Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Landes-Zeitung. 1870-1918
1900

144 (27.3.1900) Parlaments-Ausgabe

Visual Library

Ausgabe: Wöchentl. zwölf mal. Abonnementspreis: Vierteljährlich: in Karlsruhe durch eine Agentur bezogen: 2 Mark 50 Pf., in das Haus gebracht: 2 Mark 80 Pf., durch die Post ohne Zustellgebühr 2 Mark 50 Pf. Vorausbezahlung.

Badische Landeszeitung

mit Parlamentsausgabe und Verlosungsbeilage.

Anzeigegebühr: Die 1spaltige Kolonelzeile oder deren Raum für Lokal-Inserate 15 Pf., für auswärtige, Inserate 20 Pf. im Reklameteil 60 Pf. Bei größeren Aufträgen entsprechenden Rabatt.

Parlaments-Ausgabe. **Karlsruhe, den 27. März 1900.**

Parlamentarische Verhandlungen.

Nachdruck ohne Vereinbarung nicht gestattet.

Deutscher Reichstag.

176. Sitzung vom 26. März.

Das Haus ist sehr schwach besetzt.

1 Uhr. Am Bundesrathstisch: Dr. Graf v. Posadowsky u. A.

Auf der Tagesordnung steht zunächst die erste Berathung der Seemannsordnung in Verbindung mit der Berathung von Gesetzentwürfen über die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute, die Stellenvermittelung für Schiffsleute und die Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuchs.

Abg. **Frese** (fr. Vg.): Wir haben in diesem Entwurf und den dazu gehörigen Gesetzen den Abschluß einer langjährigen Arbeit und langjähriger Verhandlungen vor uns, die dem Schifferstande eine große Reihe von Verbesserungen bringt. Die Schaffung einer neuen Seemannsordnung mußte ins Auge gefaßt werden, seitdem das Segelschiff zurückgetreten und der Dampfer seine Stelle eingenommen hat. In den §§ 2 und 3 wird jetzt von Schiffer, Schiffsoffizier und Mannschaft gesprochen, während im alten Gesetz von 1872 nur zwischen Schiffer und Schiffsmannschaft unterschieden wurde. Die Offiziere sind als Mittelglied geschaffen und ihnen sollen im Range zugerechnet werden die Aerzte, Proviantmeister und Zahlmeister. Diese Aenderung ist als Besserung zu loben und wesentlich auf die Bedeutung zurückzuführen, die die Dampfschiffahrt dem Segelschiff gegenüber gewonnen hat. Die sogenannten Stewards den Offizieren im Range gleichzustellen, wird nicht angängig sein. Besonders hervorzuheben ist, daß die Definition des Schiffsmanns außerordentlich klar ist. Eine wesentliche Verbesserung zu Gunsten der Mannschaft ist die weitergehende Berücksichtigung der Musterung auf Zeit gegenüber der früher fast ausschließlich berücksichtigten Musterung für die Reise. Während im § 33 die Arbeitszeit geregelt wird, bestimmt § 34, daß die Ueberstunden vergütet werden sollen. In § 35 würde der Satz „Unter welchen Umständen die Mannschaft in mehr als zwei Wochen zu gehen hat, bestimmt der Bundesrath" zu streichen sein. Es ist doch besser die Ausnahme, wenn eine gemacht werden soll, gleich im Gesetz festzulegen, als daß hier der schwierige Apparat des Bundesraths von Fall zu Fall in Scene gesetzt werden soll. — Sehr wichtig sind die Bestimmungen über die thunlichste Sicherung des Schiffmanns gegen Entziehung seines Arbeitsverdienstes durch Dritte oder durch Uebervortheilung bei der Lohnzahlung. In den Motiven werden die Gefahren, die der Schiffsmann läuft durch Heuerbaase und Schlafbaase sehr deutlich geschildert. Früher war allerdings in den Hafenstädten schon die Einrichtung getroffen, daß die Polizei an Bord der Schiffe die sogenannten Kaper und Runner anhielt, jetzt aber wird Vorsorge getroffen, daß auch der Mann am Lande in dieser Beziehung hinsichtlich seines Lohnes gesichert werden soll, und das ist durchaus zu loben. Auf das Nehmen von Vorschüssen sollten die Seeleute nicht hingewiesen werden; das wirkt nicht erziehlich. Jedenfalls muß gefordert werden, daß der Mann an Bord für die Zeit, seit der er Vorschuß erhalten hat, auch vorhanden ist. Das ist aus diesem Entwurf nicht deutlich zu ersehen. Erfahrungsgemäß entweichen schon Leute in Antwerpen, die in Hamburg, Bremen oder anderen deutschen Häfen die Reise angetreten haben. Dann verliert der Rheder schon nach wenigen Tagen den Vorschuß einer Monatsgage. Es muß also Vorsorge getroffen werden, daß die Leute für den Vorschuß, den sie empfangen haben, auch an dem betreffenden Tage noch an Bord sind. Bezüglich der Länge der Heuerfristen, die auf drei bezw. auf 6 Monate bemessen sind, liegt aus Hamburger Rhederkreisen der Wunsch vor, daß zu den sechsmonatlichen Fristen nicht gerechnet werden möchten, die Häfen des Schwarzen Meeres und der Hafen von Konstantinopel. Es wird darauf hingewiesen, daß man von Odessa beispielsweise in wenig mehr als 40 Stunden zu Lande Deutschland erreichen kann, und es ist deshalb nicht erfindlich, weshalb hier die Frist von sechs Monaten gewährt werden soll. Der § 55, der die Rückbeförderung des Seemanns gewährleistet, ist als sehr günstig für den Seemann zu erachten, denn er kann mit Hilfe des Seeamts jetzt einen Hafen wählen, den er schnell erreichen kann, und an dem er rasch wieder Arbeit findet. Im § 56 ist noch ein weiteres wichtiges Zugeständniß gemacht, insofern als dem Mann, während er im Krankenhause verpflegt wird, ein Viertel der Heuer bewilligt werden soll zur Vertheilung an seine Familie.

In § 79 wird dem Schiffer das väterliche Züchtigungsrecht gegeben, aber er soll es nicht übertragen können, und in Folge dessen soll der Offizier den Jungen nicht züchtigen dürfen. Ich glaube, es wird dadurch der Prügelei, wie sie an Bord der Schiffe geherrscht hat, bis zu einem gewissen Grade Einhalt gethan, denn wenn der Schiffer, d. h. der Führer des Schiffes, nur allein das Züchtigungsrecht hat, so ist er auch verpflichtet, darauf zu achten, daß weder Offiziere noch Mannschaften den Jungen Prügel verabreichen. Ich weise darauf hin, daß selbst der „Vorwärts" gesagt hat, daß nach der alten Seemanns-Ordnung, obwohl die Prügelei verboten war, ganz mordmäßig geprügelt worden ist. Wer die Dinge etwas näher angesehen hat, wird wissen, daß die Jungen in den allerseltensten Fällen von dem Kapitän Prügel bekamen, von den Offizieren und Mannschaften, die, wenn der Junge vorbeiging, ihm Püffe und Schläge, man kann fast sagen, gewohnheitsmäßig verabreichten. In Betreff der Disziplinargewalt kann hervorgehoben werden, daß es nicht angängig ist, dagegen zu protestiren, daß der Kapitän diese Disziplinargewalt auf seine Offiziere übertragen kann. Man braucht sich blos den modernen Betrieb anzusehen, sich ein Bild davon zu machen, wie unsere großen Dampfer 500, 1000 Passagiere mitnehmen, so wird man einsehen, daß eine solche Uebertragung oft nothwendig ist, da der Kapitän nicht in jedem Augenblick an jeder Stelle sein kann. Wer die hier gegebene Ausübung der Disziplinargewalt bekämpfen wollte, müßte sich gefallen lassen, daß man ihn für die großen Gefahren verantwortlich macht, in die Passagiere, Schiff und Leute ohne eine solche Disziplinargewalt gerathen können. Nicht aufgenommen in diesen Entwurf sind die Seeschöffengerichte und die Koalitionsfreiheit. In der Kommission wird näher zu erörtern sein, ob die Seeschöffenämter neben den Seemannsämtern eingerichtet werden sollen. Vielfach ist man der Meinung, daß die wünschenswerthe schnelle Erledigung am Besten durch die jetzt bestehenden Seemannsämter stattfinden könnte. Andererseits glaubt man, wohl nicht mit Unrecht, daß das in zweiter Instanz angerufene Landgericht leicht die Festsetzung im Seemannsamte als eine gewisse Norm ansehen könnte. Daß mit den Seeschöffengerichten wesentliche Kosten verbunden sein würden, könnte kein Grund sein, von ihnen abzusehen. Ich könnte mir doch vorstellen, daß mit ihnen etwas Gutes zu erzielen wäre. Die Koalitionsfreiheit kann meiner Meinung nach auf See nicht gewährt werden. Das ist so selbstverständlich, daß man darüber nicht viele Worte zu machen braucht. Selbst in sozialdemokratischen Kreisen decken sich die Urtheile darüber nicht vollständig. Im „Vorwärts" vom 6. Januar wird die Ausübung des Koalitionsrechtes auch auf See lebhaft befürwortet, das Bremer Blatt der Sozialdemokratie, die „Bremer Bürger-Zeitung" hingegen bekämpfte gewissermaßen die Ansicht des „Vorwärts". Hinterher hat sich allerdings auch das Bremer Blatt die Ansicht des „Vorwärts" angeeignet. Wie es mit der Koalitionsfreiheit am Lande, wenn die Schiffer noch angemustert sind, gehalten werden soll, dürfte auch am besten in der Kommission zu besprechen sein. Sollte die Koalitionsfreiheit für die noch angemusterten Schiffer am Lande bewilligt werden, so würde das leicht dazu führen, daß die Mannschaften rascher vom Rheder entlassen würden als jetzt, und damit würde ihnen der Verdienst entzogen werden. Ich will hier ein kleines Bild von den Folgen geben, die eintreten können, wenn unter der Mannschaft Gährung eintritt und dem Kapitän eventuell der Gehorsam aufgesagt wird. Vor vielleicht 30 Jahren sagte auf einem Bremer Dampfer, der von England nach Bremerhafen heimfuhr, die Mannschaft dem Kapitän den Dienst auf. Dieser machte sich damals dadurch einen Namen, daß er mit großer Besonnenheit und Ruhe den Leuten entgegentrat. Als er sie von ihrer Absicht, bei schlechtem Wetter den Dienst niederzulegen, nicht abbringen konnte, verließ er seine Brücke und nahm auf Deck Platz, und auf die Frage, warum er nicht auf der Brücke bleibe, antwortete er den Leuten, wenn sie nicht arbeiten, nicht heizen und das Schiff nicht bedienen wollten, hätte er nicht mehr nöthig zu steuern, denn das Recht würde er als Kapitän auch beanspruchen können, ebensogut wie sie, untergehen zu können. Das machte die Leute vernünftig und sie nahmen ihren Dienst wieder auf. Dies Beispiel zeigt, wie unthunlich es sein würde, das Koalitionsrecht an Bord des Schiffes auf offener See zu geben. Das Heimschaffungsgesetz ist im Wesentlichen als etwas Neues anzusehen. Die Heimschaffung erstreckt sich auch auf straffällige Seeleute, und da trägt der Schiffer in Entweichungsfällen eine schwere Verantwortlichkeit. Ich glaube, es ließe sich hier in der Begründung hinzufügen, daß der Schiffer in solchen Fällen etwa die gleiche Verantwortung haben sollte, wie ein Polizeibeamter. § 5 handelt von der Entschädigung für die Mitnahme eines heimzuschaffenden Seemannes. Hier ist die Frage aufzuwerfen, ob die Entschädigung bis zur Höhe des sonst üblichen Ueberfahrtpreises ausgedehnt werden soll. Ich glaube, das wäre nur billig. Es handelt sich hier nicht um die Entschädigung der Leute, sondern um den Anspruch einer der Rhedereien, die in diesen Fällen die Beförderung zu leisten hat, gegen eine andere Rhederei, die eigentlich die Beförderung selbst hätte leisten müssen. In dem dritten Gesetze, das von der Stellenvermittelung für Schiffsleute spricht, ist eine wesentliche Besserung des jetzigen Zustandes zu erkennen. Das Prinzip der Konzessionirung des Heuergewerbes ist ebenso zu billigen, wie die Verstaatlichung dieses Gewerbes zu tadeln wäre. Zu begrüßen ist auch das Verbot der Verbindung dieser Stellenvermittelung mit irgend einem Gewerbe, wie Schank- oder Verkaufsgewerbe. Einzelne große Dampfschifffahrtsgesellschaften haben schon jetzt eigene Heuerbaase angestellt, und der Einheit wegen! damit zu Gunsten der Mannschaften außerordentlich gute Erfahrungen gemacht. Noch bessere Erfahrungen wird dieser Entwurf zur Folge haben. Auch in der Theilung der Gebühr zwischen Rheder und Schiffsmann liegt eine Verbesserung zu Gunsten des Schiffsmannes. Der vierte Entwurf betr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuchs hat den Hauptzweck, daß die Bestimmungen über das Verhältniß des Schiffers zum Rheder mit den Bestimmungen der Seemannsordnung für die Schiffsleute in Einklang gebracht werden. § 749 giebt die Neuregelung des Bergelohns, wonach die freie Vereinbarung ausgeschlossen ist. Früher konnte der Rheder mit der Besatzung einen Vertrag abschließen, sodaß die Besatzung oft wenig, zuweilen garnichts vom Bergelohn erhielt. Deshalb ist in diesen Bestimmungen eine wesentliche Verbesserung zu Gunsten der Offiziere und der Mannschaft zu erblicken. Ebenso ist es mit Freuden zu begrüßen, daß eine richtigere Abgrenzung der Antheile zwischen Rheder, Schiffer und Besatzung angebahnt wird. Ferner ist zu begrüßen die Unterscheidung zwischen Segelschiffen und Dampfern und endlich auch die Regelung der Untervertheilung des auf die Mannschaft entfallenden Antheils und der Abschreibung der Aufwendung unter Berücksichtigung der Größe der Gefahr. Ich empfehle, die vier Entwürfe einer Kommission von 14 Mitgliedern zu überweisen. (Beifall.)

Abg. **Rettich** (kons.): Auf dem Gebiete des Seemannswesens herrschen, namentlich was die Ausnutzung der Arbeitskraft der Seeleute angeht, Zustände, die unseren heutigen sozialpolitischen Anschauungen nicht mehr entsprechen und daher beseitigt werden müssen. Das ist der Zweck der Vorlage. Besonders begrüße ich die Bestimmung über das Heuerwesen. Die Vorschriften über die Arbeitszeit im Hafen und auf der Rhede bedürfen aber noch einer Erweiterung, damit dafür gesorgt wird, daß die Schiffsoffiziere, die dort augenblicklich eine ungemessene Arbeitszeit haben, nicht überangestrengt werden. Das Gesetz über die Stellenvermittlung ist von der größten Bedeutung. Vor Allem begrüßen wir, daß in diesem Gesetz in § 2 für die Stellenvermittlung, die Konzessionspflicht eingeführt ist. Die Gesetze haben eine hohe sozialpolitische Bedeutung und bedürfen der genauesten Prüfung. Ich beantrage Ueberweisung an eine Kommission von 14 Mitgliedern.

Abg. **Frese** (fr. Vp.) ändert seinen Antrag dahin ab, daß er Ueberweisung an eine Kommission von 21 Mitgliedern vorschlägt.

Abg. **Metzger** (Sz.): Die Vorlage enthält einige kleine Verbesserungen, doch sind diese Verbesserungen nicht derart, daß wir Veranlassung hätten, uns für das Zustandekommen der Vorlage besonders zu interessiren. Unsere Wünsche, die wir bei der Abfassung des Gesetzes geäußert haben, sind sämmtlich unberücksichtigt geblieben. Vor Allem haben wir Bedenken gegen die Strafbestimmungen. Die Rechtsprechung des Seemannsamts hat es durch die drakonische Strenge der Urtheile verstanden, gründlich das Mißtrauen der Seeleute zu erregen. Die Bestimmungen über die Kontrole der Seetüchtigkeit der Schiffe und über den Proviant sind unzureichend. Wir werden zum Belege hierfür in der Kommission eine ganze Reihe von Fällen anführen. Aus der Mangelhaftigkeit dieser Kontrolvorschriften erklärt sich die große Zahl der verschollenen und untergegangenen Schiffe. Die Vorschriften über die Dauer der Arbeitszeit haben nicht den geringsten Werth, da nach § 33 jederzeit eine beliebige Vereinbarung über die Arbeitszeit getroffen werden kann. Der freien Vereinbarung darf aber in dieser Frage unseres Erachtens nichts vorbehalten bleiben. Wir müssen unbedingt auf eine feste Regelung der Arbeitszeit dringen. Die Seeleute fordern seit Langem die achtstündige Arbeitszeit; diese Forderung ist wohlberechtigt. Die jetzige 10 Stundenarbeit stellt zu große Anforderungen an die Arbeitskraft des Seemannes und hat schon Manchem Monate von Gefängniß eingebracht, wenn irgend etwas passirte. Unbefriedigend ist auch das Beschwerderecht des Seemannes geregelt. Es muß unbedingt der Kapitän verpflichtet werden, bei Beschwerden, die an ihn kommen, eine Untersuchung einzuleiten. Nothwendig ist ferner, daß den Seeleuten die volle Koalitionsfreiheit gegeben wird. Augenblicklich wird gegen die bestehenden Seemannsvereinigungen in ganz unerhörter Weise vorgegangen; den Mitgliedern einzelner dieser Vereine wird sofortige Entlassung angedroht. — Redner geht ausführlich auf die Zustände im Seemannsberufe ein und spricht besonders über die Mißhandlungen, durch die schon viele Schiffsleute zum Selbstmorde getrieben worden seien. Sollten die Wünsche der Sozialdemokraten nicht erfüllt werden, so würden diese gegen das ganze Gesetz stimmen.

Abg. Dr. **Spahn** (Ctr.): Wir sind mit der Ueberweisung der Gesetze an eine Kommission von 21 Mitgliedern einverstanden. Als Material für die Herstellung der Vorlage würde ich nur noch umfangreichere Erhebungen über die verhängten Disziplinarstrafen gewünscht haben; man hätte dann vielleicht die Frage, ob Seeschöffengerichte nothwendig sind, leichter entscheiden können; im Uebrigen sind die Arbeiten der technischen Kommission durchaus hinreichend gewesen. Was die Vorlage im Einzelnen anlangt, so sind meine Freunde mit den meisten Bestimmungen einverstanden und wünschen, daß der Entwurf noch in dieser Session Gesetz werden möge. Nothwendig erscheint uns jedoch eine präzisere Fassung über die Arbeit an Sonn- und Feiertagen. Es muß dem Schiffsmann eine ausgiebige Sonntagsruhe eingeräumt werden. Er muß vor Allem Gelegenheit haben, den Gottesdienst zu besuchen, so weit das irgend möglich ist, also besonders, wenn das Schiff im Hafen liegt.

Die weiteren Ausführungen des Redners bleiben auf der Tribüne unverständlich. Während derselben betritt der Reichskanzler Fürst Hohenlohe den Saal.

Staatssekretär Dr. Graf **von Posadowsky**: Die Einführung von Seeschöffengerichten kann ich nicht empfehlen. Ich würde es bei dem einheitlichen Charakter unserer Rechtspflege für sehr bedenklich halten, Sondergerichte für einzelne Stände zu schaffen. Es müßte dann erst der Nachweis geführt werden, daß die Seeämter zur Ausübung der Disziplinarstrafjustiz in erster Instanz nicht geeignet sind, und daß die ordentlichen Gerichte in den weiteren Instanzen nicht fachkundig genug seien. Dieser Nachweis ist nach keiner Richtung erbracht worden. Die Seeämter sind selbst fachkundig genug, und die ordentlichen Gerichte der zweiten Instanz können sich durch die Vernehmung von Sachverständigen helfen. Bei der geringen Zahl der in Frage kommenden Straffälle würden besondere Seeschöffengerichte auch gar keine ausgiebige Beschäftigung finden können. Die Befürchtungen wegen Beeinträchtigung der Sonntagsruhe der Seeleute sind hinfällig, denn Vereinbarungen zur Schmälerung der Sonntagsruhe sind ausgeschlossen. Daß die Regierung in Bezug auf das Koalitionsrecht der Seeleute weiter geht, als die Vorlage es will, ist unmöglich, da wir die Gewähr haben müssen, Schiff und Mannschaften vor Schaden zu bewahren. Der Seemann kann unmöglich auf der See diejenige Koalitionsfreiheit haben, die er auf dem Lande genießt. Auf dem Lande gelten für ihn natürlich die Bestimmungen der Gewerbeordnung. Den Mißständen, die der Abg. Metzger angeführt hat, begegnen die Berufsgenossenschaften nach Möglichkeit, sie geben sich die größte Mühe. Deutschland steht in Bezug auf den Verlust von Schiffen besser, als Oesterreich, England, Belgien, die Niederlande, Norwegen und Schweden und der größte Theil der anderen seefahrenden Länder. Wir haben ferner Alles gethan, um Fälle grober Mißhandlung und Brutalität auf hoher See zu vermindern. Solche Fälle ganz zu verhindern, dazu ist kein Gesetz der Welt im Stande. Der Kapitän kann unmöglich von Allem Kenntniß haben. Mit der Aufrechterhaltung der Disziplin hat das garnichts zu thun. Ich hoffe, daß die Berathungen in der Kommission einen derartigen Fortgang nehmen, daß es möglich ist, das Gesetz noch in dieser Session zum Heile der Seeleute zu verabschieden. (Beifall.)

Abg. **Möller** (nl.): In Bezug auf die geschäftliche Behandlung des Gesetzentwurfs halten wir eine Kommission von 14 Mitgliedern für ausreichend. Stärkere Kommissionen sind erfahrungsgemäß für derartige Spezialgesetze nicht sehr zu empfehlen. Was die Vorlage selbst betrifft, so hoffe ich, daß auch diejenigen, die nicht mit allen Bestimmungen zufrieden sind, doch zugeben werden, daß der Entwurf unter allen Umständen eine ganz erhebliche Verbesserung bedeutet. Die veränderten Verhältnisse, der Uebergang von der Segelschifffahrt zur Dampfschifffahrt, bringen es mit sich, daß die alten Gesetze nicht mehr ausreichen, ganz abgesehen davon, daß auch die Veränderung der sozialen Verhältnisse eine Korrektur der Seemannsordnung bedingt. Daß manche Kapitäne die Beseitigung des alten patriarchalischen Systems unangenehm empfinden werden, läßt sich ja nicht verhindern.

Mit dem Abg. Frese bin ich in fast allen Punkten einverstanden. Ob es nothwendig und möglich sein wird, die Disziplinargewalt und die Strafgewalt dahin einzuschränken, daß für gewisse Fälle nur der Kapitän die Strafe festsetzen kann, das wird in der Kommission noch näher zu untersuchen sein. Nach der Richtung wird vielleicht die eine oder andere Kautele geschaffen werden. Daß wir bei den Vereinbarungen alle die verschiedenartigen Fälle, die hier eintreten können, gesetzlich festlegen, ist einfach undenkbar. Wir werden vielleicht später auf Grund von Erfahrungen zu gewissen Einschränkungen kommen können, aber bis dahin werden wir die bezüglichen Bestimmungen dieses Entwurfs nicht entbehren können. Die Anwerbung auf Zeit anstatt für die Reise halte ich für eine Verbesserung. Die einzelnen Reisen sind heute so kurz, daß es sinnlos wäre, die Leute nur für eine Reise zu engagiren. Andererseits sind die Beförderungsmittel so, daß es sehr gut möglich ist, auch auf längere Zeit ein Arbeitsverhältniß einzugehen. Auch in der Regelung der Art der Bezahlung erblicke ich eine wesentliche Verbesserung zu Gunsten der Seeleute. Was die Arbeit selbst betrifft, so bin ich der Meinung, daß die allgemeinen Bestimmungen der Gewerbeordnung über Sonntagsruhe und Ueberstunden nicht in dem Maße auf die Verhältnisse der Seeleute übertragen werden können, wie es von anderer Seite gewünscht wurde. Für durchaus nothwendig aber halte ich eine Einschränkung der Ueberanstrengung der Seeleute, namentlich derjenigen, die nachher Wachtdienst zu thun haben. Ich erinnere Sie nur an den schweren Unfall der „Elbe", bei dessen Untersuchung sich herausgestellt hat, daß die Mannschaften völlig übermüdet waren. Eine Einschränkung der übermäßigen Anstrengung der Seeleute ist nicht nur eine Frage der Humanität für die Leute selbst, sondern auch eine ganz erhebliche Maßregel für die Sicherheit auf See überhaupt. In Bezug auf § 43 weiche ich von dem Kollegen Frese ab. Die Vorschriften sind für Seeleute nicht zu entbehren, es ist also durchaus nothwendig, daß das Gesetz derartige Bestimmungen trifft. In der Frage der Koalitionsfreiheit sind zu meiner Freude auch die Herren von der äußersten Linken darin mit mir einverstanden, daß man auf See und auf dem Schiff diese Freiheit nicht verlangen darf. Ich erkenne dieses Zugeständniß als einen ganz erheblichen Fortschritt gegenüber sonstigen Ansprüchen an, die die Herren sonst erheben. Die Klagen darüber, daß mehrere Hamburger und Bremer Rhedereien exotische Arbeiter beschäftigen, sind ganz unberechtigt. Das ist doch der einzige Weg, um in den tropischen Gewässern Mannschaften zu haben, die dem Klima gewachsen sind und die einheimischen Mannschaften einigermaßen zu schützen. Die Verhältnisse der Seeschiff-

fahrt sind jedenfalls bei uns besser, als bei vielen anderen Nationen. Unsere großen Rhedereien in Hamburg und Bremen sorgen auch dafür, daß sie stets ein gutes Schiffsmaterial haben. Alte Schiffe werden rechtzeitig ausrangirt und durch die besten neuen Konstruktionen ersetzt. Auch unsere Aufsichtsverhältnisse haben den Vergleich mit dem Auslande in keiner Weise zu scheuen. Daß die Nothwendigkeit vorlag, die ganze Materie gesetzlich zu regeln, erkenne ich an, und ich bin erfreut, daß der Entwurf der Seemannsordnung viele Verbesserungen des bisherigen Zustandes zeitigt. Das gilt auch von dem zugehörigen Gesetzentwurf über die Stellenvermittelung für Schiffsleute. Daß hier nicht an die Stelle der privaten Vermittelung mit einem Male die staatliche treten konnte, halte ich für selbstverständlich, jedenfalls werden aber schon durch das Erforderniß der verwaltungsbehördlichen Erlaubniß zum gewerbsmäßigen Betriebe der Stellenvermittelung viele Mißstände beseitigt. Die übrigen mit der Seemannsordnung in Verbindung stehenden Gesetzentwürfe enthalten lediglich Konsequenzen der ersteren. Ich hoffe, daß es gelingen wird, das Gesetz mit seinen Nebengesetzen alsbald zu verabschieden. (Beifall.)

Abg. **Dr. Lingens** (C., auf der Tribüne fast unverständlich) spricht sich für Kommissionsberathung aus und stimmt insbesondere mit den Ausführungen des Abg. Spahn über die Sonntagsruhe der Seeleute überein.

Abg. Raab (Antis.): Die Vorlage ist gut; es kann aber dies und jenes noch verbessert werden. Wir hätten es begrüßt, wenn bei der Vorbereitung des Gesetzentwurfs im weitergehenden Maße die Seeleute selbst zu Rathe gezogen worden wären. Eine wichtige und berechtigte Forderung ist in der Vorlage unerfüllt geblieben: die Schriftlichkeit des Heuervertrages. Alle Organisationen der Seeleute erheben diese Forderung. Weiter überläßt die Vorlage auch in Zukunft viel zu viel der freien Vereinbarung; dadurch werden die betreffenden Bestimmungen vollständig werthlos. Daß nach der Vorlage die Disziplinarbefugniß des Kapitäns auch auf die Schiffsoffiziere übertragen werden kann, geht meines Erachtens zu weit. Es genügt vollkommen, wenn der Kapitän und außerdem höchstens noch der Obermaschinist die Disziplinarbefugniß hat. Die Prügelstrafe muß unter allen Umständen verboten werden. Es giebt wahrlich genug Strafmittel, Mittel, die geeignet sind, den Mann [illegible] zu machen. Wir halten es für wünschenswerth, daß [illegible] ein Seemanns-Amt eingerichtet wird. Unser Schiffsmaterial ist ja im Allgemeinen gut, aber es fehlt an [illegible] Schiffen [illegible], daß die Seeleute, wenn sie den Hafen verlassen, für ihr Leben zittern müssen. Gegen derartige Gefahren müssen die Seeleute gesichert sein. In der Frage der Koalitionsfreiheit können wir auch bei den Seeleuten nicht von unserem grundsätzlichen Standpunkte der vollen Koalitionsfreiheit abweichen. Wir wünschen, daß den Seeleuten auf dem Lande ihr Koalitionsrecht gewahrt bleibt. Ein großer Mißstand ist bei uns das Fehlen der Tiefseefiliaten, wie sie in England vorgeschrieben ist. Trotz aller meiner Bedenken erkenne ich doch freudig an, daß die Regierung die Frage des Wachelohns so vorzüglich geregelt hat. Wir freuen uns über die Vorlage und sind überzeugt, daß die Kommission die ihr noch anhaftenden Mängel beseitigen wird.

Geheimrath **v. Jonquières** bestreitet, daß die Hamburg-Amerikanische Gesellschaft ihren Offizieren das Koalitionsrecht beschränkt habe, wie es in der Presse heißt. Den Direktoren habe das Auftreten ihrer Offiziere nicht gefallen, und sie haben darauf nur gesagt, wenn sich das wiederhole, so müßten sie erwägen, ob sie sich dem Verein der Offiziere und Kapitäne anschließen dürften. (Zuruf links: Das ist doch eine Verkümmerung des Koalitionsrechts!). In der Frage des Züchtigungsrechts habe die Regierung völlige Klarheit schaffen wollen und deshalb die genauen Bestimmungen ins Gesetz aufgenommen. Früher seien Fälle vorgekommen und auch im Reichstage besprochen worden, wo es zweifelhaft schien, ob die Offiziere das Züchtigungsrecht nicht überschritten hätten. Die Mehrzahl der Stellen, die die Regierung gefragt habe, sei der Ansicht, der Schiffer könne nicht auskommen, ohne dem Jungen ab und zu einen gesunden Hieb zu versetzen. Der Lehrherr könne den Lehrling einfach entlassen, auf dem Schiffe sei das nicht möglich.

Abg. **Schwartz**-Lübeck (Soz.) bemängelt das Auskunftsverfahren, auf Grund dessen die Vorlage ausgearbeitet sei. Die Auswahl der Seeleute, die man zu Rathe gezogen habe, sei viel zu einseitig gewesen. Die Seemannsordnung hätte schon vor 20 Jahren neu geregelt werden müssen. Das Hinausschieben der Revision der Seemannsordnung sei ein Fehler, der nicht mehr gut gemacht werden könne. Die Disziplinarbefugnisse der Schiffsoffiziere, namentlich die Bestimmungen über das Züchtigungsrecht gegen die Schiffsjungen, seien [illegible] weitgehend. Es gebe Schiffsoffiziere, die [illegible] verheirathet sind und über 40 Jahre alt sind (Heiterkeit); diese dürften nach der Vorlage gezüchtigt werden! Die Kräfte der Schiffsleute würden zu sehr angespannt; dabei würden ihnen die Ueberstunden zum Theil gar nicht vergütet. Redner kritisirt sodann in sehr eingehender Weise einzelne Bestimmungen der Vorlage und schließt sich dem Antrage auf Kommissionsberathung an.

Abg. **Dr. Hahn** (B. d. L.) bedauert es, daß die Hamburg-Amerika-Linie denjenigen Angestellten, die Mitglieder des Vereins der Kapitäne und Seeoffiziere seien, mit Entlassung gedroht habe. Die Veranlassung hierzu sei nicht sehr schwerwiegend gewesen. Ein Marineschriftsteller Busch habe davon gesprochen, welche Aussichten die Seeoffiziere bei der Hamburg-Amerika-Linie hätten, und sei dabei zu einem ungünstigen Resultat gekommen, indem er von einem „lähmenden Elend“ sprach. Diese Entgleisung des Herrn Busch sei nicht so tragisch zu nehmen, und er richte von hier aus an die Hamburg-Amerika-Linie die Aufforderung, sich mit den Herren wieder zu vertragen. Der Vorredner habe nicht genügend berücksichtigt, daß auf See dieselbe Disziplin herrschen müsse, wie in der Armee. Deshalb seien die Disziplinarbefugnisse der Seeoffiziere berechtigt. Er würde es vorziehen, wenn statt der Bezeichnung „Schiffer“ das Wort „Kapitän“ gebraucht würde. Die Einrichtung von Seeschöffengerichten würde er für sehr wünschenswerth halten; hoffentlich werde die Kommission solche Gerichte einführen. Des Weiteren empfiehlt Redner die Schriftlichkeit des Heuervertrages und spricht sich gegen die Heuerung auf unbestimmte Zeit aus, die eine drückende Einrichtung sein würden. Der Wachdienst müsse seines Erachtens unbedingt als Arbeitszeit gerechnet werden. Auf weitere Ausführungen verzichtet Redner mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit.

Während dieser Rede sind nur noch 25 Abgeordnete im Saale anwesend.

Die Diskussion schließt hiermit.

Die Vorlagen gehen an eine **Kommission von 21 Mitgliedern.**

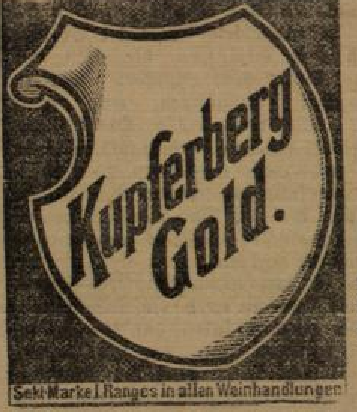
Nächste Sitzung: Dienstag 1 Uhr (dritte Lesung des Etats). Schluß gegen 7 Uhr.

Verantwortlicher Redacteur Felix v. Eckardt,
Druck u. Verlag der Badischen Landeszeitung G. m. b. H. in Karlsruhe.

Jeder Garten wird den schönsten natürlichen Blütenschmuck **durch** Bepflanzung mit den feinsten **Stauden**
— das sind: ausdauernde, krautartige Blütenpflanzen — erhalten.
Unser illustriertes Hauptverzeichnis enthält zur **Anpflanzung** die auserlesensten Stauden, wird stets durch Neuzüchtungen und Einführungen **bereichert!** und wird kostenfrei gesandt!

Goos & Koenemann,
Versandt-Gärtnerei,
Grossherzogl. hess. Hoflief.,
Walluf 1338
bei Wiesbaden. 20.5

Jagdwagen,
sehr gut erhalten, 4sitzig, zum ein- und zweispännig Fahren, mit **einspännigem Chaisengeschirr**, ist **billig zu verkaufen** bei 1683.3.2
Fr. Kindler, Durlach,
Karlsruher Allee Nr. 3.



9.15.37

Seltener Gelegenheitskauf!
Pianino, ausgezeichnetes, gediegenes Instrument, mit vollem, edlem Ton, wenig gespielt, ist besonderer Umstände wegen **billig** unter unumschränkter **Garantie** zu verkaufen. Aeußere Ausstattung: Nußbaum matt u. blank, hochelegant. 1601.3.3
Hans Schmidt,
Musikalienhandlung,
Telephon 487. **Rondellplatz.**

Kaffee, gebrannt.

Santos-Mischung	Pfd.	70 Pf.,
Cazengo- „	„	80 „
Haushaltungskaffee	„	100 „
Campinas-Mischung	„	120 „
Karlsruher „Perl“	„	120 „
Berliner „	„	140 „
Wiener „	„	160 „
Carlsbader „	„	180 „
Malz, gebrannt	3 „	50 „

Thee, Pfd. 120, 160, 200 Pf. 2c.,
Würfelzucker, Kölner, Pfd. 28 Pf.
Fr. Wilhelm Hauser,
Kaiserstr. 76 — Werderstr. 25.
Prompter Versand nach auswärts. 70.—19

Unübertroffene Tonvollkommenheit, Spielart und Solidität
begründen den Weltruf der
Berdux-Pianos
mit Patent-Repetitions-Mechanik (D. R.-P. 58 257).
Fabrikat allerersten Ranges.
Alleinige Niederlage 1438
***H. Maurer,* Pianolager,**
Karlsruhe, Friedrichsplatz 5.

Ueberall erhältlich.
In welchen Betten schläft man **am besten?**

Für jede Bettstelle geeignet.
In solchen mit **Patent-Matratzen** von **Westphal & Reinhold.** **Berlin.** Fabrik: N. Südufer 24/25.
Man schütze sich vor Nachahmungen und verlange ausdrücklich:
Westphal & Reinhold's Patent-Matratzen „Non plus ultra“. 1459 12.5
Ueberall erhältlich.

1899er Rotwein,
Italiener, selbstgekeltert, in ganz vorzüglicher Qualität, verzollt, zu **50 und 55** Pfg. per Liter, in Gebinden von **25 Liter an** — Garantie für Naturreinheit, sowie
Vermouth di Torino
zu äußerst billigen Preisen, offerieren 1422.3.3
Franz Fischer & Cie.,
Weingroßhandlung,
Ital. Span. und Griech. Wein-Importgeschäft.

Weinversteigerung zu Haardt
bei Neustadt a. H., Rheinpfalz.
Montag den 30. April 1900, mittags 1 Uhr,
zu **Haardt** im Gasthaus zum **Weinberg** bei Herrn **Carl Bauer** lassen die **Witwe** und **Erben** von
Herrn Friedrich Wilhelm Müller,
im Leben Gutsbesitzer und Bürgermeister in Haardt, versteigern:
6 **Fuder 1897er Weißwein,**
125 „ 1898er „
5 „ 1898er **Rotwein.**
Probetage: 9. und 10. April im Hause der Versteigerer und am **Versteigerungstage** im **Gasthaus zum Weinberg.** 884.3.1
Fr. Cuny, k. Notar.

Die
„Berliner Börsen-Zeitung“
anerkannt bestunterrichtetes und meist verbreitetes Börsen- und Handels-Fachblatt Deutschlands, zugleich politische Zeitung nationalliberaler Richtung, 12mal in der Woche erscheinend, ladet zum Abonnement auf das 2. Quartal 1900 ein.
Probenummern werden auf Wunsch für die Dauer von 8 Tagen gern gesandt, jedoch nur direct von der
Expedition
1561.3.2 Berlin W., Kronenstrasse 37.
Telegramm-Adr.: Börsenkrone.

2575.—17
Alle kleinen Anzeigen
deren Aufgeber unbekannt bleiben wollen, wie beispielsweise bei:
Stellengesuchen u. Angeboten
An- und Verkäufen
Vermiethungen
Verpachtungen
Capitalgesuchen u. Angeboten
etc. etc.
übernimmt unter strengster Discretion zum billigsten Preis in die für die betreffenden Zwecke jeweils bestgeeignetsten Zeitungen die Centr.-Annoncen-Expedition von **G. L. Daube & Co.***)
Die unter Chiffre G. L. Daube & Co. einlaufenden Offertbriefe werden am Tage des Eingangs den Inserenten zugesandt.
Centralbureau in Frankfurt a. M.
Kaiserstr. 8, 10 u. 10a.

BERLITZ SCHOOL
Kaiserstr. 161, 3 Treppen,
Eingang Ritterstr.
Sprachlehr-Institut
für Erwachsene.
FRANZÖSISCH, ENGLISCH, ITALIENISCH, RUSSISCH etc.
Nur Lehrer der betreffenden Nationalität.
Nahe an 100 Zweigschulen. In den Berlitzschulen hört, spricht und schreibt der Schüler, selbst der Anfänger, nur die zu erlernende Sprache. Probelektion gratis. Einzel- u. Klassenunterricht, für Herren u. Damen, am Tage und abends.
11 Eintritt jederzeit. 52
Prospekte gratis und franko.

General-Vertreter für Baden
J. G. Deisz, 8.36 9
KARLSRUHE, Kaiserstrasse 68.

Darmstadt,
Hessen.
Höheres Töchterpensionat.
Gediegene wissensch. Fortbildung. Sprach- v. Ausländerinn., sämtl. prakt. u. Kunsthandarb., gründl. Anleitg. im Haushalte, guter Musik- u. Malunterr. — Gewissenh. Verpfleg. u. Erzieh. gesellsch. Ausbildung, Theater, Concerte, reiche Kunstsammlung. Waldreiche Umgebung. Garten und Spielplatz am Hause. — Empfohlen d. Eltern 2c. früh. Pens. Honorar 1000 Mk. Prosp. u. näh. Ausk. durch die Vorsteh.: Frl. **Clementine Dupré**, staatlich geprüfte Oberlehrerin. 633.20.6

Grundkapital: Vier Millionen Mark
BADISCHE FEUER-VERSICHERUNGS-BANK
KARLSRUHE.
Versicherung
von Gebäuden, sowie Fahrnissen jeder Art, als: häusliches Mobiliar, landwirthschaftliche Erzeugnisse und Geräthe, Vieh, Fabrik-Einrichtungen und -Vorräthe, Waarenlager etc. etc. gegen Feuer-, Blitz- und Explosions-Gefahr.
Mässige und feste Prämiensätze.
Auskunft, sowie Prospecte und Antrags-Formulare verabfolgen bereitwilligst
Die Direction in Karlsruhe
sowie sämmtliche Vertreter der Bank.
Tüchtige Agenten jederzeit gesucht.
323.26.20

Wer schnell u. billigst Stellung finden will, der verlange per Postkarte die „Deutsche Vakanzenpost“ in Eßlingen 10.24.6

Illustrirte Welt

Jährlich erscheinen 28 Hefte.
Preis pro Heft nur 30 Pfennig.
Romane — Novellen — Erzählungen — Humoresken — Zahlreiche allgemein verständlich geschriebene Artikel aus allen Wissensgebieten — Farbig illustrierte Aufsätze — Eine Fülle ein- und zweiseitiger Illustrationen — Farbige Kunstbeilagen.
= Eine echt deutsche =
= Familien-Zeitschrift. =
Das erste Heft ist durch jede Buchhandlung zur Ansicht zu erhalten.
= Abonnements =
in allen Sortiments- und Kolportage-Buchhandlungen, sowie bei allen Postanstalten.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg