wäre es den Herren Exporteuren lieber, unehrliche Arbeiter in ihren Betrieben zu haben, als daß sie die so schön klingenden Versprechungen ihres Präses Herrn Kommerzienrat Craemer in Erfüllung bringen. Dem gegenüber hat sich der D. T. V. zur Aufgabe gemacht, erzieherisch auf seine Mitglieder einzuwirken und in erster Linie ihre Lohnverhältnisse so zu gestalten, daß sie nicht in Versuchung geraten, ihre mißliche Lage durch Unehrlichkeiten aufzubessern. Es seien deshalb die Kollegen auch hier wieder gemahnt, straffer denn je zusammenzuhalten und neue Mitglieder für den D. T. V. zu gewinnen. Dann werden auch wir auf Grund einer straffen Organisation bei gegebener Zeit unsere Wünsche durchdrücken können und einer uns besseren Zeit entgegensehen.



Hafenarbeiter



Ein Beitrag zum Kapitel Arbeiterschutz. Kurz vor Schluß des Jahres 1912 gab die Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft (E. B. G.) ihren Bericht über das Jahr 1911 heraus. An dieser Stelle kann uns aus dem Bericht nur das interessieren, das Bezug hat auf Hafenarbeiterverhältnisse. Der weitaus größere Teil des Berichts ist natürlich von mehr Interesse für die Binnenschiffer, doch ist auch für die Allgemeinheit und für die Hafenarbeiter genug des Interessanten in dem Bericht zu finden. Wir geben das Wichtigste hier kurz wieder, wobei wir uns im wesentlichen im Rahmen der selbstgezogenen Grenzen bewegen, wenn wir vornehmlich Hamburg und die Unterelbe berücksichtigen. In den Gesamtbetrieben, die der Aufsicht der E. B. G. unterstehen, verunglückten und erhielten zum erstenmal „Entschädigungen" in den letzten drei Jahren:

Jahr	Verunglückte Personen	Es erhielten zum erstenmal Entschädigung: Personen
1909	1777	327
1910	1728	310
1911	1793	294

Während die Zahl der verunglückten Personen im Jahre 1911 gegen das Vorjahr um 65 — 3,8 pCt. zugenommen hat, sank die Zahl der „entschädigten Unfälle" um 16 — 5,1 pCt. Im Jahre 1910 wurden von 1728 Verunglückten 310 — 17,6 pCt. „entschädigt", im Berichtsjahre dagegen von 1793 Verunglückten nur 294 — 16,3 pCt. — Eine sanfte aber nachdrückliche Korrektur des niedlichen Kindermärchens von der gefüllten Kompottschüssel. Höchstens kann man sagen, die Rentenquetsche ist auf der Höhe.

In diesem Rahmen hinein paßt auch das Bild von den 226 Streitsachen, von denen 178 — 78,8 pCt. zugunsten der E. B. G. entschieden wurden, und nur 48 — 21,2 pCt. zugunsten der Verunglückten. Rekurse hatten nur 7 — 20 pCt. Erfolg.

Im Jahre 1910 waren in den der Aufsicht der E. B. G. unterstehenden Betrieben 19 829 Vollarbeiter, im Jahre 1911 dagegen 19 318. Während also die Zahl der Vollarbeiter um 511 — 2,6 zurückging, hat die Zahl der Unfälle um 65 — 3,8 zugenommen. Oder anders gegenübergestellt: im Jahre 1910 verunglückten von je 100 Vollarbeiter 8,7, im Berichtsjahre dagegen 9,3.

Von den 294 „entschädigten" Unfällen waren **60 tödlich; 46** Personen verloren ihr Leben durch **Ertrinken,** davon allein **22** im Hamburger Hafen. Von den 294 „entschädigten" Unfällen ereigneten sich in der Ewerführerei 87, in der Unterelbischen Frachtschiffahrt 22, in der Dampfschiffahrt (Deckpersonal) 31, Güterlade-, Lazarei- usw. Betriebe 16 usw. Von den entschädigungspflichtigen Unfällen fallen 172 auf Hamburg, Altona und Harburg, und 6 auf die Elbe unterhalb Hamburg. Unter der Gesamtzahl der Rentenbezieher (oder Angehöriger) steht die Fluß- und Kanalschiffahrt mit 1202 Personen an der Spitze. An zweiter Stelle steht die Ewerführerei mit 638, es folgen (wahllos): Bootsvermietung mit 3 Personen, Schrottüberwachung mit 11, Unterelbische Frachtschiffahrt mit 174, Baggerei mit 8, Güterlade-Schuppen usw. Betriebe mit 109 Personen usw.

Im Jahresbericht heißt es: „In das Heilverfahren während der ersten 13 Wochen nach dem Unfalle einzutreten, nahmen wir in 10 Fällen Veranlassung und zwar auf ärztliches Anraten, da in fast allen Fällen Anstaltsbehandlung geboten war. An Kosten sind uns hierfür 396,95 Mk. erwachsen. Hierzu treten noch die anteiligen Betriebskosten der Unfallstation im Hafen von Hamburg. Diese Station wird vom Hafen-(Polizei-)Krankenhause geleitet und betrieben und ist Tag und Nacht mit einem Heilgehilfen besetzt, um bei Unglücksfällen sofort sachkundige Hilfe zu leisten. Die Betriebskosten sind von den beteiligten Berufsgenossenschaften übernommen und werden anteilig getragen. Im Jahre 1910 entfielen auf den Einzelfall (einschl. der etwaigen Beförderung des Verletzten durch Hafenpolizeibarkasse) 7,71 Mk. Betriebskosten, so daß bei 56 Fällen, die unsere Berufsgenossenschaft betrafen, 431,76 Mk. von uns zu tragen waren." Im Jahre 1911 bei 62 Fällen 461,90 Mk.

461,90 Mark!!

Und da soll dieser niederträchtige „Courier" noch einmal kommen und sagen, der Arbeiter opfere seine gesunden Knochen, sein Leben auf dem Altar des Kapitalismus. 461,90 Mk. findet man doch auch nicht auf der Straße. Was könnten die Unternehmer nicht alles dafür haben; sogar ein hübsches Mädel für eine Nacht im Chambre separee — wenn das Mädel nicht gerade zu anspruchsvoll ist. Die Unternehmer haben denn doch schließlich noch etwas mehr zu tragen als unsere „Courier"weisheit sich träumen läßt. . . . 461,90 Mk. Ja, ja!

Aber das ist noch lange nicht alles, was die E. B. G. für die undankbaren Arbeiter tut. Sogar Unfällen vorbeugen will sie, und deshalb hat sie bei 19 318 versicherten Vollarbeitern — einen — wirklich, einen ganzen, ungeteilten — Aufsichtsbeamten angestellt. Daß dieser Herr anscheinend sein Fach gut versteht, ist natürlich Zufall, wäre es anders gewesen, so wären die Unternehmer vor einem unbequemen Mahner bewahrt geblieben, aber die E. B. G. hätte das weiter nicht gerührt. Gewiß, auch dieser Aufsichtsbeamte entlockt der alten Ziehharmonika die schon beim ersten Gebrauch verbraucht war, die alten Jammertöne von der „Lässigkeit" und „Gleichgültigkeit" der Arbeiter (vorausgesetzt, daß er der Verfasser des Berichts ist) — aber, wir lassen uns nicht täuschen: das ist ein Heimlicher. Den Sack schlägt er und den Esel meint er. Man lese, was er über die Esel — oder sagen wir lieber Unternehmer, denn es ist nicht notwendig jeder Unternehmer ein Esel, auch Schelme und halbwegs Anständige gibt's darunter — an anderer Stelle des Berichts schreibt:

„Im Berichtsjahre mußte in 66 (132) Fällen das Aushänger der Unfallverhütungsvorschriften besonders angeordnet werden. (Damit hebt der Bericht den Vorwurf der Lässigkeit gegen die Arbeiter in feiner Weise wieder auf und belastet die Unternehmer damit. Red.) Viele Unternehmer waren in völliger Unkenntnis der ihnen gesetzlich obliegenden Pflichten der Meinung, daß sie mit der Durchführung der Unfallverhütungsvorschriften dem Vorstande ein besonderes Entgegenkommen zeigten. Der Aufsichtsbeamte ließ es sich angelegen sein, sowohl die Betriebsunternehmer als auch die Versicherten unter Hinweis auf die täglich sich ereignenden Unfälle und die dadurch den Unternehmern erwachsenden Kosten zu überzeugen, daß beide Hand in Hand für eine Einschränkung der Betriebsunfälle nach besten Kräften zu sorgen verpflichtet seien. Auch wurde auf die Folgen hingewiesen, welche den Arbeitgeber oder dessen Beauftragten bei eintretenden Unglücksfällen durch Verstöße oder Nichtbeachtung der Vorschriften treffen können. Die Notwendigkeit der oben erwähnten Belehrung beweisen die vielen Verstöße, welche erkennen lassen, daß die zur Sicherheit nötigen Maßnahmen meistens erst auf Grund erfolgter Revisionen getroffen wurden. Die Notwendigkeit der Nachrevisionen zur Feststellung, ob eine Beseitigung der Mängel auch tatsächlich erfolgt war, wurde wiederum dadurch bewiesen, daß mehrere Unternehmer trotz erfolgter Bestrafung den Anordnungen des Aufsichtsbeamten nicht nachkamen. Es waren vielmehr eine Reihe von Revisionen und mehrere Strafbescheide erforderlich, um durch die Durchführung der Unfallverhütungsvorschriften zu erzwingen."

Ist er nicht ein ganz Schlauer? Unter der Hand wird aus einem gelinden Vorwurf gegen die Arbeiter eine fulminante Anklage gegen gewissenlose Unternehmer. Den Arbeitern sagte er, was sie ohnedies wissen; wenn sie die Vorschriften nicht beachten, müssen sie die Nachlässigkeit mit Leben oder Gesundheit büßen; den Unternehmern kommt er nicht mit solchen menschenfreundlichen Gründen von vorgestern. Denen droht er mit einem Aderlaß am Geldbeutel, und dort ist die Stelle, wo ihr „Gewissen" sitzt.

Der Beamte nahm in 197 Tagen 1917 Besichtigungen von Betriebsobjekten vor. Davon entsprachen nur 940 den Vorschriften. Also, das ist ein natürlicher Schluß: 977 — 51 pCt. der besichtigten Betriebsobjekte waren in einem Zustand, der mehr oder minder Leben und Gesundheit der Arbeiter bedrohte. Was würde erst an Mißständen zutage gefördert, wenn alle 5201 Betriebe im Jahre nur einmal gründlich überholt würden?