

Deutscher Verkehrsverband

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

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

Redaktion u. Exped. Berlin SW
Michaelkirchpl. 1. Tel. Moritzpl.
950, 10670. / Redaktionschluss
4 Tage vor Erscheinen des Blattes

Nummer 2

Berlin, den 8. Januar 1927

5. Jahrgang

Arbeitsschutzgesetz.

I. Dritter Abschnitt. Arbeitszeit.

Wenn irgendein dem Irrenhaus entsprungener Sinnerwörter den dritten Abschnitt des Entwurfs geschrieben hätte, könnte er nicht verrückter aussehen. Damit wollen wir den anderen Abschnitten kein Placet ausgestellt haben, aber wer aus diesem wichtigsten dritten Abschnitt des Entwurfs die geplante zukünftige Arbeitszeit kennenlernen will, muß an das Studium des Entwurfs herangehen mit einem langen Ariadnefaden ausgerüstet. Sonst verirrt er sich rettungslos. Er muß von vornherein wissen und darf es niemals vergessen, daß die kapitalistischen Regierungsmänner die Absicht haben,

den Achtstundentag zu beseitigen.

Das Gesetz heißt ja deshalb auch nicht Arbeiterschutzgesetz, sondern Arbeitsschutzgesetz. Nicht der Arbeiter, sondern die Sache soll geschützt werden, die Arbeit für den Unternehmer. Die Schichtarbeit beginnt mit einem Jodel. Hier mit den Worten:

Die Arbeitszeit des einzelnen Arbeitnehmers darf acht Stunden täglich und achtundvierzig Stunden wöchentlich nicht übersteigen. Nicht als Arbeitszeit gelten die innerhalb der Arbeitszeit liegenden Ruhepausen.

Wie schön wäre es gewesen, wenn die Urheber des Nachwerks von der Kürze der Kürze überzeugt gewesen wären. Dieser (halbe) Paragraph hätte unseres Erachtens voll auf genügt. Aber da steht das undäusliche Wort „Arbeitnehmer“ und schon beginnt die deutsche Gründlichkeit Unheil zu brüten. Wer im „Sinn“ des Gesetzentwurfs als „Arbeitnehmer“ nicht unter das Arbeitsschutzgesetz fällt, sagt uns der § 1 des Gesetzes, das er für sich in Anspruch nimmt, „für die Beschäftigung von Arbeitnehmern aller Art“ zu gelten, und dann quatschvoertgnügt fort:

1. Nicht unter das Arbeitsschutzgesetz fällt die Arbeit in Betrieben der Land- und Forstwirtschaft, der Tierzucht, der Fischerei, der See- und Binnenschifffahrt, der Fischerei und der Luftfahrt, auch wenn es sich um Nebenbetriebe von Betrieben handelt, die unter das Arbeitsschutzgesetz fallen;
2. in Nebenbetrieben der in Nr. 1 ausgenommenen Betriebe, die ihrer Art nach unter das Arbeitsschutzgesetz fallen;
3. in der Hauswirtschaft, einschließlich der im Hausstand des Arbeitgebers geleisteten persönlichen Dienste.

Mit diesen Ausnahmebestimmungen ist der Willfür Tür und Tor geöffnet, aber damit auch ein beladener Heumagen hindurch kann, bricht der § 14 mit der Revolutionserrungenschaft „Arbeitsbereitschaft“ gleich einer Brachtalgehalt auf neue in den „prinzipiellen“ Achtstundentag ein.

1. Die Arbeitszeit von Feuerwehrlenten, Heilgehilfen und Personal in Speise-, Wasch-, Bade- und Aufenthaltsräumen darf bis auf zehn Stunden täglich und sechzig Stunden wöchentlich verlängert werden. Die gleiche Arbeitsregelung gilt auch für Wächter, Pförtner, Ausläufer und Führer und Begleiter von Kraftfahrzeugen und Fuhrwerken.

Der Absatz 2 beschränkt die Schichtdauer einschließlich Pausen auf 12 Stunden, wenn nicht durch Tarifvertrag eine längere Arbeitszeit vereinbart wird. Dieser Wink für die Schlichtungsinstanzen wird einschuldig mit der Möglichkeit, daß sonst „das Unternehmen unverhältnismäßig belastet würde“. Unternehmerschutzgesetz! Im 3. Absatz heißt es dann:

Für die Führer und Begleiter von Kraftfahrzeugen und Fuhrwerken gilt die Vorschrift des Abs. 2 über die Schichtdauer nicht, jedoch ist ihnen, vorbehaltlich der außergewöhnlichen Fälle des § 15, täglich eine mindestens achtstündige ununterbrochene Ruhezeit zu gewähren, deren Beginn von vornherein festzulegen muß.

Geschwindigkeit ist keine Hexerei: im Handumdrehen wird für einen äußerst schweren und verantwortlichen Beruf aus dem Achtstundentag ein Achtstundentag — vorausgesetzt, daß nicht ein nach § 15 „außergewöhnlicher Fall“ eine über 16

Acht Stunden Arbeit schaffen heute mehr Reichtum als vor 10 Jahren in zwölf Stunden

zu schaffen möglich war.

Deshalb rechtfertigen die Tatsachen unsere Forderung nach dem Achtstundentag.

Stunden hinausgehende Arbeitszeit notwendig macht. Diese längere Arbeitszeit wird z. B. „notwendig“, wenn einem „Arbeitgeber“ — gemeint ist der Ausbeuter der Arbeitskraft — nicht zugemutet werden kann, Vorkehrungen zu treffen — etwa durch Einstellung einer weiteren Arbeitskraft — um einen „unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Schaden“ von sich abzumenden. Unternehmerschutzgesetz! Für „sonstige Gruppen von Arbeitnehmern“ können Reichsarbeitsminister, Reichspostminister (Post, Reichsdruckerei usw.) oder Reichsverkehrsminister (Bahnen des öffentlichen Verkehrs) die Arbeitszeit nach ihrem Gusto verlängern.

Genug der „Ausnahmen“ vom Achtstundentag? Noch lange nicht. Nun kommen erst die „Arbeitnehmer“ dran, für die der Achtstundentag „wirklich gilt“. Nur der § 14 muß erst umschifft werden. Dort heißt es z. B.:

1. Besteht innerhalb eines Betriebs oder einer Betriebsabteilung ein dringender Bedarf an Mehrarbeit, so ist diese bis zu zwei Stunden täglich und bis zu zwölf Stunden wöchentlich . . . zulässig,

jedoch „höchstens bis zu sechzig Stunden während eines Kalenderjahres“. Die Fassung des Absatzes gibt aber dem Unternehmer die Möglichkeit, während des ganzen Jahres jeden Tag zehn Stunden arbeiten zu lassen — er muß nur Leute genug haben. Für den Fall, daß die Belegschaft zu klein ist, hilft der zweite Absatz aus:

Durch Tarifvertrag (Wink für den Schlichter! Red.) können über die nach Abs. 1 zulässige Grenze hinaus noch bis zu zweiundvierzig Stunden Mehrarbeit im Kalenderjahr vereinbart werden; dabei dürfen jedoch die Höchstgrenzen des Abs. 1 für den Tag und die Woche nicht überschritten werden.

Sollte die Gewerkschaft sich weigern, einen solchen Tarif abzuschließen und wünscht der Unternehmer keinen Zwangsarbeitsvertrag, dann winkt er (Abs. 3) das Arbeitsaufsichtsamt und alles ist in Butter. Aus irgendeinem „Grunde“ kann die „zulässige“ Mehrarbeit überschritten werden. Zum Achtstundentag kommen 300 „zulässige“ Ueberstunden, und dazu dann die „überzulässigen“ Arbeitsstunden — im Brauns-Deutschland nennt man das den prinzipiellen Achtstundentag. Originell ist dann der 5. Absatz. Vergnügt und froh heißt es dort:

Beim Beladen und Entladen von Schiffen und den damit zusammenhängenden Arbeiten in Seehäfen ist unter Aufrechterhaltung der im Abs. 1 für die Woche vorgesehenen Höchstgrenze Mehrarbeit bis zu drei Stunden täglich zulässig . . .

Der Herr Referendar, der für den Entwurf verantwortlich ist, hatte über all den Ausnahmen vergessen, daß er im § 1 des Entwurfs vom Arbeitsschutzgesetz ausnimmt die Arbeit in Betrieben der See- und Binnenschifffahrt einschließlich Nebenbetrieben. Ein solcher Nebenbetrieb ist die Hafendarbeit. Seeleute, Binnenschiffer, Flößer und Hafenarbeiter haben es also in der Hand, den Raub des Achtstundentags durch das drohende Arbeitsschutzgesetz zu verhindern, da für sie das Gesetz nicht gilt.

Eine feste Organisation sichert und erobert unseren Kollegen, auch den Kraftwagenführern und Kutschern, den Achtstundentag gegen jedes Gesetz.

Arbeitsgerichte.

An dieser Stelle ist schon des öfteren auf die hohe Bedeutung hingewiesen worden, welche die Rechtsprechung gerade im Arbeitsrecht hat. Von allen Rechtsgebieten ist das Arbeitsrecht das jüngste. Es ist noch nicht in eine mehr oder weniger endgültige starre Form gepreßt worden, sondern noch völlig in der Entwicklung begriffen. Daraus erklärt es sich, daß die Rechtsprechung im Arbeitsrecht nicht nur Recht anwenden, sondern vielfach Recht schaffen muß, indem sie die im Gesetz vorhandenen Lücken selbständig ausfüllt. Das Recht von Gerichtsurteilen, das im Laufe der letzten Jahre auf diese Weise entstanden ist, stellt daher eine Art Gesetzgebung dar, die sich neben der in den Gesetzen niedergelegten auswirkt. Das trifft z. B. in besonders großem Umfang auf das Tarifrecht zu. Das eigentliche Tarifrecht besteht in der verhältnismäßig kleinen und ungeschickten Verordnung vom 23. 12. 1918. Daneben besteht aber ein umfangreiches Tarifrecht in den Gerichtsurteilen, die auf Grund obiger Verordnung ergangen sind und dieselbe gewissermaßen weiter ausgefüllt haben. Daß diese Ausgestaltung durchaus nicht immer im Sinne und zugunsten der Arbeitnehmer geschehen ist, darüber ist in der gesamten Gewerkschaftspresse oft genug bewegliche Klage geführt worden. Wir erinnern nur an die Entscheidung vieler Gerichte, daß Verzicht auf Tarifbedingungen für die zurückliegende Zeit möglich ist und wie auf diese Weise die Unabhängigkeit der Tarifverträge zum Schaden der Arbeitnehmer unterhöhlt worden ist. Das auf diese Weise neben den Gesetzen durch die Rechtsprechung geformte Arbeitsrecht beeinflußt nicht nur die gegenwärtige Rechtslage der Arbeiterschaft, sondern sie wird auch ihre große Bedeutung bei der künftigen Rechtsgestaltung im Gesetzbuch der Arbeit haben.

Es ist also ein Lebensinteresse für die Arbeiterschaft, daß die Rechtsprechung das Arbeitsrecht so weiterentwickelt, wie es die Notwendigkeiten der Arbeiterbewegung erfordern. Das ist nur möglich, wenn sich in ihr das Grundprinzip der Arbeiterbewegung, der Kollektivismus, auswirkt, welcher auch die Grundlage des modernen Arbeitsrechts ist und dieses von allen anderen Rechtsdisziplinen unterscheidet. Wer von den individualrechtlichen Vorstellungen der übrigen Rechtsgebiete ausgeht, trägt wesensfremde Elemente in das kollektivistische Arbeitsrecht hinein und muß zu sinnwidrigen Ergebnissen kommen. Wegen dieses grundsätzlichen Unterschiedes haben wir seit langem die Forderung nach Arbeitsgerichten erhoben, die getrennt von den ordentlichen Gerichten selbständig aufgebaut und einheitlich für alle Arbeitnehmer und alle arbeitsrechtlichen Streitfragen zuständig sein sollten. Im Laufe der letzten Jahre haben wir verschiedene Entwürfe (der erste Referentenentwurf stammt bereits aus dem Jahre 1921) zu einem Arbeitsgerichts-gesetz kommen und verschiedentlich schon, bis endlich am 13. Dezember das Arbeitsgerichts-gesetz endgültig vom Reichstag angenommen und am 23. Dezember 1926 im Reichsgesetzblatt verkündet wurde. Das Zustandekommen des Gesetzes war so schwierig, weil in großen und grundsätzlichen Fragen sich die Meinungen Kroff und unveröhnlich gegenüberstanden.

Die Kernfrage, um die der zäheste Kampf geführt wurde und an der das Gesetz immer wieder zu scheitern drohte, war die: Sollen die Arbeitsgerichte den ordentlichen Gerichten (Amts-, Land-, Oberlandes- und Reichsgericht) eingegliedert werden oder sollen sie selbständig und unabhängig von den ordentlichen Gerichten aufgebaut werden? Die Gewerkschaften und die Sozialdemokratische Partei sind von Anfang an mit Entschiedenheit für die Trennung der Arbeitsgerichte von den ordentlichen Gerichten eingetreten. Die Gründe für diese Forderung sind eingangs erwähnt und auch sonst des öfteren in unserer Verbandszeitung behandelt worden, so daß es sich erübrigt, sie hier noch einmal in aller Ausführlichkeit zu wiederholen. Das ist um so weniger notwendig, da die Kollegen draußen im Lande bei den Amtsgerichten der kleineren Städte genügend Erfahrungen sammeln konnten, welche logisches Verständnis und welche Kenntnis des Arbeitsrechts bei diesen Gerichten herrscht. Hinsichtlich der Kernfrage der Trennung der Arbeitsgerichte von den ordentlichen Gerichten mußten wir infolge der augenblicklichen parlamentarischen Machtverhältnisse ein Kompromiß eingehen. Nur die unterste Instanz, die Arbeitsgerichte, sind in ihrer Verfassung den ordentlichen Gerichten gegenüber selbständig. Sie sind zwar regelmäßig für den Bezirk eines Amtsgerichts zu errichten, doch können auch mehrere Amtsgerichtsbezirke zu einem Arbeitsgerichtsbezirk zusammengelegt oder auch innerhalb eines Amtsgerichtsbezirks mehrere Arbeitsgerichte errichtet werden.

Im Gegensatz zu den Arbeitsgerichten ist die folgende Instanz, das Landesarbeitsgericht, nicht selbständig, sondern mit dem Landgericht verbunden. Allerdings brauchen auch hier die Bezirksgrenze und der Sitz des Landesarbeitsgerichts nicht mit denen des Land-

gerichtet zusammenzufassen. Im Geesack zu den Landgerichten können die Landesarbeitsgerichte niemals in 1. Instanz, sondern stets nur als Berufungs- oder Beschwerdeinstanz gegen die Urteile oder Beschlüsse*) der Arbeitsgerichte tätig werden. Berufung gegen ein Urteil des Arbeitsgerichts kann beim Landesarbeitsgericht eingelegt werden, wenn der Wert des Streitgegenstandes 300 RM. übersteigt. Dazu kommt noch eine Berufungsmöglichkeit, die unser Rechtswesen bisher nicht kannte. Die Berufung ist nämlich auch möglich, wenn das Arbeitsgericht sie wegen der grundsätzlichen Bedeutung des Rechtsstreites zugelassen hat.

Gegen die Urteile der Landesarbeitsgerichte findet Revision beim Reichsarbeitsgericht statt. Die Zulässigkeit der Revision ist an diejenigen Grenzen geknüpft wie im ordentlichen Prozessverfahren. Der Wert des Streitgegenstandes muß also 4000 RM. übersteigen. Eine Besonderheit besteht jedoch hinsichtlich der Revision im Arbeitsgerichtsverfahren, da sie gestiftet werden kann auf die Nichtanwendung oder die unrichtige Anwendung nicht nur einer gesetzlichen Bestimmung, sondern auch einer Bestimmung eines Tarifvertrages. Hier wird also Tarifvertrag und Gesetz gleichgestellt, wodurch der Kollektivgedanke im Arbeitsrecht eine wichtige Stütze erfährt. Eine weitere bedeutsame Abweichung vom Zivilprozess bedeutet die sogenannte „Sprungrevision“. Sie gibt die Möglichkeit, unter Uebereignung des Berufungsverfahrens unmittelbar die Revision beim Reichsarbeitsgericht gegen das Urteil des Arbeitsgerichts einzulegen. Voraussetzung dafür ist, daß der Wert des Streitgegenstandes die Revisionsgrenze (4000 RM.) übersteigt und zweitens entweder der Gegner einwilligt oder der Reichsarbeitsminister die sofortige Einsetzung des Reichsgerichts durch das Reichsarbeitsgericht im Interesse der Allgemeinheit für notwendig erklärt. Dadurch wird der Notwendigkeit einer schnellen Justiz im Arbeitsrecht erfreulicherweise Rechnung getragen.

Das Reichsarbeitsgericht wird dem Reichsgericht eingegliedert, indem besondere Senate für Arbeitsrechtsstreitigkeiten beim Reichsgericht errichtet werden. Diese Senate sind den Zivilsenaten des Reichsgerichts gleichgestellt.

Da es uns nicht gelungen ist, die vollständige Trennung der Arbeitsgerichte von den ordentlichen Gerichten durchzuführen, hat eine andere Frage bei der Errichtung der Arbeitsgerichte besondere Bedeutung gewonnen, und zwar die Einschaltung des Laienelementes in das arbeitsgerichtliche Verfahren. Für alle Instanzen, auch für das Reichsarbeitsgericht, sind Beisitzer der Arbeitnehmer und Arbeitgeber vorgesehen. Sie führen die Amtsbezeichnungen: Arbeitssrichter, Landesarbeitssrichter und Reichsarbeitssrichter. In der Regel werden in allen Instanzen nur je ein Beisitzer der Arbeiter und Unternehmer hinzugezogen. In bestimmten Fällen, die man als kollektive Rechtsstreitigkeiten bezeichnen kann, werden bei den Arbeitsgerichten und den Landesarbeitsgerichten je zwei Beisitzer tätig. Von dieser Verstärkung des Laienelementes hat man jedoch das Reichsarbeitsgericht ausgenommen und, um den rechtsgelehrten Richtern auf jeden Fall die Majorität in der höchsten Instanz zu sichern, hat man auch noch 2 Reichsarbeitsräte als sogenannte richterliche Beisitzer hinzugelegt. Den Vorsitz führen in allen Instanzen die ordentlichen Richter. Nur bei der untersten Instanz, den Arbeitsgerichten, ist es gelungen, das Richtermonopol zu durchbrechen; aber auch hier nur ausnahmsweise und in sehr beschränktem Umfang. Andere Personen als Richter können nämlich nur dann zu Vorsitzenden der Arbeitsgerichte bestellt werden, wenn sie die Befähigung zum Richteramt haben, und außerdem können die jetzigen Vorsitzenden der Gewerbe- und Kaufmannsgerichte als Vorhelfende für die Arbeitsgerichte übernommen werden. Diese geringfügigkeit der Beschränkung des Richtermonopols dürfte für uns der bedeutendste Punkt des Gesetzes überhaupt sein.

Sehr erfreulich dagegen ist die Tatsache, daß es gelungen ist, den Anwaltszwang fast ganz zu beseitigen. Die Rechtsanwaltschaft wie bisher bei den Gewerbe- und Kaufmannsgerichten völlig ausgeschlossen. Bei den Landesarbeitsgerichten sind sie zwar zugelassen, haben jedoch nicht das Monopol, das sie bei den Landgerichten besitzen. Vielmehr können bei den Landesarbeitsgerichten Mitglieder und Angestellte der Gewerkschaften und der Unternehmerverbände die Vertretung übernehmen. Nur gewerkschaftlich organisierte Arbeiter können sich auf diese Weise vertreten lassen. Für Unorganisierte gilt bei den Landesarbeitsgerichten der Anwaltszwang. Auch das bedeutet eine wertvolle Stärkung des Kollektivismus. Nur beim Reichsarbeitsgericht soll Anwaltszwang für alle Rechtsstreitigkeiten herrschen.

Die Einschaltung des Laienelementes, die Durchbrechung des Richtermonopols, die weitgehende Befreiung des Anwaltszwanges — das sind Dinge, die dem Gesetz die wüthende Opposition der Berufsjuristen eingetragen hat. Der Deutsche Richterbund und der Deutsche Anwaltsverein haben noch kurz vor der Verabschiedung des Gesetzes eine Protesterklärung veröffentlicht. Sie beginnt mit dem Satz:

„Die deutschen Richter und Rechtsanwälte sind ob des Verlaufs der Beratungen über den Entwurf eines Arbeitsgerichtsgesetzes aufs tiefste bekurzt.“

und fährt dann an anderer Stelle fort:

„Statt der von allen Sachverständigen geforderten völligen Einfügung der Arbeitsgerichte in die Organisation der ordentlichen Gerichte ist planmäßige Ausgliederung aus der Justizverfassung erfolgt. Bei der Zusammenfügung der Gerichte ist das Endziel der völligen Ausschaltung des rechtsgelehrten Richtertums bedrohlich nahegerickt, die Beteiligung des Laienelementes erweiterter worden. Die Umgrenzung des Personenkreises, aus dem die Laienrichter entnommen werden, ist durch das Mittel der Vorschlagslisten in die

Hand der wirtschaftlichen Vereinigungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer gelegt worden. Die Ausschaltung der Anwaltschaft ist nahezu durchgeführt; selbst der vom Entwurf im Interesse einer geordneten Rechtsprechung noch vorgesehene Anwaltszwang für die zweite Instanz ist durch die Ausschlusbeschlusse tatsächlich heftigst worden. So werden die Arbeitsgerichte zu Organen gebildet, in denen rechtswissenschaftliche Vorbildung und rechtspraktische Erfahrung einen Boden nicht mehr haben. Unabhängigkeit und Unparteilichkeit des Richterspruchs durch wirtschaftliche und politische Bedingtheit ersetzt werden, Verantwortungsgefühl und Standesucht der berufsmäßigen Rechtsvertretung dem Spiele ungeeigneter oder gebundener Interessenvertretung weichen müssen. Selbst vor dem höchsten Gerichte macht dieser Ansturm gegen das Sachverständigen-element in der Rechtspflege nicht halt; auch in den Reichsarbeitsgerichtsenaten soll das Laienelement überwiegen, und diese mit Laien besetzten Senate sollen im Reichsgerichte, auch in seinem Plenum, in völliger Gleichstellung mit den Zivilsenaten wirken.“

Dies ist das geradezu erschatternde Bild, das die Beschlüsse des Reichstagsauschusses ergeben.“

Leider ergibt sich nach dem endgültigen Gesetzesentwurf nicht das Bild, das hier gemalt wird. Leider ist die „planmäßige Ausgliederung aus der Justizverfassung“ nicht völlig erreicht. Leider ist die „Ausschaltung des rechtsgelehrten Richtertums nicht bedrohlich nahegerickt“. Leider überwiegt das Laienelement in den Reichsarbeitsgerichtsenaten nicht. Aber immerhin: die geforderte völlige Einfügung der Arbeitsgerichte in die Organisation der ordentlichen Gerichte“ ist verhindert worden. In das Richtermonopol ist eine Bresche, wenn auch eine recht bescheidene, geschlagen worden. Die Ausschaltung der Anwaltschaft ist weitgehend gelungen. Das Laienelement ist wirksam eingeschaltet worden.

Wir, die wir stets Verständnis für die Bedeutung des wirtschaftlichen Interesses gehabt haben, wir verstehen die Schmerzen der Herren Richter und Anwälte.

Wenn wir das Gesetz trotz seiner Schwächen und Mängel begrüssen, so hauptsächlich deshalb, weil es die so unbedingt notwendige Einheit der Rechtsprechung im Arbeitsrecht bringt.

Wir haben in unserer Verbandszeitung immer wieder auf die großen Schäden hingewiesen, die entstehen, wenn eine Anzahl von verschiedenartigen Instanzen Recht sprechen. Bis zu dem Zeitpunkt, an dem die im Gesetz vorgesehene Arbeitsgerichte zu arbeiten anfangen werden (das wird voraussichtlich im Laufe des kommenden Sommers sein), haben wir folgende Institutionen, die arbeitsgerichtliche Streitfragen entscheiden: die ordentlichen Gerichte, nämlich Amts-, Landes- und Oberlandes- und Reichsgerichte; dann die Gewerbe- und Kaufmannsgerichte, dann die vorläufigen Arbeitsgerichte in Form von arbeitsgerichtlichen Kammern bei den Gewerbe- und Kaufmannsgerichten und bei den Schlichtungsausschussen, dann den Reichswirtschaftsrat und schließlich die Sozialministerien der einzelnen Länder. Es war schließlich bald so weit gekommen, daß man bei jeder arbeitsrechtlichen Streitfrage auf die Suche gehen müsste nach der Instanz, die für die Entscheidung zuständig war. Dabei konnte es einem dann sogar passieren, wie wir im „Verkehrsband“ Nr. 49 vom 4. 12. 1926 unter dem Titel „Behördenzirkus“ an einem Fall aus der Praxis gezeigt haben, daß sich überhaupt keine Justiz fand, die zuständig war. Mit diesem Ruf räumt das Arbeitsgerichtsgesetz nun endlich auf. Endlich bekommen wir einheitliche, klare Verhält-nisse in der arbeitsrechtlichen Rechtsprechung. Es gibt vielleicht keine Gewerkschaft, die an dieser Frage so interessiert ist, wie gerade unser Verband. Im Deutschen Verkehrsband ist eine große Zahl verschiedener Berufsgruppen zu einer einheitlichen Industriezweiggruppe zusammengefaßt: Transport- und Handelsarbeiter, Straßen- und Kleinbahnfahrer, Luft- und Kraftfahrer, See- und Binnenschiffer, Reichsarbeiter, Hausangestellte usw. — Je alle müßten ihr Recht bei verschiedenen Instanzen suchen. Sie alle fallen nunmehr unter das Arbeitsgerichtsgesetz mit einer einzigen Ausnahme. Die Seeleute werden ausgenommen, soweit es sich um Einzelrechtsstreitigkeiten zwischen dem Seemann und dem Reeder handelt. Soweit es sich um kollektive Rechtsstreitigkeiten handelt, d. h. um Streitfälle, bei denen mindestens eine Partei eine wirtschaftliche Vereinigung von Arbeitern oder Unternehmern ist, kommen auch diese fälle vor die Arbeitsgerichte. Von der Arbeitsgerichtsbarkeit ausgenommen sind ferner die Beamten, da man leider bis heute das Beamtenverhältnis rechtlich nicht als Arbeitsverhältnis betrachtet.

Aber nicht nur hinsichtlich des Personenkreises ist die Zuständigkeit der Arbeitsgerichte ziemlich weit gefaßt, auch die sachliche Zuständigkeit ist erfreulicherweise aherndebestimmend umfassend. Die Arbeitsgerichte sind zuständig für schlichterdingens alle Rechtsstreitigkeiten, die in unmittelbarem oder auch nur mittelbarem wirtschaftlichen Zusammenhang mit dem Arbeitsverhältnis stehen. Die in den §§ 2 und 3 des Gesetzes festgelegte Umgrenzung der Zuständigkeit in allen Einzelheiten hier auszuführen, ist im Rahmen dieses Artikels nicht gut möglich.

Schließlich sei noch ein wesentlicher Vorteil erwähnt, den das Arbeitsgerichtsgesetz uns bringt. Als nicht eingetragene und darum nicht rechtsfähige Vereine hatten die Gewerkschaften bisher keine aktive Prozessfähigkeit. Sie konnten wohl verklagt werden, aber nicht selbst klagen. Dieser Mangel wird durch das Gesetz auf dem Gebiete des Arbeitsrechts beseitigt. In arbeitsrechtlichen Prozessen bekommen nunmehr auch die Gewerkschaften die aktive Parteifähigkeit. Ein weiterer, wichtiger Schritt zum Kollektivismus im Arbeitsrecht! Aber nicht nur die Gewerkschaften, auch die Besatzung des Betriebes bekommt diese aktive Prozessfähigkeit, und zwar für die Rechtsstreitigkeiten aus dem Betriebsarbeitsgesetz. Das Betriebsarbeitsgesetz hat die Besatzung rechtlich zum ersten Male als kollektive Einheit aufgestellt. Das Arbeitsgerichtsgesetz tut durch Verleihung der Prozessfähigkeit den nächsten Schritt auf diesem Wege.

So sehen wir, wie im vorliegenden Gesetz der Kollektivgedanke der Arbeiterschaft in diesen und wichtigen Punkten gestiegt hat. Es ist ein Beispiel mehr, wie die Rechtsgestaltung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wirklichkeit zwar nachhinkt, aber doch mit geschicklicher Normenbildung diese Wirklichkeit widerpiegeln muß. Wer seine Gewerkschaft stärkt, schafft damit eine gesellschaftliche Tatsache, die sich notwendig auch in der Rechtsgestaltung auswirken muß.

Warum brach der englische „Generalstreik“ zusammen?

Daruber schreibt Genosse R. Weingarth in Nr. 50 der „Gewerkschafts-Zeitung“ (AGBZ.) folgendes:

Während der letzte englische Gewerkschaftsstreik sich nicht dazu aufschwingen konnte, in eine Ausdrucksform der Lehren des großen „nationalen Streiks“ einzutreten, ist einige Tage nach seiner Beendigung ein Buch*) erschienen, das vorgibt, die inneren Ursachen des Zusammenbruchs des denkwürdigen Kampfes zu geben. Nicht ohne Interesse ist es zu erfahren, daß das Buch mit einem Vorwort Lord Georges versehen ist. Wie immer man zum sachlichen Inhalt des Buches steht, so muß man Freund und Feind anerkennen: es ist ohne Pathos geschrieben und hält sich an die Tatsachen. Jede Generalstreikdebatte der Zukunft wird an den Schlussfolgerungen dieser wirklich wichtigen literarischen Arbeit nicht vorbeiziehen können. Gerade die Gewerkschaften haben das größte Interesse daran, die hier gemachten Darlegungen auf das genaueste zu prüfen. Aber vor allem werden die Freunde der Generalstreikdebatte umhin können, die aufgeworfenen Probleme in den Bereich ihrer Betrachtungen zu ziehen.

Wie auch bereits Schreiber dieser Zeilen in seinen Betrachtungen über die Lehren des Streiks feststellte**), ist die Ursache des Zusammenbruchs desselben im modernen Autoverkehr zu suchen, was hier vom Verfasser des Buches dokumentarisch belegt wird.

George Glasgow verrät zunächst ein Geheimnis: Seit 1919 haben die verschiedenen englischen Regierungen für den Fall eines Generalstreiks den Plan einer Notorganisation zur Sicherstellung der Beförderung wichtiger Lebens- und Bedarfsartikel in Bereitschaft gehalten. Die Grundlaine des Planes wurde 1919 geschaffen, als sich die Gefahr eines teilweisen Generalstreiks bemerkbar machte, und im Mai 1926 den Verhältnissen der neuen Zeit angepaßt. George Glasgow macht zum erstenmal die Geheimnisse dieser Organisation bekannt. „Der Punkt, um den sich der ganze Plan dreht, liegt im Autoverkehr. Durch Anwendung dieses Mittels hat die englische Regierung bewiesen, daß es sich hier um einen neuen entscheidenden Faktor im Leben der zivilisierten Völker handelt, den vitalsten Lebensnotwendigkeiten der Nation Genüge zu tun. Der Autoverkehr war es, womit der Generalstreik gebrochen wurde.“ In seiner Einleitung sagt der Verfasser:

„Die Geschmeidigkeit und Gründlichkeit, mit der die zentrale staatliche Zivilverwaltung, unterstützt durch zahlreiche freiwillige Korperchaften, vorging, im Augenblick als der Generalrat der Gewerkschaften sich zur Anwendung eines teilweisen Generalstreiks entschloß, die lebenswichtigen Voraussetzungen zum Bestand der Nation in Gang zu halten, sind nun zum historischen Gemeinplatz geworden. Das wichtige Ereignis besteht in dem Umstand, daß im kritischen Moment eine Notorganisation vorhanden war und ausprobiert werden konnte, und daß diese Organisation in der Lage war, das kommunale Leben im Gange zu halten. Hier haben wir es mit einem neuen wirtschaftlichen Machtfaktor zu tun, was auch die Volkswirtschaftler schnell herausfanden. Der Streik vom Mai 1926 wird zweifellos in gar manchem Lande zum Gegenstand ernsthafter Studien werden. Die hieraus zu ziehenden Lehren werden nicht verfehlen, ihren Einfluß auszuüben auf den Gang der neueren Entwicklung in den einzelnen Ländern.“

Aus diesem Grunde scheint es auch angebracht, einen zusammenfassenden Bericht über die erfolgreiche Durchführung des Planes der britischen Zivilverwaltung zu geben. Hier werden die Tatsachen ausgedehnt, die bis jetzt bestehenden Theorien über den organisierten Verkehr über den Haufen werfen müssen. „Die neue Lehre, die sich hier dem modernen Leben offenbart, nämlich: die entscheidende Wirksamkeit des Autoverkehrs, zwingt zur weiteren Folgerung, daß die Eisenbahn nicht mehr zum unentbehrlichen Verkehrsmittel der Beförderung der notwendigen Lebensbedurfnisse gehört. Es ist in dieser Beziehung nicht notwendig, die Frage aufzuwerfen, ob durch den Autoverkehr die Suprematie der Eisenbahn auf allen Gebieten überholt ist (z. B. zur Beförderung schwerer Maschinen), da wir es hier doch ausschließlich mit dem Problem zu tun haben, ob eine allgemeine Rahmlegung des Verkehrs bewirkt werden kann, sei es für eine konstitutionelle oder für eine wirtschaftliche Revolution. Worauf es ankommt, ist: ob die Gewerkschaften durch einen ploglichen Streik im lebenswichtigen Verkehrsapparat in der Lage sind, die Nation auf die Knie zu zwingen. Der Autoverkehr beim letzten Streik hat gezeigt, daß dieses lo zu weit ausgeschlossen ist.“

Glasgow legt dar, daß Lord George eigentlich Vater des Planes ist, dessen Regierung diese Notorganisation zur Zeit des Eisenbahnstreiks 1919 anwandte. Allerdings können die Verhältnisse von 1919 mit denen von 1926 nicht verglichen werden. Auch nach dem Kriege behielt die Regierung die vollstandige Kontrolle sowohl des Verkehrs, wie der Lebensmittel in der Hand, und

*) General Strikes and Road Transport by George Glasgow. With an introduction by the Rt. Hon. D. Lloyd George O. M. London. Geoffrey Bles.

**) Siehe: „Zum Kampf in England“ in Nr. 25—26 der Gewerkschafts-Zeitung.

*) Wie die vorläufigen Arbeitsgerichte können die neu geschaffenen Arbeitsgerichte im Urteils- oder im Beschlusstadium entstehen. Auf die rechtsgerichtlichen Einzelheiten kann hier nicht näher eingegangen werden.

diese wurden, wie in Deutschland, rationiert. Zur Ausübung dieser Kontrolle bestand ein Kommando von 11.000 Personen. Außerdem standen der Regierung ein: Namenge von Lastautos jealischer Art, die durch Verwendung des Krieges freigegeben waren, zur Verfügung. Dann gab es gepirte Chauffeure in Hülle und Fülle, die noch nicht von der Industrie abhörtet waren. 1919 behielt sich die Regierung mit dem Mittel Requirierung. George Glasgow drückte die Überzeugung aus, daß der sogenannte „Schwarze Freitag“ im April 1921 in der Hauptplache aus Kurst vor der Anwendung des Planes herbeigeführt wurde. Und weiter macht er die interessante Mitteilung, daß die Macdonald-Regierung den Plan genau taunte und seinen Apparat inakt ließ.

1926 requirierte man keine Verkehrsmittel, sondern verließ sich vollständig auf die Privatindustrie, die auch die ganzen Kosten des improvisierten Verkehrs zahlte und auf die Konsumenten abwälzte. So ist die interessante Tatsache zu verzeichnen, daß die Durchführung des gesamten Planes die Regierung sehr wenig kostete, da doch die Verbraucher zahlten. Wäre es der Privatindustrie nicht gelungen, den Plan in allen Einzelheiten auszuführen, so hätte allerdings die Regierung zum Mittel der Requirierung gegriffen. Was getan wurde, war folgendes: Die Eigentümer der Verkehrsmittel wurden geistlich verpflichtet, vor allem Verkehrsmittel zu befördern, weshalb sie von ihren bestehenden Verträgen entbunden wurden. Auf diese Art standen die Lastautoeigentümer vollständig im Dienst des Verkehrsministeriums.

Überall dort, wo Mangel an Chauffeuren war, sprang das Ministerium ein. Der bekannte Hypothek in London wurde als Rekrutierungszentrum und Ausbildungsinstitut für Chauffeure benutzt, wo in der Tat in wenigen Stunden Hunderte ausgebildet wurden. Zuerst trat also der auszubildende Chauffeur in den Dienst der Regierung, hörte aber mit dem Abend, wo er vom Privatunternehmer zum praktischen Dienst angeworben wurde, auf, ein Regierungsagent zu sein.

„Der allgemeine Plan“, heißt es, „war einfach. Alle Instruktionen, Anordnungen usw. waren gedruckt und lange vor Ausbruch des Streiks verteilt. In England und Wales gab es zehn regionale Bezirke und jeder Bezirk wurde durch einen von der Regierung ernannten Verkehrskommissar geleitet. Diesen Verkehrskommissaren standen wiederum 150 Verkehrsbeamte zur Seite, die lokale Regierungsvertreter waren. In allen 159 Bezirken wurden Verkehrsaußschüsse ernannt, deren Mitglieder hervorzuziehende Angehörige des Verkehrsgewerbes waren. Die vornehmste Aufgabe der Ausschüsse bestand nun darin, den Verkehr auf das unbedingt Notwendige und Lebenswichtige zu reduzieren. In der folgerichtigen Bearbeitung und Ausführung des Planes lag die bedeutendste Erläuterung der ganzen Organisation. . . Wie arbeitete nun der Plan? Am ersten Tage des Streiks war zunächst der gesamte Verkehr zum Stillstand gebracht worden und auch vom Autoverkehr merkte man wenig oder gar nichts. Die Rahmung des gesamten Verkehrs war eine so rielenhafte Sache, daß man sich erst zunächst vom ersten Schritt erholen mußte. Die Regierung hatte sich auch dann verarmert, daß genügend Lebensmittel für die Dauer einer Woche an Ort und Stelle waren. Am zweiten Tage wurden Vorkessenen getroffen und Revisionen vorgenommen; am dritten Tage begann der Riesenapparat des improvisierten Verkehrs zu funktionieren und die Kommissare, Unterbeamten und Ausschüsse traten in Tätigkeit. Am Ende der ersten Woche des Streiks herrschte im ganzen Lande ein reguläres und geordnetes System des Autoverkehrs, das in der Lage war, den notwendigen Verkehr zu bewältigen. Eine der Lehren, die aus diesem Streik gezogen werden müssen, ist die: daß man im Falle der Not durch den modernen Autoverkehr die Beförderung der unbedingtsten Lebensnotwendigkeiten aufrechterhalten kann. Und was das wichtigste ist: „Die Gewerkschaften sind nicht imstande, diesen Verkehr zu kontrollieren.“

„Die Inangahaltung der einzelnen Häfen.“ schreibt Glasgow ferner, „erforderte besondere Aufmerksamkeit, weil die Verhältnisse sehr verschiedenartig sind, aber in London, Liverpool, Südwales, Bristol, Wilmouth, Southampton, Ipswich, Hull und anderen wichtigen Plätzen wurde auch dieses Problem gelöst.“

Besondere Schwierigkeiten bot die Riesenstadt London mit ihren 7 1/2 Millionen Einwohnern. Das wichtigste Problem lag natürlich in der Versorgung mit Lebensmitteln. Zur Bewältigung des rielenhafsten Verteilungsapparates wurden außer den bereits erwähnten Kommissaren, Beamten und Ausschüssen weitere Organisationen ins Leben gerufen, zu welchem Zweck die Leiter der großen Häuser des Einzelhandels herangezogen wurden. So unterstand dem Direktor des weltberühmten Covent-Garden (Gemüse- und Obstmarkt) die Verteilung von Gemüse und Obst. Unter seiner Leitung wurde ein Untersaßschuß gebildet. Ferner wurden Ausschüsse in den einzelnen Zentralmärkten gebildet, die alle durch ein Mitglied im Covent-Garden-Zentralauschuh vertreten waren. Beim großen Streik der Covent-Garden-Beidiensten im Jahre 1920 griff man zum System der Dezentralisierung, wodurch jedoch große Mängel entstanden, weshalb man diesmal zu rigoroser Zentralisierung griff.

Die Regelung des Verkehrs im Londoner Hafen muß trotz allem nicht richtig funktioniert haben: „Der Londoner Hafen“, heißt es (Seite 42), „verlagte in der ersten Woche des Streiks vollständig, und es mußte Strafe bezahlt werden, weil man es verahäumte, bereits am ersten Tage Warteschlangen zu treffen.“ Wie schlimm die Lage hier war, erkennt man daran, daß am dritten Tage eine Schiffsabgabe nicht gelöst werden konnte. Das Schiff mußte nach Liverpool fahren (die Seeleute beteiligten sich ja nicht am Streik), wo es gelöscht wurde. Das Fleisch wurde dann per Auto oder Eisenbahn nach London befördert. „Die Organisation des Hafens gehörte zu den schwierigsten Problemen, die es im Lande zu bewältigen galt.“ Räumt sich die Re-

uerung, im allgemeinen ohne Militär eingeschommen zu sein, so mußte im Londoner Hafen Militär zu Hilfe genommen werden. Am letzten Tage des Streiks herrschte Grabesstille im Hafen. Die Hafenverwaltung verweigerte den Dienst. „Die Kurst vor einem entretenden Getreidemangel war groß, es gab eine Krise.“ Eine neue Hafenverpflichtung mußte improvisiert werden. Ein einzelner Ausschuh erhielt von der Regierung den Befehl, einen unter militärischen Schuh stehenden Transport zu dirigieren. Streikbrecher wurden gesucht und wurden gefunden, aber der Verfasser will nicht verraten, auf welche Weise. Zunächst wurden 200 freiwillige in der Autochute des Hafenparks anacernert und dort in Bereitschaft gehalten. Ferner wurden auch in der Folge 2000 Leute zur Verrichtung von Werftarbeiten anleiert.

Auch das Problem der Personenbeförderung war vor allem in London kein leichtes. Am ersten Streiktage boten die Londoner Straßen „einen unergötlichen Anblick“. Fahrzeuge aller Art kamen von weit und breit heracernert. Keine Verkehrsregelung, alles ranie kreuz und quer durcheinander, es herrschte Chaos. Ueber die arohen Verkehrsstraßen „bewegten sich ganze Züge von Fuhrwerk in einem Tempo von einer Meile in der Stunde“. Unter solchen Verhältnissen betrachtete man „den Streik als Wohlthat, da wenigstens die elektrischen Bahnen nicht fuhren. Wären auch diese noch im Verkehr gewesen, es hätte einen unermessbaren Anäuel ergeben. Jedoch würde auch hier noch drei Tagen die Ordnung wiederhergestellt. Das Problem wurde gelöst.“ Aus dem Regenspark machte man eine Zentralfarose; nun hier aus wurde der Verkehr oerectet. Am letzten Tage des Streiks befanden sich 1284 Fahrzeuge in den Londoner Straßen. Der normale Verkehr besteht aus 4404 Fahrzeugen. Eine wichtige Einrichtung zur Sicherwerdung des Streiks war auch das System der „special Constablers“ (streiwillige Polizisten), über deren Organisation der Verfasser Einzelheiten bekanntmacht.

„Die Gewerkschaften sind nicht imstande, diesen Verkehr zu kontrollieren“ — zu diesem Satz aus dem Glasowbuch macht die Gewerkschaftszeitung in einer Fußnote folgende Bemerkung:

Dieser sehr weitgehenden Folgerung möchten wir allerdings vorerst nicht zustimmen, sondern sie einschränken auf die Formel: Die englischen Gewerkschaften waren zur Zeit dieses Kampfes nicht imstande . . . um, keineswegs sieht damit schon fest, daß die Gewerkschaften in aller Zukunft nicht imstande sein werden, auch den Autoverkehr „zu kontrollieren“. Allerdings liegt hier ein für die Organisationen der Verkehrsarbeiter außerordentlich wichtiges Problem vor.

Aus den Unterredungen darf man den Schluß ziehen, daß in der F. 3. die Hoffnung besteht, die deutschen Gewerkschaften würden bei einem entl. Großkampf ähnlichen Maßnahmen der Unternehmer und Regierung wirksamen Widerstand leisten. Von den englischen Gewerkschaften wird für die Zukunft daselbe erwartet. Wie weit diese Hoffnung für England zutrifft, läßt sich bei der gewerkschaftlichen Zersplitterung schlecht sagen, wenn wir auch hoffen, daß die bittere Erfahrung ein guter Lehrmeister sein wird. Brennend notwendig ist aber, daß die Lehre des englischen Großkampfes nicht an den deutschen Gewerkschaften nutzlos vorübergeht. Zwar wüßten wir nicht, welche andere Gewerkschaft mit Recht Anspruch auf die Kraftwagenführer erheben dürfte — welche andere Gewerkschaft als der Deutsche Verkehrsband, Tatsache ist aber, daß nach der Revolution, besonders seit der Zeit des allgemeinen Mitgliederrückganges fast alle Gewerkschaften des Prinzip der Industrieorganisation dahin ausdeuten, daß alles, was innerhalb und außerhalb ihrer „Industrie“ betriebe freudt oder führt, zu der maßgebenden Organisation gehört, während sie gleichzeitig Anspruch auf jeden in einer anderen Industrie beschäftigten Fernstolzen erheben. Wir wollen im Rahmen dieser Nachschrift keine Grenzregelmäßigkeiten erörtern, wenn es auch schmerzhaft ist, zu konstatieren, daß wir um rund 50.000 Mitglieder stärker sein könnten, wenn nicht seit etwa 1920 fast alle Gewerkschaften gelernter Arbeiter Tag und Nacht Transport-, Verkehrs- und Handelsarbeiterkolonnen machten, die wir in dreißigjähriger mühseliger Arbeit gelöhnt und für die Gewerkschaftsbewegung gewonnen haben. Es ist aber Wüßti zu reden, wenn das Organ des DGB, „Die Organisation“ (?) der Verkehrsarbeiter“ vor ein „außerordentlich wichtiges Problem“ stellt. Es mag Leute geben, die uns über die Zeit hinweg glauben, wo die Ereignisse uns zwingen könnten, alle Kräfte einzuziehen. Der Kluge Mann baut vor, und wie sich unsere Gegner zweifellos derselben Methode bedienen werden wie die englische Regierung, so haben wir die Pflicht, alles auszumergen, was unseren Maßnahmen gefährlich werden könnte. In der Zersplitterung der englischen Kraftfahrer in 47 Organisationen zerbroch der Sympathiestreik. Unsere Organisation wird seitdem, wenn wir nicht endlich durchgehen, daß für die Kraftfahrer nur der Deutsche Verkehrsband zuständig ist. Im Prinzip wird das ja von seinem vernünftigen Mensch bestritten, aber in Deutschland scheint Prinzip praktisch synonym mit Ausnahme zu sein. Man ist im Prinzip damit einverstanden, daß der Deutsche Verkehrsband unter ordentlichem Aufwand von Zeit, Arbeit und Geld die sozialpolitischen und rechtlichen Interessen der Kraftfahrer wahrnimmt, aber um einige tausend Mark Beiträge willen entziehen ihm etwa ein Duzend anderer Verbände ein Duzend tausend Mitglieder. Die Zersplitterung der Kraftfahrer ist ein günstiges Vorzeichen für jeden volksfeindlichen Anschlag der Reaktion.

Der Kraftwagen besiegte den englischen Großstreik. Aufhland schied in den ersten drei Monaten des vorigen Jahres 31.000 Tonnen, in den zweiten drei Monaten 46.885 Tonnen, im Juli 11.621 Tonnen Benzin nach England. Durchschnittlich lieferte Rußland 10 bis 11.000 Tonnen monatlich, nur im zweiten Quartal, darunter fällt die Zeit des Großstreiks, stieg der Absatz erheblich.

Eingefandt.

Eine Gerichtsszene von heute. Hinter dem Verhandlungstisch ein alter zittiger Geheimrat, der Vorsitzende, der schon längst tot und abgetatelt war, den man aber wieder ausgegraben hat, weil zurzeit ein starker Mangel an Richtern besteht. Also hat man den alten Mann aus seinem Pensionopolis wieder herausgeholt, damit er weiterhin „Recht“ sprechen und seinen früheren Ruhmeslaten neue hinzufügen kann. Nun sitzt er hier, ein König in seinem Reiche, gekleidet voll von Paragraphen, und wehe dem armen Sünder, der in seine Finger fällt. Jede Verletzung irgendeines Paragraphen findet er heraus, und hast du dir auch nur das geringste „Zuschulden“ kommen lassen, von diesem Moment an bist du, der bisher Unbescholtene, verloren und als „Vorbestrafter“ verläßt du fast sicher das Zimmer. Hier gibt es kein Erbarmen, kein menschliches Versehen, du wirst verurteilt. Was du auch zu deiner Entlastung vorbringst, das nützt dir alles nichts und ist wertlose Liebesmüh, in aufzuehender und höhnischer Weise wird dir alles zerpflicht, denn du bist lediglich das Objekt, an welchem er seine in Pensionopolis aufgespeicherte Verbitterung ausläßt.

Der Anwaltswahl. Sobald er sich erhebt um seinen Sermon zu halten, weiß man schon nach drei Worten, was die Glode geschlagen hat. Er haut in dieselbe Kerbe wie der Vorsitzende. Auf der andern Seite des Geheimrats ein junger Referendar.

Vor dem Tisch der Angeklagte, der Autobuschauffner N. N., 40 Jahre alt, bisher unbescholten, der sich des ungewöhnlichen Verbrechens schuldig gemacht haben soll, einige Personen mehr in seinen Wagen aufgenommen zu haben, als nach der im Wageninnern angebrachten Zahl erlaubt ist. Also ein „Verbrechen“, das in Großstädten alltäglich begangen wird. Der Kläger war ein Sipo, der, um sein Alter bestragt, 21 Jahre angingt. Welche Dienstauffassung diesen jungen Leuten eingerichtet war, zeigt dieser Fall. Der tragliche Autobus verkehrte auf der Straße Schulerplatz (Altona) — Neumühlen (Eßstrand) und wird im Sommer sehr viel von Ausflüglern, Rabenden usw. benutzt. In einem schönen Zufallabend, 7.40, stand dieser Autobus am Eßstrand, wo er fünf Minuten hielt und schnell von Frauen und Kindern, welche nach Hause wollten, gefüllt wurde. Draußen stand der 21jährige Unterwachmeister Kalsch. Er sieht, wie die Fahrgäste den Autobus füllen und sieht, wie, seiner Ansicht nach, schon einige mehr im Wagen sind als die erlaubten 27. Jetzt ist keine Zeit gekommen, er schreitet ein.

Wer nun aber glaubt, daß der Schulkamerad diese Ueberfüllung des Wagens nicht gestatten würde, der ist ganz gemaltig auf dem Holzwege. Im Gegenteil. Er läßt zu, daß immer noch mehr Personen (nach seiner Aussage) den Wagen besteigen, und beginnt dann unauffällig, damit der im Wageninnern mit Einfallieren beschäftigte Chauffner nichts merkt, mit dem Fühlen der im Autobus befindlicher Personen, indem er von aßen durch die Scheiben sieht und um den Wagen herumgeht. Dann löst er den angeblich überfüllten Autobus rubia abfahren, notiert sich Zeit und Erlernungsnummer und laßt ihn eine fette Anzeige fertigt, die dem Chauffner acht Tage nachher ins Haus flatterte.

So geschah am 25. Juli 1926, abends 7.30 und 7.40, um 7.30 soll der Schreiber dieses ein solches Kapitalverbrechen begangen haben und um 7.40 der oben geschriebte Chauffner N. N. Also zwei fette Anzeigen innerhalb 10 Minuten.

So etwas 21 jähriges wird nun auf die Menschheit losgelassen, so etwas 21 jähriges ist nun jemand, der die Staatsautorität verkörpert. Dessen Wort mehr gilt als das deingte, der du schon ein dehnade 37jähriges unbescholtenes Leben hinter dir hast. Dessen Wort genügt, um dich zum Vorbestrafter zu machen. Er schweigt, daß nach seiner Zählung (von außen durch die Scheiben) 24 Personen im Wagen gewesen sind, während das Fahrtenbuch des Chauffners 32 Personen für die ganze Strecke nachweist, nachdem ein halbes Duzend Haltestellen passiert sind, wo Fahrgäste ein- und ausgettiegen sein könnten. Und als der Chauffner die Aussage des Beamten in Zweifel zieht, faucht ihn der Gerichtspräsident an: Sie wollen doch nicht behaupten, daß der Beamte etwas Unwahres ansagt. Bravo! Der 21jährige Sipo kann nichts Unwahres ansagen, kann sich nicht irren, der 40jährige Chauffner aber liat. Das Fahrtenbuch wollte der Geheimrat gar nicht sehen, man weiß doch, daß es auch Abnormen abli, deren Fahrt, weil sie keine Fahrtscheine erhalten, nicht registriert wird. Man weiß aber auch, daß sich unter den abends zurückkehrenden Ausflüglern noch nicht ein Prozent Abnormen befinden. Aber wie kann das der Herr Geheimrat Sch. vom Altonaer Amtsgericht wissen, das sind seiner Ansicht nach faule Ansreden der Sipo irrt sich nie und der Chauffner lügt, fertia. Was ist auch ein Chauffner? Ein Mensch, der, nach Ansicht des Geheimrats Sch., zu den Ungebildeten zum Meß gehört.

Etwa 6 Tage nach der oben geschilderten Szene stand der Schreiber dieses wegen deselben Verbrechens herangeren am 25. Juli 30 abends, vor demselben Gericht, mit demselben Sipo als Ankläger bzw. als Zeugen. Natürlich war mir gleich nach Eintritt klar, daß ich verurteilt werden würde, trotz eines Rechtsbeistandes, und so konnte ich denn wiederum feststellen, daß alles das, was ich auch vorhergebrachte, taube Ohren fand und von vornherein als unglaubwürdig galt, daß aber den Aussagen des 21 jährigen unbedingte (Zitrum ausgeschlossen) ausgenommen wurde. Auch das Verwerfliche der hinterlistigen Anzeige (ohne den Chauffner auf die Ueberfüllung aufmerksam zu machen bzw. dies zu verhindern) wurde in keiner Weise gerügt, im Gegenteil, man konnte aus den Worten des Vorsitzenden so etwas wie Anerkennung für eine solche Handlungsweise herauslesen.

Als ich nach der Urteilsverkündung dem Vorsitzenden die Frage vorlegte, „wen nun die größte Schuld träge, wenn durch die Ueberfüllung des Wagens, Umlippen der Wäsenbruch ein Unglück entstand und Menschen zu Tode gekommen wären, den Chauffner, der kaum in der Lage ist, einem Massenansturm auf den haltenden Wagen zu

