



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Aus Landwirtschaft, Industrie und Handel

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Aus Landwirtschaft, Industrie und Handel

Die deutschen Seeschiffahrtsgesellschaften. Wer die bis vor kurzem in den verschiedenen Denkschriften und andern Veröffentlichungen über die deutschen „Seeinteressen“ erschienenen Statistiken der deutschen Handelsflotte vor Augen hat und dabei bedenkt, daß sie doch nicht allein in der Welt war, und ihren Tonnengehalt in unheimlichem Tempo erhöhte, der wird es begreifen, daß jetzt auch in den Ergebnissen unsrer Seeschiffahrtsgesellschaften ein fühlbarer Rückschlag hat eintreten müssen. Wir haben uns eben auch auf dem Gebiete der Handels-schiffahrt wie auf dem der Industrie etwas übernommen. Ein charakteristisches Klagelied in dieser Beziehung ist namentlich der vor einiger Zeit erschienene Rechenschaftsbericht des Norddeutschen Lloyds in Bremen. Sowohl auf der „ostasiatischen Reichspostdampferlinie“ — so klagt er — wie auf der Australfahrt seien Verkehrsbeschränkungen nötig geworden, weil es an Frachten fehle, und auch die Frachtdampferlinie nach Ostasien habe unter der Ungunst der Verkehrs-verhältnisse gelitten. Die mit der englisch-amerikanischen „International Mercantile Marine Company“ abgeschlossenen Verträge, die mit dem 1. Januar dieses Jahres in Kraft getreten sind, hätten bisher zu keiner Besserung des transatlantischen Geschäfts geführt, und auch der im Verein mit dem genannten Trust und der „Hamburg-Amerika-Linie“ vorgenommene Erwerb eines großen Teils der Aktien der in Rotterdam domizilierten „Holland-Amerika-Linie“ habe vorläufig die auf ihn gesetzten Hoffnungen noch nicht erfüllt. „Auch im La Plata-Geschäft — sagt der Bericht weiter — fehlte es an genügender Rückladung, sodaß wir im heim-kommenden Verkehr fast das ganze Jahr hindurch mit ungewöhnlich niedrigen Frachtraten zu rechnen hatten. Im ausgehenden Verkehr fehlte es zwar nicht an Ladung, doch ließ der zwischen den an der La Plata-Konferenz beteiligten Linien und den außerhalb derselben stehenden Gesellschaften fortdauernde Konkurrenzkampf die Einnahmen nicht unerheblich hinter denen eines regulären Geschäfts zurückbleiben. Daneben machte sich die neuhinzutretende Beteiligung weiterer Gesellschaften am La Plata-Geschäft fühlbar. Nach langen Verhandlungen gelang es im September, zwischen der Mehrzahl der am La Plata-Verkehr beteiligten Linien ein engeres Abkommen zu treffen, innerhalb dessen jede einzelne Linie einen festen Anteil am ausgehenden Frachtverkehr erhalten hat. Im Gegensatz zu dem La Plata-Verkehr ergab das Brasil-Geschäft heimkommend, infolge starker Kaffee- und Tabakverschiffungen, gute Resultate, während das ausgehende Geschäft vielfach durch Mangel an Ladungsangebot zu leiden hatte. Die Hoffnungen, die wir an unsre Kuba-Linie geknüpft haben, erfüllten sich nicht, da die Frachtraten infolge des scharfen Wettbewerbs der an dem Verkehr beteiligten Linien zunächst gedrückt blieben. Erst nachdem in der zweiten Hälfte des Jahres eine Verständigung herbeigeführt war, haben wir steigende Einnahmen zu verzeichnen. Auch im verfloßenen Jahre blieben die Ergebnisse unsers Mittelmeer-dienstes, trotz der starken Auswanderung, recht unbefriedigend, und zwar namentlich deshalb, weil unsre dort beschäftigten ältern Schnelldampfer nicht mehr genügende Anziehungskraft für den amerikanischen Kajütpassagier-Verkehr bieten. Wir haben uns daher entschlossen, die ältern dieser Schnelldampfer aus diesem Verkehr zurückzuziehen und infolgedessen unsern Dampfer »Aller« verkauft. In dem laufenden Jahre erwarten wir namentlich durch die Einstellung unsrer Dampfer »König Albert« und »Prinzeß Irene« eine wesentliche Besserung der Ergebnisse.“ Das Ende vom Lied ist, daß die Gesellschaft bei einem Aktienkapital von 100 Millionen Mark für das Jahr 1902 keine Dividende verteilen kann, während sie noch 1901 eine solche von 6 Prozent aufbrachte. Ihre befreundete Rivalin, die Hamburg-Amerika-Linie, verteilte bei einem ebenso hohen Aktienkapital für 1901 wie der Lloyd 6 Prozent, hat aber auch für 1902 ihre Aktionäre mit $4\frac{1}{2}$ Prozent zu erfreuen vermocht. Daß die Hamburger Riesenreederei so viel weniger schlechte Geschäfte gemacht

haben soll als die Bremer, scheint niemand recht zu glauben, und vielleicht haben die Recht, die den Grund der so verschiedenen Dividendenausschüttung in der Hauptsache nur in den weit höhern Abschreibungen und dergl. sehen, die der Lloyd diesesmal zu machen für gut findet. Der Betriebsüberschuß betrug 1902 beim Lloyd 19,4 gegen 23,1 Millionen Mark im Jahre 1901, also um 11,7 Prozent weniger; bei der Hamburg-Amerika-Linie 19,1 gegen 22,2 Millionen Mark, das sind 13,9 Prozent weniger. Und der Lloyd verwandte für 1902 zu Abschreibungen und Überweisungen an den Reserve- und Versicherungsfonds 15,1 Millionen gegen 14,0 im Jahre vorher; die Hamburg-Amerika-Linie dagegen 11,6 gegen 14,4. Wer dabei mehr oder weniger solid gerechnet hat, ist absolut nicht zu sagen, wenn auch die Herren in Hamburg wie die in Bremen ihre guten Gründe gehabt haben werden, so zu rechnen, wie sie gerechnet haben. Von bedeutendern Reedereien geringern Umfangs kann, wie berichtet wird, die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“ 6 Prozent für 1902 gegen 8 Prozent für 1901 verteilen, der „Kosmos“ will 9 Prozent gegen 12 Prozent bezahlen. Dagegen schüttet die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die im Jahre vorher 4 Prozent gab, für 1902 gar nichts aus. Die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft zahlt 5 statt 8 im Jahre vorher, und die Deutsche Levante-Linie 3 statt 6. Die Deutsche Ostafrika-Linie kann sich $2\frac{1}{2}$ Prozent gegen 2 Prozent im Jahre 1901 leisten. Die Flensburger Dampferkompagnie gibt nichts gegen 6 Prozent, und die Neue Dampferkompagnie in Stettin nichts wie im Jahre vorher.

Der Rückgang ist hauptsächlich auf den beispiellos kläglichen Abfall des Frachtenmarktes zurückzuführen, den nun einmal die stolzeste Zunahme der beförderten Personen nicht wett zu machen vermag. Die Frachten von Neuyork nach Hamburg und Bremen z. B., die für die Zeit vom Frühjahr 1899 bis Herbst 1900 auf 12,25 Mark bis 21,80 Mark für die Tonne angegeben wurden, schwankten 1902 zwischen 1,50 und 3 Mark, nachdem der chinesische und der südafrikanische Krieg aufgehört hatten, so beträchtliche Anforderungen an die Reedereien für den Transport von Truppen und Kriegsbedarf zu stellen. Wenn da auch der Norddeutsche Lloyd 1899 eine beförderte Gütermenge von 2308000 cbm, 1900 eine solche von 2707000, 1901 von 3419000 und 1902 immer noch von 3172000 cbm verzeichnen konnte, so half ihm das doch nichts. Und wenig half es ihm, daß die Zahl der auf den Reisen seiner Personendampfer beförderten Passagiere von 197226 im Jahre 1899 auf 334972 im Jahre 1902 stieg. Leider erfährt man nicht genau, was bei dem ungeheuer gesteigerten Luxus des Passagiertransports auf unsern Frachtdampfern bei diesem Geschäft noch verdient wird. Die Auswanderung über Hamburg ist von 64211 Personen im Jahre 1899 auf 123555 im Jahre 1902 gestiegen, die über Bremen von 86072 auf 143329. Es ist danach anzunehmen, daß eine Besserung der Ergebnisse unsrer großen Reedereien in der Hauptsache nur von einer Besserung des Frachtenmarkts zu erwarten ist, unter dessen Tiefstand die ausländischen Reeder ebenso leiden wie die deutschen. Und diese Besserung ist wohl in nicht zu ferner Zeit sicher zu erwarten. Verdienen will doch auch der Morgantrust, und daß er die deutsche transatlantische Schifffahrt nicht tot machen kann, hat er längst eingesehen. Das Jahr 1902 hat manchem Seeschifffahrtsaktionär vielleicht etwas wehe getan, unsre Seeschifffahrt hat es trotzdem nicht zu schwächen vermocht, und wir können ruhig abwarten, wie sich die jedenfalls wohlüberlegten und wohlbegründeten Vereinbarungen mit dem Morgantrust bewähren werden. Schwer hat jedenfalls die kleine Reederei, namentlich die „wilde“ Schifffahrt gelitten, und sehr traurig sieht es mit der einst so blühenden Ostseeschifffahrt aus. Aber diese krankt — fast scheint es: unheilbar — hauptsächlich an ihrem Hinterlande. Wenn jetzt wieder einmal die Einschränkung oder das Verbot der Teilnahme fremder Flaggen an unsrer Küstenfrachtfahrt verlangt wird, so ist es denn doch sehr zweifelhaft, ob dadurch unsern kleinen Schifffahrern nicht mehr geschadet als genützt würde. Aber davon später einmal.

Die Bagdadbahn. Sehr lehrreich sind die jüngsten Londoner Parlamentsverhandlungen über die Bagdadbahn, und es wäre sehr zu wünschen, daß dadurch die in gewissen deutschen Parteikreisen verbreitete teils irrite teils gehässige Beurteilung dieses großartigen aus deutscher Initiative hervorgegangnen und zum großen Teile dem deutschen Kapital zu gute kommenden und von ihm geleiteten Unter-

nehmens endlich eine Berichtigung erführe. Mit Recht betonte der Premierminister Balfour einer Anfrage Gibson Bowles gegenüber, in der die Bagdadbahn als eine „deutsche“ Angelegenheit behandelt wurde, daß es sich keineswegs um ein rein deutsches Unternehmen handle, und daß England keinen Grund habe, sich ihm feindselig gegenüberzustellen. Schon vor dreizehn Monaten hätten kurze Unterredungen mit dem deutschen und dem französischen Botschafter darüber stattgefunden. Jetzt sei ein Austausch von Mitteilungen mit englischen Kapitalisten im Gange, die dem Vernehmen nach zu folgenden Vorschlägen an die englische Regierung führen würden: 1. daß in der Frage des Kapitals und der Kontrolle über die Bahn England jeder andern Macht vollkommen gleichgestellt wird; 2. daß sich bei den Verhandlungen über einen neuen Handelsvertrag mit der Türkei, die jetzt eingeleitet worden sind, und die ohne jede Beziehung auf die Bagdadbahn die Frage einer Erhöhung der türkischen Zölle akut gemacht haben, die englische Regierung einer begründeten Erhöhung dieser Zölle nicht widersetzen wird, obgleich ein Teil der Mehreinnahmen zur Garantierung der für die Handelsinteressen der Türkei so wichtigen Bahn verwandt werden soll; 3. daß wenn sich die Bahn tatsächlich zur schnellern Beförderung der Post nach Indien geeignet erweist, sie zur Beförderung dieser Post verwandt werden soll, unter Bedingungen, über die später eine Einigung erfolgen werde; 4. daß die englische Regierung nicht durch Geld oder Geldversprechungen, sondern nur durch ihre guten Dienste bei der Beschaffung einer geeigneten Endstation in oder in der Nähe von Koweit beteiligt sein soll. Diese Vorschläge würden sorgfältig erwogen werden.

Was sich daraus weiter ergeben wird, entzieht sich vorläufig jeder Vermutung außerhalb der unmittelbar eingeweihten Kreise. Jedenfalls aber war es sehr weise, daß die Deutsche Bank, deren Initiative das Unternehmen entsprungen ist, und unter deren Kontrolle die Anatolische Bahn und das Bagdadprojekt steht, die Beteiligung französischen Kapitals daran zugelassen oder gewonnen hat. Es kann ebenso weise sein, auch englisches Kapital zu beteiligen, wobei die Leiter der genannten Bank schon selbst wissen werden, wie weit sie ihren klugen und auf ihr nationales Interesse sehr bedachten englischen Geschäftsfreunden entgegenkommen dürfen und wie weit nicht. Balfour sagte weiter, die britische Politik gehe diesen weniger zivilisierten Gebieten gegenüber eher dahin, eine oder mehrere andre Nationen dort tätig zu sehen, als allein zu handeln; es sei besser, daß solche Landstriche in den Händen von drei großen Mächten wären, als in denen von zweien oder einer, und wenn sie in europäischen Händen sein sollten, so ließe sich viel dafür sagen, daß sie zum Teil in den Händen von England, zum Teil von Deutschland und von Frankreich wären. — Vorläufig sind die in Frage stehenden Gebiete türkisch, und auch die Bagdadbahn wird als eine türkische Eisenbahn gebaut werden. Im übrigen aber scheint uns für die Politik des Deutschen Reichs derselbe Weg vorgezeichnet zu sein, den Balfour als den der britischen Politik nannte. Gerade dem Deutschen Reich und wohl auch der Deutschen Bank kann es recht sein, wenn für die Bagdadbahn und alles, was mit ihr zusammenhängt, neben Deutschland auch Frankreich und England einzutreten bereit und genötigt sind, wenn und soweit es einmal darauf ankommt. Die Venezuela-Affäre hat in dieser Beziehung gute Lehren gegeben. Bei der Bagdadbahn und allem, was damit zusammenhängt, wird es sich aber wohl schließlich weit weniger um Schutz gegen türkische Übergriffe handeln, als um die gierigen Prätionen Rußlands, des Feinds aller nicht ausschließlich russischen Erfolge in der Levante. Wenn heute im Deutschen Reich in einer die politische Meinung weiter Kreise fast ganz beherrschenden Presse gegen die Bagdadbahn und gegen die Regierung, weil sie das Unternehmen fördert, fortwährend mit der Begründung gehetzt wird, man stoße damit Rußland vor den Kopf, so muß das als eine unwürdige Besorgung unberechtigter und gefährlicher Auslandsinteressen bezeichnet werden, und sie wird dadurch nicht patriotischer, daß man den Leuten vorredet, die Erfolge der Deutschen Bank in Kleinasien würden unsern Landwirten noch schlechtere Getreidepreise bringen. Man sollte endlich einsehen, daß man mit diesen Hetzereien russische Politik treibt, nicht deutsche — zumal auf einer Seite, wo man nicht müde wird, über Ausländerei der Regierungspolitik zu zetern.

Die Hypothekenbewegung in den ländlichen Bezirken Preussens.
Das Preußische Statistische Bureau veröffentlicht in seiner „Korrespondenz“ eine

Zusammenstellung der durch Eintragungen und Löschungen bewirkten Veränderungen in der hypothekarischen Belastung für die Jahre 1895 bis 1900, wobei, wie üblich, ländliche und städtische Bezirke unterschieden werden. Die Zunahme der Hypothekenschulden in den städtischen Bezirken (Städten und Landgemeinden und Gutsbezirken von städtischem Charakter, wie Fabrikorte und Vororte von Großstädten) übertrifft die Zunahme in den ländlichen Bezirken natürlich bei weitem. Seit Beginn der statistischen Erhebungen vom 1. April 1886 bis zum 31. März 1900 sind in den städtischen Bezirken 11,8 Millionen Mark mehr an Hypothekenschulden eingetragen als gelöscht worden, während in diesem Zeitraum die Zunahme der zu Buch stehenden Hypothekenverschuldung in den ländlichen Bezirken 3,5 Millionen Mark ausmachte. Wenn auch die Höhe der städtischen Hypotheken im allgemeinen recht unerfreulich ist, so fällt doch hier vielfach ihre Zunahme nicht nur mit einer mehr oder weniger realen Steigerung des Grundwerts infolge der intensivsten Ausnützung des Bodens zu Bau- und Wohnzwecken, sondern auch mit der Neuschaffung eines Gebäudewerts zusammen, der oft den Grundwert übersteigt. Ungünstiger liegen die Verhältnisse bei ländlichen, namentlich bei landwirtschaftlichen Grundstücken. Hier wird zwar auch der Wert des Pfandobjekts gesteigert, wenn Hypothekenschulden zu Meliorationszwecken oder auch zur vernünftigen Steigerung der Intensität des Betriebs aufgenommen werden. Sicher aber ist gegenwärtig die ländliche „Überschuldung“ viel ernster zu nehmen als die städtische. Jedenfalls spielt sie in der Behandlung der wichtigsten wirtschaftspolitischen Reformfragen die größte Rolle.

Es betragen nun in den ländlichen Bezirken Preußens

im Jahre	die Ein- tragungen Mill. Mk.	die Löschungen überhaupt Mill. Mk.	v. H. der Eintragungen	der Überschuß der Eintragungen Mill. Mk.
1895	752,02	496,41	66,0	255,61
1896	783,31	505,81	64,6	277,50
1897	812,72	491,66	60,5	321,06
1898	847,93	490,38	57,8	357,55
1899	859,85	471,96	54,9	387,89
1900	877,32	481,62	54,9	395,70

Danach hätte sich also allein in den sechs Jahren 1895 bis 1900 die hypothekarische Verschuldung des ländlichen Grundbesitzes um etwa zwei Milliarden Mark vermehrt, während sie in den neun Jahren 1886 bis 1894 nur um 1,5 Milliarden zugenommen hatte. Für die einzelnen Provinzen stellte sich der Überschuß der Eintragungen über die Löschungen in den Jahren 1895 bis 1900 wie folgt:

	Millionen Mark:					
	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Ostpreußen	16,11	20,90	20,24	20,35	24,80	19,47
Westpreußen	7,71	6,75	11,74	12,69	16,65	17,63
Brandenburg	18,22	-0,35	26,69	18,80	33,34	22,20
Pommern	8,30	9,20	8,90	16,00	16,37	10,42
Posen	7,19	11,69	13,50	9,38	14,75	16,15
Schlesien	34,96	30,01	35,68	41,87	40,08	60,57
Sachsen	24,79	25,80	25,57	31,72	28,75	26,56
Schleswig-Holstein	18,18	17,02	19,18	19,91	21,71	22,71
Hannover	29,26	25,91	30,93	35,89	34,43	35,07
Westfalen	29,24	50,84	38,06	48,13	50,85	50,14
Hessen-Nassau	7,00	13,72	14,24	19,91	16,04	19,86
Rheinland	55,27	65,22	76,78	83,09	89,81	95,20
Hohenzollern	-0,62	0,70	-0,45	-0,19	0,31	-0,28

Die Verschuldung ist also in den verschiedenen Provinzen verschieden schnell gewachsen. Aber ob sie in ihnen schließlich auch verschieden hoch ist, schon das sagen uns die Zahlen nicht, da die Statistik selbst nicht weiß, wie hoch sich in den Provinzen und ebenso im ganzen Staate der Wert des verpfändeten oder des gesamten ländlichen Privatgrundbesitzes stellt. So selbstverständlich eine solche Verschuldungsstatistik vor fünfzehn Jahren unvollkommen angefangen wurde, so selbstverständlich wäre es, daß sie jetzt nach fünfzehn Jahren endlich durch weiter und tiefer gehende Erhebungen zu einer wirklich brauchbaren landwirtschaftlichen Verschuldungsstatistik ausgestaltet würde. Daß die preußische

Landwirtschaft, nachdem nunmehr seit zwanzig Jahren ihre unerträgliche Überschuldung als erwiesen behandelt wird, nachdem sie seit zehn und vollends seit fünf Jahren durch ihre berufenen und ungerufenen Vertreter als unmittelbar vor dem Bankerott stehend erklärt wird, und daß trotzdem diese Landwirtschaft in immer zunehmendem Maße solche Schulden macht und solche Summen geborgt bekommt, ist an sich schon ein wirtschaftliches Phänomen, für dessen Untersuchung und Erklärung der Staat keine Arbeit und keine Kosten scheuen sollte. Fast bedenklich aber wird die — wie es scheint im vermeintlichen Interesse möglichst grundstürzender Agrarreformprojekte — fortgesetzte Veröffentlichung solcher, in ihrer Unfertigkeit gerade recht sensationeller Zahlen, die den in die preußischen Landwirte hineingetragnen Agrarpessimismus, der an politischer Schädlichkeit kaum noch hinter dem Pessimismus der Sozialdemokratie zurücksteht, nur fördern. Niemand weiß zu sagen, ob nicht viele Hunderte von Millionen dieser seit sechs Jahren mehr eingetragenen als gelöschten Hypotheken auch in den sogenannten ländlichen Bezirken industrielle Unternehmungen belasten: Bergwerke, Fabriken, Mühlen. Niemand weiß, wie viele hundert Millionen Schulden durch die dafür ausgeführten Meliorationen mehr als wett gemacht worden sind, wie viele für Eltern und Geschwister so gut wie unverzinslich und unkündbar eingetragen oder zur Erhöhung des Betriebskapitals aufgenommen sind und reichlichen Überschuß abwerfen. Der in der Theorie mit Recht empfohlne, in der Praxis nur zu oft überhastet und falsch durchgeführte Übergang zu möglichst hoher Betriebsintensität ist identisch mit starker Erhöhung des Betriebskapitals im Verhältnis zum Grundkapital. Dieser Übergang hat sich gerade in den letzten Jahren in ungeahntem Maße und Tempo vollzogen. Daß in einer solchen Zeit die Benutzung des Hypothekarkredits in demselben Maße und Tempo zugenommen hat und leicht dem — allein verpfändeten — Grundwert gegenüber zu einer übermäßigen werden konnte, ist nicht zu verwundern, wenn es auch in hohem Grade gefährlich sein mag. Jedenfalls lernen wir aus der heutigen landwirtschaftlichen Verschuldungstatistik in Preußen so viel, daß sie so, wie sie ist, nichts lehrt, und daß sie deshalb ohne Aufschub besser gemacht werden sollte.

Schutz der Arbeitswilligen. Ob man wohl in Deutschland aus den Vorgängen in Holland, in Rom usw. endlich die Lehre zieht, daß die Koalitionsfreiheit der Arbeiter nur bei einem wirkungsvollen gesetzlichen Schutz der Arbeitswilligen und des Gemeinwohls erträglich ist? Als der Gesetzentwurf zum Schutz der Arbeitswilligen im deutschen Reichstage von der großen Mehrheit, zu der auch das Zentrum und die Nationalliberalen gehörten, ohne jeden Versuch, durch eine Kommissionsberatung die mancherlei Fehler der Vorlage zu beseitigen, zurückgewiesen wurde, haben die Grenzboten eindringlich die Kurzsichtigkeit und einseitige, übertriebene Parteinahme für die rohe Gewalt der Arbeitermassen und den ganzen unerhörten staatswissenschaftlichen Unsinn der doktrinären Opposition gegen das sogenannte „Zuchthausgesetz“ nachgewiesen. Aber in blinder Verranntheit wollte man nicht zugeben, daß es für jeden Kultur- und Rechtsstaat unmöglich sei, den Austrag des Interessenstreits zwischen Arbeitern und Unternehmern dem Bürgerkriege und dem Belagerungszustand zu überlassen. In Holland scheint man sich jetzt von dieser Unmöglichkeit überzeugt zu haben. Dürfen wir in Deutschland uns noch länger der handgreiflichen Wahrheit verschließen? Wenn es dem Bremer Lloyd vor kurzem gelungen ist, die Gefahr eines Hafenarbeiterausstands durch die rechtzeitige Sicherung einer Ersatzarmee von etwa 1000 Arbeitswilligen, die von Breslau und Essen im Notfall sofort herangezogen werden konnten, zu beschwören, so kann doch nur heller Unverstand daraus folgern, daß die Staatsgewalt bei uns müßig der Weiterentwicklung der Dinge zusehen dürfe. Was wäre die Folge der Einstellung dieser „Streikbrecher“ gewesen? Fast möchte man es beklagen, daß es nicht dazu gekommen, und daß es den sozialistischen Zentrumsleuten, Nationalliberalen und Freisinnigen dadurch nicht ad oculos demonstriert worden ist, wie jammervoll unfähig heut der Staat ohne Belagerungszustand und Bürgerkrieg ist, den Arbeitswilligen den Schutz zu gewähren, auf den sie doch wahrlich dasselbe Recht haben wie die Streikenden. Vielleicht würden die Herren Professoren der Soziologie dann auch wieder zu Geldsammlungen für die Streikkasse aufgefordert und jede Gewalttat gegen die Streikbrecher als notwendigen, unantastbaren Bestandteil des Koalitions- und Streikrechts entschuldigt, das Einschreiten der Polizei dagegen aber als Bruch

dieses Rechts verdammt haben. Klar hat sich auch in Holland der Streik wieder als sozialdemokratische Macho erwiesen, woran es nicht das geringste ändert, daß die internationale Führung dieser Partei, wie immer, ihre Hände in Unschuld zu waschen versteht, wie es auch ihre deutschen Führer beim Hamburger Hafenarbeiterausstande verstanden haben. Wie machtbegeistert die Sozialdemokraten auch in Deutschland die Koalitions- und Streikfrage ansehen, das hat wahrlich der Bauarbeitertag in Berlin jüngst auch den Schwerhörigsten laut genug kund getan. Die in die Millionen gehende Streikkasse der deutschen Bauarbeiter wird sie vollends als Sklaven ans Narrenseil der Sozialdemokraten fesseln, sobald sich eine lohnende Streikgelegenheit findet. Was wird dann die Organisation der Unternehmer, so reichliche Geldmittel sie auch aufbringen kann, nützen? Bürgerkrieg und Belagerungszustand mit all ihren zerrüttenden Einwirkungen auf die Arbeitermasse, auf das ganze Volk!

Herausgegeben von Johannes Grunow in Leipzig

Verlag von Fr. Wilh. Grunow in Leipzig — Druck von Karl Marquart in Leipzig



Anzeigen

Alleinige Inseratenannahme durch
Hermann Weigel, Berlin G, Neue Friedrichstrasse 41/42
 Preis für die zweigespaltne Nonpareillezeile 1 Mark. Umschlagseiten erhöhte Preise



Am 23. April erscheint:

die dritte, vermehrte und verbesserte Auflage

von

Allerhand

Sprachdummheiten

Kleine deutsche Grammatik

des Zweifelhafteu, des Falscheu und des Hässlicheu

Ein Hilfsbuch für alle,

die sich öffentlich der deutschen Sprache bedienen

von

Gustav Wustmann

Mit einem ausführlicheu alphabetischeu Register

31 Bogen, gebunden 2½ Mark

Verlag von Fr. Wilh. Grunow in Leipzig