15 000, die Hafenarbeiter mit 14 000 und die Seeleute mit 3000 Mitgliedern, also mit insgesamt 58 000 Mitgliedern. Ob von den Organisationen der hier genannten Berufsgruppen noch einige aktionsfähig sind, ist uns festzustellen direkt nicht möglich, aber auf Umwegen haben wir erfahren, daß das National Syndikat der Eisenbahner neben einigen anderen größeren Gewerkschaften Frankreichs noch am besten funktioniert. Das läßt sich begreifen, denn die Eisenbahner sind für den Dienst hinter der Front unentbehrlich, können also, wo sie ihre berufliche Tätigkeit auch während des Krieges ausüben, ihre berufliche Organisation aufrechterhalten. Natürlich wird der Krieg die Reihen der Eisenbahner in Frankreich ebenso gelichtet haben, wie das in England, Deutschland und Oesterreich geschehen ist, wo Tausende und aber Tausende im Frontdienst verwandt werden. Die Eisenbahner in Frankreich, soweit sie ihrem Beruf nachgehen können, lassen es, wie uns bekannt geworden ist, am Opferwilligkeit nicht fehlen, denn sie haben schon größere Summen zusammengebracht und zu Wohltätigkeitszwecken hergegeben. Der Krieg fordert eben überall Opfer und läßt die Hinterbliebenen in Angst und Sorge um die weitere Zukunft zurück. Da heißt es dann schnell die Not lindern. Das haben die Eisenbahner hier wie dort auch reichlich getan.

Nicht so gut wie den Eisenbahnern geht es anscheinend den Hafenarbeitern mit ihrer Organisation. Diese Organisation war nur lose zusammengefügt und es ist sehr wahrscheinlich, daß der innere Zusammenhang während des Krieges verlorengegangen ist. An Arbeit mangelt es in den Häfen nicht, wohl aber an Arbeitskräften, so daß man schon Arbeiter aus Marokko und Spanien herbeiholen mußte. Auch verwendet man deutsche Kriegsgefangene beim Laden und Löschen der Schiffe, die dafür einen täglichen geringen Lohn erhalten und gewisse Freiheiten genießen. So wird aus Bordeaux und Marseille berichtet. Die Hafenbehörden sollen mit der Arbeit der deutschen Kriegsgefangenen so zufrieden sein, daß sie die Militärbehörden ersuchten, ihnen weitere 1400 deutsche Kriegsgefangene aus dem Gefangenenlager von Blaye zur Verfügung zu stellen. Ferner suchten auch Italiener in den französischen Häfen nach Beschäftigung, aber da die deutschen Gefangenen die Arbeit tun müssen und die fremden Arbeiter gering bezahlt werden, so mußten die von Benedig und Genua nach Marseille entsandten Kommissionen unverrichteter Sache wieder zurückkehren. Es ist also anzunehmen, daß viele Hafenarbeiter sich im Heere befinden, an deren Stelle dann deutsche Kriegsgefangene und billige Arbeitskräfte aus Marokko und Spanien traten. Selbstverständlich muß ein solcher Zustand die schlimmsten Folgen für den Bestand des französischen Hafenarbeiterverbandes haben.

Vom Transportarbeiterverbande, der auch nur ein loses Organisationsgebilde mit sehr niedrigen Beiträgen ist, nehmen wir ohne weiteres an, daß seine Existenz sehr fraglich geworden ist. Wohl die meisten seiner Mitglieder, unter denen die Chauffeure und Straßenbahner am stärksten vertreten waren, befinden sich im Kriege. Unter diesen Umständen und bei dem föderativen Organisationssystem, das sowieso schon immer den Keim der Auflösung in sich trägt, ist eine Betätigung des Verbandes und seiner Leitung kaum zu erwarten.

Ganz schlimm wird es mit dem Seemannsverbande aussehen. Seine Mitglieder bestehen alle aus „Inscrits Maritimes", aus den sogenannten „Eingeschriebenen", die alle im Falle eines Krieges sofort militarisiert werden. Damit hört auch wohl jede Betätigung in der Organisation auf. Soweit wir informiert sind, soll der Seemannsverband desorganisiert sein, wenigstens ist es ganz ausgeschlossen, daß er irgendwelche Aktionen unternehmen kann.

Der Zustand der Organisationen unserer französischen Berufskollegen ist also durchaus nicht befriedigend. Da wir von unseren französischen Kollegen keine direkten Nachrichten haben, ihre Verbandsorgane anscheinend auch nicht erscheinen, so halten wir uns an Mitteilungen des Organs des französischen Metallarbeiterverbandes, aus denen hervorgeht, daß beim Kriegsausbruch sämtliche Postverbindungen in Frankreich abgebrochen wurden. Die Verbandsleitung konnte deshalb während der ersten drei Monate mit den Zahlstellen des Verbandes nicht in Verbindung treten. Da der Postverkehr nur sehr langsam wieder aufgenommen wurde, konnte die Verbandsleitung erst im November 1914 durch ein Rundschreiben an die Zahlstellen sich Gewißheit verschaffen, welche Zahlstellen noch die Tätigkeit aufrecht erhalten hatten. Es wurde festgestellt, daß einige Zahlstellen überhaupt nichts von sich hören ließen. Ein großer Teil der übrigen Zahlstellen sprach sich für Fortsetzung der gewerkschaftlichen Tätigkeit aus, aus dem Verbandsorgan geht aber hervor, daß die Mitglieder in größerer Zahl die Organisation verlassen hatten und daß die Weiterzahlung der Beiträge nur in Ausnahmefällen erfolgte. Sagt doch selbst der geschäftsführende Ausschuß des Verbandes im Rundschreiben vom 6. November 1914: „daß die Einsendung der Beiträge in dieser Periode notwendigerweise von untergeordneter Bedeutung ist, daß aber die teilweise oder vollständige Einstellung der Beiragsleistung nicht den in mancher Beziehung interessanten und nützlichen Briefaustausch verhindern sollte". So ähnlich und noch trostloser wird es auch wohl in den Verbänden unserer Berufskollegen aussehen.

Die Sektion V, Industriearbeiter, Berlin und der Krieg.

Der europäische Weltkrieg währt nun schon über vierzehn Monate und ein nahendes Ende in diesem Völkerringen ist vorläufig noch gar nicht abzusehen. Als wir uns bei unserer letzten Zusammenkunft, an einem schönen sonnigen Sonntag vormittag am 18. Juli 1914, in Ballschmieders Saal zu unserer Generalmitgliederversammlung zusammenfanden, da ahnte von den sehr zahlreich Erschienenen noch niemand, daß wir uns schon zwei Wochen später mit beiden Füßen in einem Weltkriege befinden würden und daß viele der versammelten Kollegen, an Stelle ihres friedlichen Berufes, dem Kriegshandwerk nachgehen müßten. So hat uns der Kriegsausbruch völlig überrascht und viele Freunde und Kollegen mußten, der Einberufungsordre folgend, von der liebgewordenen Arbeitsstelle, von den Kollegen und den Familienangehörigen schnellen Abschied nehmen. Den Scheidenden wurde von den Zurückbleibenden stumm und innig die Hand gedrückt und der Wunsch auf ein gesundes Wiedersehen mit auf den Weg gegeben. In dieser Stunde des Scheidens wurde von den gewerkschaftlich organisierten Arbeitern auch an alle jene Einrichtungen gedacht, die sie im Laufe von Jahren geschaffen hatten und von denen es nun ebenfalls galt sich zu trennen. In wie unzähligen Malen ist bei den Abschiedsworten an dem zum zweiten Leben gewordenen Berufsverband gedacht worden. Immer und immer wieder wurde den daheimbleibenden Kollegen ans Herz gelegt: Sorget weiter und mit Ausdauer für die Lebensfähigkeit unserer Organisation, erlahmt nie in der Agitation und werbet neue Mitglieder für die durch den Krieg gerissenen Lücken. Die Antwort der Kollegen war, daß sie gelobten, alles zu tun, was in ihren Kräften steht, um zu erhalten, was ihrer Obhut und Verwaltung anvertraut worden ist.

Der Kriegsausbruch fiel in eine Zeit, wo die Organisation außerordentlich hart zu kämpfen hatte, denn die wirtschaftliche Krise, die bereits im Jahre 1913 stark einsetzte, war noch nicht überwunden. Arbeitslosigkeit, Betriebseinschränkungen und Arbeitszeitverkürzungen waren infolge der Krise alltägliche Erscheinungen und wirkten hemmend auf die gewerkschaftliche Entwicklung. Hinzu kam, daß das Unternehmertum die große Arbeitslosigkeit zum Anlaß nahm, um die Löhne in den Betrieben erheblich zu drücken. Eine Reihe von Abwehrbewegungen waren daher erforderlich gewesen, die in den meisten Fällen erfolgreich für die Kollegen verliefen, aber die Organisation finanziell sehr stark belasteten. Außerdem nahm die Arbeitslosenunterstützung die vorhandenen Mittel ganz erheblich in Anspruch. So wurde allein für die Sektion 5 im Jahre 1913 der Betrag von 27 125 Mk. an Arbeitslosenunterstützung zur Auszahlung gebracht. Hierin brachte das erste Halbjahr 1914 durchaus keinerlei Erleichterung, sondern im Gegenteil, die Ausgaben für notwendig werdende Unterstützungen nahmen ständig zu.

Als der Krieg anfangs August 1914 ausbrach, hatte es den Anschein, als wenn er die Organisation erdrücken würde. Durch die erneuten Betriebseinschränkungen und teilweise Stillegung von industriellen Unternehmungen nahm die Arbeitslosigkeit in einem noch nie dagewesenen Umfang zu. Die Arbeitslosenunterstützung schnellte rapide in die Höhe. Dies tritt mit einem Vergleich der Vorjahre ganz deutlich in Erscheinung. Es wurden an Arbeitslosenunterstützung gezahlt: 1911: 141 359 Mk., 1912: 172 994 Mk., 1913: 236 155 Mk., 1914: 356 021 Mk.

Trotz der sehr enormen Steigerung hat die Organisation die größeren Opfer gerne getragen, und dies um so mehr, da Staat und Gemeinden versagten und sich um das Schicksal der durch den Krieg in Not geratenen Arbeiter nicht genügend kümmerten. Es steht heute außer allem Zweifel fest, daß der Krieg für die deutsche Arbeiterschaft weit schlimmere Folgen gehabt hätte, wenn ein tatkräftiges Eingreifen der Gewerkschaften nicht vorhanden gewesen wäre. Nur den Gewerkschaften ist es zu danken, daß das deutsche Wirtschafts- und Gesellschaftsleben vor Katastrophen verschont blieb. Ueberall, wo nur irgend möglich, griffen die Gewerkschaften helfend ein, um die bittere Not nach Möglichkeit zu lindern. Sie waren es auch, die Staat und Gemeinden an ihre Pflichten gegenüber der Arbeiterschaft ermahnten und ihre Entschließungen erheblich beschleunigten. Ganz besonders wertvolles haben die Gewerkschaften bei der Vermittlung von Arbeitskräften in Stadt und Land geleistet. Ungeachtet der erheblichen Schwierigkeiten, die der Krieg den Gewerkschaften brachte und den umfangreich gestalteten Arbeiten, die neu zu bewältigen waren, ist der Blick für weitere Verbesserungen der wirtschaftlichen Lage der arbeitenden Kollegen nie verloren gegangen.

Auch die Sektion 5 hat hierin ihren vollen Anteil. Betrachten wir nach dieser Richtung hin das Ergebnis ihrer Tätigkeit auf dem Gebiete der Lohnverbesserung, so tritt klar und unabweisbar zu Tage, welche immense Arbeit hier verrichtet wurde.

In das dritte Quartal 1914 fällt der Kriegsbeginn mit den plötzlich einsetzenden wirtschaftlichen Stockungen, und da ist es erklärlich, daß Lohnforderungen schlecht durchführbar waren.

Anders verhält es sich bereits mit dem 4. Quartal 1914, in das bereits zwei Lohnbewegungen fallen, und zwar handelt es sich sogar um Angriffsbewegungen. Die eine Bewegung betrifft die Kollegen von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Oberschöneweide (Kabelwerk), an der 292 Kollegen beteiligt waren, und durch die für jeden der Beteiligten eine durchschnittliche Lohnzulage von 2,12 Mk. pro Woche herausgeholt wurde. Die zweite Bewegung fand bei der Firma Schwarzkopff (Maschinenfabrik) statt, an der 42 Kollegen teilnahmen und die eine Lohnaufbesserung von 2,40 Mk. pro Woche für jeden brachte.

Mit einer weit größeren Regsamkeit in Erlangung besserer Lohnbedingungen setzt gleich das 1. Quartal 1915 ein. An diesen Bewegungen waren beteiligt: die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft Brunnenstr. mit 1320 Kollegen, die eine Lohnaufbesserung im Durchschnitt von 1,74 Mk. pro Woche erzielten; Deutscher Eisenhandel mit 14 Kollegen, und der Erfolg war 1,62 Mk. Lohnerhöhung pro Woche und Kopf. Bei der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Hennigsdorf erzielten 78 Kollegen eine durchschnittliche Lohnzulage von 2,40 Mk. pro Woche. Schwarzkopff Aktiengesellschaft sah sich genötigt, an 121 Kollegen Zulagen zu gewähren, die 2,36 Mk. pro Kopf und Woche betrugen. Bei der Firma Knorrbremse erzielten 113 Kollegen eine durchschnittliche Lohnzulage von 2,12 Mk. pro Woche. Die Luftverkehrsgesellschaft gab 109 Kollegen eine Lohnzulage, die eine Aufbesserung von 2,55 Mk. für den Beteiligten brachte. Dr. Max Levy gewährte 30 Kollegen Zulagen in Höhe von 3 Mk. pro Kopf und Woche. Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft (Eisengießerei), erlangten 76 Kollegen eine durchschnittliche Zulage von 2,40 Mk. pro Woche; Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft Oberschöneweide (Kabelwerk) sah sich genötigt, an 800 Kollegen Lohnzulagen zu gewähren, die im Durchschnitt 2,12 Mk. pro Kopf und Woche betrugen. In der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Huttenstraße (Turbinenwerk) erzielten 350 Kollegen durchschnittliche Lohnzulagen von 1,80 Mk. pro Woche. Bergmann, Elektrizitätsgesellschaft, Rosenthal, gewährte an 18 Kollegen Zulagen, die je 1,80 Mk. pro Woche betrugen. Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft Ackerstraße erlangten 479 Kollegen je 1,62 Mk. Zulage pro Woche. Bei Ww. L. Gührs stellten 15 Kollegen Lohnforderungen, die eine Aufbesserung des Wochenlohnes von 3 Mk. für den Beteiligten brachte. C. Schulz, Eisenmöbelfabrik, erzielten 20 Kollegen eine Aufbesserung des Lohnes von 5,80 Mk. pro Kopf und Woche.

Auch das zweite Quartal 1915 erwies sich recht lebhaft. Von 19 eingeleiteten Lohnbewegungen wurden 15 mit Erfolg beendet. Die Firma Zwietusch u. Co., Telegraphenwerk, gewährte 50 Kollegen eine Aufbesserung ihres Lohnes von 2,60 Mk. pro Woche. Bergmann Aktiengesellschaft (Elektrizitätswerk) erzielten 94 Kollegen eine Lohnerhöhung von wöchentlich 2,70 Mark für den Beteiligten. In der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft (Apparatebau) erhielten auf ihre Forderung 457 Kollegen durchschnittliche Lohnzulagen von 1,29 Mk. pro Woche. Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Versandlager, wurde 13 Kollegen der Lohn um 1,60 Mk. pro Woche erhöht. A. Schwarzkopff, Schraubenfabrik, erlangten 17 Kollegen eine Lohnaufbesserung von je 3 Mk. pro Woche. Beim Verband Berliner Flugzeugindustriellen betrug die erzielte Lohnaufbesserung für 255 Beteiligte im Durchschnitt 3,57 Mk. pro Woche. Trägerlager-Gemeinschaft wurde gezwungen, 60 beteiligten Kollegen den Wochenlohn um je 4,20 Mk. aufzubessern. Drahtlose Telegraphie sah sich genötigt, 15 Beteiligten den Lohn um je 3,27 Mk. pro Woche aufzubessern. Knorrbremse Aktiengesellschaft (Luftbremse), stellten 200 Kollegen Forderungen auf Lohnerhöhung und wurde hierbei eine Zulage von 1,65 Mk. pro Woche für jeden Beteiligten erlangt.

Bei näherer Inbetrachtziehung des Gesamtresultats ergibt sich folgendes Bild: Anzahl der Betriebe 31, Zahl der beteiligten Kollegen 5038, und die errungene Lohnzulage pro Woche beträgt 10 245,30 Mk., oder pro Jahr 512 265 Mk.

Allein an diesen Zahlen ist am besten zu ermessen, welche segensreiche Tätigkeit unsere Sektion für ihre Mitglieder, die Industriearbeiterschaft, ausgeübt hat. Wäre der ständige Druck und die organisierte Machtentfaltung nicht vorhanden gewesen, dann steht fest, daß die Unternehmer trotz Krieg und Lebensmittelteuerung sich zu nichts verstanden hätten. Aber der gewerkschaftliche Wille, der in und hinter den Lohnforderungen stand, war es, dem der Unternehmer Rechnung und Beachtung schenken mußte. Nicht besser und deutlicher läßt sich der gewerkschaftliche Wert unseren Kollegen vor Augen führen, als wie es durch die Zahlen der errungenen Lohnaufbesserung geschehen kann.

Die nächste Frage, die sich uns nun entgegenstellt, ist: ob die erfolgten Lohnaufbesserungen den Verhältnissen genügen und inwieweit überall mit dem notwendigen Nachdruck für die Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse eingetreten worden ist.

Die Beantwortung dieser Frage wird in einem weiteren Aufsatz in einer der nächsten Nummern unseres Verbandsorgans in sachgemäßer Weise und mit der größten Ausführlichkeit erfolgen.

Die Gewerkschaften am Schluß des ersten Kriegsjahres.

In anerkennenswerter Weise hat sich die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands während des Krieges wiederholt bemüht, durch Erhebungen bei den ihr angeschlossenen Verbänden den Einfluß des Krieges auf die Gewerkschaften statistisch darzustellen. Die letzte dieser Erhebungen wurde am 31. Juli vorgenommen.

Die der Generalkommission angeschlossenen Verbände zählten am Schluß des zweiten Quartals 1914, also kurz vor Ausbruch des Krieges, 2 150 585 Mitglieder. Dagegen betrug der Mitgliederbestand am 31. Juli d. J. 1 180 049. Auch während des Krieges büßten die Gewerkschaften ihre Werbekraft nicht völlig ein, was durch die Tatsache belegt wird, daß die Statistik 243 837 neu eingetretene Mitglieder verzeichnet. Bei einigen Verbänden ist dieser Zuwachs an neuen Mitgliedern sogar recht beträchtlich. So registriert der Metallarbeiterverband allein 81 933 Neuaufnahmen, der Bauarbeiterverband 23 444 und vier weitere Verbände gewannen über 10 000 bis 20 000 neue Mitglieder.

Die Zahl der Eingezogenen hat sich naturgemäß während der Kriegsdauer ständig gesteigert. Bis zum 31. Juli waren 1 061 404 = 42,7 Proz. zum Heeresdienst eingezogen. Der Prozentsatz der Eingezogenen ist in den einzelnen Verbänden sehr verschieden. Er steigt von 23,9 Proz. bei den Tabakarbeitern bis auf 73,2 Proz. bei den Bäckern.

Von der Berichterstattung über den Grad der Arbeitslosigkeit wurden 1 139 095 Mitglieder erfaßt. Davon waren am 31. Juli, dem Erhebungstage, 30 006 = 2,6 Proz. arbeitslos. Außerdem arbeiteten noch 44 379 Mitglieder bei verkürzter Arbeitszeit und verkürztem Lohne. Durch die Anfang vorigen Jahres

Frauen bei der gefahrvollen Arbeit des Fensterputzens produzieren, ist ebenfalls eine nicht gerade segensreiche Errungenschaft des Krieges. Die Beschäftigung von Frauen als Schaffnerinnen bei den Straßenbahnen und solcher als Streckenarbeiterinnen auf der Eisenbahn ist schon früher an dieser Stelle erwähnt worden. Welche Ausblicke sich hier der Frauenarbeit nunmehr noch eröffnen werden — wer kann es wissen? Wir wollen dieser ausgebreiteten Frauenarbeit aber keineswegs das Wort reden, obwohl sie zurzeit infolge des Mangels an männlichen Arbeitskräften und wegen der großen Notlage, in der sich die Arbeiterfrauen bei der furchtbaren Teuerung befinden, entschuldigt werden kann. Weil dem aber so ist, so muß auch allerseits darauf gesehen werden, daß diese Arbeit immer in maßvollen Grenzen bleibt, und daß vor allen Dingen die arbeitenden Frauen und Mädchen in jeder Beziehung körperlichen Schutz erfahren. Es wäre unendlich traurig, wenn z. B. die Mütter von Kindern dauernden gesundheitlichen Schaden infolge der angenommenen Arbeit erleiden würden, denn dann hätten die Kinder und die ganze Familie dauernd dafür zu büßen.

Die Arbeiterinnen müssen nun selbst mit dazu beitragen, daß sie sich keinen Schaden zuziehen. Wenn sie dazu nicht selbst in der Lage sind, dann müssen sie sich Rückenhalt verschaffen und den können und werden sie in der gewerkschaftlichen Organisation finden. Als solche kommt für die aufgeführten Erwerbszweige die unsrige, der Deutsche Transportarbeiterverband, in Frage, dem bereits eine ganze Anzahl weiblicher Berufsangehöriger angeschlossen sind. Es geht deshalb an alle in obigen Berufen beschäftigten Arbeiterinnen auch hierdurch der Ruf, sich zu organisieren! Je eher sie diesen Rat befolgen, um so besser für sie!

Halle a. S. Für die Austrägerinnen des hiesigen Volksblattes wurde zwischen unserem Verband und dem Verlag obigen Blattes ein ab 1. August geltender neuer Tarifvertrag vereinbart, durch welchen der bisherige Austrägerlohn von 15 Pf. pro Abonnent auf 17 Pf. erhöht wurde. Die Vergünstigungen, die schon der frühere abgelaufene Vertrag aufwies, sind bestehen geblieben. Der Vertrag selbst ist auf ein Jahr festgelegt und soll, wenn er nicht vier Wochen vor Ablauf von der einen oder der anderen Seite gekündigt wird, jedesmal ein weiteres Jahr laufen. Der erzielte Mehrverdienst der zirka 50 Austrägerinnen wird leider durch die jetzt während der Kriegszeit vorhandene geringere Abonnentenzahl niedergehalten, doch ist Aussicht, daß sich nach dem Kriege die Sachlage in erfreulicher Weise zugunsten unserer Kolleginnen verschieben wird. Bemerkt muß noch werden, daß sich leider immer noch sechs der Austrägerinnen weigern, sich gewerkschaftlich zu organisieren, während sie auf der anderen Seite sehr wohl geneigt sind, die Vorteile des Tarifs mit zu genießen.

Automobil-Führer

Wer ist Halter eines Kraftfahrzeuges? (Urteil des Reichsgerichts vom 8. Juli 1915.) Halter eines Kraftfahrzeuges ist, wer es für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt. Dahin hat sich die bisherige Rechtsprechung des Reichsgerichts ausgesprochen und auf dieser begrifflichen Normierung basiert auch die Entscheidung des folgenden Falles.

Der Schuhmacher H. in Ch. in Sachsen ist am Heiligabend 1912 auf dem dortigen Johannisplatz von einer Kraftdroschke überfahren und verletzt worden. Seine Schadensersatzforderung richtete er sowohl gegen den Kraftwagenführer T., wie gegen die Firma M. u. St., G. m. b. H., als Halterin der Droschke und Geschäftsherrin des Führers. Das Landgericht hat beide Beklagten als Gesamtschuldner verurteilt. Das Oberlandesgericht Dresden hat dagegen die Klage gegen die Firma zurückgewiesen. Das Reichsgericht hat auf die vom Beschädigten eingelegte Revision hin das vorinstanzliche Urteil jedoch wieder aufgehoben. Der 6. Zivilsenat gelangte zu folgendem Ergebnisse:

Das Berufungsgericht führt aus, die Beklagte habe durch den Vertrag vom August 1912 die fragliche Kraftdroschke an T. verkauft, und dieser habe sie auf eigene Rechnung geführt. Danach sei nicht die Beklagte, sondern T. Halter gewesen, T. auch nicht von ihr zur Führung des Wagens bestellt worden. Dabei bleibe es auch, wenn dieses Verfahren der Beklagten zur Folge habe, daß gegen die Absicht der Polizei Halter der der Beklagten genehmigten Kraftdroschken nicht die Beklagte, sondern Personen seien, hinsichtlich derer der Polizei nicht nachgewiesen sei, daß sie als Halter gegen die Haftpflicht versichert seien. Mit Recht greift die Revision das Berufungsurteil an. Die Bedingungen, die die Polizei an die Genehmigung eines Fuhrwerksbetriebes (§ 37 Gew.-Ordn.) zu knüpfen pflegt, haben die Regelung und Sicherung des öffentlichen Verkehrs und den Schutz des Publikums zum Ziel. Eine dieser Bedingungen war hier der Abschluß einer Haftpflichtversicherung gegen die Gefahren des Kraftwagenbetriebes. Die Beklagte selbst hat angegeben, daß T. nach den polizeilichen Bestimmungen die Konzession nicht ohne weiteres habe erhalten können. Die Konzession scheint nach der polizeilichen Auskunft vom Juni 1913 sogar erst nach dem Verkauf der Droschke an die Beklagte erteilt worden zu sein. Danach ist die Vermutung nicht abzuweisen, daß durch die Veräußerungsverträge der Beklagten die im öffentlichen Interesse erlassenen polizeilichen Vorschriften umgangen werden sollten, und daß die Käufer — es handelt sich nicht bloß um den einen Fall — der Polizei gegenüber als Droschkenführer im Dienst der Beklagten ausgegeben wurden. Jedenfalls hat T., wenn er ohne die Genehmigung der Polizei den Betrieb der Kraftdroschke unternahm, den § 147 Nr. 1 Gew.-Ordn. überiteten, und die Beklagte hat, wenn sie ihm den selbständigen Betrieb übertrug, zu dem nur sie die Erlaubnis hatte, an der Uebertretung teilgenommen. Das Berufungsgericht hätte daher erwägen sollen, ob nicht solcher Vertrag als nichtig anzusehen sei mit der Wirkung, daß die Beklagte rechtlich die Halterin der Droschke blieb. War der Vertrag vom August 1912 gültig, so würde sich fragen, ob die Beklagte nicht neben T. als Halterin zu gelten hat. Durch den Vertrag nämlich hat die Beklagte die Droschke unter Vorbehalt des Eigentums um den anscheinend ungewöhnlich hohen Preis von 14 500 Mk. gegen 1000 Mk. Anzahlung, monatliche Abzahlungen von 250 Mk. und vierteljährliche Verzinsung des Rückstandes mit 5 Proz. veräußert. Die Beklagte durfte, wenn T. mit der Zahlung einer Monatsrate im Rückstand blieb, vom Vertrag zurücktreten. Wenn auch in der Regel beim Verkauf eines Kraftwagens unter Eigentumsvorbehalt der Käufer und nicht der Verkäufer als Halter anzusehen ist, so wird doch zu prüfen sein, ob nicht hier tatsächlich der Betrieb in der Hauptsache im Interesse und zum Nutzen der Beklagten geführt wurde. Des weiteren hätte das Berufungsgericht auch der Frage, ob die Beklagte die Verfügungsgewalt über den Betrieb besaß, genauer nachgehen sollen. Nach alledem war die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Der unbefugte Zuschlag des Kraftdroschkenführers — ein Erpressungsversuch! (Urteil des Reichsgerichts vom 27. September 1915.) Ein merkwürdiger Fall aus der Rechtspraxis des Kraftdroschkenverkehrs beschäftigte jetzt das Reichsgericht: Der Kraftdroschkenbesitzer Gustav Herzog in Magdeburg hatte in der Nacht vom 3. zum 4. August 1914 mit seiner Kraftdroschke, die er selber führt, als Fahrgast einen Herrn L. befördert und verlangte ihm am Ende der Fahrt einen Fahrpreis von 4,50 Mk. ab. Da L. diese Strecke schon öfters gefahren war und immer nur 2,50—2,80 Mk. dafür bezahlt hatte, glaubte er, von Herzog übervorteilt zu sein und verlangte, den Fahrpreisanzeiger des Taxameters anzusehen. Herzog ließ ihn aber nicht daran und setzte seine Forderung auf 4 Mk. herunter. Als L. nun um so argwöhnischer wurde und den Führer aufforderte, ihm eine schriftliche Rechnung mit genauen Angaben an seine Adresse einzusenden, sprang Herzog auf den Fahrgast zu, entriß ihm den Hut, packte ihn am Mantel und schüttelte ihn und wiederholte mit Drohworten sein Verlangen. Schließlich ergab es sich aber, daß Herzog nach dem Taxanzeiger tatsächlich nur 2,80 Mk. zu beanspruchen hatte. L. merkte sich die Droschkennummer und zeigte den unredlichen Führer bei der Polizei an. Herzog wurde darauf vom Landgericht Magdeburg am 9. Juni 1915 wegen Versuchs der Erpressung und des Betrugs zu einem Monat Gefängnis verurteilt. Erwiesen ist, daß Herzog seinem Fahrgast wider besseres Wissen einen Fahrpreis von 4,50 Mk. vorgeschwindelt und sich bemüht hat, durch Gewaltanwendung und Drohung die Erfüllung seiner widerrechtlichen Forderung zu erlangen. — Herzogs Revision, die ausführte, daß der unbefugte Zuschlag zum Taxpreis nur eine Uebertretung der Magdeburger Kraftdroschken-Polizeiverordnung und das Festhalten des Fahrgastes nur die Ausübung eines Pfandrechtes wegen des Fahrpreis-Anspruches sei, hat jetzt das Reichsgericht auf Antrag des Reichsanwalts als unbegründet verworfen.

Das Automobil als Kriegshilfsmittel. In einem interessanten Bericht schildert der Kriegsberichterstatter des „Az Est" von Puszta die große Bedeutung des Automobils als Kriegshilfsmittel in Polen. Nach den offiziellen russischen Erklärungen überließ die russische Armee Warschau und Polen nur darum den Verbündeten, weil sie die Taktik, die man gegen Napoleon anwendete, wiederholen wollte. In dem erwähnten Artikel schildert nun v. Puszta, wie „die Taktik von 1812" vereitelt wird, wie mit Hilfe des großen technischen Apparats, der den verbündeten Armeen zur Verfügung steht, eine ständige Verbindung der Front mit den Etappenstationen geschaffen wurde. Unter anderem schreibt er über den Autopark der Bugarmee: „Nach den Pferden und Bahnen folgen die Autos, die hier nur in beschränktem Rahmen benutzt werden können, weil die Fahrstraßen fehlen. Wo es aber für die mächtigen Lastautos genügende Fahrmöglichkeit gibt, dort übernehmen diese die führende Rolle. Der Autopark der Bugarmee steht sozusagen einzig da. Unter mächtigen Zelten stehen die in einigen Stunden auf- und abmontierbaren Werkstätten, wo von der Reparatur eines Achsenbruchs bis zum Einsetzen einer Fensterscheibe alles erledigt werden kann. Der Autopark beschäftigt 500 Leute und umfaßt beiläufig 2000 Last- und Personenautos. Das Ganze ist riesig rasch zu bewegen. Es wird alles mitgeführt, was zur Reparatur notwendig ist. Die Vorräte sind auf Lastautos aufgestapelt, die eingeteilten Offiziere wohnen in Wohnautos, die mit allem Komfort ausgestattet sind. Der Park hat eigene elektrische Beleuchtung und eigene drahtlose Telegraphie. All das ist so prächtig, daß man staunt. Der ganze Park ist in 24 Stunden mobil zu machen und ist ein wirkliches Wunder der deutschen Industrie. Mit dem Pferd, mit den Feldbahnen und mit den Lastautos kämpft die deutsche und österreichisch-ungarische Heeresleitung jedes Hindernis und jede Schwierigkeit nieder." — Zahlreiche unserer Verbandskollegen tun hier im Kraftwagenverkehr Dienst und ihre Leistungen finden die Anerkennung der Militärkommandos.

Das kleinste Motorfahrzeug der Welt ist nach dem „Scientific American" der mit einem Benzinmotor verbundene Rollschuh. Der den Motor tragende Rollschuh ist 60 Zentimeter lang und ist vorn mit zwei, hinten mit einer Rolle ausgerüstet. Der für den anderen Fuß bestimmte Rollschuh hat normale Dimensionen. Der den Rollschuh umkreisende Benzinmotor ist ein Zweizylindermotor und leistet bei 2000 Umdrehungen eine Pferdestärke. Der Benzinbehälter ist an einer Steuerstange befestigt, die mit der Hand geführt wird und dem Fahrzeug die gewünschte Richtung gibt. Von dem Motor aus, der im Zweitaktarbeitet, erfolgt der Antrieb der beiden Vorderräder des Rollschuhs mittels eines Riemens, wobei die treibende Riemenscheibe zwischen den beiden Zylindern, die getriebene zwischen beiden Rollen sitzt. Die Zündung erfolgt durch eine Trockenbatterie, die in einem kleinen Tornister auf dem Rücken getragen wird.

Arbeitsverhältnisse der Chauffeure in Kopenhagen. Der Kriegszustand ist nicht ohne Einfluß auf die Arbeitsverhältnisse der Chauffeure im neutralen Dänemark. Er macht sich in dem Mangel an Gummi bemerkbar. Es ist den Autofirmen nicht möglich, den notwendigen Bedarf an Laufmänteln in dem Maße herbeizuschaffen, daß der gesamte Betrieb aufrecht erhalten werden kann. So kündigte eine Firma, die „Taramotor", etwa 136 Mann, aber sie entließ sie vorläufig nicht, weil sie hoffte, doch noch genügend Laufmäntel von England zu bekommen. Diese Hoffnung schlug fehl, die 136 Mann mußten schließlich entlassen werden. Sonst beschäftigte die Firma bis zu 400 Mann, jetzt sind es kaum 200. Auch bei der Firma „Autotara" sieht es nicht viel besser aus. Selbstverständlich nutzen einige Firmen diese Lage durch eine Herabdrückung der Löhne ganz gehörig zu ihren Gunsten aus. Meistens sind es die größten und „feinsten" Firmen, die in der Regel den ärmlichsten Lohn zahlen oder doch zu einem solchen herabzudrücken suchen. Gegen solche Versuche wendet sich in einem energischen Protest die Leitung der „Chaufførernes Fagforening". Diese Vereinigung bildet eine Abteilung des 38 000 Mitglieder zählenden „Dansk Arbejdsmands Forbund". Die Chauffeure für den Personen- und Warentransport gehören fast vollständig der Vereinigung an, immerhin eine große Beruhigung für sie, denn mit einer solchen Organisation müssen die Arbeitgeber wohl oder übel rechnen.

Eisenbahner.

Ohne Organisation keine Selbsthilfe.

Das Zusammengehörigkeitsgefühl des unteren Verkehrspersonals hat seinen Ursprung in dem Bewußtsein, Glied eines Berufes zu sein, der der Allgemeinheit dient und die Aufgaben erfüllt, die im Interesse des Vaterlandes liegen. Seine ganze Kraft, seine Person, sein Wissen und Können stellt der Staatsarbeiter in den Dienst der Allgemeinheit und deshalb darf er mit Fug und Recht erwarten, daß der Staat in ihm das staatserhaltende Moment würdigt, das auch bei nicht befriedigender Lebenslage zum Ausdruck kommt, wenn auch nicht in dem Maße, wie wenn es den gegebenen Lebenszustand als den menschenwürdigsten ansieht. Dem höheren und oft auch mittleren Staatsbeamten wird so oft seine Mittelschichtstellung nachgerühmt, die ihn befähigt, als Bindeglied zwischen Kapital und besitzloser Masse zu dienen. Dieses Verdienst kann und will natürlich der Staatsarbeiter nicht für sich in Anspruch nehmen, denn seine völlige Kapitallosigkeit zwingt ihn zur besitzlosen Masse. Kann der Staat im Ernste beanspruchen, daß der arme Staatsarbeiter, der im Organisationsweg sich sein Recht so heiß erkämpfen muß, auf Seite derer tritt, die nicht nötig haben, Tag um Tag um das Notwendigste zu sorgen?

So stellt ihn naturnotwendig sein Menschenbewußtsein auf einen gesunden Boden, der als solcher nicht weniger als staatserhaltend gelten darf, weil in ihm die Ziele eines besseren Menschentums Wurzel fassen.

Jeder einzelne Staatsarbeiter hat die Pflicht, seinen Stand hoch zu halten; wer verächtlich von seinem Beruf spricht, kann nicht beanspruchen, daß andere seinem Stand Achtung entgegenbringen. Solches Hochhalten des eigenen Standes darf natürlich nicht zur Ueberhebung führen. Er darf sich nicht die eigene Ueberschätzung und Geringschätzung anderer Berufe zum Prinzip machen. Der Beruf als Verkehrsmann hat ja jetzt im Kriege durch Tatsachen eine öffentliche Würdigung erhalten, wie selten ein Beruf. Diese Höherbewertung darf nun nicht dazu führen, den Privatarbeiter-, Handwerker-, Kaufmannsstand über die Schultern anzusehen. Solches Verhalten wäre eine schwere Schädigung der Staatsarbeiterschaft. Das Zusammenschließen der mittleren und oberen Beamtenschaft zu einzelnen Kasten ist ja der Vorwurf, der diesen — mit Recht — so oft gemacht wird. Die Staatsarbeiter müssen bestrebt sein, auch nach außen hin zum Ausdruck zu bringen, daß sie genau wie der Handwerker, der Gewerbe- und Handeltreibende volkswirtschaftliche Werte schaffen. Diese Anerkennung ist bis heute den Staatsarbeitern nicht geworden, trotzdem ihre Arbeit mit derjenigen der übrigen Erwerbsstände oft eng verbunden ist, wie z. B. in den Werkstätten.

Das ist eben das Unheil für den Staatsarbeiter, daß die Produktivität seiner Arbeit so wenig erkannt wird, trotzdem der volkswirtschaftliche Wert der Eisenbahnen außer Frage ist. Der Tischler, der Möbel herstellt, wird leicht als produktiver Arbeiter erkannt, aber das Arbeitsresultat des Verkehrsarbeiters tritt eben mehr indirekt zu Tage — in Form von Betriebsüberschüssen, in Form allgemeiner Mehrung des Nationalvermögens. Es ist also leeres Gerede, wenn man vor dem Kriege so manchmal die Staatsarbeiter als Elemente hinstellen wollte, die nur aus dem Staatssäckel zehren und keine Werte schaffen. In diesem Punkte muß der Oeffentlichkeit gegenüber Klarheit geschaffen werden. Ohne pflichtbewußten Staatsarbeiter ist unser ganzes Wirtschaftsleben lahm gelegt. Das sollte aber auch immer und immer wieder betont werden, daß der Verkehrsarbeiter, was Verantwortung und Ge-

fahren betrifft, mit seiner Arbeit an der Spitze der Berufsstände steht.

Die Staatsarbeiter, die ihre Berufspflichten ernst nehmen, stehen auch nicht zurück, wenn es sich um Standespflichten handelt. Standespflichten sind nämlich nicht nur Pflichten um sich selbst, sondern Pflichten um die Kollegen. Dieses Standesbewußtsein zwingt den Verkehrsarbeiter zur Organisation. Es ist dies der natürliche Weg, der einzig richtige Weg, sich Gehör und Anerkennung zu verschaffen. Das gesamte Verkehrspersonal muß restlos organisiert sein — ein Nichtorganisierter ist losgelöst von seinem Stand, seinen Kollegen; ziellos steuert er ins Leben hinaus, und was er erreicht, ist niemals so befriedigend, wie wenn er als Glied seiner Organisation mitgestrebt hat und gemeinsam mit seinen Arbeitsgefährten an einer Etappe seines Aufwärtslebens angekommen ist.

Darüber kommt keiner hinweg: Eine wirtschaftliche und berufliche Selbsthilfe der Beamten ist heute ohne Organisation nicht denkbar.

In der unauffälligen und stillen Arbeit hat unsere Organisation so manchen Erfolg im Laufe der Jahre errungen, der niemals an die Oeffentlichkeit gelangt ist. Wir sind auf Anerkennung nicht erpicht und lassen uns genügen mit dem Bewußtsein, unsere Pflicht gegenüber unseren Organisationsangehörigen zu erfüllen. Man hat uns den Weg zur Erreichung besserer Lebensbedingungen für das untere Personal oft recht schwer gemacht, aber wir glauben, daß nach Beendigung dieses Krieges auch in dieser Beziehung manches besser wird.

Nach wie vor bedürfen wir der tatkräftigen Unterstützung des Verkehrspersonals. Jeder Kollege, der befähigt und gewillt ist, sich zu betätigen, ist zur Mitarbeit willkommen. Unsere Aufgabe muß sein, während des Krieges das Gefüge der Organisation trotz aller Schwierigkeiten nicht locker werden zu lassen, sondern immer mehr auszubauen, damit nach dem Kriege wir allem gewachsen sind.

*

Zwei Jubiläen.

Am 27. September 1915 waren 90 Jahre vergangen, seit die erste, von einer Dampflokomotive gezogene Eisenbahn ihre Probefahrt unternahm und am 12. September 1915 waren es 75 Jahre, daß die erste badische Staatseisenbahn dem Verkehr übergeben wurde. Wohl selten ist eine technische Erfindung so schnell vervollkommnet und in den Verkehr aller Kulturländer aufgenommen worden. Die erste für den regelmäßigen Verkehr gebrauchsfähige Lokomotive wurde 1814 von Georg Stephenson erbaut. Und am 27. September 1825 wurde der erste von einer Stephenson-Maschine gezogene Personenzug auf der Stockton-Darlington-Bahn abgelassen. Die Maschine, die anfangs nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 6 englischen Meilen (10 Kilometer) in der Stunde lief, wurde in rascher Folge verbessert und in verhältnismäßig sehr kurzer Zeit konnte ihre Leistungsfähigkeit zu den modernen Höchstleistungen gesteigert werden. Erst zehn Jahre später fuhr in Deutschland die erste Eisenbahn, und zwar auf der am 7. Dezember 1835 eröffneten Strecke von Nürnberg nach Fürth. Nur langsam schritt in den folgenden Jahren der Bau von Eisenbahnen fort. Preußens erste Eisenbahn wurde mit der 16,12 Kilometer langen Strecke von Berlin nach Potsdam am 22. September 1838 eröffnet und in demselben Jahre hatte der badische Landtag den Bau der Eisenbahn von Mannheim bis zur Landesgrenze bei Basel beschlossen. Die allgemeine Ansicht ging damals dahin, daß der Bau und der Betrieb von Eisenbahnen gleichwie in England privaten Gesellschaften übertragen werden müsse. Dem badischen Staatsmann und Gelehrten Friedrich Nebenius gelang es jedoch, im badischen Landtag den Bau der Eisenbahn auf Kosten des Staates durchzusetzen und so das Großherzogtum Baden zu dem Staate zu machen, der die erste deutsche Staatseisenbahn größeren Umfanges geschaffen hat.

Ende August 1840 waren die Bauarbeiten auf der Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg beendigt. Durch eine Verfügung vom 31. August desselben Jahres wurde der gesamte Betrieb der Linie, wie von Nebenius vorgeschlagen, der dem Ministerium des Großherzogl. Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten unterstellten Oberpostdirektion mit der Bauverwaltung als technischen Beirate übertragen. Drei Tage später erfolgte eine Verordnung, welche die Eisenbahnbaudirektion zum 1. November d. J. für aufgelöst erklärte und deren Geschäfte der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus übertrug. Nach einigen Probefahrten, an denen das Publikum unentgeltlich teilnehmen durfte, wurde dann, wie eingangs schon erwähnt, am 12. September 1840 der regelmäßige Betrieb zwischen Mannheim und Heidelberg, mit Friedrichsfeld als Zwischenstation, ohne alle Feierlichkeit eröffnet. Die Benützung der Bahn nahm schnell zu. Am ersten Sonntag, den 13. September 1840, wurden ungefähr 1800 Personen befördert, „und dennoch mußten viele zurückbleiben, weil der letzte Wagenzug nicht alle fassen konnte", schrieb damals eine Tageszeitung.

Baden hat mit dem Bau von Staatseisenbahnen begonnen und ist dabei auch geblieben. Schwierigkeiten hat es allerdings auch genügend gehabt, bis es zu der heutigen Vollkommenheit seines Eisenbahnwesens gekommen ist.

Die Erinnerung an die erste Zeit der Eisenbahnen ist für uns Deutsche von ganz besonderem Interesse im Hinblick auf die gewaltigen Leistungen, die unsere Eisenbahnen im Verlauf des gegenwärtigen Krieges vollbracht haben. Sehr viel ist schon darüber geschrieben worden, der Deutsche hat seine Eisenbahnen erst während des Krieges so recht schätzen und achten gelernt. Wir sind stolz auf unser Staatsbahnwesen, und doch müssen wir zugeben, daß es noch nicht die Höhe der Vollkommenheit erreicht hat. Seine rascheste Entwicklung nahm das deutsche Eisenbahnwesen erst nach dem deutsch-französischen Kriege und der Begründung des Deutschen Reiches, und es ist bekannt, daß Bismarck nach der Reichsgründung bestrebt war, das Reich auch zum Besitzer und Eigentümer der Eisenbahnen zu machen. Das geplante große Werk scheiterte an dem partikularistischen Unverstand und an der kleinstaatlichen Kurzsichtigkeit. Wäre anfänglich das deutsche Eisenbahnnetz nach den Grundsätzen von Friedrich List und anderen von einer Stelle aus projektiert und ausgeführt worden, dann hätten wir heute, was nach der Einigung Deutschlands geschaffen werden sollte. Aber in den verschiedenen deutschen Staaten wurden nach den verschiedensten Grundsätzen miteinander nicht zusammenhängende Strecken gebaut und in Betrieb genommen, hier nahm der Staat, dort eine Privatgesellschaft den Betrieb in die Hand und so wurde eine Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens ungemein erschwert. Was die süddeutschen Partikularisten mit ihrem Sträuben gegen eine Zentralisierung der deutschen Eisenbahnen verhindern wollten, ist gerade dadurch eingetroffen. Auch in Preußen galt es, erheblichen Widerstand gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen und die Uebernahme derselben durch das Reich zu überwinden. Doch dieser war überwunden, als am 24. März 1876 ein Gesetzentwurf an das Abgeordnetenhaus kam, der die Staatsregierung ermächtigte, die gesamten Staatseisenbahnen gegen angemessene Entschädigung kaufweise an das Reich zu übertragen. Das Gesetz wurde angenommen und das Deutsche Reich hätte ein gutes Geschäft gemacht, wenn dieses nationale Werk nicht an dem Widerstande der übrigen Eisenbahnen besitzenden Bundesstaaten gescheitert wäre. Im Jahre 1876 gab es in Deutschland erst 29 212 Kilometer Eisenbahnen, während im Jahre 1913 deren 61 511 Kilometer vorhanden waren. Nachdem die Schaffung von Reichseisenbahnen als endgültig gescheitert anzusehen war, ging Preußen selbständig an die Lösung des Problems. Durch Verstaatlichung der Privatbahnen und Erweiterung seines Staatsbahnbesitzes gelangte Preußen zu dem starken Uebergewicht, das sich in der Folge den kleineren Bundesstaaten bezüglich ihrer Eisenbahninteressen so unangenehm fühlbar machte. Ob wir uns mit dem bestehenden Zustand dauernd abzufinden haben werden, ist eine Frage, die wir nicht mit Ja beantworten möchten. Es erscheint wohl möglich, daß nach Beendigung des Krieges in Verbindung mit vielen anderen der Regelung harrenden Verkehrs- und Wirtschaftsfragen auch die Frage nach einer weiteren Zentralisierung des deutschen Eisenbahnwesens erneut in Betracht gezogen wird. Es wird wohl kaum daran zu denken sein, daß das Reich als Käufer der bundesstaatlichen Eisenbahnen auftreten wird; aber es gibt auch noch andere Möglichkeiten der Zentralisierung und der wirtschaftlichen Ausnützung der Eisenbahnen durch das Reich. Die Frage ist jedenfalls der Erörterung durch die berufenen Fachleute wert, denn es unterliegt keinem Zweifel, daß die Eisenbahnen zentralisiert weit besser wirtschaftlich betrieben werden könnten, als dies bei der heutigen Zersplitterung der Fall ist. Um den ungeheuren Anforderungen, die in bezug auf die Anschaffung von Geldmitteln nach dem Kriege sowohl an das Reich, wie an die Bundesstaaten gestellt werden müssen, gerecht werden zu können, bedürfen wir der Nutzung aller volkswirtschaftlichen Möglichkeiten, und da heißt es alles beseitigen, was der vollen Nutzbarmachung unserer Eisenbahnen noch im Wege steht.

*

Von den Eisenbahnern des Auslandes.

Vereinigte Staaten von Amerika.

In der „Railway Age Gazette" wird von einem Eisenbahnfachmann ein sonderbarer Vorschlag zur Lösung der Angestelltenfrage gemacht. Der Fachmann geht von dem Standpunkt aus, daß die Vertretung der Interessen der Eisenbahngesellschaften, also des Kapitals durch die Angestellten, ihnen mehr Vorteile bringe als die Vertretung ihrer Organisationsinteressen. Er erkennt drei Mißstände, die zu beseitigen er anstrebt. 1. Beamte, die einer Organisation angehören, vertreten in erster Linie die Interessen ihrer Organisation gegenüber denjenigen der Gesellschaft. 2. Arbeitersführer sind bestrebt, eine unverantwortliche Stellung gegenüber den Gesellschaften einzunehmen. 3. Es besteht ein gegenseitiges Mißtrauen zwischen den Arbeitern und den Verwaltungen auf der einen Seite in bezug auf den guten Willen und die Tüchtigkeit. Die Wünsche der Angestellten richten sich auf Abschaffung der Günstlingswirtschaft, erhöhte Bezahlung und bessere allgemeine Arbeitsbedingungen. Mittels der Organisationen sind gewisse Klassen der Bahnbeamten imstande gewesen, ihre Lebensbedingungen zu verbessern. Die Nichtorganisierten, besonders Bahnassistenten, Sekretäre und ähnliche, stehen sich heute nicht viel besser als vor 20 Jahren. Diese Beobachtung ist für den Angestellten die beste Antwort auf die Frage, welche Stellung er den Organisationen gegenüber einnehmen soll. Es läßt sich nicht leugnen, daß der organisierte Beamte für seine Treue zur Organisation gut belohnt worden ist.

Diese Mißstände zu beseitigen, den Forderungen der Angestellten nach einem größeren Bestimmungsrecht in der Verwaltung entgegenzukommen, Arbeitgeber und Angestellte zu besserem Einvernehmen kommen zu lassen, schlägt der Mann vor, Vertreter der Angestellten in das Direktorium der Eisenbahngesellschaft zu berufen. Er meint: Dieser Gedanke mag bei den vorherrschenden Auffassungen von den Beziehungen zwischen Kapital und Arbeit und von den Aufgaben eines Eisenbahndirektors geradezu umstürzlerisch erscheinen. Die der Durchführung des Vorschlages entgegenstehenden Schwierigkeiten lassen sich in vier Fragen zusammenfassen: 1. Ist der Angestellte befähigt, in derartige Beziehungen zu seiner Gesellschaft zu treten? 2. Werden durch die vorgeschlagene Maßnahme die geschilderten Uebelstände wirklich beseitigt? 3. Würde diese Politik auch der Allgemeinheit von Nutzen sein? 4. Wie läßt sich die Idee am besten durchführen?

Die zuerst genannten drei Fragen glaubt der Verfasser des Vorschlages unbedingt bejahen zu können und hält auch die Schwierigkeiten der Durchführung nicht für unüberwindlich. Im einzelnen wird noch folgendes bemerkt: Die Eisenbahn arbeitet mit der Kraft des Geldes und der Arbeit. Wenn die Gesellschaft nun ihren Geldgebern eine Vertretung im Direktorium einräumt, um die Interessen des Kapitals zu wahren, dann kann sie auch Vertreter der Arbeit hineinlassen, die darüber wachen, daß die Arbeitsbedingungen die denkbar besten sind.

Durch diese Maßnahme würde es erreicht werden, daß mehr wie bisher die Interessen der Angestellten mit denen der Verwaltung gleichlaufen. Ein Zusammenarbeiten wird die Anhänglichkeit der Angestellten in feste Bahnen lenken und jene gefährliche Art von unverantwortlichen Führern beseitigen, die in vielen Fällen die treibende Kraft in den Streitigkeiten gewesen sind. Da die Einrichtung dem Angestellten das Vertrauen und den guten Glauben an einen gerechten Geschäftsgang wiedergibt, stärkt sie in ihm das Zusammengehörigkeitsgefühl zu seiner Gesellschaft. Die Wahl der Direktoren könnte wie jetzt vor sich gehen mit dem Zusatz, daß die Angestellten mehrere Kandidaten aufstellen, aus denen das Direktorium eine Auswahl trifft. Ueber die Einzelheiten seines Vorschlages, namentlich auch über die Weiterbeschäftigung der Arbeiter, die im Nebenamt Direktoren sind, äußert sich unser Gewährsmann nicht.

Man muß sich immer vergegenwärtigen, daß es sich um private Eisenbahngesellschaften handelt, deren Direktorium etwas anderes ist, als die Direktionen unserer Staatsbahnen. Aber trotzdem bleibt der Gedanke ein utopischer und beruht auf ganz falschen Voraussetzungen. Außerdem ist die Idee auch nicht neu, denn ähnliche Bestrebungen sind in Amerika und Großbritannien schon öfters aufgetaucht. Die Beteiligung der Arbeiter an dem Gewinn eines Betriebes läuft auf dasselbe hinaus. Derartige Bestrebungen, mögen sie auch von den idealsten Grundsätzen geleitet sein, haben immer dieselbe Wirkung. Sie sind geeignet, die Arbeiter von den gewerkschaftlichen Organisationen fernzuhalten und die einzig richtige und wirksame Vertretung ihrer Berufsinteressen zu vernachlässigen, ohne ihnen dafür Ersatz zu leisten. Vorteil haben davon nur die kapitalistischen Unternehmer, denn die Interessen der Arbeiter und Angestellten sind niemals mit denen der Unternehmer gleichlaufend. In unseren Staatsbahnbetrieben soll, was der amerikanische Eisenbahnfachmann durch die Berufung von Angestellten in das Direktorium erreichen will, durch die Arbeiterausschüsse erreicht werden. Das eine wie das andere ist nicht geeignet, die gewerkschaftliche Organisation überflüssig zu machen oder sie zu ersetzen.

England

Die Nachrichten, die jetzt aus England kommen, weisen deutlich darauf hin, daß unter den englischen Eisenbahnern eine energische Agitation vor sich geht, um eine Besserung der Arbeitsbedingungen zu erhalten. Die Unzufriedenheit ist allgemein, am stärksten aber in Südwales und in Liverpool. Die unmittelbare Ursache ist das Steigen der Lebensmittelpreise. Im ganzen Lande halten die Eisenbahner Versammlungen und Konferenzen ab und legen ihren Führern die Forderung vor, ein einheitliches Programm aufzustellen. Es wird wahrscheinlich zu keinen isolierten Streiks kommen, da die Eisenbahner ein einheitliches Vorgehen wünschen. Ihre Forderungen sind wie folgt: 1. Eine sofortige Lohnerhöhung von 10 Mark die Woche, ausschließlich der Kriegszulage; 2. fünf Nachtschichten sollen als eine ganze Arbeitswoche betrachtet werden; 3. Nachtarbeit bedeutet jede Arbeit zwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr morgens. Seit der großen Streikbewegung vom Sommer 1911 hat die Bewegung nie geruht; sie wurde von den „syndikalistisch-revolutionären" Elementen aufrechterhalten und genährt, bis sie den ganzen Eisenbahnerverband erfaßte. Daß die Bewegung in Südwales besonders stark ist, hat folgende Gründe: Südwales hat sich in den letzten Jahren rasch industrialisiert. Die Hausmiete stieg und ist noch im Steigen begriffen. Die neuen walisischen Kapitalisten sind rücksichtsloser als die alten englischen in Yorkshire und Lancashire. Die Disziplin und die Ausbeutung sind schärfer. Hinzu kommt jetzt die Kriegsteuerung, die die Unzufriedenheit bis zur Siedehitze steigert. Versuchen die Bahnverwaltungen, die Angelegenheit durch allerlei Vorwände in die Länge zu ziehen, so ist ein Massenstreik der Eisenbahner in Südwales und Westengland sicher.

Oesterreich.

Das Eisenbahnministerium hat angeordnet, daß den Eisenbahnern eine neue Geldaushilfe, nach einem anderen Modus als bisher zuteil werden soll. Die Bemühungen der Verbandsleitung gingen dahin, für sämtliche Eisenbahner eine kontinuierliche fortlaufende Teuerungszulage zu bekommen. Diesen Standpunkt hat sie, wie wir bereits mitteilten, im Eisenbahn- und Kriegsministerium vertreten. Leider hatten die Bemühungen nicht den gewünschten Erfolg. Es ist bei Geldaushilfen geblieben. Alle jene Bediensteten, die nachweisen können, daß sie in besonders schlechten Verhältnissen leben, erhalten auf Ansuchen eine Geldaushilfe. Nur den nachweisbar nicht Bedürftigen, deren Beteiligung den anderen Bediensteten Aergernis oder Unwillen hervorrufen könnte, soll nichts gegeben werden. Die Höhe der Beträge, welche den einzelnen Bediensteten gegeben werden sollen, sind diesmal zum Unterschied von den früheren Aushilfen, genau bestimmt. Die Aushilfen, die gegeben werden sollen, schwanken zwischen 6 und 36 Kronen, für Beamte zwischen 20 und 50 Kronen. Diese Sätze sind nach Auffassung des Eisenbahnministeriums im Einklang mit den Mitteln, die man für die Ausilfe auswerfen will oder kann, bestimmt worden. Um ein System hineinzubringen, hat man die Bediensteten nach Quartiergeld- (Wohnungsgeld) -klassen verschieden behandelt. Es erhält ein Bediensteter, der in einem Orte der 50- oder 60prozentigen Quartiergeldklasse