

Deutscher Verkehrsbund

Zentralorgan für die Interessen der in privaten und öffentlichen Betrieben des Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbes beschäfft. Lohn- und Gehaltsempfänger

Nr. 14

Er erscheint alle 14 Tage.
Bezugspreis vierteljährlich 150 Goldpfennige.
Einzelnummer 50 Goldpfennige.

Berlin, den 11. Juli 1925

Redaktion u. Exped.: Bureau C. O. S. Michaelkirchplatz 1.
Fernsprech-Anschluß: Amt Moritzplatz, Nr. 952 u. 11804.
Redaktions-Schluß 8 Tage vor Erscheinen des Blattes.

3. Jahrg.

Die Belastung der Lebensmittel durch den Zoll.

Es hat den Anschein, daß weite Schichten der Verbraucher, insbesondere soweit sie den Gewerkschaften fernstehen, noch nicht genügend die schwere Lage würdigen, die ihnen die Zolltarifvorlage der Regierung auferlegen will. Ueber das Ausmaß der Gesamtbelastung sich ein Bild zu machen, ist allerdings kaum möglich. Immerhin bekommt man einen recht kräftigen Vorgeschmack, wenn man erfährt, daß allein bei vorläufiger Berechnung die aller-notwendigsten Lebensmittel einer Familie sich um rund 150 Mk. im Jahr verteuern würden. Ein Familienvater also, der bei achtstündiger Arbeitszeit einen Stundenlohn von 62 Pf. erhält, muß 10% davon allein für die Lebensmittelgüter dranduenen.

Da für die Nachkriegszeit brauchbare Unterlagen über den tatsächlichen Haushalt von Arbeiterfamilien fehlen, so haben wir der folgenden Berechnung das Wertigkeitsschema des Statistischen Reichsamts zugrunde gelegt, das bekanntlich sich nur auf die notwendigen Lebensmittel und in teilweise durchaus unzureichenden Mengen beschränkt. Dieses Schema gibt den dringlichsten Nahrungsmittelverbrauch einer minderbemittelten fünfköpfigen Familie (zwei Erwachsene, Knabe von 14 Jahren, Mädchen von 7, Kind von 1½ Jahren) für jeweils vier Wochen an. Die dreizehnfache Menge wäre also der Jahresbedarf. Unsere Tabelle enthält in der ersten Spalte die Art der Lebensmittel, in der zweiten Spalte den Biermoderverbrauch der Familie in Kilogramm, in der dritten Spalte die Mehrausgaben in Reichsmark und pro Jahr, wie sie sich durch die Zollbelastung ergeben würden.

| Lebensmittel | Verbrauch der Familie in 4 Wochen | Mehrausgabe in Reichsmark |
|----------------------------|-----------------------------------|---------------------------|
| Waggenbrot | 40 | 28,20 |
| Weißbrot | 5 | 4,60 |
| Weizenmehl | 4 | 4,09 |
| Graupen | 1,833 | 0,91 |
| Weizenroggen | 1,833 | 2,63 |
| Haferstroh | 1,833 | 1,58 |
| Kollreis | 1,833 | 0,95 |
| Erbsen | 1,833 | 0,95 |
| Bohnen | 1,833 | 0,95 |
| Kartoffeln | 50 | 7,05 |
| Gemüse (Rot- und Weißkohl) | 15 | 7,80 |
| Rindfleisch | 3,5 | 20,50 |
| Schweinefleisch | 1,5 | 8,80 |
| Hammelfleisch | 1 | 5,85 |
| Speck | 0,5 | 2,34 |
| Leberwurst | 2 | 11,70 |
| Butter | 2 | 7,80 |
| Margarine | 2 | 7,80 |
| Schweinefleisch | 2,25 | 3,65 |
| Eier | 1,75 | 6,88 |
| Salzheringe | 1,5 | 0,61 |
| Zucker | 3,5 | 4,55 |
| Eier | 28 Stück | 1,32 |
| Kaffmilch | 35 Liter | 6,82 |
| Kaffeeersatz | 1,25 | 1,63 |

Jährliche Verteuerung der notwendigsten Lebensmittel 149,91

Wo soll der „minderbemittelte“ Familienvater — denn nur für die notwendigen Ausgaben einer solchen Familie ist ja das Schema entworfen — blanke 150 Mk. hernehmen? Dabei ist unsere Berechnung, wie wir schon betont haben, besonders vorichtig aufgestellt und ergibt sicherlich eine viel zu geringe Belastung. Statt der hohen Zölle für Mehl, Graupen, Erbsen, Haferstroh haben wir nur den Minimalzoll für die entsprechende Getreideart eingeleitet, statt des Zolls für einfach zubereitetes Fleisch (Leberwurst) nur den Zoll für frisches und Gefrierfleisch, statt des Milchzolls nur den Butterzoll (unter Berücksichtigung des Wertverhältnisses von Butter und Milch)! Bei Gemüse legten wir nur den Zoll für Rot- und Weißkohl ein, ohne uns an den höheren Zoll für die übrigen Gemüse zu halten, bei Kartoffeln haben wir den hohen Zoll für Frühkartoffeln nur für die Monate Juni und Juli berücksichtigt.

Daß das Ernährungsschema äußerst dürftig ist, eben nur die notwendigsten Dinge enthält, ergibt sich auf den ersten Blick. Es fehlen Obst, Gewürze, Bier, Limonade und ähnliche Dinge, die durch Zölle ebenfalls teurer werden. Für die engen Grenzen, in denen sich das Schema bewegt, ist weiterhin bezeichnend, daß nach amtlichen Angaben der Fleischkonsum im Jahre 1924 pro Kopf 41 Kilogramm betrug, während hier einschließl. Leberwurst, Speck und Schmalz knapp 29 Kilogramm zusammenkommen. Man wird ferner zu bedenken haben, daß die Verteuerung der Lebensmittel auch eine Erhöhung der Umsatzsteuerbeträge bedingt, die ebenfalls vom Verbraucher getragen werden. Es ist also mit Händen zu greifen, daß der von uns errechnete Betrag von 150 Mk. bei weitem nicht ausreicht.

Die Preisverteuerung für die übrigen Bedürfnisse des Haushalts, Kleidung, Möbel, Seife, Schuhe usw., läßt sich gar nicht abschätzen. Es ist völlig ausgeschlossen,

daß die überwiegende Mehrzahl der Bevölkerung diese beispiellose Belastung tragen kann.

Daß das Reich große Einnahmen aus den Zöllen ziehen wird, ist nach den bisherigen Erfahrungen nicht anzunehmen. Nach einer Berechnung von Prof. Brentano kam die Belastung der Verbraucher durch Zölle auf Roggen, Weizen, Gerste und Hafer im Jahre 1907 nur auf 12 Proz. der Staatskasse zugute, die übrigen 88 Proz. floßen in die Taschen Privater.

Darum in letzter Minute die Mahnung an alle: Wehrt euch!

Die Veränderungen in der Unfallversicherung.

Von August Karsten, M. d. R.

Die vor mehr als Jahresfrist vom Reichsarbeitsminister angeforderte Gesetzesvorlage zur Änderung der Unfallversicherung ging dem Reichstage endlich im März d. J. zu. Der Reichstag hat in zwei Plenarsitzungen und zwanzig Ausschüßsitzungen die Vorlage durchberaten und völlig umgeändert.

Die Unfallversicherung war schon vor dem Kriege dringend reformbedürftig. Krieg und vor allem Inflation verhinderten aber nicht nur Verbesserungen durchzuführen, sondern bereiteten sogar die größten Schwierigkeiten, das Vorhandene zu erhalten. Im Verein mit der Inflation bemühten sich dann aber auch noch die Unternehmerorganisationen und die Unternehmervertreter im Reichstage, die Sozialversicherung zu verschlechtern. In der Unfallversicherung ist ihnen das ebenso gelungen wie in den übrigen sozialen Versicherungen. Eine unter dem Durchschnitt liegende Rente erhielten die Schwererleidenden (50 und mehr Prozent Erwerbsunfähigkeit), eine sehr geringe Rente gab man denen, die weniger als 50% Erwerbsbehinderung sind und diejenigen, die „nur“ 10 oder 15% ihrer Arbeitsfähigkeit eingebüßt haben, erhielten überhaupt keine Aufwertung, sondern man ließ die Rente als Papiermarkrente weiter bestehen mit der Maßgabe der Umwandlung auf eine Billion Papiermark für das Wertjahr.

Im Reichstage galt es jetzt für die Sozialdemokraten, mit all den Verschlechterungen ein Ende zu machen. Die Regierung hatte durchaus keine Neigung zu solchem Tun. Ihr Entwurf sah vor, daß die Unterliegenden bestehen bleiben. Die 105 000 Schwererleidenden sollten 66% in der Vorkriegszeit jetzt 70% des Lohnes als Vollrente erhalten. 275 000 Verletzte mit 20 bis zu 49% Erwerbsbehinderung sollten aber nur 50% gegen 66% vor dem Kriege als Vollrente berechnen erhalten, und die 10- und 15-prozentigen Renten sollten einfach verschwinden und neue Renten in dieser Höhe nicht mehr festgelegt werden. Nach der Regierungsvorlage sollte die Rentenbelastung insgesamt 122 Millionen Mark im Jahr betragen gegen 128 Millionen im Jahre 1913. Die Regierung wollte also „sparen“. Im Ausschuß des Reichstages wurde aber der Regierungsentwurf, soweit die Rentenberechnung in Frage kam, fast einmütig abgelehnt.

Bezeichnend war es, daß die übergroße Mehrheit im Ausschuß des Reichstages die Vorkriegsregelung als ungenügend ansah und über das Maß der Vorkriegsleistung Renten festsetzte. So wurde unter anderem beschloffen, daß die Vollrente 70% des Jahresarbeitsverdienstes für alle Verletzten betragen soll, ganz unabhängig vom Grade der Erwerbsunfähigkeit. Eine Streichung der kleinen Renten lehnte der Ausschuß ebenfalls ab. In der zweiten Beratung des Ausschusses kamen dann allerdings die Regierungsparteien her und verschlechterten die Beschlüsse, die sie in der ersten Lesung selbst gefaßt hatten. Statt 70% legten sie 66% fest und die 10-prozentigen Renten ließen sie fallen. Bei der Beratung im Plenum des Reichstages änderten sie bezüglich der 10-prozentigen Renten wiederum ihre Stellung und beschloffen, daß diese Renten gegen den Willen der Verletzten mit einer dreifachen Jahresrente abgefunden werden. Dieses Schwanken zwischen Gut und Böse beruhte auf den zwei miteinander streitenden Richtungen in den Regierungsparteien. Sie haben zwar die Notwendigkeit ein, den Verletzten bestehende Renten zu subventionieren, aber auf der anderen Seite wollten sie auch der Wirtschaft (sich: Unternehmer) nicht wehe tun.

Zu den Anschauungen der Sozialdemokraten, daß den Verletzten der volle Schaden ersetzt werden muß, vermachte sich die bürgerlichen Parteien nicht durchzurufen, und daher lehnten sie die Vorlage, die verlangten, daß die Vollrente dem Betrage des Lohnes gleichzusetzen sei, rundweg ab. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß bei Währung des vollen Jahresarbeitsverdienstes bei völliger Erwerbsunfähigkeit nicht der volle Schaden vergütet wird. Schwererleidende haben keine Aussicht mehr, sich bessere Erfindungsmöglichkeiten zu schaffen, sie können auch nicht mehr neben ihrer Berufsaufgabe im Haushalt, im Garten und sonstige durch Mitarbeit ihre Lebenslage verbessern, haben häufig mit Schmerzen zu kämpfen und sind um ihr ganzes Lebensglück betrogen.

Die Regierungsvorlage sah weiter die Gewährung eines Kindergeldes an Schwererleidende vor, und zwar im Gegensatz zur Invaliden- und Angehörigerversicherung und

der Kriegsbeschädigtenversorgung nicht für Kinder bis zum 18. Lebensjahre, sondern bis zum 15. Lebensjahre. Die Sozialdemokraten verlangten die Kinderzulage für alle Rentenempfänger, ganz gleich, in welchem Maße die Rentenempfänger erwerbsbehindert sind, und für Kinder bis zum 18. Lebensjahre. Das lehnten die Regierungsparteien ab. Sie gaben nur insoweit nach, daß für Kinder bis zum 18. Lebensjahre die Zulage gezahlt wird, wenn sie in Berufsausbildung stehen, und für Kinder, die durch körperliche oder geistige Gebrechen erwerbsunfähig sind, ohne Rücksicht auf das Alter. Den ehelichen Kindern sind gleichgestellt Stiefkinder und Entkel, an Kindesstatt angenommene, für ehelich erklärte Kinder sowie uneheliche Kinder.

Die Hinterbliebenenrenten wurden um ein geringes aufgebessert. Es werden insgesamt 80% des Jahresarbeitsverdienstes gegenüber bisher 60% gewährt und zwar für die Witwe und für jede Witwe 20%. Ueber den Satz von 20% gingen die Regierungsparteien nicht hinaus. Entsprechende Anträge der Sozialdemokraten wurden abgelehnt. Bedingt die Witwen, die mindestens 50% erwerbsbehindert sind, erhalten 40% des Jahresarbeitsverdienstes. Die Erhöhung tritt aber erst dann ein, wenn die Erwerbsunfähigkeit mindestens 3 Monate dauert, dann aber vom ersten Tage an. Der Begriff „Waise“ erfuhr dieselbe Erweiterung wie der Begriff „Kinder“. Auch die Bestimmungen, die über das Alter für die Gewährung der Kinderzulagen gelten, wurden für die Waisen festgelegt. Auch den Witwen, deren Männer nicht an Unfallfolgen gestorben sind, aber wenigstens 50% erwerbsbehindert waren, die Witwenrente zu gewähren, wurde abgelehnt. Diese Forderung stellten die Sozialdemokraten, weil die Witwen mit schwerer erwerbsunfähigen Männern doch sehr stark gegenüber anderen Frauen benachteiligt sind und weil Schwererleidende (Stoffwechsellanheiten usw.) die Regierungsparteien bewilligten schließlich diesen Witwen eine einmalige Witwenbeihilfe im Betrage von 40% des Jahresarbeitsverdienstes.

Da die Rente nach dem Jahresarbeitsverdienste berechnet wird, den Verletzte vor dem Unfall verdient haben, und die früheren Verdienste durch die Inflation entwertet sind, mußte eine ganz neue Regelung getroffen werden. Die Regierung wollte den Verletzten, die bis Ende 1920 den Unfall erlitten hatten, die alten, der früheren Rentenberechnung zugrunde gelegten Jahresarbeitsverdienste auf Goldmark umrechnen und die den ganz alten Renten zugrunde gelegten Jahresarbeitsverdienste zugrunde legen. Den nach 1920 bis Juli 1924 Verletzten sollten zur Rentenberechnung Verdienste zugrunde gelegt werden, die gleichartige Arbeiter vom 1. April 1924 bis 1. April 1925 verdient haben. Demgegenüber verlangten die Sozialdemokraten, daß alle alten Renten nach den Löhnen, die heute verdient werden, umgerechnet werden. Nach das lehnte man ab und verzweigt dadurch den Unfallrentnern Renten, die den heutigen Lebensverhältnissen angepaßt sind. Die bürgerlichen Parteien gaben dann auf Drängen der Sozialdemokraten so weit nach, daß sie für Unfälle bis zum 1. Juli 1914 die alten Jahresverdienste als Grundlage gelten ließen mit folgender Aufwertung:

| in den Jahren | 1,65 Mk., wenn sich der Unfall ereignet hat | 1885 bis 1890 |
|---------------|---|---------------|
| 1,60 | 1891 | 1895 |
| 1,45 | 1896 | 1897 |
| 1,35 | 1898 | 1899 |
| 1,25 | 1900 | 1904 |
| 1,15 | 1905 | 1906 |
| 1,10 | 1907 | 1909 |
| 1,00 | 1910 | 1914 |

Die Unfälle bis zum 30. Juni 1924 sollen entsprechend den Löhnen gleichartiger Berufsgenossen in der Zeit von Juli 1924 bis Juli 1925 festgelegt werden. Die Festsetzung der Löhne für die einzelnen Berufsarten geschieht bei jeder Berufsgenossenschaft durch eine zu gleichen Teilen aus Arbeitern und Unternehmern zusammengesetzte Kommission. Für die Unfälle, die sich nach dem 30. Juni 1924 ereignen, gilt als Grundlage für die Rentenlöhne der wirkliche verdient Lohn jedes einzelnen.

Für die alten Renten wie auch für die neuen Renten ist die frühere Dreiteilungsgrenze gefallen. Diese Grenze bewertete Löhne, die über 1800 Mk. im Jahre betragen, nicht voll, sondern nur zu einem Drittel. Ein Lohn von 2400 Mk. galt also nur als ein Jahresarbeitsverdienst von 2000 Mk., % davon war die Vollrente. Jetzt ist bestimmt, daß der Teil des Lohnes, der 8400 Mk. jährlich übersteigt, nicht mehr mitgerechnet wird.

Die Regierung wollte den Verletzten, die den Unfall im jugendlichen Alter erlitten haben, bei Vollendung des 21. Lebensjahres Löhne der Rentenberechnung zugrunde legen, die gleichartige 21-jährige Arbeiter verdienen. Auf Verlangen der Sozialdemokraten wurde bestimmt, daß darüber hinaus später eine weitere Rentenänderung eintritt, wenn in den Verufen der Verletzten Höchsthöhe erst in späteren Jahren erreicht werden.

Saisonarbeiter erhalten auf Grund eines zum Beschluß erhobenen Antrages der Sozialdemokraten nicht

Der brutale Egoismus der Arbeiterfeinde droht den Werktätigen Hunger und Elend an. Gebote stehenden Mitteln auflehnen. Deshalb, Kollegen, erfüllt Kampffonds ist fällig. Zahlt ihn sofort und eure gewerkschaftliche Pflicht. Der dritte Viertelsjahrbeitrag zum Kampffonds stärkt die materielle Widerstandskraft eurer Organisation, des mächtigsten Bollwerks gegen die Raubgier der Föllner und Wucherer.

griff genommen werden soll, ist eine Breite von 10 bis 12 Meter vorgesehen, so daß in jeder Fahrtrichtung drei Fahrzeuge nebeneinander fahren können. Die Straße soll in genauer Nachbildung der Eisenbahnschienen gebaut werden, d. h. sämtliche kreuzende Straßen, Wege, Eisenbahnen usw. sollen unter- oder überführt werden, damit der auf der Straße sich abwickelnde Automobilverkehr keine Störungen erleidet. Städte und Dörfer bleiben aus diesem Grunde unberührt. Ihren Anschluß an die Straße erhalten sie durch besondere Zufahrtstraßen, die jeweils in der Fahrtrichtung in die große Autostraße einmünden. Um Großstädte führt diese Straße als besondere Umgebungsstraße herum. Sie ist geplant für Kraftwagen, Personenkraftwagen und Motorräder. Ob die Kurven überhöht werden sollen, steht noch dahin. An der Straße entlang führen Telefonleitungen, damit von den vorzulegenden Stützpunkten aus sofort eine Verbindung mit der Außenwelt hergestellt, unter Umständen auch ärztliche Hilfe herbeigerufen werden kann.

Mit der Frage der zweckmäßigsten Straßenbedeckung für Automobilstraßen beschäftigt sich ganz allgemein die im Oktober v. J. gegründete Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau, die Ende Oktober v. J. die englischen Automobilstraßen studiert hat. In England verwirft man schon seit längerer Zeit die gewöhnliche gepflasterte Macadamstraße für Automobilstraßen. Weber die Betonstraßen für starken Kraftfahrzeugverkehr, von denen man in Amerika bis zum Jahre 1923 allein 35 000 bis 40 000 Kilometer gebaut hat, mit anscheinend gutem Erfolge, sind die Meinungen in England geteilt. Teilweise scheinen keine guten Erfolge erzielt worden zu sein, und man empfiehlt den Beton oder Eisenbeton nur als Unterbau für Straßen mit Bitumenbedeckung. Bei der Bearbeitung der Straßenbedeckung mit Bitumen hat man in England bisher nur die besten Erfahrungen gemacht. Eine Zerstörung ist selbst an solchen Stellen stärksten Verkehrs nicht beobachtet worden, wo etwa 59 000 Kraftwagen täglich verkehren. Man hält die Bitumen- oder Mezphaltbedeckung für äußerst elastisch bei der Aufnahme von Stößen, wodurch sowohl Reifen als auch Brechen der Decke verhindert und ein angenehmes ruhiges Fahren gewährleistet wird. Die Bitumenbedeckung soll völlig wasserdicht und undurchlässig sein, weder Staub noch Schmutz erzeugen, gegen Witterungseinflüsse vollkommen widerstandsfähig sein und wie man an den bislang gebauten Straßen feststellen kann, teilweise nach 12 Jahren keine nennenswerte Abnutzung aufweisen. Die Anlagenkosten werden auf 8 bis 10 Mk. Quadratmeter angegeben. Da kaum eine Unterhaltung notwendig ist, soll die Bitumenstraße eine Mindestersparnis von 50 v. H. gegen die Macadamstraße einbringen. Das Bitumen wird auf dem Destillationswege aus mexikanischem Erdöl in Deutschland gewonnen und kann auf die verschiedenste Weise als Bindemittel benutzt werden. Es läßt sich ziemlich mit jedem örtlich vorkommenden Material zusammen verwenden und gibt selbst mit gut ausgedehnter Schlämme ein sehr gutes Wegebaumaterial. Dem Vernehmen nach soll die Provinzialverwaltung bereits zwei Straßen von je 5 Kilometer Länge am Niederrhein und in Lini am Rhein zur Ausführung in der neuen Mezphaltbauweise vergeben haben.

Bundesübersicht.

Hochseefischerei. Die Nr. 13 unserer Zeitschrift „Die Schiffsahrt“ bringt eine interessante Zusammenstellung der Lohn- und Arbeitsbedingungen auf den Fahrzeugen der Hochseefischerei in den europäischen Ländern.

Aus der Zusammenstellung ergibt sich für uns, daß die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Hochseefischerei nicht derart bedroht ist, wie die Reder behaupten. Die Hochseefischerei ist ein volkswirtschaftlich bedeutender Gewerbe, wie das ständige Anwachsen der Flotten am besten beweist. Die deutsche Flotte hat sich gegenüber dem Vorkriegsstand nahezu verdoppelt. Gerade die Hochseefischerei ist eines derjenigen Gewerbe, das trotz bestehender Landesgrenzen viel mehr international Gemeinsames hat als andere Gewerbe. Dieser Umstand ist der Grund, zu besseren internationalen Bindungen zu kommen, die ein planmäßiges Zusammenarbeiten ermöglichen. Das muß um so leichter sein, als die Hochseefischer Abteilungen in den nationalen Organisationen bilden, die international geschlossen sind. Gefördert werden könnte dieses zunächst dadurch, daß die I.F.Z. einen Austausch der bestehenden Lohn- und Arbeitsbedingungen in den Hochseefischerischen aller Sektionen vermittelt. Daraus wird sich gewungenermaßen ein Gedankenaustausch ergeben, der ganz folgerichtig zu weiteren Schritten führen wird.

Winnenschiefer. Am 28. Juni tagte in Berlin die Reichskonferenz der Winnerschiefer, Fischer und des Wasserbaupersonals.

Die Reichsabteilungsleitung berichtete über ihre Tätigkeit während der letzten Jahre. Durch die einstimmige Wiederwahl der bisherigen Leitung bedenkten und unterstrichen die Delegierten aus allen Teilen des Reichs das Vertrauen zu ihren führenden Kollegen.

Mit Wirkung vom 1. Juni sind die Löhne in der Meibeldampfschiffahrt neu geregelt. Die Kapitäne und Maschinisten erhalten 340 Mark monatlich, Steuerleute die Woche 48 Mk., Heizer 40 Mk. und Matrosen 38 Mk.

Die Vorschriften über die Mindestbesetzung der Rheinschiffe sind auf den Gesichtspunkt abgestellt, daß bei Vorhandensein gewisser mechanischer Einrichtungen auf den Schiffen eine Verminderung der Besetzung Platz greifen könne.

Die Apriltagung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat in Straßburg eine Neufassung dieser Vorschriften beschlossen, was zur Folge hatte, daß das Reichsverkehrsministerium, Abteilung Wasserstraßen, unserer Organisation in einem Schreiben eine Neuordnung dieser Dinge gemäß den in Straßburg gefaßten Beschlüssen zusandte.

Da aber nun das Bestreben der in der Binnen-schiffahrt tätigen Kollegen seit Jahren darauf gerichtet war, überhaupt erst einmal eine ausreichende Besetzung der Fahrzeuge, die im Interesse der Sicherheit aller Beteiligten liegt, zu erreichen, so hat die Reichsabteilung Binnen-schiffahrt im DVW, in einem ausführlichen Schreiben an das RMV, gegen die geplante Verminderung der an sich schon ungenügenden Besetzung der Schiffe Front gemacht.

Auch das Personal der Rheinschiffe erhob in einer im 12. Juni stattgefundenen Versammlung gefaßten Entschiedenheit scharfen Protest gegen die neuen Maßnahmen, die zu einem Anknüpfen der an sich schon hohen Unfallziffer in diesem Bereiche führen muß.

Wasserbaupersonal. Am 16. Juni fand die Wahl des Hauptbetriebsrats bei der preussischen Wasserbauverwaltung statt. Von 3075 gültigen Stimmen entfielen auf Liste 1 (Freie Gewerkschaften) 2220, auf Liste 2 (Wasserstraßen-Gewerkschaft) 855 Stimmen.

Gewählt sind 4 Arbeiter- und 1 Angestelltenvertreter von der Liste der „Freien Gewerkschaft“ und 1 Arbeiter- und 1 Angestelltenvertreter von der Liste der gegnerischen Organisation.

Polizeigefahrte. Den fortgesetzten Bemühungen der Reichsabteilungsleitung ist es zu verdanken, daß die in den Sammlerabteilungen für Volkswagen beschäftigten Beamten des unteren Dienstes als Ersatz für Aufwendungen, die ihnen durch häufige Reinigung und Erneuerung der unter Säurewirkungen leidenden Kleid- und Unterwäsche usw. entstehen, eine Vergütung von monatlich 15 Mk. (fünftägigen Rentenmark), zahlbar am Monatsende, gewährt worden ist.

Nach ausgiebigen Verhandlungen zwischen dem Reichspostministerium, den gewerkschaftlichen Organisationen und dem Zentralbetriebsrat der Reichspost sind von RMV, neue Unfallverhütungsvorschriften für die Arbeiter im Telegraphenbauwesen herausgegeben worden, die jedem Telegraphenarbeiter ausgehändigt wurden.

Das Reichspostministerium weist in seiner Amtsblattverfügung Nr. 380 darauf hin, daß durch den Erlass der W.B. die veranwortlichen Stellen von ihrer allgemein obliegenden Verpflichtung nicht entbunden sind; für die Sicherheit des Personals nach bestem Wissen auch über die gegebenen Anordnungen hinaus zu sorgen und im Einzelfalle Vorkehrungen zu treffen, und Vorschriften zu erlassen, die in den W.B. nicht enthalten sind.

Strassenbahner. Die Verhandlungen über die Forderungen der Frankfurter Strassenbahner blieben erfolglos und es kam zum Streik, der nach einhalbjähriger Dauer mit gutem Erfolg schon wieder beendet war.

Durch Schiedspruch wurden die Löhne der bei der „Danziger Elektrischen Straßenbahn“ beschäftigten Kollegen neu geregelt. Der Schiedspruch wurde mit Mehrheit angenommen.

Allgemeines.

Eine wichtige Entscheidung. Wenige Berufsgruppen dürfen unter so ungünstigen gesundheitlichen Verhältnissen arbeiten wie die Hafenarbeiter, Transportarbeiter, Betriebsarbeiter usw. Schwere Arbeit, bei der der Hafenarbeiter oft vom Schweiß durchnäßt wird, muß in zugigen gegen Anböden der Witterung nicht geschützten Räumen geleistet werden, und für entsprechende Unterkünfte während der Pausen ist nur in den seltensten Fällen gesorgt. „Der Aufenthalt in den Laderäumen ist während der Pausen verboten“, so malt man groß und deutlich in die Luftstimmung und achtet sehr genau auf unbedingte Einhaltung dieser Anordnung ohne für andere Unterkünfte zu sorgen. Die Hafenarbeiter müssen dann an Deck, unter der Bad- oder in den zugigen Seitengängen ihr bißchen Brot verzehren.

Der Kaufherr, der Verkehrsarbeiter und noch mancher andere Berufscollegen liegen den ganzen Tag auf der Straße, werden dreimal naß und dreimal vom Wind getrodnet. Die Folge dieser ungünstigen Arbeitsbedingungen sind häufige Erkrankungstrantheiten, die in vielen Fällen zu langen, schweren gesundheitlichen Schäden, frühem Siedtum und nicht selten zum Tode führen. Ein Fall, in dem wegen Erkältung mit nachfolgendem Siedtum oder Tod ein Antrag auf Gewährung der Unfallversicherungsrente gestellt und antragsgemäß beschieden worden wäre, war uns bisher nicht bekannt geworden.

In der Arbeiterrechtsbeilage der Gewerkschaftszeitung wird nun folgende bedeutsame Entscheidung des Reichsversicherungsamtes mitgeteilt:

Erkältung während der Arbeit innerhalb eines Zeitraumes von mehreren Tagen und dadurch hervorgerufene oder verschlimmerte Mandelentzündung mit nachfolgender allgemeiner Blutvergiftung, die zum Tode führte, ist als Betriebsunfall angesehen worden.

Im Streitfall handelte es sich um den Führer eines Motorpfluges, der auf dem Schaufeligen Fundament dem ungewöhnlich schlechtem Wetter auf seinem ungeschützten Führerstuhl ausgesetzt gewesen war und sich dabei erkältet hatte. „Es unterliegt keinem Bedenken, daß die Erkältung bei dieser Betriebsstätigkeit eingetreten ist und dadurch die Krankheitsleiden, die vorher schon in ihm geschlummert haben mußten, zur Entwicklung gekommen sind und die Krankheit zur Entsetzung gedrängt haben. Aber selbst wenn er schon mit einer Mandelentzündung das Schaufeligen

begonnen gehabt hätte, würden doch erst durch die Betriebs-tätigkeit oder durch die dabei eingetretene Erkältung die Eiterreger durch den ganzen Körper getrieben sein. In jedem Fall stellt sich die Schädigung als Betriebsunfall dar, insbesondere die Erkältung. Erkältungen sind regelmäßig einem kurz dauernden unangünstigen äußeren Einfluß zuzuschreiben und erfolgen nach „hunderttausendfacher klinischer Erfahrung fast immer plötzlich“. Früher eine solchergestalt entstandene Erkältung in ihren Auswirkungen oder durch Hinzutritt unangünstiger Nebenumstände ausnahmsweise zu längeren Krankheitsperioden zum Tode, so handelt es sich um die entschädigungspflichtige Folge eines Betriebsunfalls. Wahrscheinlich ist die Erkältung in dem vorliegenden Falle schon an einem der ersten drei Tage des Schaufeligen (bei dem er 19 Tage beschäftigt war) eingetreten. Die Feststellung des Tages, ob es der erste, zweite oder dritte gewesen ist, hatte aber für die hier zu treffende Entscheidung keine Bedeutung. Es genügt die Feststellung, daß die schädigende Einwirkung sich an irgendeinem bestimmten Zeitpunkt vollzogen hat. Es kommt nicht darauf an, ob die Schädigung, der ein Verfaller während seiner Betriebsarbeit ausgelegt war, außerhalb der des Betriebes üblichen gelegen hat. Auch die aus betriebsüblicher Tätigkeit erwachsenden Schädigungen der Gesundheit, sofern sie im übrigen sich als „Unfall“ darstellen, sind Betriebsunfälle. Ohne rechtliche Bedeutung ist auch, ob die Schädigungen in einer Eigenart des Betriebes begründet sind oder ob sie dem Verfaller auch außerhalb des Betriebes hätten zuzulassen können. Der Schutz der Unfallversicherung erstreckt sich nicht nur auf alle dem Betriebe eigentümlichen Gefahren, sondern auf alle im Betriebe vorhandenen Gefahren, denen der Verfaller durch seine Tätigkeit im Betrieb ausgesetzt ist und zu denen auch die sogenannten Gefahren des täglichen Lebens gehören.“ — § 544 RVO. (Entsch. d. RVO. v. 24. 11. 1923, Ia, 1885/22, Entscheidungen und Mitteilungen Bd. 16, S. 83).

Wir können den Kollegen, falls sich aus Erfüllungskrankheiten dauernde, den Erwerb beeinträchtigende Folgen ergeben, nur dringend raten, entsprechende Anträge auf Gewährung von Unfallrenten geltend zu machen. Empfehlenswert ist, bei jeder während der Arbeit zugezogenen Erfüllungskrankheit den behandelnden Arzt zu einem entsprechenden Vermerk im Krankenschein zu veranlassen. Besonders wenn die Krankheit zum Tode führt, wäre der Krankenscheinvermerk ein wichtiges Beweismittel für die Rechtsansprüche der Hinterbliebenen.

In China ist es zu starken Unruhen gekommen, die ein anderes Gesicht tragen als die seit dem Sturz der Monarchie im Jahre 1911 das große Land zerrüttenden Kämpfe. Es handelt sich nicht darum, welche Clique China beherrschen soll, sondern um die Befreiung Chinas vom ausländischen Druck, die ihren schärfsten Ausdruck findet in dem Kampf der Arbeiter gegen die hauptsächlich englischen und japanischen Ausbeuter. Klassenkampf und Nationalismus vermischen sich hier, wie es bei jedem unterdrückten Volk sein wird, wie wir es im Ruhrkampf erlebt haben, trotz der proletarischen Bestrebungen, sich die Schlageterhelden vom Hals zu halten.

Der Kampf brach in Shanghai aus, wo die Hafenarbeiter als Protest gegen die Ermordung eines Russen in den Streik traten. Ihnen schlossen sich die Fabrikarbeiter an. In ihrer Demonstration feuerten die englischen Maschinengewehre. Jetzt traten auch die intellektuellen, besonders die Studenten, an die Seite der Streikenden und die Bewegung griff auch auf andere Städte über.

Das chinesische Proletariat ist, wie verständlich, schlecht organisiert. Zwar wurden schon erfolgreiche Streiks, besonders von Hafenarbeitern und Seelenten, durchgeführt, doch fehlt der feste, organisatorische Zusammenhalt der Millionen. So steht zu befürchten, daß der Nationalismus die Führung der Kämpfe übernehmen wird, wenn es den Bolschewiki, die natürlich ihre Hand im Spiele haben, nicht gelingen sollte, das Uebergewicht zu gewinnen. Vorläufig bedürfen die Arbeiter allerdings der bolschewistischen Agitation kaum, um in Bewegung zu kommen. Die grauenvolle Ausbeutung, schlimmer als Sklaverei, der Arbeiter durch den in den letzten Jahren überaus rasch gewachsenen Kapitalismus läßt dem chinesischen Arbeiter keine andere Wahl, als zu sterben oder zu kämpfen. Er wählt mit Recht den zweiten Weg.

Die gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen aller Länder werden zu prüfen haben, mit welchen Mitteln wir den Befreiungskampf der chinesischen Proletariat unterstützen können. Vor der von den Bolschewiki veranstalteten wilden Geldsammlung in den Betrieben warnen wir dringend. Von dem Geld kommt sicher nichts nach China.

Bekanntmachungen des Bundesvorstandes.

Abhanden gekommen sind die Verbandsbücher nachstehend genannter Mitglieder:

In Götting: Fritz Ewald, Hpt.-Nr. 1 909 590, eingetretten 16. 11. 24.

In Hamburg: Heinrich Thiemann, Hpt.-Nr. 1 974 392, eingetretten 3. 10. 16.

In Nordenham: Wilhelm Lünemann, Haupt-Nr. 285 246, eingetretten 29. 11. 13.

Falls diese Bücher vorgezeigt werden, sind sie abzunehmen und an den Unterzeichneten einzuliefern.

Der Vorstand.
J. A. Oswald Hermann, Berlin SO. 16, Michaelkirchplatz 1.

Verantwortlicher Redakteur: Carl Emdin, Berlin SO. Verlagsanstalt „Courier“, G. m. b. H. Druck: Maurer & Dinnick, Berlin, Spandauer Str. 36-38.