

Neueste Mittheilungen.

Verantwortlicher Herausgeber: Dr. jur. D. Hammann.

X. Jahrgang.

Berlin, Freitag, den 30. Januar 1891.

N^o 8.

Der 4. Februar.

Ein Jahr ist verfloßen seit dem denkwürdigen Tage, von welchem die beiden ersten großen socialpolitischen Kundgebungen unseres Kaisers datiren. „Ich bin entschlossen“ — so beginnt der eine an den Reichskanzler gerichtete Erlaß — „zur Verbesserung der Lage der deutschen Arbeiter die Hand zu bieten.“ Es wird darin die Einberufung einer internationalen Conferenz zur Prüfung der den Arbeiterschutz betreffenden Fragen angeregt. Der andere, an den Minister der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe gerichtete Erlaß fordert eine Prüfung der bestehenden Vorschriften der Gewerbeordnung über die Verhältnisse der Fabrikarbeiter für Preußen und Deutschland und die Durchführung größeren Schutzes ihrer Interessen durch gesetzliche und organische Einrichtungen.

Man wird sich des gewaltigen Eindrucks dieser Kundgebungen noch erinnern. Sie stellten Staat und Gesellschaft vor neue Aufgaben, welche bis dahin mehr oder weniger nur der Gegenstand öffentlicher Discussion und Agitation gewesen. Indem die Autorität des Kaisers den Arbeiterschutz zu einem Programm ebenso für die innere Verwaltung und Gesetzgebung, wie für die internationale Verständigung machte, prägte sie unserer Zeit eine neue, den inneren Bedürfnissen entsprechende Richtung auf. Es war ein europäisches Ereigniß, und alle Welt erkannte sofort die hohe Bedeutung der ihr gestellten Aufgabe an. Freilich gab es einzelne Kreise, welche ihre Zweifel an der Möglichkeit und Durchführbarkeit der Aufgabe laut werden ließen; aber auch sie konnten sich dem Eindruck nicht entziehen, welches das socialpolitische Manifest überall machte.

Der erste Theil des Programms erhielt alsbald durch die Berufung einer internationalen Arbeiterschutzconferenz nach Berlin, der ersten, welche überhaupt je stattgefunden, eine werthvolle Förderung. Die Staaten einigten sich über gemeinsame Grundsätze, welche die Interessen der Industrie und der Arbeiter in gleicher Weise berücksichtigten. Seitdem hat der Arbeiterschutz in allen Staaten den Gegenstand eifriger Fürsorge gebildet, und kein Staat entzieht sich mehr der Aufgabe, an seinem Theil auf dem Gebiete der Verwaltung und Gesetzgebung den Arbeiterschutz zur Durchführung zu bringen. In Frankreich, in Italien, in Belgien, in Spanien, in Dänemark und Schweden bilden die damit in Verbindung stehenden Fragen einen Hauptgegenstand des öffentlichen Interesses.

Was den zweiten Theil des Programms, der sich auf die Gestaltung der Arbeiterverhältnisse im Innern bezieht, anbetrifft, so stehen wir jetzt, abgesehen davon, daß in privaten wie in Staatsbetrieben inzwischen schon viel zur Förderung des Arbeiterschutzes geschehen, unmittelbar vor dem ersten großen gesetzgeberischen Schritt, welcher als die unmittelbare Ausführung des Programms für Deutschland zu betrachten ist. Die Novelle zur Gewerbeordnung, das sogen. Arbeiterschutzgesetz, welches im Mai vorigen Jahres dem Reichstag vorgelegt worden, ist durch die Beratungen der Commission jetzt so weit gefördert worden, daß die zweite Lesung im Plenum beginnen kann. Dieser Arbeit wegen war der Reichstag im Juni vertagt worden. Im November konnte in Folge dessen die Commission ihre Beratungen wieder aufnehmen und so an ihre im Juni begonnenen Beratungen wieder anknüpfen. Sie hat einen umfangreichen Bericht über ihre Thätigkeit erstattet, welcher nunmehr die Grundlage für die Plenarberatungen bilden wird.

Es läßt sich heute noch nicht sagen, in wie weit das Ergebnis der Commissionsberatungen für die verbündeten Regierungen annehmbar, in wie weit es abänderungsbedürftig sein wird. Jedenfalls hat die Commission sich bemüht, in einem dem kaiserlichen Programme entsprechenden arbeiterfreundlichen Sinne thätig zu sein; ob und in wie weit auch den allgemeinen

Interessen dabei volle Rechnung getragen worden, wollen wir hier im Einzelnen nicht untersuchen. Aber wir dürfen uns der Ueberzeugung hingeben, daß der Reichstag Einsicht genug haben werde, um den praktischen Bedürfnissen nach beiden Richtungen hin gerecht zu werden. In den Kundgebungen des Kaisers vom 4. Februar vorigen Jahres ist wie dem Schutze der Arbeiter so auch dem Interesse der Industrie, deren Concurrenzfähigkeit erhalten werden müsse, das Wort gesprochen, weil dadurch erst die Existenz der Arbeiter gesichert werde. Aber eine schließliche glückliche Regelung dieser Fragen wird zu erreichen sein, wenn sich Alle von dem Geiste durchdrungen fühlen, welche in den beiden großen kaiserlichen Kundgebungen enthalten ist. Die Nation erwartet von ihrer Vertretung, daß sie sich der Lösung dieser Aufgabe gewachsen zeige, und es ist kein Grund vorhanden, an dem glücklichen Gelingen zu zweifeln.

Zum Wagenmangel in Oberschlesien.

Ueber die Ursachen der in den letzten Wochen eingetretenen nicht ausreichenden Wagengestellung im ober-schlesischen Kohlenbezirk werden Angaben verbreitet, welche im Wesentlichen darauf hinausgehen, daß die Betriebsmittel und Anlagen der Eisenbahn schon seit längerer Zeit unzureichend gewesen seien und demzufolge schon bei geringen Störungen des regelmäßigen Betriebes den Dienst hätten versagen müssen. Um ein Urtheil über die Ursachen der immerhin bedauerlichen Zustände zu ermöglichen, unter welchen insbesondere der ober-schlesische Kohlenbezirk seit einigen Wochen zu leiden gehabt hat, geben wir hier einige, im Wesentlichen den Veröffentlichungen des Wagenamts entnommenen thatsächlichen Angaben nach dem Reichsanzeiger. Zunächst hat die wirkliche Abfuhr von Steinkohlen und Roark aus dem ober-schlesischen Kohlenbezirk auf dem Eisenbahnwege im Jahre 1890 11 477 460 Tonnen betragen und die Abfuhr des Jahres 1889 um 800 820 Tonnen oder 7,5 pCt. überstiegen, nachdem schon der Versandt des letzteren Jahres die Abfuhr im Jahre 1888 um 9,1 pCt. übertraffen hatte. Die Kohlenabfuhr aus Oberschlesien stieg hiernach in den letzten beiden Jahren um mehr als 17 pCt. gegen 1888. Im ganzen Jahre 1890 fehlten 10 400 Wagen = 0,9 pCt. der Wagengestellung. Im Großen und Ganzen kann daher die Wagengestellung im Jahre 1890 als eine befriedigende und im Vergleich mit einzelnen früheren Jahren als eine günstige bezeichnet werden.

Im Januar 1891 ist dagegen ein großer Theil der rechtzeitig bestellten Wagen den Gruben nicht zugeführt worden. Der erste Mangel zeigte sich am 9. Januar, an welchem 75 Wagen fehlten; es fehlten weiter bis zum 26. Januar an 14 Tagen je zwischen 55 und 2474 (am 22. Januar) Wagen.

Diese seit Jahren nicht in ähnlichem Umfange aufgetretenen Unregelmäßigkeiten sind die Folge des langandauernden strengen Frostwetters und eines Schneefalles, welcher in solcher Stärke, Dauer und räumlichen Ausdehnung zu den Seltenheiten gehört. In Folge der Betriebsstörungen und der Störungen auch auf anderen östlichen Bahnstrecken trat auf den Bahnhöfen Ratibor und Rosel, auch in Breslau, Kreuzburg und Tarnowitz ein bedeutende Anhäufung beladener Wagen ein, welche keinen Abfluß fanden. Dieselbe Ursache behinderte auch den Zufluß leerer Wagen, welche in großen Mengen auf den Vorstationen des Grubenbezirks aufgehalten werden mußten. Die Rangirarbeiten wurden durch meterhohen Schnee, den Tausende von Arbeitern vergeblich fortzuschaffen bemüht waren, und andauernden Schneefall, welcher alle Räumungsarbeiten wieder vergeblich machte, fast unmöglich. Am 19. Januar wurden den Gruben 4177 Wagen zur Beladung gestellt, von welchen aber nur 2764 Wagen an dem gleichen Tage beladen aus dem Grubenbezirk abgefahren werden konnten. In der Zeit vom 10. bis 22. Januar war der Zufluß von Wagen um fast 2000 größer als die Abfuhr. Ein größerer als der vorhandene Wagenbestand hätte die eingetretenen Unregelmäßigkeiten nicht abzuwenden vermocht, deren hauptsächlichster Grund eben in der Sperrung der Abfuhrstrecken und der erschwerten Bewegung der Wagen auf den Rangir- und Uebergangstationen zu suchen ist. Die Leistungsfähigkeit der