

Deutscher Verkehrsband

Erscheint wöchentlich/
Bezugspreis: Vierteljährlich
3 Reichsmark / Die Einzel-
nummer —,30 Reichsmark

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

Redaktion u. Exped. Berlin O 20
Mitschkestr. 7. Tel.: Moritzpl.
950, 10670. / Redaktionslokal
3 Tage vor Erscheinen des Blattes

Nummer 22

Berlin, den 28. Mai 1927

5. Jahrgang

Deutschnationale Sorgenbrecher.

„Wer Sorgen hat, hat auch Lifer.“ singt Wilhelm Busch. Sorgen haben wir deutschen Proleten jodelnd, daß der große Humorist an uns zuschanden wird, so viel, daß sie nicht einmal der „Lifer“ für eine trügerische Stunde verschweigen kann — „hintermal und alldieweil“, der deutsche Lifer Agrarprodukt ist und deshalb für arme Leute unerwünscht. Lifer wäre für unsere Sorgen auch wirklich ein zu flauer Stoff; uns nach des Humoristen Art zu trösten, bedürfte es schon eines Heberalkohols. Ueber dem deutschen Schnaps steht aber höchstens noch der deutschnationale Schnapsbrenner, der deutschnationale Agrarier, Professor, Bergwerksdirektor oder Zeitungsverleger pp. Sie, vereinigt in der Deutschnationalen Volkspartei, sind schärfer als der schärfste Fusel, und diesen überalkoholisierten Edeldeutschen ist es wirklich gelungen, uns auf eine kurze Stunde die Sorgen vergessen zu lassen. Wie war es möglich, daß Deutschlands Geißel (die uns das Schicksal als Strafe für unsere Unterlassungssünden flocht), daß die deutschnationale Geißel plötzlich fihelte anstatt striemte? Wie wurde aus den deutschnationalen Volksbetrügern so unvermittelt Deutschlands Sorgenbrecher? Nun, der Reichstag hat mit 323 gegen 41 Stimmen die

Der Westarp angenommen,

den Antrag Westarp auf Verlängerung der Geltungsdauer des Gesetzes zum Schutz der Republik. Der Gedanke, daß die Deutschnationale Partei wirklich einmal deutsch und national handelte, ist so zwerchfellerstüttend, daß man für eine Weile nur lacht und nicht denkt. Inzwischen ist man nachdenklicher geworden und mancher Republikaner bedauert unsere von krassem Monarchisten „besühnte“ Republik mißtrauisch von allen Seiten und fragt sich, ob er noch Spaß an ihr finden kann. Eine Republik, die Westarp gegen Westarpmönarchisten schützen will, ist auf jeden Fall ein problematisches Ding. Glücklicherweise wissen wir ja schließlich alle, warum die Feinde der Republik dem Monarchisten noch für zwei Jahre „Lufz“ gebieten. Wo die materiellen Interessen der sogenannten Deutschnationalen in Frage kommen, wiegen Ideale, Ueberzeugung und Ehre federleicht. Wenn wir nicht irren, war es gerade Westarp, der behauptete, mit dem Eintritt der Serjt, Schiele, Koch und Reubell in das Kabinett bekäme das deutsche Volk endlich wieder eine Regierung „auf christlicher Grundlage“. Als gute Christen müssen die Herren wissen, daß die Bibel eine Handlung gegen die eigene Ueberzeugung

die größte Sünde

nennt. Den Deutschnationalen ist denn auch nicht wohl in ihrer Haut und krampfhaft bemühen sie sich nachzuweisen, daß sie die alten Monarchisten gelieben sind, daß sie mit ihrer Abstimmung also Regierungspartner, Reichstag und Volk betrogen haben. Unter diesen Umständen hat die Frage eines deutschnationalen Hugenbergpreils, wie weit die Deutschnationalen noch von der Grenze der Belumpung entfernt sind, mehr als rhetorisches Interesse, wenn sie auch noch recht schäufert und bescheiden klingt. Für den Geschmack eines durchschnittlichen Mitteleuropäers steht die Deutschnationale Partei mindestens seit ihrem Aufwertungsschwund und ihrer Dawesheuchelei jenseits des Abgrunds, der politischen Anstand von der Verpumpung trennt. Der

mißtrauische Republikaner

mag sich beruhigen, die Deutschnationalen sind nicht seine Ueberzeugungsfremde geworden und die Republik bleibt auch unter dem „Schutz“ der Monarchisten Republik, wie der Ozean nicht dreidig wird,

weil sich ein schmutziger Kerl in seinen Gewässern badet. Wir werden es noch für etliche Monate dulden müssen, daß die deutsche Republik jenen lieblichen Gefilden gleicht, wo Straßenräuber gegen Pinkpinkle Karawanen Schutz gewähren, vor den Gefahren der Landstraße. Wenn die Westarpgenossen die deutsche Republik gegen die monarchistischen Verschwörer schützen wollen, so ist (bei dem großen Verständnis der Deutschnationalen für die bekannte Handwähe) dieser Schutz von den Republikanern mit schweren Zehnen zu bezahlen. Die Deutschnationalen haben für den Schutz der Republik für die Ausweisung des „Kaisers“ gestimmt, weil sie in der Regierung bleiben wollten. Sie haben ihre die Republik unterminierenden Stollen noch lange nicht weit genug vorgetrieben, um es heute schon auf Kraß und Krise ankommen zu lassen. Sie könnten vielmehr Ertrungenes verlieren, und das vor der Scheune stehende Heu könnte durch ein republikanisches Donnerwetter vernichtet werden. Deshalb schludten sie die Pille aber sie sinnen auf Rache. Vor allem liegt ihnen daran die Schutzpolitik zu retten und zu fördern. Der sogenannte Ernährungsminister beweist mit allem und jedem, daß er seine Auftragsgeber, die Agrarier, nur durch höhere Zölle „retten“ kann und gegen diese Handvoll Menschen muß alles andere zurückstehen. Den Zehnpligen und Köderigen opfert der Minister das ganze Proletariat samt Handel, Industrie und Landwirtschaft. Mit Entzücken verfolgen die Volks-

Steigen der Brotstuchpreise

und es mag dem Ernährungsminister einen Stich ins Herz gegeben haben, als er im Auftrag der Regierung dem Reichstag die zeitweilige Aufhebung der Einfuhrzölle vorschlugen mußte. Giftig wandte er sich gegen die von den Sozialdemokraten geforderte Aushebung der Roggenzölle. Schon vor Monaten haben wir auf die zu erwartende Knappheit an Roggen und Weizen verwiesen, die notwendig zu einer Teuerung führen mußte. Das wurde abgelehnt von demselben Herrn, der jetzt wegen der „wesentlichen Steigerung der Getreidepreise“ die Ausfuhr durch Aufhebung der Einfuhrzölle (lies: Ausfuhrprämie) bremsen will. Die Regierung verspricht sich davon wahrscheinlich eine Senkung der Preise, die allerdings heute die Grenze der schamlosen Auswucherung des Volkes überschritten haben. Die Preise durch Aufhebung der Zölle durch zollfreie Einfuhr des Getreides zu senken, das einzige taugliche Mittel, daran denkt keiner dieser Deutschen. Sie wollen ja die Senkung der Preise verhindern. Der Zucker, die Milch, das Fleisch, die Kartoffeln, Roggen und Weizen, Mehl und Hülsenfrüchte, Gemüse und alles, was den Agrariern Gewinn bringt, soll im Preise steigen. Und nicht aus Liebe zur Republik, sondern um diese Preissteigerung herbeiführen zu können, stimmten die Deutschnationalen für das Republikahugesetz. So muß der Republikaner die republikanische Schminke der deutschnationalen Monarchisten bezahlen. Mit großer Genugtuung vermerkt die argarische arbeitereindliche Presse, daß die „Landwirte“ aus allen bürgerlichen Reichstagsfraktionen zusammengekommen sind und beschlossen haben, dafür zu sorgen, daß der Reichstag nach den Pfingstferien endlich die

Arbeiten für Hochzölle

in Angriff nimmt. Zwar stehen die Preise für eine Agrarartifel 60 bis 100 Prozent über den Friedenspreisen, aber die richtige Preissteigerung soll erst beginnen. Was dabei für uns Konsumenten herauspringen wird, läßt sich kaum ermessen. Schon jetzt zeigt z. B. der Roggenpreis eine geradezu

wahnwichtige Entwicklung: Eine Tonne Roggen kostete im Durchschnitt der Jahre 1909 bis 1914: 168 M., 1925/26: 170 M., am 31. Januar d. J. 245,70 M., am 30. April 270 M. und am 4. Mai 276,50 M. Im ähnlichen Tempo, teilweise noch schärfer — z. B. Kartoffeln — sind die Preise für sämtliche anderen Agrarprodukte gestiegen. Dabei zahlen die meisten Großgrundbesitzer keine Steuern — weil sie keine Einnahmen haben. Es ist wirklich „sehr bezeichnend“, wie die „Deutsche Tageszeitung“ schreibt, daß es bei den „Landwirten“ aller bürgerlichen Parteien keine politischen und Weltanschauungsgegenstände gibt, wenn es sich um die Auswucherung der Konsumenten handelt. Wollen wir uns nicht ein Beispiel daran nehmen? Wollen nicht auch wir, alle Proletarier in eins, unsere wirtschaftlichen Interessen allen anderen voranstellen? Was gelten politische und konfessionelle Unterschiede und Differenzen, wenn dir der Hunger im Magen brennt. Bei den Arbeiterfeinden führt die Sucht nach Mammon alles zusammen — steht unsere Existenzsicherung nicht zehnmal höher als das Schmarotzerleben unserer Ausbeuter? Mitleidslos werden die Preise getrieben, drückt man die Löhne und verlängert die Arbeitszeit. Unsere letzten Lohnerhöhungen frist bereits der Hauseigentümer, der Agrarier, der Händler. Wenn ihr nicht in wenigen Wochen ärmer und jämmerlicher leben wollt als vor einem Jahr, dann besinnt euch. Der Lebenshaltungsbiz steigt von Periode zu Periode; wollt ihr, daß euer Lohn zum mindesten mit dieser Steigerung Schritt hält, dann

duldet keine Unorganisierten

neben euch. Laßt euch die Einigkeit der agrarischen Brotwucherer als Beispiel dienen. Die starke Gewerkschaft allein kann eure Sorgen brechen.

Zwingt eure unorganisierten Arbeitskollegen in den Deutschen Verkehrsband.

Automobil und Eisenbahnen.

Die Konkurrenz des Kraftwagens wird allmählich in allen Ländern von den Eisenbahnen so peinlich empfunden, daß man endlich nach Mitteln und Wegen sucht, ihr zu begegnen. Dem etwas drahtigen Rat des Generaldirektors der italienischen Bahnen, den ganzen Nahverkehr den Autogewerkschaften zu überlassen, stehen Ratsschlüsse gegenüber, die moderne Entwicklung des Verkehrs mit Polizei und Geheiß abschreiben. Nicht jeder Verkehrsbeamte wird an dem Vorhug des Italiensers Gefallen finden, es ist aber kennzeichnend, daß keine Ausführungen wider spruchlos von den Teilnehmern an der Straßenbaukonferenz in Mailand angehört wurden. Dieser Konferenz wurde ad oculos demonstriert, welche Bedeutung eine gute Straße für den Verkehr hat. Wir lesen über die „Autostrada“, die die oberitalienischen Seen mit Mailand verbindet:

Eine Breite von 16 Metern, völlige Zementierung, Unter- und Ueberführung sämtlicher Eisenbahnen und Querstragen, Ausschaltung jeder scharfen Kurve und Umgehung der Böcker gewährleistete höchste Geschwindigkeit, größte Schonung des Materials und der Nerven. Ganz allein dieser Autostraße verband man die enorme Entwicklung des Mailänder Beckenverkehrs. Freizeugen haben viele Familien ihren Wohnort nach Landhäusern verlegt, von denen aus sie bequem jeden Tag zur Stadt fahren können. Das volkswirtschaftlich Wesentliche aber ist es, daß die Straßen nicht nur den Autobesitzern, sondern durch einen ideal ausgestatteten Omnibusverkehr auch der Allgemeinheit zugänglich sind. Diese großen Aufsichtswagen fahren auf der erstklassigen Straße schneller und billiger als die Schnellzüge, und wir finden zum ersten Male den Fall einer ausgeprochenen Konkurrenz des Autos auch mit den unteren Wagenklassen der Eisenbahn.

Gefährlicher ist für die Eisenbahn die Entwicklung des Lastkraftfahrzeugs. Bei Strecken bis zu etwa 200 Kilometern zeigt es sich dem Güterverkehr der Eisenbahn unbedingt überlegen. Ein lebendiges Beispiel ist die Schweiz. Bei dem enormen Lastwagenverkehr, den tabellose Straßen und hohe Eisenbahntarife begünstigen, sieht sich die Güterabteilung der Bundesbahn vor die Größenz-

frage gestellt. Im Personenverkehr hat die Bundesbahn den Kampf gegen die Konkurrenz mit der „Automobil-Eisenbahn“ aufgenommen. Diese Automobilzüge sollen im allgemeinen nur aus einem Triebwagen und einem großzügig ausgestatteten Personenwagen bestehen, an dem im Bedarfsfalle ein Anhängerwagen angehängt werden kann. Diese Automobil-Eisenbahnen werden viel schneller fahren können als die gewöhnlichen Eisenbahnen und werden zweitens vom Fahrplan unabhängig sein, da sie schneller zusammengepackt und dem augenblicklichen Gebrauch dienlich gemacht werden können. Auch ihre Geschwindigkeit wird viel größer sein als die Geschwindigkeit der gewöhnlichen Eisenbahnen. Außerdem sollen sie billiger fahren können als die Automobile, da sie imstande sind, eine viel größere Anzahl von Reisenden mit sich zu führen. Auf diese Weise werden Eisenbahnen geschaffen, die alle Vorteile des Automobils vereinigen und die Nachteile der großen Eisenbahnen vermeiden. Daneben können und werden noch die gewöhnlichen Eisenbahnen auf größeren Strecken für Massenbetrieb verwendet werden, da sie für diejenigen Reisen notwendig sind, bei denen die Schnelligkeit der Beförderung weniger wichtig ist als der billige Fahrpreis. Diese Automobil-Eisenbahnen, die verkehrswirtschaftlich für einzelne Schweizer Strecken geplant sind, sollen auch in Frankreich und in England auf den meistbefahrenen Strecken zur Verwendung kommen. Es scheint sich hier ein Eisenbahntyp herauszubilden, der wohl geeignet ist, die Eisenbahn der Zukunft zu werden. Auch in Deutschland sieht man diesen Bestrebungen mit Interesse entgegen, da auch bei uns ein Bedürfnis für derartige schnelle und bewegliche Eisenbahnen vorhanden ist.

Brennender ist für unsere Reichsbahn allerdings die Konkurrenz des Autos im Güterverkehr. Bei langen Strecken ist die dem Auto natürlich weit überlegen. Eine Lokomotive und sechs Mann können Güterzüge mit 1200 Tonnen Nutzlast bewegen; für die gleiche Last auf der Landstraße benötigt man 240 Lastwagen je fünf Tonnen und die gleiche Anzahl von Menschen. Bei einer Strecke von 500 oder 800 Kilometern ist demnach der durchgehende Güterzug weitaus im Vorteil. Anders bei der kurzen Strecke, wenn der Zug mit Gütern beladen ist, wenn viele Stationen dicht aufeinander folgen und ein häufiges Rangieren der Wagen notwendig wird. Hier ist das individuelle Transportmittel schon deshalb überlegen, weil es an seinen langen Aufenthalten, an seinen starren Fahrplänen gebunden ist und seine Waren ohne umzuladen von Haustür zu Haustür befördern kann.

Um einen Ausgleich zu schaffen, hat sich die Reichsbahn mit den in der Kraftverkehr-Deutschland G. m. b. H. zusammengeschlossenen Gesellschaften vertraglich gebunden, mit dem Ziel, den Eisenbahn- und Kraftverkehr einander anzupassen und ineinander einzugliedern. Ende 1925 zählte der Konzern bereits 16 solche Gesellschaften mit insgesamt 3000 Lastwagen.

Hier hat man also eine vernünftige Basis der Zusammenarbeit geschaffen. Anders in den Städten und deren nächster Umgebung, wo heute Omnibus und Lastwagen gegen die Schienenwege einen Konkurrenzkampf bis aufs äußerste führen. Die große Monopolstellung hat das Lastauto, Warenhäuser, Brauereien, Eisenhandel usw. lassen den ganzen Lastverkehr durch sie besorgen. Ihr Aktionsradius schwankt zwischen 10 und 150 Kilometern. In den vielen schon genannten Vorteilen, die dieser individuelle Betrieb bei der aus vielen Einzelgütern bestehenden Last bringt, gefehlt sich noch der vorzüglichen Fleksibilität.

Wir haben uns stets dafür entschieden, daß es nicht Eisenbahn oder Kraftwagen, sondern Eisenbahn und Kraftwagen (und alles andere was Verkehrsmittel ist) heißen muß. Für jeden Verkehr das richtige Fahrzeug — nicht das auf Kosten der Wirtschaftlichkeit am billigsten gemachte —, so wird der Wirtschaft und ihrer Entwicklung am besten gedient.

Handelschiffahrt und Welttonnage.

Die Handelschiffahrt ist für die großen kapitalistischen Wirtschaftsländer ein wichtiges Instrument zur Ausdehnung ihrer weltwirtschaftlichen Beziehungen, sowie zur Stärkung ihrer wirtschafts- und handelspolitischen Machtpositionen geworden. Der Weltkrieg, in dem die Handelschiffahrt eine wichtige Ergänzung der Kriegsmarine bildete und für die Nahrungsmittel- und Rohstoffzufuhr große Bedeutung gewann, hat diese Tendenz noch gesteigert. In den Nachkriegsjahren ist so eine ganz erhebliche Vermehrung der Handelsflotten eingetreten, die weit über den heutigen Bedarf an Frachtraum hinausgeht und zu großen Schwierigkeiten im Schiffsverkehrsgebiet wie im Schiffbau führte, die in ihren Einzelheiten auch in einer der Weltwirtschaftskonferenzen unterbreiteten Denkschrift gewirkt werden.

In den Jahren 1918 bis 1921 wurde insgesamt neuer Schiffsraum von 22,6 Millionen Br.-R.-L. geschaffen. Der Durchschnittszuwachs dieser Jahre war etwa 5 1/2 Millionen Tonnen ist doppelt so groß wie der Zuwachs im Durchschnitt der letzten 4 Vorkriegsjahre, wo der Zuwachs nur etwa 2 1/2 Millionen Tonnen betrug. Fast die Hälfte der Vermehrung fiel in diesen Jahren auf Amerika, ein Viertel auf England, der Rest vornehmlich auf Italien, Spanien, Schweden, Niederlande und Japan. Demnach das Lieferangebot an Schiffsraum bereits Ende 1920 klar zeigte tat und nach einer kurzen flüchtigen Aufwärtsentwicklung der Frachten im Jahre 1919 bis Mitte 1920 in der folgenden Zeit zu einem Tiefstand führte, war der jährliche Lonnagezuwachs in den Jahren 1922 bis 1926 noch immer bedeutend und lag im Durchschnitt nur wenig unter dem Vorkriegsniveau. Die großen Schiffbauprogramme ließen sich nicht sofort liquidieren, die harten Subventionen führten trotz der vorhandenen Schwierigkeiten noch weiter zu bedeutender Steigerung der Welttonnage. Die Gesamtveränderung seit 1913 und die Verteilung auf die einzelnen Länder zeigt die folgende Aufstellung:

Welthandelsflotte 1913—1925.
(in 1000 Reg.-Tonnen brutto)

Länder	1913 Anteil in %	1926 Anteil in %
England	18 686 39,8	19 400 30,0
Berein. Staaten	5 381 11,5	14 798 22,8
Deutschland	5 082 10,8	3 111 4,8
Frankreich	2 201 4,9	3 490 5,4
Italien	1 522 3,2	3 240 5,0
Spanien	841 1,8	1 165 1,8
Niederlande	1 310 2,8	2 565 4,0
Norwegen	2 458 5,5	2 842 4,5
Schweden	1 047 2,2	1 339 2,0
Dänemark	762 1,6	1 081 1,6
Japan	1 500 3,2	3 968 6,1
Brit. Dominien	1 735 3,7	2 871 4,4
andere Länder	4 435 9,0	19 111 29,6
	46 970 100,0	61 784 100,0

Die Gesamttonnage ist demnach zurzeit 40 % größer als im Jahre 1913. Die Hauptsteigerung fällt auf die Vereinigten Staaten, die ihren Schiffsraum annähernd verdreifachten und bereits die zweitgrößte Handelsflotte besitzen. Mehr als die Hälfte der amerikanischen Flotte ist Staatsbesitz, ein Viertel der amerikanischen Gesamttonnage war freilich im Jahre 1923 nicht ausgenutzt, so daß das amerikanische Schiffsamt in diesem Jahre allein aus der Handelsmarine einen Verlust von 10 Millionen Dollars hatte. Bemerkenswert ist ferner die bedeutende Vermehrung der italienischen Flotte, die mittels großer Staatssubventionen im Rahmen des faschistischen Protektionismus und der italienischen Expansionsbestrebungen erreicht wurde, ferner die Verdoppelung der japanischen Handelsmarine. Die deutsche Handelsflotte erreicht bereits wieder etwa zwei Drittel ihres Vorkriegszustandes, nachdem sie infolge der Kriegsverluste, Restschiffe und Auslieferung 1920 auf etwa 500 000 Tonnen brutto zusammengeschrumpft war. Der rasche Wiederaufstieg wurde durch die 700 Millionen-Einschätzung des Staates an die deutschen Reedereien ermöglicht, die diese großen Mittel zu modernen Neubauten und Rückauf abgelieferter Schiffe verwenden konnten. Diefer Umstand verbandt die deutsche Handelschiffahrt ihre günstige Altersgliederung. Während in anderen Ländern im Durchschnitt nur etwa 20 % der Gesamttonnage aus den letzten 5 Jahren stammen, trifft dies in Deutschland auf 50 % zu.

Der um 40 % gegenüber 1913 vermehrte Schiffsraum dient zur Bewegung einer Warenmengenmenge, die sich nur um wenige Prozent gegen die Vorkriegszeit erhöht hat. Nach Schätzungen war das Welthandelsvolumen 1925 etwa 5 % höher als 1913. Besondere Veränderungen, die in der Zwischenzeit eingetreten sind, wie z. B. die größte Geschwindigkeit der Schiffe, die Verringerung des Auswandererverkehrs, die Abnahme der Kohlenverladungen, wirken noch in der Richtung eines höheren Tonnageerfolges hin. Nach einem Anzeiger, der aus den Ein- und Ausgängen von Tonnage in den 20 vorkriegsreichsten Häfen ermittelt wurde, war der anlaufende Schiffsraum 1925 zwar 19 % höher als 1913, es ist aber zu berücksichtigen, daß im allgemeinen der Schiffsraum bei den heutigen Verhältnissen nicht voll ausgenutzt wird.

In der Handelschiffahrt ist durch Überbespannung und handelspolitischer Tendenzen und nationaler Freizügigkeits eine Überkapitalisierung mit erheblichem Tonnageüberschuss eingetreten, die bereits zu gahstlicher Vernichtung von Werten führte. Anstatt einen natürlichen Ausgleich zwischen vorhandenem Schiffsraum und Tonnagebedarf anzubahnen, wird durch die staatliche Subventionspolitik das Mißverhältnis noch weiter gesteigert, und auch Deutschland ist, wie die neue Zinszulassungsaktion beweist, auf dem Weg, den Großreedereien durch Zuschüsse aus dem Aufbringen der Steuerzahler die Rentabilität neuer Schiffsbauten ohne Sicherheit für deren Vollausnutzung von vornherein zu gewährleisten.

Betriebsunfälle auf dem Wege von und zur Arbeitsstelle.

Ein großer Schritt vorwärts in der Sozialversicherung wurde durch das Gesetz vom 14. Juli 1925 getan. Durch dieses Gesetz wurde der Weg von und zur Arbeitsstelle, sowie das Instandhalten von Werkzeug usw. mit unter die Unfallversicherung einbezogen. Vorher war es unmöglich, daß ein Unfall, der dem Beschäftigten auf dem Wege von oder nach seiner Arbeit zuzurechnen, als Betriebsunfall anerkannt wurde. Durch dieses anfangs erwähnte Gesetz ist die Sachlage anders und gleichzeitig besser geworden. Wie wohl allen Arbeitnehmern bekannt ist, hat die Unfallversicherung einen großen Nachteil, es ist dies der Bürokratismus und auch das mangelnde soziale Verständnis ihrer Träger dieses Versicherungsgebietes. Wer schon einmal das Recht hatte, einen Betriebsunfall erlitten zu haben, wird aus eigener Erfahrung wissen, wie umständlich es ist, eine Rente zu erhalten und an wieviel Voraussetzungen, Untersuchungen usw. dieser Erhalt geknüpft ist. Besonders die Gewerkschafts- und Arbeitersekretäre, die ja die Verfertigten vor den Versicherungsbehörden in diesen Streitfällen vertreten, können ein Liedchen davon singen, wie schwer es oft ist, die Versicherungsstellen für Zahlung einer Rente zu veranlassen. Was dieses schon vor Einführung der oben erwähnten Änderung so, so ist dies bei den Unfällen, die neu unter die Versicherung gezogen sind, noch schlimmer. Bei den Unfällen, die sich im Betriebe selbst ereignen, gibt es schon eine ganze Reihe Richtlinien und Entscheidungen des Reichsversicherungsamtes, nach denen sich in der Praxis die Versicherungsstellen richten können, wenn sie mit einem Versicherungsträger im Streit liegen. Bei den Betriebsunfällen, die erst seit 1925 in die Versicherung einbezogen sind, liegen die Dinge für die Verfertigten nicht so günstig. Es ist für sie in vielen Fällen viel schwerer, den Unfall anerkannt zu erhalten, da die Versicherungsstellen, wenigstens ein großer Teil von ihnen, sich meist sehr ablehnend verhalten und auf der anderen Seite dazu dieser neue Versicherungsbezirk noch keine lange Praxis hinter sich hat,

Durch diese fehlende Praxis fehlen naturgemäß die bindenden Entscheidungen des Reichsversicherungsamtes, die den Verfertigten in ihren Streitfällen viel nützen können. Gewiß sind auch hier bereits einige sehr wichtige endgültige Entscheidungen gefällt. Einige von diesen wollen wir hier in aller Kürze streifen, um dadurch den Betriebsräten, Verbandsfunktionären und auch den Mitgliedern selbst manchen Fingerzeig und Anhaltspunkte geben zu können.

1. Ein Arbeiter wollte im September 1925 frühmorgens nach Verlassen seiner Wohnung sein Fahrrad von einem Vorplatz im Treppenhause die Treppe hinunter nach dem Hof tragen, um sich zur Arbeitsstelle zu begeben. Hierbei glitt er aus und brach den Unterschenkel. Das Reichsversicherungsamt hat in diesem Falle einen Betriebsunfall anerkannt.
 2. Der Unfall, daß sich ein Unfall bei einem mit der Beschäftigung in einem versicherten Betriebe zusammenhängenden Wege nach der Arbeitsstätte noch innerhalb des Gebäudes ereignet hat, in dem der Verfertigte wohnt, schließt den Versicherungsschutz nicht aus.
 3. Der Tod eines Arbeiters, der auf einem Betriebswege in den Bereich von Straßenkämpfen bei politischen Unruhen gekommen, und durch eine Kugel getötet worden war, ist als Unfall bei dem Betriebe anerkannt worden. Diese Entscheidung gehört eigentlich nicht mit hierher, da es sich um einen Unfall während eines „Weges im Auftrage des Betriebes“ handelt. Sie soll jedoch wegen ihrer Wichtigkeit nicht unerwähnt bleiben.
 4. Der Weg von der Arbeitsstätte nach Hause endet regelmäßig nach allgemeinem Sprachgebrauch in der Wohnung. Sobald diese betreten ist, ist der Weg beendet und die Tätigkeit, die ein Arbeiter in dieser vornimmt, kann grundsätzlich nicht mehr dem Heimwege zugerechnet werden, sie ist rein persönlicher und privatswirtschaftlicher Art, so daß sie nicht mehr von dem Versicherungsschutz erfaßt wird. Sie würde nur dann noch unter diesen fallen, wenn es sich um die Verwahrung des Arbeitsgerätes oder sonstige Beschäftigung mit diesem handelt, denn nach den neuesten Bestimmungen ist diese Tätigkeit auch in der Wohnung des Arbeiters versichert.
 5. Eine Trunkenheit, die während einer Unterbrechung des Betriebsweges eingetreten ist, hindert die Wiederherstellung des Zusammenhanges mit dem Betriebe bei Wiederaufnahme des Weges nur, wenn nach dem Grade der Trunkenheit jede Arbeitsleistung ausgeschlossen ist. (Also nur dann, wenn der Arbeitnehmer beispielsweise sinnlos betrunken ist, kann ein Betriebsunfall auf den Wegen nicht anerkannt werden).
 6. Der Weg von und zur Arbeitsstelle, der lediglich der Abholung eines Vorlaufes auf künftig fällig werdenden Lohn dient, hängt nicht wesentlich mit der Beschäftigung im Betriebe zusammen. (Dah heißt auf gut deutsch, daß ein Arbeiter, der sich am arbeitsfreien Sonnabendmittag in die Fabrik beibt, um Vorlauf auf Lohn zu holen, auf diesem Wege nicht den Schutz der Unfallversicherung genießt.)
 7. Der Unfall, den ein landwirtschaftlicher Arbeiter bei der Heimkehr von der Kirche zur landwirtschaftlichen Betriebsstätte erlitten hatte, ist als Betriebsunfall anerkannt.
- Von besonderem Interesse und auch großer Wichtigkeit dürfte folgende Entscheidung sein:
8. Ein Streckenarbeiter der Reichsbahn sprang auf dem Heimwege, der ihn neben dem Bahndamm hinlieferte, auf einen vorübergehenden Güterzug, um so schneller sein heimatisches Dorf erreichen zu können. Er kam dabei unter den Zug und wurde getötet. Die Berufsgenossenschaft lehnte einen Betriebsunfall ab mit der Begründung, der Getötete habe durch sein eigenes pflichtwidriges Verhalten, welches außerdem allgemein verboten sei, die Schuld an seinem Tode selbst. Das Reichsversicherungsamt entschied daraufhin, daß auch auf dem Wege von und zur Arbeitsstätte verbotswidriges Verhalten die Anerkennung eines Betriebsunfalles nicht ausschließt, und verurteilte die Genossenschaft zur Zahlung einer Rente für die Hinterbliebenen. (Ebenso schließt ja bei Betriebsunfällen innerhalb des Betriebes, die auf verbotenes Handeln zurückzuführen sind, Ansprüche nicht aus).

Diese wenigen aufgezählten Entscheidungen mögen genügen, etwas Licht in diese immerhin noch dunkle Angelegenheit zu bringen. Zum Schluß sei noch bemerkt, daß nach einer anderen Entscheidung der Weg zur Arbeit nicht erst vor dem Hause des Verfertigten, sondern schon im Hause anfängt. Zu erwähnen ist noch, daß die eingangs erwähnte neue Regelung nur Anwendung findet auf Unfälle, die sich seit dem 17. Juli 1925 ereignet haben.

Rationalisierung.

Die Nachkriegszeit ist die Zeit der Schlagworte. Während einige schon der Vergessenheit angehören, haben andere, und dazu gehört das Wort Rationalisierung, sich fest eingebürgert.

Für den Nationalökonom bedeutet Rationalisierung wissenschaftliche Betriebsführung, für den Unternehmer die Erhöhung des Profits, für den Arbeiter höhere Löhne, kürzere Arbeitszeit und für den Konsumenten gute und billige Ware.

Wenn man es so nieder schreibt und der geduldige Leser es liest, dann klingt es leidlich.

Bei etwas Nachdenken kommt man aber sehr bald zu der Feststellung, daß wohl der Nationalökonom und der Unternehmer auf ihre Rechnung kommen, daß aber der Arbeiter und Konsument nur den leeren Schall eines Schlagwortes hört.

Demnach wissen wir, und die Vereinigten Staaten von Nordamerika geben uns Beweis, daß auch Arbeiter und

Konjunktur von der Rationalisierung nützen können. Um jedoch keine falschen Anschauungen über die Rationalisierung und deren Auswirkung, wie wir sie in der amerikanischen Union beobachten, aufkommen zu lassen, ist es notwendig, daß man die dominierende Stellung der nordamerikanischen Union auf dem Doppelkontinent Nord- und Südamerika sich vor Augen führt; dazu ihre einzigartige wirtschaftliche Lage als selbsthaltender Staat und seine neuzeitliche wirtschaftliche Machtstellung als Weltbürgerstaat der ganzen Welt. Auf Grund dieser politischen und wirtschaftlichen Machtstellung (durch keine Tradition gebremst) ist es verständlich, daß dort einer Rationalisierung der Wirtschaft breitere Möglichkeiten als in dem durch nationale Drahtverhänge zerrissenen Europa, geboten sind.

Aber auch wenn diese Tatsache genügend berücksichtigt wird, ist der Unterschied in der Methode der Rationalisierung und diesen demnach fraglich, daß die Arbeiterchaft und die Konjunktur dem Rationalisierungs-Kummel, wie wir ihn bei uns erleben, mit gemäßigten Gefühlen gegenübersehen.

Die letzten Wochen brachten uns auf der ganzen Linie eine Reihe von Tarifbewegungen. Das Resultat der Bewegungen war teils Arbeitszeitverlängerung und teils Lohn-erhöhung, in einigen wenigen Fällen wurde beides erreicht. Dem steht aber gegenüber, daß bei einer Anzahl Lohnbewegungen, besonders im Baugewerbe, den Arbeitern das wieder ausgesprochen wurde, um was die Unternehmer unter ungünstigen Arbeitsverhältnissen vor einem Jahr den Lohn gekürzt hatten. Mit dieser Lohnverlängerung hat der Unternehmer einen Teil der betriebs-technischen Aufwände der Rationalisierung beglichen. Nachdem man nun den Arbeiter zur Zahlung dieser Aufwände gezwungen hat, gibt man ihm heute gnädig diesen Betrag als eine sogenannte Lohnverbesserung zurück.

Man könnte diesem ganzen Rationalisierungsbeitrag noch eine gute Seite abgeminnen, hätte man bei dieser Eisenartur auch die Preise heruntergesetzt. Weit geht! Die an sich nicht besonders zuverlässige Statistik zeigt uns ein schnelleres Steigen der Preise als das der Löhne. Das alte Spiel: Die Preise rennen und die Löhne hinken nach.

Betrachtet man dann die Geschäftsbilanzen, so sieht man überall das Bestreben, die paradiesartigen Gewinne durch geschickte Buchungsmanöver zu verstecken.

Dieser ganze blühende Aufschwung unserer gesamten Wirtschaft setzt unter dem Schlagwortartigen Wirtschaftswunder: Rationalisierung.

Diesem neuzeitlichen Schlagwort muß die Arbeiterchaft das entgegenstellen, was ihr in ihrem Befreiungskampf seit jeher vorgezeichnet hat, den Sozialismus. Stellen wir der Rationalisierung die Sozialisierung gegenüber, dann kommen wir in Grunde genommen zum selben Ergebnis, nur mit dem sehr wesentlichen Unterschied, daß das Ergebnis der Sozialisierung nicht nur einer dünnen Ausbeuter-schicht, sondern in erster Linie der Arbeiterchaft und den Konjunktur zugute kommt. Es geht in der Zukunft nicht mehr allein um den Gebrauch des Stimmzettels, sondern in erhöhtem Maße um den Einfluß, den wir als Arbeiter in der Wirtschaft gewinnen. Wenn wir auch nicht von heute auf morgen den Kapitalismus beseitigen werden, so ist es uns dennoch möglich, durch Eindringen in die Wirtschaftsorgane uns dort Macht einzufließen zu lassen, mit dem wir den Sozialismus verwirklichen helfen. Eine wissenschaftliche Durchdringung der Wirtschaft nach den Grundzügen des Sozialismus würde in erster Linie dazu zu sorgen haben, daß an Stelle der Kapitalanhäufung die Preise gesenkt und damit der Markt ausnahmefähiger würde. Dieses kann aber auch nur dann geschehen, wenn wir die Wirtschaftsorgane in unserem Sinne beeinflussen und beherrschen. Heute befinden sich diese Quellen und Kanäle in den Händen des Kapitalismus. Wie er sie gebraucht, das geht uns das Heer der Arbeitslosen, und ist weiter oben in bezug auf Lohn- und Preissteigerung dargelegt worden. Er rationalisiert um seines Profites wegen. Was ihm hierbei zugute kommt, ist sein einiger und fetter Wille und die Uneinigkeit der Arbeiterchaft auf der ganzen Welt. Um an Stelle der Rationalisierung des Kapitalismus die Sozialisierung zu stellen, dazu bedarf es bei der Arbeiterchaft ebenfalls eines festen Willens, dem sie durch Einigkeit ihr Nachdruck verleihen muß.

Darum weg mit der kapitalistischen Rationalisierung, an deren Stelle wollen wir die Sozialisierung, die auch der breiten Schicht der wertvollen Bevölkerung dient.

Die Lohnbewegungen in den Verkehrsbetrieben Groß-Berlins

die bereits im März d. J. einsetzten, konnten erst Anfang Mai ihre Erledigung finden. Von den Beschäftigten wurden 15 Pf. für die Stunde gefordert, dazu Nebenforderungen aus den einzelnen Betrieben, die auch zum Teil ihre Erledigung durch die Bewegung fanden. Die Hauptforderung, Erhöhung der Löhne, wurde begründet durch die Erhöhung der Mieten, durch die Steigerung der Kosten der Lebenshaltung und durch die alte gemein-schaftliche Forderung, daß die Angestellten und Arbeiter teilhaben sollen an den Erträgen ihrer Arbeit. Bei der Aufstellung der Forderung war ferner im erheblichen Maße ausschlaggebend die jahrelang geübte Taktik der Unternehmer, von jeder Forderung mindestens 50 Proz. zu streichen und die Lohnvertragsdauer möglichst auszu-dehnen. Die Verhandlungen begannen, wie immer, bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn unter Mitwirkung des Arbeitgeberverbandes deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen. Die Argumente der Unternehmervertreter brachten nichts neues, fastkündig bestritten sie jede Forderung, die Prozentige Erhöhung der Mieten wollten sie mit ganzen 2 1/2 Pf. ausgleichen. Die Argumente waren noch nicht einmal ihr eigenes Geistesprodukt, sondern sie waren den Parolen der „Bereinigung der Arbeitgeberverbände“ entnommen. Unter diesen Umständen war an eine Einigung nicht zu

denken, die ersten Verhandlungen ideierten auf der ganzen Linie. — In der zweiten Verhandlung zeigten die Herren wider Erwarten mehr Verständnis. In der Zwischenzeit regelten nämlich das Reich und die Stadt Berlin mit den Tarifparteien die Höhe, und diese Regelung konnten sie nicht außer acht lassen. Sie waren bereit, 3 Pf. für die zweite Hälfte des Vertragsjahres (1. April 1927 bis 31. März 1928) zu bewilligen, auch die geforderte Erhöhung der Kinderzulage von 2 auf 3 Pf. bewilligten sie. So wäre zweifellos eine Einigung mit der Berliner Hoch- und Untergrundbahn schon am 20. April möglich gewesen, sie zerfiel jedoch abermals durch die verheerende Taktik des „Arbeitgeber-Verbandes“. Er verlangte nämlich, daß die Lohnzulage gleichzeitig als Vergütung für die über 8 Stunden hinausgehende Mehrarbeit zu gelten habe. Daraus konnte die Verhandlungskommission selbstverständlich nicht eingehen. Die Verhandlung blieb deshalb abermals ergebnislos. Der zur Hilfe angerufene Schlichtungsausschuß ließ die Wünsche des „Arbeitgeber-Verbandes“, Lohnzulage mit der Arbeitszeitregulierung zu verknüpfen, unberücksichtigt, sondern fällt einen Spruch, der die Löhne und Gehälter regelte. Dieser Schiedsspruch wurde dann von beiden Parteien angenommen.

Nach Beendigung der Lohnbewegung im Hochbahnbetriebe ließ sich auch die Berliner Omnibusgesellschaft herab, in ihrem Betriebe abermals zu verhandeln. Die Parteien fanden eine Grundlage, die sich auf gleicher Basis bewegte wie die Lohnzulage im Hochbahnbetriebe. Die Grundlage wurde jedoch von der Belegschaft in der Urabstimmung mit gewaltiger Mehrheit abgelehnt. Für die Ablehnung war nicht nur die Geringfügigkeit der Lohnzulage maßgebend, sondern in der Urabstimmung spiegelte sich insbesondere die Mißstimmung wider, die zur Zeit unter dem Personal besteht über die gewaltige Ausbeutung ihrer Arbeitskraft infolge des Einheitsstarifes (Fahrtarif), woraus die V.D.O.M.G. gewaltigen Nutzen zieht. Ein nochmaliges Verhandeln brachte den Schaffnern eine weitere Zulage ab 1. Oktober 1927 von 2 Pf., doch das Gesamtpersonal ist bei weitem damit nicht zufrieden. Diesmal schickte dem Personal leider noch die Energie, die aus der Urabstimmung sich ergebende, unvermeidliche Konsequenz zu ziehen, da ein großer Teil die Schreden einer langen Erwerbslosigkeit kaum überwinden hat. Wir weisen jedoch keinen Augenblick daran, daß wenn sich die Direktion gegenüber den Beschwerden ihres Personals noch weiter taub stellt, es unabwendbar zum Zusammenstoß kommen muß. Bis dahin heißt es, alle Kräfte zusammenzufassen im Deutschen Verkehrsband.

Nachstehend bringen wir die nummehr geltenden Löhne für das Jahr- und Hofpersonal im Omnibusbetriebe.

Gültig ab 1. April 1927 bis 30. September 1927:
Erhöhung der Stundenlöhne um 5 Pf., der Entschädigung für Mehrarbeit um 15 Pf. pro Tag.

Einstellungslohn nach 1 Dienstj.	nach 2 "	nach 5 "	Fahrer und Hoffahrer.		je 27 Pf.
			Ein- stellungslohn	nach 1 Dienstj.	
86	88	92	0,90	0,70	8,80
92	94	98	0,92	0,70	8,98
94	96	100	0,96	0,75	9,39
98	100	104	0,98	0,75	9,57

Einstellungslohn nach 1 Dienstj.	nach 2 "	nach 5 "	Schaffner, Wagenführer im Tagesdienst.		je 27 Pf.
			Ein- stellungslohn	nach 1 Dienstj.	
—	—	—	0,74	0,65	7,31
—	—	—	0,76	0,65	7,49
—	—	—	0,77	0,70	7,83
—	—	—	0,79	0,70	7,81

Einstellungslohn nach 1 Dienstj.	nach 2 "	nach 5 "	Wagenführer im Nacht- und Hofdienst erhalten vorstehende Stundenlöhne für 9 Stunden und 30 Pf. pro Schicht Tätigkeitsszulage.		je 27 Pf.
			Ein- stellungslohn	nach 1 Dienstj.	
—	—	—	0,69	0,55	6,76
—	—	—	0,71	0,55	6,94
—	—	—	0,72	0,60	7,08
—	—	—	0,73	0,60	7,17

Einstellungslohn nach 1 Dienstj.	nach 2 "	nach 5 "	Hofarbeiter und Wagenwäscher im Tagesdienst.		je 27 Pf.
			Ein- stellungslohn	nach 1 Dienstj.	
—	—	—	0,69	0,55	6,76
—	—	—	0,71	0,55	6,94
—	—	—	0,72	0,60	7,08
—	—	—	0,73	0,60	7,17

Frauen erhalten 80 Proz. der Hofarbeiter- und Wagenwäscherlöhne einseh. d. Vergütung für 1/2 Std. Überarbeit.

Gültig ab 1. Oktober 1927 bis 31. März 1928:
Erhöhung der Stundenlöhne für Fahrer, Hof- und Wagenwäscher um 3 Pf., für Schaffner um 5 Pf.

Einstellungslohn nach 1 Dienstj.	nach 2 "	nach 5 "	Fahrer und Hoffahrer.		je 27 Pf.
			Ein- stellungslohn	nach 1 Dienstj.	
89	91	95	0,93	0,70	9,07
95	96	100	0,95	0,75	9,25
96	98	102	0,99	0,75	9,68
97	100	104	1,01	0,75	9,84

Einstellungslohn nach 1 Dienstj.	nach 2 "	nach 5 "	Schaffner, Wagenführer im Tagesdienst.		je 27 Pf.
			Ein- stellungslohn	nach 1 Dienstj.	
—	—	—	0,79	0,65	7,76
—	—	—	0,81	0,65	7,94
—	—	—	0,82	0,70	8,03
—	—	—	0,84	0,70	8,29

Einstellungslohn nach 1 Dienstj.	nach 2 "	nach 5 "	Wagenführer im Nacht- und Hofdienst erhalten vorstehende Stundenlöhne für 9 Stunden und 30 Pf. pro Schicht Tätigkeitsszulage.		je 27 Pf.
			Ein- stellungslohn	nach 1 Dienstj.	
—	—	—	0,72	0,55	7,08
—	—	—	0,74	0,55	7,21
—	—	—	0,75	0,60	7,35
—	—	—	0,76	0,60	7,44

Einstellungslohn nach 1 Dienstj.	nach 2 "	nach 5 "	Hofarbeiter und Wagenwäscher im Tagesdienst.		je 27 Pf.
			Ein- stellungslohn	nach 1 Dienstj.	
—	—	—	0,72	0,55	7,08
—	—	—	0,74	0,55	7,21
—	—	—	0,75	0,60	7,35
—	—	—	0,76	0,60	7,44

Einstellungslohn nach 1 Dienstj.	nach 2 "	nach 3 "	nach 5 "	Frauen erhalten 80 Proz. der Hofarbeiter- und Wagenwäscherlöhne einseh. d. Vergütung für 1/2 Std. Überarbeit.	
				Ein- stellungslohn	nach 1 Dienstj.
—	—	—	—	5,62	pro Tag
—	—	—	—	5,77	pro Tag
—	—	—	—	5,88	pro Tag
—	—	—	—	5,95	pro Tag

Aus unserem Berufe

Seeleute und Hafenarbeiter.

Seeleute und Hafenarbeiter. Nicht unliebsam, besonders von nordischen Hafenarbeitern, wird oft die Arbeit der Seeleute (und Winenschiffer!) in der Ladung empfunden. Erst in der letzten Zeit sind uns wieder solche Beschwerden zugegangen. Deshalb möchten wir dazu einige Worte sagen.

Unsere freien Organisationen, soweit sie für die Hafenarbeit und Seeschifffahrt zuständig waren, haben seit je die Arbeit der Seeleute (und Winenschiffer!) in der Ladung verurteilt. Einmal, weil dem Seemann diese Arbeit doch nicht von der Hand geht wie dem geübten Hafenarbeiter und er deshalb Unfallgefahren leichter ausgesetzt ist. Zum anderen steigt er in den Schiffsraum, nachdem er auf See eben seine Waage beendet hatte. Er ist also erschöpft, leistet weniger als der Hafenarbeiter und erhöht die Unfallhäufigkeit. Zum dritten steigt er aus dem beladenen Raum, wirft das Schiff los, geht übermüdet, wie er ist, Waage und sein Schiff wird eine Gefahr für die Schifffahrt. Vermünftige Reederei haben erkannt, daß ihnen die Arbeit der Seeleute in der Ladung wenig Vorteile bringt, aber Gefahren für Schiff und Ladung bedeutet. Den anderen steht leider noch immer der ungeliebte § 34 der ungeliebten Sklaven- (Verzeihung!) Seemannsordnung zur Seite, der u. a. bestimmt:

Der Schiffsmann ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Kapitäns, der Schiffsoffiziere und seiner sonstigen Dienstvorgesetzten unweigerlich Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten.

Diese Schandbestimmung ist leider auch manchmal der Vorwand, hinter den sich feigerzige Seeleute verstecken. Bei ein wenig mehr Solidarität ließe sich manches vermeiden. Der Zwang auf die Seeleute durch den § 34 zu Unsolidarität ist ein Dünkelbeispiel dafür, daß es sehr viel auf die Auslegung eines Gesetzes ankommt, wenn der Wortlaut die Auslegungsfähigkeit nicht von vornherein schmälert. Dem Arbeitgeber hat nur die Sicherheit des Schiffes am Herzen gelegen als er durch den § 34 die unbedingte Unterordnung des Seemanns unter die Befehlsgehalt des Schiffsführers verordnet. In Löhns- und Ladearbeiten hat er ganz sicher nicht einen Augenblick gedacht. Wenn der § 34 trotzdem die Handhabe dazu gibt, so ist das ein Mißbrauch des Gesetzes.

Besonders in der Nord- und Ostseefahrt hat sich die Uebung herausgebildet, die Schiffsmannschaften zu Löhns- und Ladearbeiten heranzuziehen. Und zwar nicht aus Nothbehelf oder aus „Sicherheitsgründen“, sondern in ganz normalen Fällen, während die Hafenarbeiter in den Häfen beschäftigungslos an der Küste stehen. Auch nicht aus Gründen der „Disziplin“ werden die Seeleute zur Arbeit gezwungen, sondern weil sie billiger sind als Hafenarbeiter. Sie sind auch dann noch billiger, wenn sie neben ihrer Feuer durch eine kleine „Gratifikation“ von der Schiffsleitung „unfähig“ gemacht werden. Weigert sich der Schiffsmann, so finden sich in jedem Falle Seemannsämter und Gerichte, die ihn unter Berufung auf § 34 nach § 96 S.O. verurteilen. Der Seemann wird also durch Geleß zum gemeinen Lohnbrüder herabgewürdigt. Ein Zustand, der bei keinem seiner Arbeitsbrüder an Land und in irgendeiner Nation jeinesgleichen findet. Dieser Zustand wird erst dann beseitigt sein, wenn die S.O. entsprechend den berechtigten Forderungen der Seeleute dahin abgeändert ist, daß der Seemann nur zu den Arbeiten — außer in Nothfällen — verpflichtet ist, die keinem Dienstgrad entsprechen.

Da die Hafenarbeiter unter den Zuständen leiden, haben sie zu prüfen, welche Mittel es gegen diese in 99 von 100 Fällen unwillige Konkurrenz der Seeleute gibt. Vor allem sind die Seeleute immer wieder darauf aufmerksam zu machen, daß die Löhns- und Ladearbeit keine Arbeit ist, zu der sie vertraglich verpflichtet sind. Das bedeutet, daß sie für diese Hafenarbeit neben ihrer Feuer Hafenarbeiterlohn zu verlangen haben. Jeder wissen das viele Seeleute nicht oder tun so, als ob sie davon nicht anrichtet sind. Deshalb ist es Aufgabe der Hafenarbeiter, wenn sie das Ansehen der Seeleute nicht erzwingen können, die Seeleute auf ihr Recht aufmerksam zu machen. Es liegt bereits eine ganze Reihe von Urteilen vor, die den Reedern zur Zahlung von Entschädigung für Arbeiten verpflichten, die Seeleute außer ihrer Schiffsarbeit geleistet haben, zu der sie vertraglich verpflichtet sind.

Daß es im Fall eines Hafenarbeiters freilich überhaupt keinen § 34 der Seemannsordnung gibt, daß also der Seemann ungeachtet aller sich daraus ergebenden Konsequenzen jede Streiktheerarbeit ablehnen muß, ist selbstverständlich. Es gibt kein Geleß, das den Arbeiter zwingen könnte, ein verächtlicher Lump zu werden.

Es dürfte weiter notwendig sein, daß die Hafenarbeiter die Zusammenarbeit mit ausländischen, der deutschen Sprache nicht mächtigen Seeleuten einsehen ablehnen. Besonders werden Schiffsteute an die Winde gestellt, auch wenn die übrige Arbeit von deutschen Hafenarbeitern verrichtet wird. Es ist jedem Hafenarbeiter bekannt, welche Gefahren eine solche „Zusammenarbeit“ für die Leute im Raum oder im Leichter mit sich bringt. Deshalb ist die Weigerung kein unfreundlicher Akt gegen den ausländischen Proletariat, sondern ein notwendiger

Der Bundesbeitrag für die 23. Woche

(29. Mai bis 4. Juni 1927) ist fällig.

Die Preise steigen

für alle Gegenstände des täglichen Bedarfs. Wenn die Arbeiterklasse nicht vollends verelenden will, wird sie kämpfen müssen. Zum Kämpfen gehört Geld, Geld und nochmals Geld, sagte einst ein bekannter Parochial. Das gilt auch für unseren sozialen Krieg! Richtet euch darauf ein, Kollegen, und sorgt, daß eure Verbandskasse mit der nötigen Munition versehen ist, wenn es zum Kampf kommt.

und erlaubter Selbsttötung. Die ausländischen Hafenarbeiter stellen dieselben Forderungen. Die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Hafenarbeiter-Sektionen sind bezieht, Vorkehrungen zu treffen, daß alle Lade- und Löscharbeiten an Schiffen, einschließlich der Bedienung der Winde und Kräne, von den Hafenarbeitern des Landes verrichtet werden müssen, in dem diese Arbeiten vorgenommen werden. In einigen Hafenplätzen bestehen erteilte tarifliche Abmachungen, wonach Löss- und Ladearbeit ausschließlich von Hafenarbeitern zu verrichten sind. Die Unternehmer sind trotzdem bestrebt, sich ihren Verpflichtungen zu entziehen. So ist z. B. für alle schwedischen Häfen ein solches Abkommen zwischen den schwedischen Hafenarbeitern und den Reedern getroffen. Trotzdem verjagen die schwedischen Unternehmer im Verein mit deutschen Reedern oder Schiffsleitungen, diese Verträge zu umgehen. Aus schmöder Gewinnlust bedient sich der schwedische Unternehmer der Unterstützung des deutschen Reeders im Kampfe gegen die organisierten schwedischen Hafenarbeiter. Aus schmöder Gewinnlust bezieht der deutsche Reeder von „Gelehes wegen“ den deutschen Seemann als Lohnbrüder, um den schwedischen Unternehmern zu helfen. Seeleute und Hafenarbeiter, lernt daraus, steht der Profitlust des international organisierten Reederkapitals die Macht der international organisierten Seeleute und Hafenarbeiter entgegen. Rüstet zur Abwehr und wahrt euer Recht.

Schiffsverkehr in Hamburg, Antwerpen, auf dem Nieuwen Waterweg und in Rotterdam. Eine vergleichsweise Aufstellung der Hafenverkehrsfiguren in Hamburg, Antwerpen, auf dem Nieuwen Waterweg und in Rotterdam für die ersten vier Monate der Jahre 1927 und 1926 zeigt folgendes Bild:

	Hamburg		Antwerpen	
	Schiffe	Netto-Reg.-T.	Schiffe	Netto-Reg.-T.
1927	4839	6 080 717	3786	6 437 483
1926	4375	5 303 279	3393	5 804 562
Unterschied	+ 464	+ 777 438	+ 393	+ 632 921
	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Schiffe	Netto-Reg.-T.	Schiffe	Netto-Reg.-T.
1927	5249	8 097 035	4400	6 985 353
1926	4473	6 820 924	3579	5 650 521
Unterschied	+ 776	+ 1 276 111	+ 821	+ 1 334 832

Die amtlichen belgischen Zahlen über den Tonnengehalt sind in die allgemein üblichen Netto-Reg.-Tonnen umgerechnet worden, um den richtigen Vergleich mit den anderen Häfen zu erhalten.

Duisburg. In Nr. 20 des „Deutschen Verkehrsbandes“ vom 14. Mai d. Z. wurde eine Mitteilung über die Bewegung unserer Duisburger Kollegen gebracht, es hieß: „Die unständigen Kollegen müssen sich mit 5 Proz. begnügen“. Richtig ist, daß die unständigen Hafenarbeiter nicht 5 Proz., sondern 11 Proz. Lohnrückzahlung erhielten, während die ständigen Hafenarbeiter 6 Proz. Lohnrückzahlung erhielten. Die Arbeitsbedingungen sind unüberändert mit Ausnahme der Kostenveränderungen ohne Kran. Für Kohlenverladungen ohne Kran wurden durch Schlichtungsausschuß vom 13. Mai rückwirkend ab 16. April die Arbeitslöhne um 6 bzw. 10 Proz. erhöht.

Bremen hat den in Nummer 20 an dieser Stelle mitgeteilten Tarif für Holzplazarbeiter abgelehnt. Durch ein Versehen war der Ort weggelassen. Diese Koliz ist Antwort auf verschiedene Anfragen.

Wer war der Schuldige? Vor kurzem hatte sich der Schiffer C. in Hamburg wegen fahrlässiger Tötung vor Gericht zu verantworten, wobei es sich um den am 13. Oktober 1926 erfolgten Tod des Maschinenfessler Handballe. In dem genannten Tage fenter auf der Elbe bei der Einfahrt zum Parthafen der Schleppladung Otto Typen I, der einen mit Reis beladenen Leichter im Schlepptau hatte. Dabei erkrank der Maschinist W. und der Schiffsführer zog sich eine schwere Erkrankung zu.

Schon bevor die Anklage erhoben wurde, hatte sich die Brandlenleitung der Aufzugsmechanik im DSB, der Sache angenommen und an zukünftige Stelle geltend gemacht, daß der Schlepper durch einen Umbau — er hatte eine höhere Verdrängung und eine neue Resselanlage erhalten — seine Stabilität eingebüßt habe und beim geringsten Ausschlagen eines von ihm geschleppten Fahrzeuges kentern müsse. Die Brandlenleitung konnte feststellen, daß Fachleute schon während des Umbaus auf diese Gefahren hingewiesen hatten, daß ferner die durch Verordnung vom 1. Juli 1926 vorgeschriebene erneute Befähigung aller derartigen Fahrzeuge durch die Schiffsvermessungsbehörde gerade in diesem Falle unterblieben ist und daß kein Deckmann an Bord war, was ebenfalls einen Verstoß gegen gesetzliche Bestimmungen darstellt.

Drei vom Gericht angeforderte Sachverständigenurteilen kamen zu verschiedenen Schlüssen. Der von der Organisation gestellte Verteidiger wies nach, daß das Hauptverbrechen an dem bedauerlichen Unfall die Reedertrift, die dem Angeklagten einen Schlepper übergibt, der nicht die nötige Stabilität besitzt und der sie auch nicht gehörig bemannet. Deshalb müsse der Angeklagte nicht nur freigesprochen werden, sondern man müsse ihm auch die Kosten für seine Verteidigung zubilligen. Hierauf beauftragte der Staatsanwalt selbst die Freisprechung des C.

Der Urteil lautete in Uebereinstimmung mit den Anträgen des Staatsanwalts und Verteidigers. Das Gericht ging mit den Aussagen der Sachverständigen konform, daß dem Angeklagten nicht nachgewiesen werden kann, daß er die Stabilität des Schleppers gekannt habe. Wenn ihm von der Reederlei der Schlepper zur Verfügung gestellt wurde, konnte er nicht lange diskutieren; er würde einfach entlassen. Wegen starken Windes habe er am Tage vorher abgelenkt zu fahren. An diesem Tage hatte die Unvollkommenheit der Technik die Schuld und nicht der Angeklagte. Die Auslagen des Angeklagten trägt die Staatskasse.

Sicherung der Personenbeförderung im Hamburger Hafen. Das „Hamburgische Gelehes- und Verordnungsblatt“ bringt in der Nummer 32 vom 14. Mai 1927 eine von der Polizeibehörde erlassene Verordnung, die der Sicherheit des Hafensverkehrs dienen soll. Wir geben die wichtigsten Bestimmungen der neuen Verordnung wieder:

§ 1. Zur Beförderung von Personen und Gütern im Hafen (§ 1 des Hafengesetzes vom 2. Juni 1897) dürfen neben den zu gemerbemäßigen Beförderungen zugelassenen Dampf- und Motorfahrzeugen, die der Verordnung, bezw. Sicherung der Beförderung von Passagieren mit Dampfschiffen auf der Elbe, vom 9. Mai 1913 und der Verordnung über entgeltliche Personenbeförderung mit Barkassen im Hamburger Hafen vom 25. Juni 1923 unterliegen, nur solche Fahrzeuge benutzt werden, die den Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen.

Auf Dampf- und Motorfahrzeuge, die nach einer vom Eigentümer abzugebenden Erklärung nur zum Schleppen benutzt werden und gelegentlich nicht mehr als fünf Personen mitnehmen, sowie auf Luftfahrzeuge, Webboote der im Hafen liegenden Schiffe und auf Fahrzeuge, die ohne eigenen Maschinenbetrieb fortbewegt werden, ausgenommen die im § 3 unter c erwähnten Verkehrs- und Arbeitsboote, findet die Verordnung keine Anwendung.

§ 2. Die nach § 1 der Verordnung unterliegenden Fahrzeuge dürfen zur Beförderung nur benutzt werden, wenn sie von der Polizeibehörde zugelassen sind. Ueber die Zulassung wird von der Polizeibehörde eine Befähigung erteilt. Diese Befähigung muß alle zwei bzw. vier Jahre erneuert werden (§ 12 Abs. 2).

Die Fahrzeuge werden von der Polizeibehörde erst zugelassen, nachdem durch eine behördliche Befähigung festgestellt ist, daß der Schiffkörper und die Maschine sich in gutem Zustande befinden und die Ausrüstung den Bestimmungen der Verordnung entspricht.

Außerhalb des Geltungsgebietes der Verordnung beherrschte Fahrzeuge, die durch eine Befähigung ihrer Heimatbehörde nachweisen, daß für sie Sicherheitsvorschriften gelten, die mindestens dieselbe Gewähr bieten, wie die Bestimmungen dieser Verordnung, können zur Beförderung von Personen und Gütern im Hamburger Hafen zugelassen werden.

§ 3. Jedes den Bestimmungen des § 1 unterliegende Fahrzeug muß, falls Personen mit demselben befördert werden, einer Vermessung unterzogen werden, auf Grund deren die höchste zu befördernde Personenzahl festgesetzt wird.

§ 4. Eine größere Anzahl Personen, als die Vermessung des Fahrzeuges ergeben hat, darf nicht an Bord genommen werden.

Wird der zur Unterbringung von Personen bestimmte Raum vorübergehend zur Unterbringung von Gegenständen irgendwelcher Art benutzt, so tritt bei gedeckten Fahrzeugen für je 0,45 Quadratmeter, bei offenen Dampf- und Motorbarkassen für je 0,50 Quadratmeter und bei offenen, durch Handkraft getriebenen Fahrzeugen für je 0,75 Quadratmeter der von diesen Gegenständen eingenommenen Grundfläche eine Verminderung der zulässigen Personenzahl um je eine Person ein.

§ 5. Dampf- und Motorfahrzeuge müssen mindestens mit einem Führer, einem Deckmann und einem Maschinisten besetzt sein; für Dampfboote ist ein zweites Besatzmitglied erforderlich.

Für Motorbarkassen genügt ein Führer, der außer der in Absatz 4 vorgesehene Befähigung die Kenntnis in der Handhabung und Bedienung des Motors nachgewiesen hat. In besonderen Fällen kann die Polizeibehörde eine den Umständen nach höhere Befähigung verlangen. Die Führer und Maschinisten der Dampf- und Motorfahrzeuge haben ihre Befähigung der Polizeibehörde nachzuweisen. Diese Bestimmungen über die Einbringung des Befähigungsnachweises für die Führer trifft die Polizeibehörde.

§ 6. Die Fahrzeuge unterliegen hinsichtlich der baulichen Beschaffenheit des Schiffkörpers, der Maschine und der Ausrüstung der Aufsicht der Polizeibehörde. Diese ist befugt, sich jederzeit von dem guten Zustande der Fahrzeuge zu überzeugen und, falls sich Mängel ergeben, das betreffende Fahrzeug bis zur Beseitigung derselben von der Benutzung zur Personenbeförderung auszuschließen.

Regelmäßige Befähigungen zur Feststellung des baulichen Zustandes des Schiffkörpers und der Maschinen finden für solche Fahrzeuge, die nach den Bestimmungen dieser Verordnung zur Personenbeförderung vermesselt sind, mindestens alle zwei Jahre, für die übrigen Fahrzeuge mindestens alle vier Jahre, Befähigungen der Maschine während des Betriebes alljährlich statt.

Von der behördlichen Befähigung des Schiffkörpers kann bei Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen, abgesehen werden, wenn eine weniger als zwei Jahre alte Befähigung der Klassifikationsgesellschaft, bei der das Fahrzeug klassifiziert ist, vorgelegt wird, nach der Mängel an der baulichen Beschaffenheit und Ausrüstung des Schiffes nicht vorhanden sind. Bei Fahrzeugen, die nicht zur Personenbeförderung dienen, genügen entsprechende weniger als vier Jahre alte Befähigungen einer Berufsgenossenschaft oder Versicherungsgesellschaft.

§ 7. Zuwiderhandlungen werden nach § 306 Abs. 10 StGB bestraft.

Die Verordnung tritt am 15. Mai 1927 in Kraft. Mit dem gleichen Zeitpunkt ist die Verordnung über Sicherung der Personen- und Güterbeförderung im Hamburger Hafen vom 20. März 1926 (Hamburgisches Gelehes- und Verordnungsblatt Seite 249/251) aufgehoben.

Allgemeines.

Die Einheitsfront marschiert. Im Reichstag wurde ein zentralistischer Kommunismus von einem abgeplatteten Kommunismus beobachtet. Es war die Quittung für einen Ueberfall, zu dem der Zentralist dumme Arbeiter auf abgeplattete zehn Kommunisten veranlaßt hatte. Bei dem Ueberfall wurde einem kommunistischen Arbeiter der Schädel eingeschlagen. Ein Klassenrichter wird das verbindende Einheitsglied zwischen den feindlichen Brüdern werden.

Die kommunistische Opposition beginnt sich zu organisieren. Ruth Fischer und Maslow wollen mit Hilfe der Richtung Urbahns eine neue kommunistische Partei gründen und eine eigene Zeitung herausgeben.

Der kommunistische Landtagsabgeordnete Dörr erhielt wegen Unterschlagung von „Rote-Hilfe“-Geldern eine Gefängnisstrafe. Dörr bestritt die Missetat der Unterschlagung. Er habe an einer Spaltung der KPD, geglaubt, der eine Spaltung der Roten Hilfe folgen mußte, da sie eine reine Parteieinrichtung sei. Für die neue Richtung habe er das Geld zurückgehalten.

Die KPD hat den Reichstagsabgeordneten Schacht aus der Partei ausgeschlossen.

Die Einheitsfront marschiert unter Führung der zwölf Richtungen in der KPD, die nur der goldene Reifen aus Moskau zumankommen.

Die Bolschewiki wollen die Weltwirtschaftskonferenz verfallen, wenn ihr Wirtschaftssystem nicht als ein dem kapitalistischen gleichwertiges anerkannt wird. Die kapitalistischen Vertreter haben schmunzelnd Ja gesagt: Der „Ueberwinder“ betritt bei dem Todbeim um Anerkennung.

Briefkasten.

Unangenehm Schmeißel in Berlin wünscht Veröffentlichung seiner „kommunistischen“ Randbemerkungen zu unserem Artikel „Reaktion ist Trumpf“. Das wird geschehen, wenn der Freund des Dunks mit seinem Namen ans Tageslicht kommt. Wo heraus mit deinem Namen, du tapferer „Klassenkämpfer“.

Literatur.

„Die Gemeinde“. Halbmonatsschrift für sozialistische Arbeit in Stadt und Land, enthält in Heft 9 wieder eine große Zahl wichtiger Beiträge für sozialistische Gemeindefunktionäre. — „Die Gemeinde“ erscheint monatlich und kostet monatlich 90 Pf. Zu beziehen durch alle Volksbuchhandlungen und Postanstalten oder direkt vom Verlag J. S. W. Dieck Nachf., Berlin SW. 68, Lindenstr. 3.

Der Stand der Arbeiterbildung.

Das soeben erschienene Heft der „Arbeiterbildung“, der ständigen Beilage der „Büchermärkte“, bringt einen umfangreichen Bericht des Reichsausschusses für sozialistische Bildungsarbeit über die Ergebnisse seiner Arbeit im Jahre 1926. Der Bericht gibt Aufschluß über die intensive Tätigkeit, die die Zentrale ebenso wie die Bildungsorganisationen im Reich auf allen Gebieten kultureller Arbeit entfalten. Die beiden Wanderlehrer des Reichsausschusses Christian Döring und Albert Rudolph schätzen humorvoll die Leiden und Freuden der sozialistischen Wanderlehrer. Hermann Brill, Beimar, unterbreitet einen Plan für systematischen Aufbau des Arbeiterbildungswesens, der eingehende Beachtung verdient. Programme für Sonnwendfeiern und zahlreiche Notizen aus dem Gebiet des Bildungswesens ergänzen die Nummer.

Das Heft der „Büchermärkte“ bringt einen umfassenden Aufsatz von Gregor Benktod „Einführung in die Weltwirtschaftslehre“, in dem die Entwicklungslinien dieser neuen Wissenschaft geschildert werden. Zahlreiche Literaturangaben erhöhen den Wert dieser Arbeit, die im Hinblick auf die jetzt tagende Weltwirtschaftskonferenz vielen Lesern willkommen sein dürfte. Auch die Zeitschriftenchau in dieser Nummer behandelt die wichtigsten Neuerscheinungen, die in letzter Zeit über die Fragen der Weltwirtschaft in der Fachpresse zu finden waren. Ferner bringt das Heft zahlreiche Besprechungen von Neuerscheinungen aus dem Gebiet der Agrarpolitik, der Biographien und erzählten literarischen, der Geschichte, Kommunalpolitik, Länder- und Völkerkunde, Politik, Rechtsprechung, des Sozialismus und der Soziologie.

Die „Büchermärkte“ mit Beilage „Arbeiterbildung“ ist zum Preise von 1,50 M. für das Vierteljahr durch die Post oder Buchhandlung zu beziehen. Einzelnummern kosten 75 Pf. Der Reichsausschuß für sozialistische Bildungsarbeit, Berlin SW. 68, Lindenstr. 3, stellt Probenummern gern zur Verfügung.

Verantwortlicher Redakteur: Carl Erdmann, Berlin SO. 10, Rosenstr. 10. Druck: Rauer & Dimmig, Berlin, Kopenicker Str. 20-22.