

standsfähigkeit gegen Stöße und Erschütterungen ausgesetzt, die an ihrer Aufhängung einen Magnesiumring haben, der, falls der Glühstrumpf zerstört wird, allein weiterglüht und so eine Notbeleuchtung herstellt. Die Lampe ist im Gasverbrauch sparsamer als die früher gebräuchliche; die Erfahrung wird noch dadurch gefeiert, daß die Bündstanne weggelassen ist, die selbst bei starker Einstellung doch immer noch mindestens 5 Liter Gas im Tage verlangt.

Hafenarbeiter.

Ausprache unsfallverlegter Unständiger während der Wartezeit. Nach § 451 der Reichsversicherungsordnung können die Krankenkassen fakultätsmäßig bestimmen, daß für unständige Beschäftigte der Anspruch auf Rasseneintrittungen erst nach einer Wartezeit von höchstens sechs Wochen entsteht. Die Allgemeine Ortskasse zu Hamburg hat für Unständige eine Wartezeit von vier Wochen eingeführt. Ein unständiger Arbeiter, der in das Mitgliederverzeichnis der genannten Kasse eingetragen war, zog sich nun innerhalb der Wartezeit einen Vertragsunfall zu. Mit seinen Ansprüchen an die Kasse wurde er abgewiesen, da diese der Ansicht war, für Unständige, die sich innerhalb der Wartezeit einen Unfall zuziehen, nicht aufzukommen zu brauchen.

Auf eingerichtete Klage gab das Versicherungsamt Hamburg der Kasse recht und wies den Verlegten mit seinen Ansprüchen ab. Der Kläger konnte sich im vorliegenden Falle nur an den Unternehmer wenden, der amtierte der Kasse eingetreten habe. Der beigediente Unternehmer war mit Recht der Meinung, daß er nicht mehr tun könne, als dafür zu sorgen, daß die angestammten Arbeiter Mitglieder einer Krankenkasse wären. Da dies bei dem Verlegten der Fall sei, müsse nicht er, sondern die Kasse Krankenhilfe gewähren.

Das nunmehr angerufene Oberversicherungsamt Hamburg gelangte dann zur Verurteilung der Kasse. Begründend wurde u. a. ausgeführt, daß die Krankenkassen auch den unsfallverlegten Unständigen die im § 573 der R.-V.-O. vorgesehenen Leistungen zu gewähren hätten, ganz gleichgültig, ob sie einen Unfall während oder nach Ablauf der Wartezeit erleiden. Dies ergibt sich aus den Novellen zum Gesetz und aus den vorliegenden Kommentatoren. Gegen diese Entscheidung legte die Kasse Revision ein, die dann durch Entscheidung des Reichsversicherungsamtes vom 26. Juli 1918 mit folgender Begründung zurückgewiesen wurde:

"Es ist zwar richtig, daß ein Anspruch auf Krankenhilfe bei Erkrankungen, die vor Ablauf einer nach geleglicher Vorkehr in der Kassenzulassung bestimmten Wartezeit eintreten, im Allgemeinen nicht besteht (zu vergleichen Hoffmann, Kommentar zur Reichsversicherungsordnung, Anmerkung 2 zu § 207 der R.-V.-O.). Dieser Grundzug erledigt aber eine Ausnahme bei Unfallerkrankungen der auf Grund der Reichsversicherungsordnung gegen Krankheit Versicherten, die die gewöhnlichen Unfallversicherungen unterstehen. Denn § 573 Abs. 1 der R.-V.-O. schreibt vor, daß solchen Verlegten, wenn sie gegen Krankheit verletzt sind, während der ersten dreizehn Wochen nach dem Unfall Krankenhilfe von den Krankenkassen zu gewähren ist; die nicht auf Grund der R.-V.-O. oder bei einer knapp-schaftlichen Krankenkasse gegen Krankheit versicherten Unfallverlegten sind während dieser Zeit nach § 577 der R.-V.-O. von anderen Verpflichteten, in der Regel nach Abs. 1 des § 577 a. O. von dem Unternehmer zu entschädigen. Der Belegsgeber unterscheidet hier bei Feststellung des zur Gewährung der Krankenhilfe Verpflichteten also lediglich zwischen versicherten und nichtversicherten Verlegten. Er magt in § 573 und § 577 a. O. die Leistungspflicht nicht etwa davon abhängig, ob der Unfallverlegte auch bei sonstigen, nicht durch einen Unfall veranlaßten Erkrankungen einen „Anspruch“ auf Krankenhilfe hat. Diese Feststellung wurde unter Umständen lediglich auf dem Gebiete der landwirtschaftlichen Unfallversicherung von Bedeutung sein, denn nach dem Wortlaut des § 493 Abs. 1 Nr. 1 der R.-V.-O. hat die nach § 492 a. a. O. bei Unfallerkrankungen verlegter landwirtschaftlicher Arbeiter während der ersten dreizehn Wochen nach dem Unfall eine schädigungspflichtige Gemeinde nicht einzutreten, sofern der Verlegte insbesondere auf Grund der Krankenversicherung „Anspruch“ auf Krankenhilfe hat. Im Gegenzug hierzu wird bei Verlegten, die wie der Kläger, der gewöhnlichen Unfallversicherung unterstehen, die Leistungspflicht der Krankenkasse in § 573 Abs. 1 Satz 1 der R.-V.-O. lediglich an die Tatsache des Versicherers bei der Kasse, und nicht auch an die weitere Voraussetzung getroffen, daß der Verlegte gegen die Kasse allgemein auch einen Anspruch auf Krankenhilfe hat. Es ist also nicht § 577 der R.-V.-O. anzuwenden, sondern die Krankenkassen sind bei Unfallerkrankungen gewöhnlicher Arbeiter entlastungspflichtig, wenn der Verlegte zwar gegen Krankheit verletzt war, aber Krankenhilfe wegen Bestimmung einer Wartezeit bei den vor Ablauf der Wartezeit eintretenden Erkrankungen, die nicht Unfallfolge sind, von der Kasse nicht beanspruchen könnte. Das diese zunächst aus Vorwurfung der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften abgeleitete Auslegung auch der Absturz des Gegegebens entspricht, ergibt sich unzweckmäßig aus der Begründung zum Entwurf einer Reichsversicherungsordnung. Dort wird auf Seite 296 ausgeführt: „Die Krankenkasse (knapp-schaftliche Kasse oder Erstzahler) hat im § 593 (der R.-V.-O.) bezeichneten Leistungen – vorbehaltlich ihres Rückgriffs aus § 596 (576 der R.-V.-O.) wegen der Mehrleistungen – auch dann voll zu gewähren, wenn Verletzen zwar gegen Krankheit verletzt sind, aber das Recht auf die Leistungen der Krankenversicherung erst nach Ablauf einer gewissen Zeit erwerben (§§ 220, 479), jetzt 207 und 451 der R.-V.-O.“

Hieraus ist die Krankenkasse verpflichtet, dem Kläger nach Maßgabe des § 573 der R.-V.-O. Krankenhilfe zu gewähren. Der Kläger gehörte auch zweifellos zu den gegen Krankheit verschärften Verlegten. Denn er hat durch Erkrankung in das Mitgliederverzeichnis der Kasse, die vor dem Unfall erfolgt ist, die besonderten Voraussetzungen er-

füllt, die bei unständigen Beschäftigten an die Erwerbung der Kassenmitgliedschaft nach § 442 Abs. 8 der R.-V.-O. getroffen sind. Die Revision der Kasse war hierauf als unbegründet zurückzuweisen."

auch die unseres Verbundes hervor und zeigt an Beispielen wie es der Organisation auch während der Kriegszeit möglich war, bedeutende Lohnzulagen herauszuholen, wo die Kollegen ihre Pflicht und Schuldigkeit getan hatten.

Reicher Beifall lobte den Redner, eine Anzahl Neuaufnahmen war der Erfolg der schon verlaufenen Versammlung.

Eine Straßenbahngesellschaft haftet unter Umständen auch dann für einen Unfall, wenn derselbe durch plötzliche Erkrankung des Verletzten auf dem Bahnhörper verursacht worden ist.

(Urteil des Reichsgerichts vom 4. November 1915.)

Der Wagenführer G. aus Barmen war dafür am 10. Oktober 1913 von der von der Stadtgemeinde Barmen betriebenen Elektrischen Straßenbahn überfahren und darunter schwer verletzt worden, daß er noch am gleichen Tage verstarb. Seine Witwe verklagte die Stadtgemeinde als Betriebsführerin gemäß dem Haftpflichtgesetz und den Wagenführern wegen unerlaubter Handlung als Gesamtschuldner auf Schadensersatz, und zwar forderte sie eine einmalige Zahlung von 69,60 Mark für bare Auslagen sowie eine jährliche Rente. Nach den Aussagen der Zeugen hatte sich der Unfall so eingespielt und zwar zahlbar bis zum 30. Juni 1918. Allerdings diesmal ohne einen Kompromiß. Mit dem Vertrage wurden noch einige Durchgangsbestimmungen zur allgemeinen Zufriedenheit verhandelt.

Aus allem ist doch ersichtlich, was es bedeutet, wenn die Arbeiter und Arbeitnehmer sich einer Organisation anschließen und speziell möchten wir an dieser Stelle den im obengenannten Betrieb beschäftigten Arbeitern und Arbeitern, ins Gedächtnis rufen: Vergesetzt nicht Eure Berufsorganisation und werkt auch in dieser schweren Zeit neue Mitglieder und stellt Euch bereitwilligst zur Mitarbeit dem Verbande zur Verfügung.

Die Sonntagsruhe in Argentinien. Aus Argentinien wird gemeldet: Das argentinische Sonntagsruhegebot ist jetzt in der Öffentlichkeit in den letzten Jahren häufig durchgeführt worden, als den Almacens (Kleinhandelsläden) gestattet wurde, offen zu halten. Damit lieben natürlich auch die Crimolatale, die zu den Almacens gehören, geöffnet. Der Direktor des Arbeitsamtes hat sich nun an den Minister des Innern mit dem wiederholten Gesuch gemacht, die Almacens zu verpflichten, an den Sonntagen ihre Türen geschlossen zu halten. Der gegenwärtige Zustand widerspricht direkt den Gesetzesbestimmungen und bereube die Angestellten der Almacenes ihrer Ruhezeit. In der ersten Zeit, in der das Sonntagsruhegesetz in Kraft war, seien die Almacens an den Sonntagen nur bis Mittag geöffnet gewesen, und weiter die Bevölkerung noch das Publikum hätten gegen diesen Stand der Dinge protestiert. Es sei auch kein Grund ersichtlich, warum man diese Praxis hätte ändern sollen. Die heutige Reform habe Ursachen gehabt, die mit den Interessen der Industrie und der Konsumen nichts zu tun hätten. Es sei aber Zeit, daß man die jetzige schädliche Praxis befreite und den Schluss der Almacens an den Sonntagen um 12 Uhr mittags wieder einföhre. Die Angestellten hätten ein Recht auf Ruhe, wie die Angestellten in allen Industrien, mit Ausnahme einiger, deren Dienst unumgänglich nötig wäre.

Die Organisation der Geschäftsinhaber sandte darauf schleunigst eine Delegation zum Minister des Innern, um dagegen zu protestieren, daß die Almacens an den Sonntagen mittags schließen sollten, während den Cafés, Bars und Restaurants geöffnet wäre, offen zu halten. Der Minister hörte die Delegierten an und erklärte, daß der Grund, weshalb man die Almacens mittags schließen wolle, der sei, den 11.00 Angestellten der Almacens Erholungszeit zu gewähren. Außerdem gab der Minister dem Bunde Ausdruck, daß der Kongress hoffentlich binnen kurzem den Ausdruck alkoholischer Getränke durch ein besonderes Gesetz befrachten werde. In der Note war übrigens ausgeführt, daß die Angestellten der Almacens überall die im Gebräuch vorgeschriebene Ruhezeit haben, wenn es auch nicht an den Sonntagen ist.

Strassenbahner.

Aus Augsburg.

Der Magistratsbeschuß, die Fahrzeit der Straßenbahn wieder bis nachts 12 Uhr zu verlängern, hat Leben unter jüngere Kollegen Straßenbahner, besonders unter das Ausflugspersonal, gebracht, da durch diesen Beschuß die zahlreich geleisteten Überstunden und mit ihnen auch deren Bezahlung in Weißfall kommen. Eine am 30. Oktober einberufene Straßenbahner-Versammlung, welche anhängerlich stark besucht war, nahm nun zu dieser Frage Stellung und kam zu dem Beschlusse, einen Antrag an den Magistrat zu stellen, um wenigstens einen teilweise Ausgleich dieses Verlustes zu erzielen. Weiter wurde beschlossen, in Höhe nochmals eine Versammlung einzuberufen und dieser eine dementsprechende Vorlage zur Genehmigung zu unterbreiten. Um aber für die Kollegen nicht nur Verbesserungen zu holen, wie dieses im Nov. vom 1. der Fall war, sondern auch die Organisation auszubauen, soll auf jeder Linie ein Vertrauensmann aufgestellt werden, der die Aufgabe hat, die Kollegen auf die Verbandsangehörigkeit zu prüfen und die Motororganisierten auf ihre Pflicht hinzuweisen.

Der Kollege Reissner aus München berichtete über die dortigen Verhältnisse der Straßenbahner, besonders das Ausflugspersonal und die Verwendung der Frauen im Straßenbahnbetriebe und erwähnte die Anstrengungen ihrer Pflicht dem Verbande gegenüber auch getreulich zu erfüllen, damit nach dem Kriege an der Verbesserung der Verhältnisse weiter gearbeitet werden könne. Redner hebt die großen Leistungen der Gewerkschaften im allgemeinen und

Wie man Lohnbewegungen machen soll!

Wie es in fast allen Betrieben, so ist auch bei den hierigen Straßenbahnen das alte Kilometerlohn zum großen Teil zum Kriegsdienst eingezogen. Man entschloß sich, weibliche Kräfte einzuarbeiten. So weit – so gut! Nur mit der Bezahlung war das Periodon nicht einverstanden. Das sogenannte Kilometerlohn von 30 Pf. täglich, das an die Führer vor dem Krieg ausbezahlt wurde, kam in der Kriegszeit nicht mehr zur Auszahlung. Auf ein Gefüch hin wurde jedoch dann wieder gewährt. Die immer steigende Bezahlung

gere Zeit stilllegen, einmal 19 Tage lang, weil der dicle Rauch, der über dem Stromaus lagerie, jedes Fahren unmöglich mache. Unter Berücksichtigung aller dieser Verhältnisse, namentlich der kurzen Schiffahrtszeit, kann der Seeweg nach Sibirien, selbst wenn der Krieg sich noch bis zur nächstjährigen Schiffsaison hinziehen sollte, keine nennenswerte Hilfe bieten, und da auch die neuen Bahnbauten zur Murmanlinie aus der Rusland so große Hoffnungen seien, nicht so schnell ausgestrichen werden können, wie man sich ursprünglich dachte, ist es nicht zu verhindern, wenn die Besitzer der ungeheuren russischen Betreibemassen, die an den russischen Handelszentren aufgezehrt liegen, bestimmt sind. Denn alle verfügbaren Eisenbahnen sind von anderen Transportern in Anspruch genommen, und die Erschließung der Dardanellen lädt, wie die Russen zu warten.

England.

Dichteruamen bringen Schiffe weg.

Zu den "gezeichneten" Schiffen gehören nach englischer Seemannsauffassung vor allem die, welche den Namen von Mitgliedern der Königsfamilie tragen, und das, seitdem der "Royal George" und die "Royal Charlotte", die beide auf derselben Werft gebaut waren, mit ihrer ganzen Beladung untergingen. Dagegen dürften die Engländer sich um den Schiffsnamen "Schüler" den ein englisches Schiff kaum je getragen hat, nicht kümmern, wohl aber die Deutschen. Dichteruamen bringen Schiffe weg. "Schüler" scheiterte an den Scilly-Inseln, "Goethe" ging im La Plata-Strom unter. "Lestine", "Goethe" war das Schiff dem der Maschinenbauer Thomas den Untergang zugetragen hatte.

Kriegsgesetz und Seeleute.

Ein deutscher Reeder beschäftigt sich in der "Hansa" mit dem Einfluss der englischen Kriegsgesetze auf den englischen Seemann. In der Zuschrift wird auf eine, wenn auch nur indirekt wirkende Kräftigung des englischen Konkurrenten angespielt gemacht. Richtig darauf, daß die englischen Schiffseile, weil sie während des Krieges an Ordnung und Gestaltung gewöhnt geworden sind, den Reedern kaum mehr so hohe Unfosten durch Desertionen, und was an Mehrausgaben damit in Zusammenhang stand, wie früher verursacht wurden. Mag sein, daß das insofern ein Trugschluß ist, als die aus Erinnerung der Schiffseile entstandenen Reedereiunstufen sich nicht erheblich verringert werden, weil der an übermächtigen Abschlagsen seit Generalauflösung gewohnte Tod der Flucht zurückkehren könnte, sobald die heutigen Kriegsgesetze mit ihren hohen Freiheitsstrafen wegen Entzenteil im Dienst verschwunden sind. Über nach anderer Richtung hin, besonders soweit das Deserteurelement mit seinen üppigen Bucherungen vor dem Kriege in Frage kommt, werden die strengen Kriegsgesetze von heilsamer Wirkung auch in der Zukunft sein, wie sie überhaupt auf die Manneszahl am Bord englischer Schiffe auf längere Zeit hinaus förderlichen Einfluß ausüben werden.

Wir können nicht behaupten, daß diese Auslassungen eines deutschen Reeders besonders geistreich und lichwoll sind.

Zwei Stimmen aus Arbeiterkreisen.

Im "Federationist", dem Organ des englischen Gewerkschaftsbundes, stand zu lesen:

"Werden Meinungsverschiedenheiten noch auch die sichtlichsten Probleme unserer inneren Politik für uns auch nur einen Augenblick darüber hinwegtäuschen, daß es die Angehörigen unserer eigenen Klasse sind, die jetzt in Frankreich und Flandern im Kampfe stehen. Darum auch sollten wir nichts sagen oder tun, was ihr Leben in Gefahr oder ihnen neue Härten bringen könnte. Hinuntergerissen aus ihrer einfachen Umgebung sind sie davongetragen, unverdienlichen Gefahren auszugehen. Und genau wie bei einem Verwerfungsfaule Hindernis herbeieilen, um ihre Karriere dem brennenden Schachte zu entziehen, so sollten auch wir alle jetzt bereit sein, jegliches Opfer auf uns zu nehmen, um ihre Sicherheit, ihr Wohl befinden zu gewährleisten. Wir sollten nicht nur ihre Interessen als Soldaten wahren, ihnen jede Erquickung senden, die wir uns aufsparen können, sie bei ihrer gefährlichen Arbeit unterstützen, sondern wir haben auch in Sorgen, daß ihre Rechte als Staatsbürger und Gewerkschafter keine Enthüllung erleiden. Wir sind es ihnen schuldig, wir, die Zurückgebliebenen, mit Herz und Hand zu arbeiten, damit ihre wirtschaftliche und soziale Lage sich nicht verschlechtere. Jeden Versuch, ihre Soldatenlöhne herabzuschlagen — oder die ihren Angehörigen zufliehende Unterstützung zu fürchten — sollten wir entschoren und zugleich Vorsorge treffen, daß unsere Genossen, wenn sie von der Front zu ihren alten Arbeitsstellen zurückkehren, bessere oder mindestens dieselben Verhältnisse antreffen, die sie verliebt.

Das sind Worte der Ermahnung, die sich hören lassen. Aber sie gelten nicht nur für die englischen Genossen an der Front, sondern auch zum mindesten für unsere deutschen Klostergenossen, die draußen im Feindeland für ihr Volk und Vaterland kämpfen.

Nun eine andere englische Arbeiterstimme: Nach der "Morning Post" saßte die Zweigabteilung West Ham des englischen Eisenbahner-Verbandes einen Beschluß, in dem — bei gleichzeitiger Beurteilung des Abstiegs gegen den Krieg im allgemeinen — der Überzeugung Ausdruck gegeben wird, daß der jetzige europäische Kampf durchgeführt

werden muß, bis die militärische Kraft der Mittelmächte gebrochen ist oder bis sie durch die Verbündeten entwaffnet sind. Alle Friedensbestrebungen seien verfrüht solange dieses Ziel nicht erreicht sei. Wir erklären ferner unsere Bereitwilligkeit, mit unseren deutschen Arbeitgenossen an der Errichtung des von ihnen ausgedachten Friedenswerkes zusammen zu arbeiten, sobald sie durch ihre Handlungen öffentlich gezeigt haben werden, daß unsere Mitarbeit gerechtfertigt sein würde. Wenn sie die Militär- und Unteroffizierskorporation gestützt, wenn sie den Kaiser, die v. Bernhardis, die v. Tippits und die übrigen dieser Rasse in einer langen Reihe unter den Linden aufgehängt, wenn sie tatsächlich den Anfang zu der Errichtung einer demokratischen Republik gemacht haben werden, dann werden wir annehmen, daß sie einen Beweis ihres Wunsches und ihrer Absicht gegeben haben, die verbrecherischen Urheber des Krieges zu züchten. Dann werden sie auf unsere Mitarbeit am Friedenswerke Anspruch haben.

Gegen solche "brüderlichen" Auslassungen polemisiert man nicht, die hängt man einfach niedriger. Am Ende bilden die Leute sich ein, aus dieser Weise unserer beruflichen Internationalität am besten zu fördern. Beiträge an die F. T. F. zahlten die verehrten Klostergenossen schon lange vor dem Kriege nicht mehr.

Die zwölf Hafenhäfen vor dem Weltkriege.

Das amerikanische "Bureau of Foreign and Domestic Commerce" hat in der neuesten Ausgabe des wissenschaftlichen Jahrbuchs "The World 1913" eine Tabelle über die Reihenfolge der zwölf größten Seehäfen der Welt aufgestellt, die nach der "Deutschen Industriellen Korrespondenz" folgende Ziffern enthält:

Hafenplatz	Jahr	Eing. To.	Ausg. To.
New-York	1912	18 800 000	18 500 000
Antwerpen	1911	18 800 000	18 500 000
London	1911	11 900 000	9 000 000
Hamburg	1911	11 800 000	11 900 000
Rotterdam	1911	11 100 000	10 800 000
Hongkong	1910	10 500 000	10 600 000
Shanghai	1911	9 100 000	9 400 000
Marseille	1910	8 100 000	8 100 000
Liverpool	1911	7 800 000	6 800 000
Singapore	1910	7 800 000	7 400 000
Colombo	1911	7 100 000	7 100 000
Cardiff	1911	5 500 000	8 300 000

Demnach waren zurzeit New-York und Antwerpen die beiden größten Hafensäle der Welt, London und Hamburg erst an dritter beider vierter Stelle. — Es sei aber darauf aufmerksam gemacht, daß diese amerikanische Statistik auf absolute Genauigkeit keinen Anspruch erheben kann. Die Feststellung der Tonnage z. B. in Hamburg und Antwerpen ist grundverschieden.

Binnenschiffer.

Die Zuständigkeit der Rheinschifffahrtsgerichte.

Sind für Rheinschifffahrtsachen ausschließlich die Rheinschifffahrtsgerichte zuständig? Das ist die Frage, über die in den Kreisen der Rheinschifffahrtsschiffen seit Jahren ein ziemlich heftiger Streit geführt worden ist, der nunmehr durch Entscheidung des Reichsgerichts seinen Abschluß gefunden hat. Es handelt sich hier um eine juristische Streitfrage, die im praktischen Leben auch für unsere Leute nicht ohne Interesse ist, und nur deshalb soll sie hier nicht unerwähnt bleiben.

Die Schifffahrt auf dem Rhein ist durch die sogenannte Rheinschifffahrtakte vom 17. Oktober 1868, einen Staatsvertrag zwischen Baden, Bayern, Preußen, Hessen, der Niederrheine und Preußen geschlossen worden. Gemäß Art. 33 dieser Akte sind besondere Rheinschifffahrts-Gerichte errichtet worden, die nach Art. 34 u. a. auch zur Entscheidung über Klagen wegen Beschädigungen, welche Schiffer und Flößer während ihrer Fahrt und beim Anlegen verursachen, berufen sind. Rheinschifffahrtsgerichte erster Instanz sind bestimmte Amtsgerichte am Klein, während in zweiter Instanz für Preußen das Oberlandesgericht Köln, für Bayern das Landgericht Frankenthal, für Baden das Landgericht Mannheim und für Hessen das Landgericht Mainz entschieden. Es fragt sich, ob der Gerichtsstand der Rheinschifffahrtsgerichte eindeutig ausgeschlossen ist, daß die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte von den Parteien nicht (ausdrücklich oder stillschweigend) vereinbart werden kann. Diese für das gesamte Rheinschiffahrt interessante Rechtsfrage ist das Reichsgericht nunmehr verneint und erkannt, daß ein anderes Gericht zur Entscheidung einer Rheinschifffahrtsache zuständig wird, wenn an eine vor ihm erhobene Klage die beklagte Partei sich auf die Verhandlung eingelassen hat, ohne sofort die Unzuständigkeit des Gerichts geltend zu machen (§§ 38, 39 Zivilprozeßordnung). Der Grund der Entscheidung zugrunde liegenden Streitfall war folgender:

Eine Frau F. befand sich am 25. November 1912 auf einem Passagierdampfer des Köln-Mülheimer Dampfschiffahrtsgesellschaft. Dieser Dampfer stieß auf dem Rheine mit einem Dampfer des Lloyd Rhéan, einer Reederei in Antwerpen, zusammen. Dabei wurde die Frau F. verletzt. Da die Schuld an dem Zusammenstoß die Führung des Lloyd-dampfers trug, sagten die

Rechteute F. beim Landgericht Köln auf Erfahrt ihres Schadens gegen den Lloyd Rhéan. Dieser ließ sich zunächst auf die Verhandlung der Sache ein, erobt dann aber später die Eurede der Uznat an die Zuständigkeit des Gerichts, weil für den Klagesatzspruch das Rheinschifffahrtsgericht ausschließlich zuständig sei.

Landgericht und Oberlandesgericht Köln gaben dem Einwand statt und haben aus diesem Grunde die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht führt aus, daß die Rheinschifffahrtsgerichte als Sondergerichte für Rheinschifffahrtsachen ausschließlich zuständig seien. Das folge aus dem Zweck ihrer Schaffung, obwohl die Rheinschifffahrtsache ja nicht über die Ausstellungsfestlichkeit enthebe. Es habe eine rasche und einheitliche Rechtsprechung für Rheinschifffahrtsachen gewährleistet werden sollen; dieser Zweck der Rheinschifffahrtsgerichte werde aber in hohem Grade beeinträchtigt, wenn auch andere Gerichte zuständig seien.

Auf die von den Klägern hiergegen eingelegte Revision hat das Reichsgericht das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben, die Eurede der Unzuständigkeit des Gerichts für unbegründet erklärt und die Sache zu weiterer Verhandlung und Entscheidung über den Klagesatzspruch an das Landgericht zu übertragen. Der höchste Gerichtshof führte zur Begründung seines Urteils aus:

Die Rheinschifffahrtsache ist allerdings dahin auszulegen, daß ein besonderer Gerichtshof für Rheinschifffahrtsachen geschaffen worden ist. Dieser Gerichtshof ist aber den Parteien nur angeboten; sie sind nicht verpflichtet, von diesem Gerichtshof auschließlich Gebrauch zu machen. Was zur Begründung der gegenstehenden Meinung vom Oberlandesgericht Köln angeführt wird, ist vollständig berechtigt. Von einer einheitlichen Rechtsprechung durch die Rheinschifffahrtsgerichte kann gar keine Rede sein; denn es kommen eine große Anzahl Amtsgerichte als Rheinschifffahrtsgerichte in erster Instanz und ferner als Berufungsinstanz neben dem Oberlandesgericht Köln noch drei deutsche Landgerichte in Betracht, ganz abgesehen von den niederländischen Rheinschifffahrtsgerichten. Auch der zweite Gesichtspunkt, den das Oberlandesgericht hervorhebt hat, daß eine rasche Justiz bezweckt war, steht; es kommt ganz auf die betreffenden Gerichte an, wie rasch sie die Streitfälle erledigen. Alle diese Gründe schlagen nicht durch. Es ist nichts dafür zu finden, daß die Rheinschifffahrtsache einen ausschließlichen Gerichtshof begründet werden wollte. Deshalb muß es bei der gesetzlichen Regel bleiben, daß, wenn sich die Partei auf eine Verhandlung vor einem anderen Gericht eingelassen hat, dieses dadurch für die Entscheidung der Sache zuständig wird.

Sicher lassen sich gegen diese grundsätzliche Entscheidung des Reichsgerichts gewisse Gründe ins Feld führen, die hauptsächlich in der Eigenart des Rheinschifffahrtbetriebes beruhen, aber im allgemeinen wird man sich doch auf den Boden dieser Entscheidung stellen müssen.

Die Mosel wird schiffbar gemacht.

Aus Mex wird berichtet, daß der bisherige Widerstand gegen die Kanalisierung der Mosel heute als besiegt angesehen werden darf. Die Angelegenheit ist bereits soweit gediehen, daß die Schiffsmarshäfen als beschlossene Sache zu betrachten ist. Ausschlaggebende Parteien sind für die Annahme gewonnen, und eine Vorlage wird sofort nach Friedensschluß den Parlamenten zugehen. Mex erhält einen großen Industriehafen und ist als Mittelpunkt für den Verkehr des gesamten Lothringischen Industriebezirks ausgerichtet. Die Entwicklung der Stadt wird sich der Lage der Industriezone entsprechend nach Norden zu vollziehen. Auch die Eingemeindung der südlich und westlich gelegenen Vororte wird vom Bezirkspräsidenten mit Nachdruck gefordert.

Eine reich erfreuliche Perspektive.

* * *

Die Donau wieder frei!

Die Donau als Schifffahrtsweg wieder frei, die Donauschiffahrt selbst wieder eröffnet. Darin erblicken wir einen der wientlichsten wirtschaftlichen Erfolge des gegenwärtigen Weltkrieges. Alle europäischen Großmächte haben einst feierlich vereinbart und durch Brief und Siegel bestätigt, daß der große Strom, der durch ganz Mittel- und Südeuropa zieht, an dessen Ufern Deutsche, Österreich, Ungarn, Serben, Rumänen, Bulgaren und Italien wohnen, und dessen Kraft die Güter aus all diesen Ländern auszuweisen, ja dem Verkehr bis tiefe hinein nach Asien zu dienen beruht, sei frei soll in Krieg und Frieden.

Es gab viel Arbeit um diese Verträge und ihr Abschluß wurde seinerzeit hoch gezeichnet. So feierlich als nur irgend möglich wurde die Donau internationalisiert, wurden ihre Wasser der Abwehr durch einzelne Staaten entzogen und der europäischen Staatsgemeinschaft unterstellt.

Das ist jetzt "Recht". Es ging damit, wie mit dem übrigen Völkerrecht. Bis 15 Monate lang war die südöstliche Donau geipert und verriegelt, während russische, amerikanische und anglo-französische Kriegsschiffe ungehindert von Odessa nach Sladovo und Belgrad gebracht wurden. Erst das Vorbringen der deutschen Armeen nach Serbien und ihre Vereinigung mit den bulgarischen und türkischen Truppen ließ die Zuständigkeit der Uznat an die Donau übertragen. Schon ist der erste ungarische Donaudampfer in dem bulgarischen Widdin angelangt, bald werden bulgarische Getreidetransporte nach Wien kommen, wohl auch bulgarische Hülfenschiffe nach Regensburg und manches Schiff mit gewichtiger Va-

