

Sommer

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. franko geg. franko 1,50 M.
Der Courier ist in die Postzustellungsliste eingetragen.

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

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

Nr. 6.

Berlin, den 9. Februar 1913.

17. Jahrg.

Unsere Interessenvertretung im Deutschen Reichstage.

I.

Am 25. Januar nahmen unsere Kollegen Schumann und Bender im Deutschen Reichstage Gelegenheit, zu den Kapiteln: „Behörden für die Untersuchung von Seemängeln“ und „Reichsstatistisches Amt“ der Regierung nicht nur unsere Bemerkungen in Erinnerung zu bringen, sondern auch deren sozialpolitische Maßnahmen scharf unter die Lupe zu nehmen. Wir glauben unserer Kollegenschaft am besten dienen zu können, wenn wir die Reden unserer Kollegen getreu dem stenographischen Protokoll entsprechend wiedergeben, damit sie das darin enthaltene reiche und wertvolle Agitationsmaterial voll ausnützen können. Der bescheidene Mann unseres Blattes gebietet uns, die Materie auf zwei Nummern zu verteilen, weswegen wir uns heute auf die trefflichen Ausführungen unseres Verbandsvorsitzenden Kollegen Schumann beschränken müssen:

„Meine Herren, die rechtliche und soziale Lage der seemannischen Arbeiter ist wiederholt Gegenstand eingehender Erörterungen in diesem hohen Hause gewesen. Trotzdem bei diesen Gelegenheiten eine Fülle von Material über die Lebensgeschichte des seemannischen Arbeiters vorgebracht worden ist, ist in bezug auf die Befriedigung ihrer Wünsche, auf die Besserstellung in rechtlicher Beziehung sowie in bezug auf den Schutz für Leben und Gesundheit bisher leider wenig getan worden. Meine Herren, die im Jahre 1902 vorgenommene Revision der Seemannsordnung kann als Reform im Sinne des Wortes nicht bezeichnet werden. Mit viel größerem Rechte kann man von einer Scheinreform sprechen, ausgehend von dem Grundsatz: 'wacht den Pelz, aber mach' ihn nicht naß' — hat man hier versucht, durch Einführung einer Reihe von Bestimmungen den Schein zu erwecken, als wäre man ernstlich gewillt, die berechtigten Wünsche und Forderungen der seemannischen Arbeiter zu erfüllen. Diese Seemannsordnung hat den seemannischen Arbeitern weder ein modernes Vertragsrecht noch eine fortschrittliche Gerichtsbarkeit gebracht; sie hat auch keine Einschränkung der Disziplinarergewalt gebracht, ferner keine präzisierung der Arbeitszeit, der Ueberstunden, der Sonn- und Festtagsarbeiten und des Kost- und Logiswessens. Vor allen Dingen ist einer der berechtigten Wünsche der seemannischen Arbeiter und nicht nur dieser, sondern darüber hinaus weiter Kreise von Interessenten nicht erfüllt worden, nämlich der auf Schaffung einer staatlichen Aufsicht durch Einsetzung eines Reichsschiffahrtsamts, einer Aufsichtsinstitution, die unabhängig von den Unternehmern, den Schiffsbau, die Ausrüstung des Schiffes, kurz den ganzen Schiffahrtsbetrieb unter ständiger Kontrolle hält. Der Reichstag hat seinerzeit im Anschluß an die Beratung der Seemannsordnung im Jahre 1902 einen Beschlusses gefordert, durch welchen die Frage einer behördlichen Aufsicht über Seetüchtigkeit, Leistung, Besatzung und Verproviantierung von Kaufschiffen geregelt, für die Abstellung etwaiger Mängel Sorge getragen und für diese Zwecke eine der Oberaufsicht des Reiches unterstellte Institution bestimmt wird. Das ist bisher nicht geschehen und nach der Richtung hin sind die Wünsche der seemannischen Arbeiter bisher unerfüllt geblieben. Am 12. Dezember 1908 wurde meinem Parteifreunde Meyer auf eine diesbezügliche Anfrage von einem Regierungsvertreter geantwortet:

Die verbündeten Regierungen haben offenbar die Frage noch nicht zur Entscheidung für reif gehalten. Ob man überhaupt einmal zur Errichtung eines Reichsschiffahrtsamts kommt, darüber ist im Bundesrat keine Entscheidung getroffen worden.

Ich sagte schon: die Forderung auf Einsetzung einer völlig unabhängigen Behörde zur Kontrolle des Schiffahrtsbetriebes, einschließlich des Schiffbaues, geht nicht nur von den seemannischen Arbeitern aus, sondern auch Kapitäne und Offiziere haben diese Forderung wiederholt aufgestellt. Seinerzeit schrieb im Anschluß an die Verhandlungen des Reichstags im Jahre 1908 das Organ der Kapitäne und Offiziere der Seeschifffahrt darüber folgendes:

Unter den heute bestehenden Verhältnissen in der deutschen Schifffahrt dürfte es angebracht erscheinen, all die fast parallel laufenden und dennoch sich häufig genug diametral gegenüberstehenden Behörden, Inspektionen, Begutachtungen der Beberufsgenossenschaft, der Seemänner, der Seemannsämter und der Strandämter unter eine einheitliche beaufsichtigende, aber amtliche Leitung zu bringen. Schon aus rein praktischen Gründen erscheint eine solche Vereinigung notwendig. Sie wird um so dringender, je mehr für die Schifffahrt Vorschriften, Bestimmungen usw. in Kraft treten, die aus gemeinnützigen Zwecken gar nicht zu entbehren sind. Um dann solchen Einrichtungen das bestmögliche Moment zu nehmen, ist erst recht eine Einheitsfront notwendig. Jetzt fehlt sie. Jede Vorschrift, jedes Gesetz hat heute beinahe seine eigenen ausführenden Organe, die wieder darauf angewiesen sind, sich untereinander tunlichst zu verständigen. Häufig genug wird aber nicht danach gehandelt, da ein Verhandlungszwang dazu fehlt und den einzelnen Körperschaften eine ausübende Gewalt nicht zur Seite gegeben ist, um sich nötigenfalls Anerkennung zu verschaffen.

Trotzdem verbielt sich die Regierung ablehnend. Das braucht nach dem der Regierung wiederholt von Seiten der Unternehmerinteressen gegebenen deutlichen Willen nicht weiter wunderzunehmen. Schrieb doch damals das Neederblatt, die „Santia“, in ihrer Nr. 5 vom 30. Januar 1909 folgendes:

Die deutschen Schiffsahrtkreise sind prinzipielle, natürliche Gegner jeder behördlichen Bevormundung und Einmischung in ihren Wirkungskreis. Dabei lassen sie sich, bekräftigt durch die trüben Erfahrungen in anderen Ländern, von der Ueberzeugung tragen, daß jedes staatliche oder behördliche Eingreifen in ihre geschäftliche Tätigkeit den täuschendsten Unternehmungsgeist und Wagemut ihrer Vertreter beeinträchtigen muß zum Nachteil der wirtschaftlichen Interessen, die sie gegen eine internationale Konkurrenz zu wahren und zu pflegen haben.

Der wahre Grund des ablehnenden Verhaltens der Unternehmer ist der, daß sie fürchten, bei Einsetzung eines behördlichen Organs wie des Schiffahrtsamts einer unabhängigen Kontrollinstanz mehr als bisher in der Ausbeutungsmöglichkeit der seemannischen Arbeiter beschränkt und beeinträchtigt zu werden. Die Frage einer Kontrolle, wie wir sie für die seemannischen Arbeiter wünschen, die Notwendigkeit der Einsetzung eines Reichsschiffahrtsamts, hat sich von Jahr zu Jahr in verstärkter Weise gezeigt. Diese Notwendigkeit ist in immer größerem Maße zutage getreten. Mit der Entdeckung der Schifffahrt und mit der Steigerung der Zahl der in ihr beschäftigten Personen hat sich die Notwendigkeit naturgemäß gesteigert.

Aber nicht nur das, sondern auch aus Rücksicht auf die allgemeinen Interessen und auf Leben und Gesundheit der Passagierdampfer benutzenden Personen ist eine solche Kontrollvorrichtung notwendig. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Ueber die miserablen Zustände und die zum Teil ganz unakzeptablen Verhältnisse in der Seeschifffahrt läßt von Zeit zu Zeit ungeheure Katastrophen den Schleier. Es ist ja noch gar nicht lange her, daß wir ein derartiges Unglück zu konstatieren hatten. Da zeigen sich dann die Folgen der Profitlust und der Notorität in erschreckendem Maße. Das ist besonders bei der „Titanic“-Katastrophe deutlich zutage getreten, bei der ja bekanntlich rund 1600 Menschen ihr Leben lassen mußten und dem Molocho Kapitalismus geopfert worden sind, darunter außer der Besatzung Angehörige der niederen Volksklassen, Zwischendeckspassagiere. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Es handelt sich bei dieser Katastrophe um ein kapitalistisches Verbrechen im allerhöchsten Sinne des Wortes. (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten.) Auf einem Schiff, das 32 Millionen M. gekostet hat, waren nicht einmal die aller-einfachsten Vorbedingungen für die Rettung so vieler Menschen gegeben. (Hört, hört! bei den Sozialdemokraten.) Das Untersuchungsergebnis hat gezeigt, daß das Schiff trotz Warnung mit äußerster Kraft gefahren ist. Ich sagte vorher: Notorität ist es vielfach, die

derartige Unglücksfälle verschuldet. Auf diesem Schiffe waren Rettungsboote nicht in genügender Zahl vorhanden, die Matrosen zum großen Teil unkundig der Führung der Boote, die Schoten schlossen nicht, weil der Mechanismus verfaßt. (Hört, hört! bei den Sozialdemokraten.) Ich kann und will selbstverständlich auf dieses ungeheure Unglück nicht weiter eingehen. Ich glaube nur, es anzuhören zu müssen, um daran einige Bemerkungen bezüglich der Verhältnisse der deutschen Seeschifffahrt auch im Passagierverkehr knüpfen zu können. Es wurde seinerzeit von Interessentenseite gesagt, das sei ein englisches Schiff, bei uns in Deutschland komme so etwas nicht vor, auf unseren deutschen Schiffen sei alles in bester Ordnung. Schon damals und erst vor kurzer Zeit haben Sachverständige das Gegenteil behauptet: (Hört, hört! bei den Sozialdemokraten) sie haben behauptet, daß die Reformarbeit auch in Deutschland grassiere. Es ist ja bekannt, daß seinerzeit zwischen den deutschen und englischen Linien ein Kampf in der Schnelligkeit der Ozeandampfer ausgekämpft worden ist. Aber das letzte behaupten weiter und stellen unter Beweis, daß wenn eine derartige Gelassenheit, mit dem Ausbauge um den Schnelligkeitspreis zu kämpfen, nicht vorhanden ist, dann der letzte eigene Retort zu überwinden versucht wird.

Auch auf den deutschen Schiffen ist es als eine bekannte Tatsache festzustellen, daß die Schiffe nicht genügend Bootsräume mit sich führen. Die „Frankfurter Zeitung“ brachte seinerzeit im Verlauf der Besprechung der „Titanic“-Katastrophe eine Zusammenstellung, aus der das deutlich hervorging. Die Notwendigkeit der übergebenen Zahlen ist allerdings von den beiden in Frage kommenden Reedereigesellschaften bestritten worden. Trotzdem ist nach dem Urteil von Sachleuten die Aufstellung der „Frankfurter Zeitung“ richtig. Meine Herren, dort heißt es, daß die Hamburg-Amerika-Linie zwei Schiffe habe, bei denen genügend Bootsräume nicht vorhanden sei: die „Kaiserin Augusta Victoria“, die 2777 Passagiere und eine Mannschaft in Stärke von 550 Mann faßt und nur 24 Boote besitze, so daß 2000 überzählige Personen vorhanden sind. (Hört, hört! bei den Sozialdemokraten.) Bei der „Amerika“ kommt ungefähr dasselbe Verhältnis in Frage. Beim Norddeutschen Lloyd sind es drei Schiffe, bei denen überzählige Personen — im Hochfalle 1752 bei „George Washington“ — im niedrigsten Falle 2425 und zwar bei „Kaiser Wilhelm II.“ in Frage kommen. Diese Tatsache beweist meine Behauptung, daß ein Mangel, der bei der damaligen Katastrophe festzustellen ist, auch bei deutschen Passagierdampfern vorhanden ist. Also die Zahl der Boote reicht nicht aus, die Aufstellung ist zumeist unzureichend, weil kein Raum für Rettungsboote da ist, den man eben für Promenadenbänke, Sonnenbänke und zur sonstigen Befriedigung der sportlichen Gelüste der erstklassigen Passagiere bedarf. (Hört, hört! bei den Sozialdemokraten.) Es ist ferner zu bemängeln die Bootsausrüstung. Die allermeisten Rettungsboote befinden sich nicht in einem Zustand, wie er notwendig vorhanden sein müßte, um diese Boote in vollem Umfang als gebrauchsfähig anzusprechen, sondern das Gegenteil ist der Fall. Das ist ebenfalls bei den verschiedensten Gelegenheiten bewiesen worden. (Abgeordneter Dr. Hecker: Bei welchem?) Geradezu gemeingefährlich ist die heute zur Regel gewordene Bootsumtündigkeit der Mehrheit der Schiffsmannschaft (hört, hört! bei den Sozialdemokraten), weil die Befestigung sämtlicher Passagierschiffe, einerlei unter welcher Flagge sie fahren, nicht durch häufige Bootsmänner dazu erzogen und vorgebildet ist, im Ernstfall die vorhandenen Boote auch führen zu können. Das Maschinenpersonal ist durchgängig bootsunkundig, und die Passagiere erhalten ja erst recht keinerlei Unterweisung im Gebrauch der Rettungsboote. Meine Herren, was man auf deutschen Schiffen Bootsmänner nennt, das wird von Sachverständigen als Rinderei, als Augenverblöndung bezeichnet. Weiter ist als allgemeiner Mangel festzustellen, daß nicht genügend Rettungs- und Schwimmgürtel auf den Passagierschiffen mitgeführt werden.

Die gute Einrichtung der drahtlosen Telegraphie — zweifellos ein großer Fortschritt, meine Herren —

protestiert werden. Redner ging dann auf die Geschäftsführung des Gewerbegerichtes ein und betonte, daß es an der Zeit sei, daß einmal die große Öffentlichkeit sich mit der laien Geschäftsführung des Gewerbegerichtes befaßt.

Im zweiten Teil seiner Ausführungen besprach der Referent den Kampf der Gerichte und der Polizei gegen den Transportarbeiter-Verband; zu diesen habe sich in neuester Zeit auch die Stadtverwaltung gefügt. Denn wo alles halle und durch kleinliche Nadelstichpolitik Versuche, die Vorwärtsentwicklung des Verbandes aufzuhalten, könne die Stadtverwaltung allein doch nicht helfen.

Am Schluß seiner Ausführungen forderte der Referent die Anwesenden auf, sich durch keinen kleinlichen Kampf der behördlichen Organe, mögen sie heißen wie sie wollen, in der Agitations- und Werberarbeit für unsere gewerkschaftliche Organisationen abhalten zu lassen.

Die Versammlung nimmt Kenntnis von der in der letzten Zeit gelübten Praxis des Gewerbegerichtes, nach der fast alle Klagen, die von Hafenanarbeitern wegen Klündigungsloser Entlassung anhängig gemacht wurden, abgewiesen wurden.

Gegen diese ungesetzliche Auslegung des § 122 der G.O. und die damit verbundene Schädigung der gesamten Hafenanarbeiterschaft erhebt die Versammlung mit aller Entschiedenheit Protest.

Von den Arbeitnehmervereinigungen erwartet die Versammlung, daß sie jeder weiteren ungesetzlichen Auslegung des § 122 der G.O. gegenüber den Hafenanarbeitern mit allen ihnen zu Gebote stehenden gesetzlichen Mitteln entgegen treten.

Die Versammlung beauftragt die Ortsverwaltung Duisburg des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes, gegen die bisher betätigte Ansicht des Gewerbegerichtes bei der Aufsichtsbehörde Beschwerde einzulegen.

Die Versammlung nimmt mit Bedauern Kenntnis von der Verfügung der Stadtverwaltung betreffend Grabsteineinschrift des erschossenen Kollegen Meierling.

Gegen die Auffassung der Stadtverwaltung, daß die Inschrift unangemessen und argerniserregend sei, verbitternd und aufreizend wirkt und den sozialen Kampfkampf auf den Friedhof frage, legen die Versammelten, weil die Inschrift nur der Wahrheit die Ehre gibt, in voller Einmütigkeit Verwahrung ein.

Die Versammlung fordert die Stadtverwaltung auf, es abzusehen, dem Anstehen der Stadtverwaltung, den Grabstein zu entfernen oder eine der Verwaltung angenehme Inschrift auf denselben anzubringen, nachzukommen.

Ziffern behauptet Duisburg wieder siegreich den Ruhm, den größten Binnenhafen der Welt zu besitzen. Zu den gewaltigen Steigerungen hat der Kohlenverkehr erheblich beigetragen.

Zu berücksichtigen ist dabei noch, daß diese hoch veranschlagte Erzielte wurde trotz des Bergarbeiter- und des Rheinshiffersstreiks und des im Verron einengenen über zwei Monate dauernden Wagenmangels, der wochenlang die Kohlenzufuhr und die Abfuhr anderer Güter fast lahmlegte.

Interessant ist ein Vergleich der Kohlenveranschlagungen für das ganze Jahr. Die weitest größte Menge ging nach dem Oberrhein, in 1912 waren es 7.050.041 Tonnen, gegenüber dem Vorjahre bedeutete dies eine Steigerung um 686.824% Tonnen.

Sinnpruch.

Das sei die unverloren:
Fest, tapfer allezeit
Verdien' du deine Sporen
Im Dienst der Menschlichkeit!
Rundum der Kampf auf's Messer!
Leid' du zu jeder Frist,
Daß Wunden heilen besser
Als Wunden schlagen ist. Freillich.

Die nach Duisburg bis Köln um 301 Tonnen auf 11.906 Tonnen auf.

Diese Zahlen beweisen, daß das gesamte Unternehmen in den Duisburg-Arbitrierer Häfen im vergangenen Jahr ein Jahr der Ernte erlebt hat. Soweit Feststellungen möglich waren, haben die Getreidefirmen besonders gut abgeschnitten. Hohe Dividenden werden den Aktionären ausgezahlt.

Die vorliegende Verkehrssteigerung muß für die organisierte Hafenanarbeiterschaft ein Ansporn mehr sein, ihre Organisation zu stärken. Nur die Stärkung der Organisation wird es ihnen möglich machen, von dem Goldstrom, der durch das riesenhafte Anwachsen des Verkehrs in die Taschen der Unternehmer fließt, ihren gerechten Teil zu erhalten.

Die vorläufige Hamburg-Amerika-Linie. Die S. A. L. macht Bilanz. Das offizielle Communiqué der Gesellschaft lautet:

In der gemeinsamen Sitzung des Aufsichtsrats und des Vorstandes der S. A. L. wurde der vorläufige Abschluß für das Jahr 1912 vorgelegt. Es ergibt sich auf Grund der noch nicht endgültig festgestellten Ziffern ein Betriebsgewinn von etwa 56 1/2 Millionen M. gegen nur 43 000 000 M. im Vorjahr.

Abschreibungs- und die Reserverkonten zu verwenden und sie damit in einer Weise zu verstärken, wie es den großen Aufgaben der Hamburg-Amerika-Linie entspricht.

Die Erhöhung der Abschreibungen und Reserven um mehr als 9 Millionen M. muß auch unter Berücksichtigung der inzwischen erfolgten Flottenvermehrung als erfreulich groß bezeichnet werden.

Wir werden vielleicht bald Gelegenheit haben, auf das Geschäftsergebnis der S. A. L. zurückzukommen; für heute nur noch folgenden Vergleich des Resultats des abgelaufenen Jahres auf Grund der vorläufigen Zahlen mit den Ergebnissen der letzten zehn Jahre:

Betriebsgewinn	Abschreibungs- u. Reservestellungen	in p.Ct.	dividende	Gewinn-Anteil	Gesamtobligation
1912 53500000	88000000	17,2	76000000	10	221500000
1911 40500000	29000000	14,7	47900000	9	197900000
1910 36000000	26000000	13	49500000	8	193000000
1909 29700000	22000000	10,8	48000000	6	200400000
1908 12000000	12900000	6,4	17800000	0	201400000
1907 25200000	17800000	10,8	8800000	6	172500000
1906 8200000	21800000	14,0	27200000	10	163600000
1905 36100000	24600000	16,4	25600000	11	149600000
1904 27800000	18200000	13,4	16800000	9	137700000
1903 20800000	14200000	10,2	8400000	6	136800000
1902 16200000	11800000	8,3	8600000	4 1/2	139100000

*) nach Abzug der Prioritätszinsen.

Die Prioritätszinsen sind natürlich auch nicht vom Himmel gefallen, sie haben auch aus dem Schwitz der Arbeiter geprägt werden müssen.

Hamburg. Die „Hamburger Echo“ geißelt die Unvorsichtigkeit bei der Entlassung von Quarantänegeschiffen, bei der zugleich eine Rücksichtslosigkeit gegen die Hafenanarbeiter an den Tag gelegt wird wie sie selbst bei den Hafenbetriebsgewaltigen zu den Seltenheiten gehört.

Sobald man bei der Entlassung eines im Hafen liegenden Schiffes gewahrt wird, daß sich in der Ladung pestverdächtig erkrankte oder gestorbene Ratten finden, oder wenn von der Mannschaft Leute an Borden erkrankt sind, wird das Schiff sofort dem Verkehr abgelehrt und die Ladung unter Vorsichtsmaßnahmen gelagert.

