



MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM
[HOLLAND]
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER:
2018 6

INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines: Der Wiener Kongreß des I. G. B. und die Internationalen Berufssekretariate	47	Die internationalen Organisationen der Eisenbahnunternehmungen	54	Transportarbeiter: Konferenz der Dock- und Hafendarbeiter-Organisationen in den Nordseehäfen	57
Gewerkschaftliche Rückschau	48	Einschränkung der Koalitionsfreiheit in der Schweiz	55	Der Achtstundentag auf den belgischen Nebenbahnen	57
Mitteilungen des Büros	49	Geschäftsbericht des schwedischen Verbandes des Lokomotivpersonals für die Jahre 1921—23	56	Seeleute: Sitzung des Beirats der Seeleute-Sektion der I. T. F.	58
Der Kampf um den Achtstundentag in der Schweiz	50	Die Eisenbahnerbewegung in Britisch-Indien	56	Eingelaufene Druckschriften	58
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (England)	36	Ferienheime der schweizerischen Eisenbahner-Organisation	57	Als Beilage: Bericht über die automatische Kuppelung.	

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Der Wiener Kongreß des I. G. B. und die Internationalen Berufssekretariate.

II.

In einem ersten Artikel habe ich die vorläufigen Beschlüsse, die in der am 9. und 10. November vorigen Jahres in Amsterdam stattgefundenen Sitzung des Vorstandes des I. G. B. mit Vertretern der Internationalen Berufssekretariate angenommen worden sind, ungekürzt und wörtlich abgedruckt und als meine Auffassung zum Ausdruck gebracht, daß diese vorläufigen Beschlüsse, sollten sie ohne Änderung vom Wiener Kongreß bestätigt werden, weder dazu beitragen würden, die bestehenden Verhältnisse in der Gewerkschaftsbewegung zu bessern, noch die berechtigten Wünsche der Internationalen Berufssekretariate zu befriedigen.

Da ist an erster Stelle die von dem Vorstand des I. G. B. angenommene Resolution, über die sich die Berufssekretariate in der Sitzung nicht auszusprechen hatten und die lediglich „zur Kenntnisnahme“ vorgelegt wurde. Es ist die Resolution, die die von dem Büro des I. G. B. anzuwendenden Versuche betrifft, um mit der russischen Gewerkschaftszentrale zu einem Zusammenwirken zu gelangen.

Ich nehme an und glaube, daß der Vorstand den Wunsch hat, die Einheit in der Gewerkschaftsbewegung national und international zustande zu bringen und daß er bereit ist, hierzu alle möglichen und innerhalb seiner Macht liegenden Versuche anzuwenden. Ich nehme an und glaube, daß der Vorstand den Wunsch hegt und bereit ist — zum Zwecke, das gestellte Ziel zu erreichen — alle möglichen und innerhalb seiner Macht liegenden Versuche anzuwenden, um mit der russischen Ge-

werkschaftsbewegung zu Besprechungen zu gelangen und so den ersten Schritt auf dem Weg zu tun, der zum Zusammenwirken und zur Einheit führen kann, muß und wird. Aber ich zögere nicht, zu erklären, daß der Vorstand, hätte er die Möglichkeit, mit der russischen Gewerkschaftsbewegung zu verhandeln und zur Übereinstimmung zu kommen, von vornherein vernichten wollen, keine andere und für dieses Ziel zweckmäßigere Resolution hätte ausarbeiten können.

Was besagt diese Resolution?

Sie bestätigt zunächst frühere Beschlüsse Internationaler Kongresse des I. G. B. und seines Vorstandes und ermächtigt das Büro:

„an Besprechungen mit der Exekutive der Russischen Gewerkschaftszentrale unter Ausschluß der Roten Gewerkschaftsinternationale teilzunehmen, um auf der Basis der Statuten und des Programms des I. G. B. den Versuch zu machen, die internationale Einheit der Arbeiterbewegung herbeizuführen.“*)

Das bedeutet nichts anderes, als daß das Büro des I. G. B. erst mit den russischen Gewerkschaften Besprechungen führen darf und wird, wenn diese die Rote Gewerkschaftsinternationale, der sie angeschlossen sind und deren stärkste Stütze sie bilden, verleugnen. Das werden sie nicht tun, da sie es nicht können.

Diese von vornherein als *conditio sine qua non* einer ersten Besprechung aufgestellten Bedingung ist für die russische Gewerkschaftszentrale, solange sie auch nur einen Funken Selbstachtung besitzt, unannehmbar.

Dasselbe gilt, wiewohl vielleicht in minder starkem Maß, hinsichtlich der Bestimmung, daß die Einheit verwirklicht werden muß „auf der (im französischen Text: alleinigen) Basis der Statuten und des Programms des I. G. B.“ Was wiederum nichts anderes besagen will als: der I. G. B. ist bereit mit den Russen über die Einheit zu sprechen, aber diese haben von vornherein die Statuten und das Programm des I. G. B. anzunehmen. Von der Tatsache, daß Statuten und Programme keinen ewigen Charakter haben und daß auch die Statuten und das Programm des I. G. B. wohl noch einige Änderung und Verbesserung vertragen, noch ganz abgesehen.

*) Bei Abdruck dieses Teiles der Resolution in dem ersten Artikel ist in der deutschen Auflage eine Zeile übersprungen worden. Die Resolution lautet richtig wie oben wiedergegeben.

➔ Berichte dringender Art, wie beispielsweise über schwebende Aktionen und dergleichen, werden regelmäßig im „Pressebericht der I. T. F.“ aufgenommen, der nach Bedarf wöchentlich allen Organisationen und deren Zeitungen zugeht.

Niemand, auch nicht der Vorstand des I. G. B., kann so naiv sein, zu glauben, daß auf *dieser* Basis, wobei einer der beiden Parteien von vornherein von der anderen Bedingungen diktiert werden, die für Personen und Organisationen, die sich achten und es ablehnen, sich lächerlich zu machen, unannehmbar sind, eine Besprechung mit der russischen Gewerkschaftsbewegung zustande kommen wird.

Deshalb wiederhole ich: hätte der Vorstand des I. G. B. sich zum Ziele gestellt, eine Besprechung mit den Russen zu verhindern und unmöglich zu machen, und gewünscht, jeden Versuch, zu einem Zusammenwirken und zur Einheit zu gelangen, zum Mißlingen zu bringen — er hätte seine Resolution nicht anders und zur Erreichung dieses Zieles nicht besser formulieren können.

Ich habe schon früher erklärt und in den letzten Monaten mehr als einmal wiederholt, daß die Gründung der Roten Gewerkschaftsinternationale ein ernster Fehler gewesen ist, der einem Verbrechen gegenüber der Arbeiterklasse gleichkommt. Aber die R. G. I. besteht nun einmal und mag sie auch als internationale *Organisation* nicht viel bedeuten — als Zentrum der Propaganda, als Verkörperung einer Tendenz in der Gewerkschaftsbewegung hat sie einen Einfluß, den niemand verkennen kann.

Will man wirklich die Einheit, will man der Zersplitterung, die die Gewerkschaftsbewegung in vielen Ländern zerreißt und sie gegenüber den stets kraftvoller werdenden Ausbeutern und der stets brutaler und rücksichtsloser auftretenden Reaktion zur Ohnmacht verurteilt, ein Ende machen, dann müssen sich Amsterdam und Moskau beugen, ohne daß Vorbedingungen gestellt werden. Und jedenfalls sicher ohne daß Bedingungen gestellt werden, die es einer der beteiligten Parteien von vornherein unmöglich machen, an einer ersten Besprechung teilzunehmen.

Ist die Frage der Einheit in der Gewerkschaftsbewegung bereits von großer Wichtigkeit für die Organisationen, die zusammen den I. G. B. bilden, d. h. für die Gewerkschaftszentralen der verschiedenen Länder — für die Internationalen Berufssekretariate ist diese Frage nach meiner Auffassung von noch viel größerem Gewicht. Denn die Gewerkschaftszentralen, deren direkte Aufgabe vor allem nationaler Art ist, können diese Aufgabe vielleicht erfüllen, auch wenn die Gewerkschaftszentralen verschiedener Länder noch außerhalb des internationalen Verbandes stehen. Es ist doch sehr wohl möglich, daß die Gewerkschaftszentrale Luxemburgs, Spaniens, der Schweiz, Kanadas, Perus, um nur einige Beispiele zu nennen, die besondere Aufgabe, die sie als Zusammenfassung der verschiedenen Gewerkschaften ihres Landes haben, auch dann erfüllen können, wenn beispielsweise die russische Gewerkschaftszentrale noch außerhalb des I. G. B. steht. Sie mögen diese Tatsache aus idealistischen oder ideologischen Gründen vielleicht bedauern, praktische Bedeutung hat diese Tatsache für sie nicht oder nur in geringem Maße.

Anders verhält es sich mit den Berufssekretariaten, deren Aufgabe nicht national begrenzt, sondern eine ausschließlich internationale ist. Nächst idealistischen und ideologischen Gründen sind es für die Internationalen Berufssekretariate Erwägungen direkt praktischer Art, die die internationale Einheit in der Gewerkschaftsbewegung und vor allen Dingen das Zusammenwirken mit den russischen Gewerkschaften und ihre Aufnahme in den internationalen Verband als eine immer unabwägbare werdende Notwendigkeit erscheinen lassen.

Man mag es bedauern oder nicht, Tatsache ist, daß von einer sozialistischen oder kommunistischen Gemeinschaft in Rußland nicht viel zustande gekommen ist. Auch Rußland ist mit Rücksicht auf seinen wirtschaftlichen Wiederaufbau gezwungen, von der „Hilfe“ der europäischen und amerikanischen

Großkapitalisten Gebrauch zu machen. Das bedeutet: die Ausbeutung der russischen Arbeiter durch das internationale Kapital in ähnlicher, derselben oder in noch intensiverer Weise wie die des Proletariats aller übrigen Länder, ist, soweit sie nicht bereits besteht, nur eine Frage der Zeit und wahrscheinlich eine Frage sehr kurzer Zeit.

Auf dieselbe Weise, wie die eng verbundenen, zu denselben Kombinationen gehörenden Kapitalisten der verschiedenen Länder die Arbeitsbedingungen der Arbeiter des einen Landes gegen die des anderen Landes ausspielen, auf dieselbe Weise, wie sie hierdurch die Lebenshaltung des Proletariats in einem Lande nach dem andern nieder drücken, auf dieselbe Weise werden sie trachten, die Arbeitsbedingungen der in ihren russischen Betrieben beschäftigten Arbeiter zu einer Bedrohung und Gefahr für die des Proletariats in den übrigen Ländern zu machen.

Aus diesen Gründen, ganz abgesehen von allen idealistischen und ideologischen Erwägungen, haben die in den Internationalen Berufssekretariaten organisierten Arbeiter der verschiedenen Länder, die Metallarbeiter, die Fabrikarbeiter, die Bergarbeiter, die Textilarbeiter, die Arbeiter der Lebensmittelindustrie, die Transportarbeiter, die Seeleute, die Hafnarbeiter, ein großes und stets wachsendes Interesse daran, mit ihren Berufsgenossen des großen russischen Reiches in Verbindung zu treten und dauernd zu bleiben.

In dieser Lage wird die Haltung des Vorstandes des I. G. B., die in der oben nochmals angeführten Resolution umschrieben ist, eine Gefahr für verschiedene der in den Berufssekretariaten international organisierten Arbeiterkategorien. Es wird immer unerträglicher und für die Berufssekretariate ein unmöglicher Zustand, daß die Frage ihres Verhältnisses zu den Arbeitern der außerhalb des I. G. B. stehenden Länder, beschlossen und festgestellt wird von einem Kongreß, auf dem sie nichts zu sagen haben, und daß diese Entschlüsse auf Grund von Vorschlägen eines Vorstandes genommen werden, in dem sie keinen Einfluß besitzen.

In einem Schlußartikel werde ich auf diesen unhaltbaren Zustand, der auch durch die von dem Vorstand dem Wiener Kongreß unterbreiteten Vorschläge in keiner Hinsicht in befriedigender Weise geändert wird, noch zurückkommen.

Edo Fimmen.

Gewerkschaftliche Rückschau.

Auch im Monat März blieb England der Schauplatz der hauptsächlichsten Gewerkschaftskämpfe und zwar war es wieder die *Transport and General Workers' Union*, die hierbei die Führung hatte. Dieses Mal galt es für die Londoner Straßenbahner die Lohnverkürzungen rückgängig zu machen, die ihnen die Unternehmer in der Depressionszeit abgezwungen hatten. Der Streik dauerte zehn Tage und konnte zu Bedingungen abgeschlossen werden, die als eine ziemliche Erfüllung der aufgestellten Forderungen betrachtet werden können. Wie der Dockarbeiterstreik, zeichnete sich auch der Streik der Londoner Straßenbahner durch vorbildliche Geschlossenheit und muster-giltige Disziplin der Kämpfenden aus. Eine wesentliche Verstärkung der Kampffront der Straßenbahner bedeutete es, daß auch das Personal der Autobus-Unternehmungen eine solidarische Haltung einnahm und während der gesamten Kampfdauer den öffentlichen Kraftwagenbetrieb in der englischen Hauptstadt stilllegte. Nicht ohne Einfluß auf die Haltung der Unternehmer blieb auch, daß die beiden Eisenbahnerorganisationen, denen das Personal der Untergrundbahnen angehört,

gemeinsam mit dem Transportarbeiterverband bereits Maßnahmen getroffen hatten, um diese bisher in Reserve gehaltene Arbeitergruppe ebenfalls zur Unterstützung heranzuziehen.

Neben diesem hauptsächlichlichen Kampfe gingen noch viele kleinere Arbeitskonflikte im englischen Transportgewerbe einher, die als natürliche Folgen des mit dem Dockarbeiterstreik eingeleiteten Angriffskampfes anzusprechen sind.

In dem Monat März fällt auch der Beginn des ersten großen Streiks der Flugzeugführer und -Mechaniker Englands.

Nächst England entfallen die meisten Arbeitskonflikte auf **Deutschland**. Auch hier ist es vornehmlich das Transportgewerbe, in dem sich eine heftige Gährung der Arbeiterschaft bemerkbar macht. In einem vierzehntägigen Streik konnten die deutschen Hafenarbeiter einen frechen Anschlag der Unternehmer erfolgreich abwehren und während einiger Zeit drohte auch ein Kampf der Seeleute auszubrechen, der nur durch das Nachgeben der Reeder im letzten Augenblick — vorläufig wenigstens — vermieden worden ist. Ein bedeutsames Symptom der unter der deutschen Arbeiterschaft herrschenden Erregung sind auch die spontanen Eisenbahnerstreiks, die in verschiedenen Teilen des Reiches ausbrachen und den Eisenbahnbetrieb ernstlich zu gefährden drohten. Nicht zuletzt dürfte es unter dem Eindruck dieser Bewegung gewesen sein, daß die Reichsregierung Anfang April einer Regelung zustimmte, die einige leichte Besserungen der Lage des Eisenbahnpersonals bedeutet. Wichtiger noch als die errungenen Erfolge scheint uns aber die Tatsache zu sein, daß alle diese Arbeiterbewegungen auf ein neues Erstarren der deutschen Gewerkschaften schließen lassen.

In **Norwegen** dauerte die im Gefolge des Transportarbeiterstreiks vorgenommene Massenaussperrung auch während des Monats März an. Die Arbeiterschaft zeigt eine zähe Ausdauer und wird in ihrem Kampfe von den Gewerkschaften der beiden andern skandinavischen Länder kraftvoll unterstützt.

In den übrigen Ländern sind Kämpfe größeren Umfangs im Monat März im Transportgewerbe nicht ausgebrochen. Die Kursbesserung des französischen und belgischen Franken hat auch der automatischen Herabsetzung der Reallöhne in Frankreich, Belgien und Luxemburg Einhalt geboten. Dennoch ist die Unruhe unter den Arbeitern dieser Länder allgemein, da trotz der erhöhten Kaufkraft des Geldes die Reallöhne durchweg unter dem Vorkriegsniveau liegen. Ein anderes Moment der Unruhe bildet der Angriff der Unternehmer dieser Länder gegen den Achtstundentag. Das Signal hierzu hat die französische Schwerindustrie in einem am 1. März in der „Usine“ erschienenen Artikel gegeben, in dem die Regierung aufgefordert wurde, Maßnahmen zur Verlängerung der Arbeitszeit zu ergreifen.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Sitzung des Generalrats der I. T. F. vom 23. und 24. März 1924.

An der Sitzung nahmen teil: Robert Williams (London), Vorsitzender, C. T. Cramp (London), J. Döring und H. Jochade (Berlin), M. Bidegaray (Paris), T. Gomez (Madrid), W. Brodecky (Prag), C. Mahlman (Antwerpen), G. Sardelli (Rom), J. Tomschik (Wien) und Ch. Lindley (Stockholm). Außerdem die Mitglieder des holländischen Vorstandes J. Brautigam und P. Moltmaker, der Generalsekretär Edo Finmen und der zweite Sekretär N. Nathans. Es waren somit alle Mitglieder anwesend.

Der vorgelegte Bericht des Sekretariats über das abgelaufene halbe Jahr wird nach kurzer Aussprache gutgeheißen.

Den Gesuchen des Rumänischen Hafnarbeiterbundes, des Isländischen Transportarbeiterbundes, des Eisenbahnerverbandes von Kanada, der Eisenbahnerföderation von Argentinien und des Eisenbahnerverbandes von Palästina um Zulassung zur I. T. F. wird entsprochen. Die Stewards-Organisation von Norwegen wird wegen Rückstand in der Beitragsleistung vorläufig ihrer Rechte enthoben.

Dem Bericht über die Jahre 1922 und 1923 und der finanziellen Berichte über den selben Zeitabschnitt, die beide dem bevorstehenden Kongreß vorgelegt werden sollen, wird nach kurzer Aussprache zugestimmt. Zugleich wurde der Vorschlag für 1924 festgestellt.

Der Beginn des in diesem Jahr in Hamburg stattfindenden Internationalen Kongresses wird auf den 7. August festgesetzt. Für den Kongreß selbst sind fünf Tage vorgesehen. Ebenso wie bei früheren Kongressen werden während des Kongresses die Sektionen des Eisenbahnpersonals, der Transport- und Hafnarbeiter, sowie der Seeleute besondere Zusammenkünfte abhalten. Die Festsetzung der Tagesordnung des Kongresses und die vorbereitenden Maßnahmen wurden dem Exekutivkomitee anvertraut.

Als Delegierte zu dem im Juni in Wien stattfindenden Kongreß des I. G. B. wurden gewählt: Robert Williams, Edo Finmen und Johann Döring.

In Übereinstimmung mit einem früheren Kongreßbeschuß wurde auf 9. und 10. April in Antwerpen eine Vertreterkonferenz anberaumt der belgischen, französischen, englischen, deutschen und holländischen Hafnarbeiter, die sich mit den gesamten Interessen der Hafnarbeiter in den Nordseehäfen beschäftigen soll.

Ferner wurde beschlossen, einen Bericht auszufertigen hinsichtlich der noch in Gefangenschaft befindlichen deutschen Eisenbahner, die während der Ruhrbesetzung von französischen und belgischen Militärbehörden verhaftet und verurteilt worden sind, weil sie es ablehnten, unter den Bajonetten der Besatzungstruppen zu arbeiten oder dem Verlangen, ihre Gewerkschaftsarbeit einzustellen, zu entsprechen.

Hinsichtlich des Gesuchs einer angeschlossenen Organisation, ihr zum Bau eines eigenen Heims ein Darlehen zu gewähren, wurde beschlossen, einen Appell an die angeschlossenen Organisationen zu richten.

* * *

Kongreß der I. T. F.

Wie bereits im Pressebericht No. 12 angekündigt, wird der Kongreß der I. T. F. am 7. August in Hamburg eröffnet und voraussichtlich fünf Tage dauern. Die Tagesordnung wird den Organisationen und Delegierten Ende April oder Anfang Mai zugeschickt. Der bereits vom Generalrat im Entwurf genehmigte Tätigkeits- und Kassenbericht wird ebenfalls im Laufe des Monats Mai herausgegeben.

Verbände, welche uns die Namen ihrer Delegierten noch nicht aufgegeben haben, wollen dies unverzüglich nachholen.

* * *

Das neue Adreßbüchlein.

Verschiedene Organisationen haben die korrigierten Druckproben noch nicht eingesandt. Sie werden hiermit ersucht, dies umgehend vorzunehmen.

* * *

Abonnements auf das Mitteilungsblatt.

Weitere Bestellungen sind eingegangen: vom holländischen Verband der Eisen- und Trambahner, vom Spanischen Eisenbahnerverband und vom Norwegischen Seeleuterverband.

Die Abonnements gehen allmählich zahlreicher ein, doch könnte es in dieser Hinsicht wesentlich besser bestellt sein, wenn die angeschlossenen Organisationen dieser Sache mehr Aufmerksamkeit schenken würden. Durch eine möglichst weite

Verbreitung des Mitteilungsblattes unter den Mitgliedern werden diese über die in anderen Ländern gültigen Arbeitsverhältnisse informiert, was auch zu einer wesentlichen Festigung und Vertiefung des internationalen Gedankens beitragen würde.

Der Abonnementspreis (für 12 Nummern) beträgt nur 1 hfl. pro Jahr, vorausgesetzt, daß die Landesorganisation die Verteilung und den Einzug der Gelder übernimmt.

Beiträge.

Es sind weiter eingegangen:

vom Schwedischen Transportarbeiterverband	fl.	797,40
vom Verband der Chauffeurs in Madrid	fl.	162,—
vom Bulgarischen Eisenbahnverband	Lewas	2 500,—
vom Isländischen Transportarbeiterverband	fl.	9,75
vom Polnischen Eisenbahnverband	fl.	750,—
vom Verband der Eisenbahngestellten in Kanada	fl.	397,—
vom Englischen Transportarbeiterverband	£	100.—
vom Österreichischen Eisenbahnverband	Kr.	134 000 000
vom Deutschen Verkehrsbund	fl.	3 569,32

Unterstützung der deutschen Gewerkschaften.

Es wurden uns nachstehende weitere Beträge überwiesen:

vom Belgischen Transportarbeiterverband	frs.	2245,—
vom Bulgarischen Eisenbahnverband	Lewas	15 000,—
vom Isländischen Transportarbeiterverband	Fl.	29,25

Die Sammlung ist nunmehr abgeschlossen.

Bericht über die automatische Kuppelung.

Der Bericht über die automatische Kuppelung, der dieser Nummer beigelegt wird, erscheint auch in Broschürenform.

Bevorstehende Kongresse.

Schwedischer Eisenbahnverband vom 12. bis 17. Mai in Stockholm.

Schweizerischer Eisenbahnverband am 28. und 29. Juni in Bern.

Landesverband der Eisenbahner in England vom 7. bis 11. Juli.

Der Kampf um den Achtstundentag in der Schweiz.

Es bestehen in der Schweiz zwei Gesetze, die die Arbeitszeit regeln: Das Fabrikgesetz, dem die fabrikmäßigen Betriebe unterstellt sind, auch die *Hauptreparaturwerkstätten der Bundesbahnen und Privatbahnen*, und das Arbeitszeitgesetz für die Transportangestellten, dem das Personal der Verkehrsbetriebe unterstellt ist, so weit es im Betriebsdienst beschäftigt wird. Beide enthalten den Grundsatz des Achtstundentages, wobei die tägliche Arbeitszeit mehr als 8 Stunden betragen, immerhin bestimmte Grenzen nicht überschreiten darf; damit wurde der Privatindustrie die Einführung des freien Samstagnachmittags ermöglicht. Das Arbeitszeitgesetz für die Transportangestellten sieht vor, daß die Arbeitszeit innerhalb zwei Wochen 96 Stunden nicht überschreiten darf. Hier besteht also eine längere Ausgleichsperiode, um den im Verkehrsbetrieb existierenden besonderen Verhältnissen Rechnung zu tragen.

Das revidierte Fabrikgesetz trat am 1. Januar 1920 in Kraft, nachdem gegen die von der Bundesversammlung verabschiedete Vorlage das Referendum nicht ergriffen worden war. Am 6. März 1920 genehmigte sodann die Bundesversammlung das neue Arbeitszeitgesetz für die Transportangestellten, das dem Personal neben der achtstündigen Arbeitszeit eine bessere Regelung der Dienst- und Ruheschichten und der Ferien brachte. Eine wesentliche Neuerung bestand auch darin, daß

das Personal der Privatbahnen, für das vorher noch besondere Bestimmungen bestanden, den nämlichen Vorschriften unterstellt wurde, wie das Personal der Bundesbahnen. Gegen dieses Gesetz wurde auf Betreiben des Verbandes der Sekundärbahnen das Referendum ergriffen. Die nötige Unterschriftenzahl kam innerhalb der gesetzlichen Frist zusammen. Das Gesetz wurde aber in der Volksabstimmung mit großer Mehrheit — rund 100 000 Stimmen — angenommen.

Beide Gesetze lassen beim Vorhandensein besonderer Verhältnisse Ausnahmen mit Bezug auf die Dauer der Arbeitszeit zu. Beim Fabrikgesetz kann der Bundesrat die Bewilligung erteilen, bis auf 52 Stunden in der Woche zu gehen. Der Art. 16 des Arbeitszeitgesetzes für die Transportanstalten bestimmt einfach, daß der Bundesrat Ausnahmen von den gesetzlichen Bestimmungen gestatten kann, wenn besondere Verhältnisse das notwendig machen. Betont wird, daß insbesondere den Nebenbahnen Ausnahmen gewährt werden können. Von diesen Ausnahmen haben sowohl die Industrie, als auch die Nebenbahnen und Bundesbahnen Gebrauch gemacht. Der Bundesrat hat den gestellten Gesuchen jeweils in weitgehendem Maße entsprochen, ohne sich von den Protesten der interessierten Arbeiterorganisationen stark beeinflussen zu lassen. Die im Sommer 1923 für drei Kategorien des Bundesbahnpersonals bewilligte Verlängerung der Arbeitszeit hat zu außerordentlich scharfen Auseinandersetzungen zwischen dem Eisenbahnverband und den Behörden geführt (siehe Mitteilungsblatt 1923, Seiten 128, 145 und 146).

Die milde Handhabung der Arbeitszeitbestimmungen in beiden Gesetzen durch den Bundesrat genigte den Gegnern des Achtstundentages nicht. Sie nahmen die seit der Inkraftsetzung der beiden Gesetze eingetretene, sich außerordentlich verschärfende wirtschaftliche Krise zum Vorwand, um eine Änderung dieser Bestimmungen herbeizuführen. Im Nationalrat wurde im Oktober 1921 eine diesbezügliche Motion eingereicht, die nichts anderes begehrte, als die allgemeine Einführung der 9- und 10stündigen Arbeitszeit, so lange Arbeitslosenunterstützung aus öffentlichen Mitteln ausgerichtet werde. Der Bundesrat nahm diesen Begehren gegenüber anfänglich eine zögernde Haltung ein, doch erlag er dem starken Drucke der Reaktion und unterbreitete der Bundesversammlung eine sachbezügliche Vorlage. Alle Anstrengungen der fortschrittlich gesinnten Elemente, namentlich der Sozialdemokraten, eine Gesetzesrevision zu verhüten, blieben erfolglos. Die Bundesversammlung hieß mit großer Mehrheit eine Vorlage gut, die bestimmte, daß in Zeiten einer allgemeinen schweren Wirtschaftskrise die Arbeitszeit im einschichtigen Betrieb für den einzelnen Arbeiter bis auf 54 Stunden in der Woche ausgedehnt werden dürfe. Der Bundesrat sollte nach Anhörung der zentralen Arbeitgeber- und Arbeiterverbände entscheiden, ob die Voraussetzung für die Anwendung dieser Bestimmung vorhanden sei. Darüber hätte der Bundesrat das Recht gehabt, in Zeiten, in denen diese Voraussetzung nicht zutraf, ganzen Industrien oder einzelnen Fabriken die Ausdehnung der Arbeitszeit bis auf 54 Stunden zu gestatten, wenn und solange wichtige Gründe dies rechtfertigten. Die Wirksamkeit dieser Bestimmung sollte auf drei Jahre beschränkt werden.

Von einer Revision des Arbeitszeitgesetzes für die Transportanstalten sah die Bundesversammlung ab, da der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements erklärte, daß der Art. 16 dieses Gesetzes genügend Handhabe biete, um allen Verhältnissen des Verkehrsbetriebes Rechnung zu tragen.

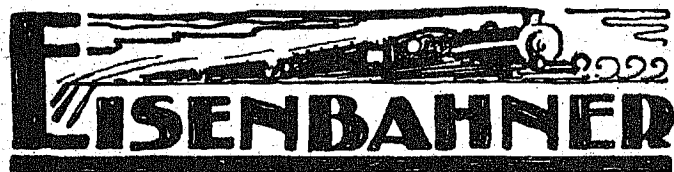
Gegen die von der Bundesversammlung beschlossene Revision des Fabrikgesetzes wurde das Referendum ergriffen. Innerhalb kurzer Zeit kam die nötige Unterschriftenzahl — 30 000 — zusammen. Bis zum Ablauf der gesetzlichen Frist von 90 Tagen wurden über 203 000 gültige Unterschriften deponiert. Es mußte also die Volksabstimmung vorgenommen werden. Die außerordentlich hohe Unterschriftenzahl, wie sie noch nie erreicht worden war, machte den Bundesrat stutzig. Er zögerte mit der Ansetzung der Volksabstimmung, die schon im Spätherbst 1922 hätte stattfinden können. Sie wurde dann auf den 17. Februar 1924 angesetzt. Von den Gegnern des Achtstundentages wurde eine ungeheure Propaganda entfaltet. Aber auch

die Arbeiterschaft blieb nicht müßig. Im Verein mit den fortschrittlich gesinnten Elementen aus allen Parteilagern führte sie den Abstimmungskampf in glänzender Weise durch. Sie konnte einen unerwarteten Erfolg verzeichnen. Die Vorlage wurde bei einer starken Stimmbeteiligung mit einer Mehrheit von 116 000 Stimmen verworfen.

Zum zweiten Mal hat sich das Schweizervolk mit Entschiedenheit zum Grundsatz des Achtstundentages bekannt: Am 31. Oktober 1920 bei der Abstimmung über das Arbeitszeitgesetz für die Transportanstalten und nun am 17. Februar 1924 noch in viel deutlicherer Weise, wo es sich um die Beseitigung dieser Errungenschaft handelte.

Das Personal der Verkehrsbetriebe, namentlich das Eisenbahnpersonal, hat bei dieser Abstimmung seine Pflicht in vorbildlicher Weise erfüllt. Es gab Gruppen, von denen der letzte Mann, oft unter sehr erschwerenden Umständen, zur Urne ging. Dieses Personal hat der Privatarbeiterschaft treue Solidarität gehalten. Das mußte auch geschehen, denn eine Revision des Fabrikgesetzes im Sinne der Verlängerung der Arbeitszeit hätte ohne weiteres zur Folge gehabt, daß der Artikel 16 des Arbeitszeitgesetzes noch viel weitgehender angewendet worden wäre, als dies bis jetzt schon der Fall war.

Die schweizerische Arbeiterschaft, namentlich auch das Verkehrspersonal, ist stolz auf diesen Erfolg. Eine Niederlage würde bewirkt haben, daß die internationale Reaktion in verstärktem Maße ans Werk gegangen wäre, um die kulturelle Errungenschaft des Achtstundentages zu beseitigen. V. L.



Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

England.

Eisenbahnen.

1. Betriebsform.

Mit Ausnahme einiger Meilen, die seitens der Regierung zu militärischen Zwecken verwendet werden, sind die gesamten Eisenbahnen Großbritanniens Privateigentum und werden von Aktiengesellschaften betrieben.

Die einzige Kontrolle, die vom Parlament normalerweise ausgeübt wird, besteht in der Erteilung von Konzessionen usw. und in der Überwachung der Gesetze, die ein Mindestmaß des auszuübenden Eisenbahndienstes usw. vorsehen.

Während des Weltkrieges wurden die Eisenbahnen auf Grund eines besonderen Gesetzes in eine Art Staatsbetrieb umgewandelt, doch blieb die Leitung in den Händen der ständigen Eisenbahndirektoren. Diese Kontrolle kam im August 1920 wieder in Wegfall. Kraft der Eisenbahnakte vom 19. August 1921 kann die Regierung innerhalb gewisser Grenzen hinsichtlich der Kosten usw. von den Eisenbahnen verlangen, daß sie für einen den Bedürfnissen entsprechenden Verkehr Sorge tragen und alle Erleichterungen und Bequemlichkeiten (einschließlich kleinerer Änderungen, Ausdehnungen und Verbesserungen der bestehenden Einrichtungen) anbringen, die als notwendig erachtet werden. Außerdem kann sie gradweise auf Durchführung von Maßnahmen zwecks allgemeiner Standardisierung der Strecken, der Betriebsanlagen sowie des Betriebsmaterials (einschließlich der Methoden der elektrischen Zugsförderung und was damit zusammenhängt) wirken, und Ent-

würfe zwecks Regelung des Zusammenwirkens des gemeinsamen Gebrauchs von Rollmaterial, Werkstätten, Betriebsanlagen und anderer Erleichterungen antehemen.

Das gesamte Schienennetz normaler Spur, das Ende 1922 dem Verkehr übergeben war, betrug 51 418 Meilen, hiervon entfallen auf:

erste Spur	20 155 Meilen
zweite Spur	12 715 "
dritte Spur	1 698 "
vierte Spur	1 316 "
fünfte Spur und mehr	751 "
Nebengleise (als eine Spur gerechnet)	14 783 "

Gegenüber dem Jahre 1913 bedeutet dies eine Vermehrung des Schienennetzes um 1000 Meilen.

In der jüngsten Zeit hat sich eine starke Tendenz zur Verschmelzung bemerkbar gemacht. Innerhalb der letzten anderthalb Jahre hat sich die Zahl der Eisenbahngesellschaften von etwa vierzig auf sieben oder acht vermindert. Es bestehen nunmehr vier große kombinierte Gesellschaften. Die übrigen sind von geringerer Bedeutung. Für die Verschmelzung war in der Hauptsache das Bestreben ausschlaggebend, eine bessere Wirtschaftlichkeit für die Anteilseigner herbeizuführen. Vermutlich dürfte hierbei auch die Überlegung mitgewirkt haben, eine Verstaatlichung der Eisenbahnen zu vermeiden.

Die Bewegung zugunsten der Verstaatlichung der Eisenbahnen wird nur von den Arbeiterorganisationen und der Railway Nationalization Society (einer Vereinigung für die Verstaatlichung der Eisenbahnen) geführt.

II. Finanzielle Ergebnisse.

Das insgesamt ausgegebene Kapital der Eisenbahnen betrug am 31. Dezember 1922 £ 1 112 000 000 gegenüber £ 1 092 700 000 am 31. Dezember 1913.

Das Anlagekapital verteilte sich Ende 1922 wie folgt:

Eisenbahnen	£ 1 020 700 000
Pferde, Fuhrwerke, Kraftwagen usw.	1 200 000
Dampfboote und Schiffswerkstätten	9 700 000
Kanäle (ausschließlich des Manchester Schiffskanals)	8 200 000
Docks, Häfen und Kais	53 000 000
Hotels	8 200 000
Elektrische Kraftstationen usw.	6 700 000
Landbesitz und Eigentum, das nicht zu den Eisenbahnen oder Stationen gehört	42 400 000
Andere Industrien	100 000
Beteiligungen an Nicht-Eisenbahn-Unternehmungen	2 900 000
Sonstiges (hauptsächlich Eisenbahnen betr.)	11 600 000
	<u>£ 1 164 700 000</u>

Die finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnen während der Jahre 1913, 1921 und 1922 betragen:

	1913	1921	1922
Brutto-Einnahmen (Fracht usw.)	£ 129 700 000	£ 236 200 000	£ 237 800 000
Ausgaben	83 500 000	246 000 000	190 600 000
Rein-Einnahmen	46 200 000	9 800 000*)	47 200 000
Regierungszuschüsse	—	55 800 000	1 100 000
Verschiedene Einnahmen	2 700 000	4 400 000	6 100 000
Gesamt-Rein-Einnahmen	48 900 000	50 400 000	54 400 000
Zinsen und Dividenden	46 200 000	48 300 000	51 800 000

Die angeführten „Regierungszuschüsse“ stellen eine Vergütung für Abnutzung und Einkommensverlust während der Regierungskontrolle dar.

Die obigen Ausweise zeigen, daß die Eisenbahnen gegenwärtig mit Gewinn betrieben werden und sich in einer außerordentlich günstigen Lage befinden. Die Ergebnisse für das Jahr 1923 werden aller Wahrscheinlichkeit nach ebenso befriedigend sein.

*) Verlust.

Über die Ausgaben für Löhne während der Jahre 1913, 1922 und 1923 unterrichten folgende Zahlen:

1913	£ 47 000 000
1922	117 000 000
1923 (geschätzt)	111 000 000

Zu den Ersparnismaßnahmen gehört die bereits erwähnte Verschmelzung, die einen großen Teil des Wettbewerbs beseitigt hat.

Der den Eisenbahnern während der Regierungskontrolle im Februar 1919 zuerkannte achtstündige Arbeitstag war Gegenstand heftiger Angriffe der Gesellschaften. Im Januar 1922 sicherten sie sich von dem Eisenbahn-Lohnrat das Recht, die achtstündige Arbeitszeit auf kleinen Stationen auf zehn und zwölf Stunden auszudehnen. Das Ergebnis war eine Verminderung des Personals. Die Zahl der Beschäftigten betrug:

1913	618 308
1921	735 870
1922	676 802
1923	681 778

Die Verschmelzung wird ebenfalls zu einer Verminderung des Personals führen. Die Organisationen des Personals haben sich der Einführung längerer Arbeitszeit kräftig widersetzt.

Der Staat garantiert den Aktienbesitzern keinerlei Dividende. Hingegen sicherte die Regierung den Gesellschaften während des Krieges dieselben Netto-Einnahmen aus dem Verkehr zu, wie 1913 (ein ungewöhnlich günstiges Jahr).

Unter der Regierungsakte von 1921 gab die Regierung ihre frühere Autorität hinsichtlich der Festsetzung der Verpflichtungen der Eisenbahnen auf und setzte dafür ein Tarifgericht ein, das aus Vertretern der Regierung, der Benutzer und Eigentümer der Eisenbahnen besteht. Die Entscheidungen dieses Gerichts müssen auf der Beibehaltung eines dem Jahre 1913 entsprechenden Standard-Ertrages zuzüglich 5% für jede weitere Kapital-Investition basieren. Wird dieser Standard in einem Jahre überschritten und ist mit der Fortdauer eines solchen Überschusses zu rechnen, so werden die Gebühren derart vermindert, daß 80% des in den nächstfolgenden Jahren zu erwartenden Überschusses in Form ermäßigter Tarife der Öffentlichkeit zugeführt werden. Der autorisierte Gewinn für solche Jahre, das heißt der ursprüngliche „Standard“ zuzüglich 20% des Überschusses, bildet dann einen neuen Standard-Gewinn, der in der Folge auf dieselbe Weise fortgesetzt weiter erhöht werden kann.

Von der London Traffic Combine abgesehen, die sowohl elektrische Eisenbahnen, elektrische Straßenbahnen und Autobuslinien betreibt, steht der Straßentransport mit dem Eisenbahntransport in direkter Konkurrenz. Die Wirkung ist, daß die Eisenbahnen mehrere Millionen Tonnen sehr lohnenden Transports verloren haben.

Post und Eisenbahnen sind vollständig unabhängig voneinander. Die gegenseitigen Dienste werden berechnet. Beide befördern Pakete. Die Postpakete werden von den Eisenbahnen im allgemeinen in Säcken befördert, während der Pakettransport der Eisenbahngesellschaften lose erfolgt. Die Eisenbahnbeamten erledigen einen großen Teil des Telegraphendienstes der Post, wofür die Gesellschaften entschädigt werden. Alle dem Staat erwiesenen Dienste werden den Gesellschaften vergütet.

III. Das Verhältnis zwischen der Betriebsleitung und den Organisationen des Personals.

Das Verhältnis zwischen der Betriebsleitung und den Organisationen des Personals wird zum Teil durch die Eisenbahnakte von 1921 geregelt. Diese sieht vor, daß alle Fragen betr. Löhne, Dienstzeit und sonstige Arbeitsbedingungen — es sei denn, daß eine Kündigung mit Jahresfrist erfolgt — mangels einer Übereinkunft zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Eisenbahnerorganisationen einem Zentralen Lohnamt, bzw. auf Verlangen einem Nationalen Lohnamt unterbreitet werden. Die Lohnämter sind zuerst im Jahre 1920 durch die Eisenbahnakte von 1921 erneuert worden.

Das *Zentrale Lohnamt* (Central Wages Board) besteht aus je acht Vertretern der Gesellschaften und des Personals. Die Personalvertreter werden durch die Eisenbahnverbände bestimmt und zwar vier durch die National Union of Railwaymen (Eisenbahnergewerkschaft), zwei durch die Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Lokomotivführer- und Heizerverband) und zwei durch die Railway Clerks' Association (Eisenbahnbeamten-Verband).

Das *Nationale Lohnamt* (National Wages Board) besteht aus sechs Vertretern der Gesellschaften, sechs Vertretern des Personals (von denen jede der oben genannten Organisationen je zwei bestimmt) und vier Vertretern der Benutzer der Eisenbahnen, wovon je einer von der parlamentarischen Kommission des Gewerkschaftskongresses, der Union der Genossenschaften, der Vereinigung britischer Handelskammern, und der britischen Industrie-Föderation ernannt wird. Die Regierung ernennt hierzu einen unparteilichen Vorsitzenden.

Das Zentrale Lohnamt tritt gewöhnlich alle drei Monate zusammen. Es ist vorgesehen, daß jeder Vorschlag auf Änderung der nationalen Übereinkunft, wenn dieser von einer Gesellschaft ausgeht, der bzw. den betreffenden Gewerkschaften, und wenn er von einer Gewerkschaft ausgeht, dem Sekretär der Unternehmergruppe im Zentralen Lohnamt unterbreitet wird. Wird eine Verständigung nicht erzielt, so kommt der Vorschlag vor das Nationale Lohnamt. Jede aus der Auslegung eines nationalen Abkommens entstehende Frage muß der Gesellschaft von dem beteiligten Personal unterbreitet werden. Erfolgt innerhalb 21 Tage keine befriedigende Regelung, so kann die Angelegenheit von der Gewerkschaft aufgegriffen werden, die sich dann mit der betr. Gesellschaft in Verbindung setzt. Erfolgt auch zwischen Gewerkschaft und Gesellschaft keine Verständigung, so wird die Angelegenheit dem Zentralen Lohnamt, und wenn auch hier keine Verständigung erzielt wird, dem Nationalen Lohnamt unterbreitet. Das Nationale Lohnamt muß das Ergebnis seiner Entschlüsse über jede ihm unterbreitete Angelegenheit innerhalb 28 Tage bekannt geben. Vor dem Ablauf dieser Frist darf kein Streik erklärt werden.

Für die weniger wichtigen oder lokalen Angelegenheiten sind andere Instanzen vorgesehen. Auf jeder Station oder jedem Depot, wo die Zahl der Angestellten in einer Abteilung oder Gruppe in der Regel 75 überschreitet, ist ein *Lokales Abteilungs-Komitee* (Local Departmental Committee) gebildet. Dieses besteht aus höchstens vier gewählten Vertretern (die bei der Gesellschaft beschäftigt sein müssen) der in dieser Abteilung oder Gruppe Beschäftigten, und höchstens vier Vertretern der Eisenbahngesellschaft. Die Personalvertreter werden von dem über 18 Jahre alten Personal, das mindestens zwölf Monate ununterbrochen im Dienst stehen muß, auf die Dauer eines Jahres gewählt. Dieses Lokalkomitee soll eine anerkannte Instanz im Verkehr zwischen Personal und der örtlichen Direktion der Eisenbahngesellschaft darstellen. Das Lokalkomitee kann auch Anregungen hinsichtlich befriedigender Regelung der Arbeitszeit und dergl., sowie hinsichtlich Sicherheitsvorrichtungen, erster Hilfe bei Unfällen usw. geben. Ferner kann es Vorschläge hinsichtlich der Regelung der freien Tage und der Organisation der Arbeit überhaupt machen. Kann das Lokalkomitee in irgend einer strittigen Angelegenheit keine befriedigende Lösung erreichen, so können beide Seiten den zuständigen Sektions-Eisenbahnrat anrufen.

Die *Sektions-Eisenbahnräte* (Sectional Railway Councils), deren bei jeder Gesellschaft nicht mehr als fünf bestehen dürfen, beschäftigen sich mit den Angelegenheiten der Personalgruppen. Sie bestehen aus höchstens 12 Vertretern, die von dem über 18 Jahre alten Personal der betr. Personalgruppe und Gesellschaft, das mindestens zwölf Monate in ununterbrochenem Dienst steht, gewählt werden. Die Wahlen werden gemeinsam von Vertretern, die durch die Gewerkschaften hierzu ernannt werden, und der betr. Eisenbahngesellschaft durchgeführt. Die Vertreter der Angestellten bleiben drei Jahre im Amt. Ein Drittel von ihnen tritt alljährlich zurück.

Im Rahmen der Personalgruppe und der Gesellschaft, für die sie gewählt sind, obliegen den Sektions-Eisenbahnräten folgende Angelegenheiten:

- a) lokale Anwendung der nationalen Übereinkünfte betr. Standardlöhne, Dienstzeit und Arbeitsbedingungen;
- b) Anregungen hinsichtlich der Arbeitsregelung und dergl.;
- c) andere Angelegenheiten, welche eine Gesellschaft und deren Personal gegenseitig berühren, wie z. B. Zusammenarbeit zwecks Erreichung besserer Wirtschaftlichkeit; Aufstellung allgemeiner Grundsätze, die die Einteilung und Art des Dienstes regeln usw.

Die Eisenbahnräte (Railway Councils), deren je einer bei jeder Gesellschaft besteht, setzen sich aus höchstens zehn Vertretern der betr. Gesellschaft und höchstens zehn Vertretern des Personals zusammen, von denen je zwei von jedem Sektionsrat bestellt werden. Die Eisenbahnräte können sich mit allen Fragen, für die die Sektionsräte zuständig sind und die zwei oder mehr Personalgruppen berühren, und allen Angelegenheiten beschäftigen, die ihnen von einem Sektionsrat vorgelegt werden. Ehe irgend eine dieser Angelegenheiten zur Diskussion gelangt, wird den Sektionsräten Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Sitzungen der Sektionsräte und der Eisenbahnräte finden nach Maßgabe der Notwendigkeit statt, doch müssen jährlich mindestens zwei Sitzungen stattfinden.

Gesuche in einer Angelegenheit, die der Zuständigkeit der Sektions- oder Eisenbahnräte unterliegen, müssen von dem betreffenden Personal zuerst der Gesellschaft unterbreitet werden. Erfolgt innerhalb 21 Tagen keine befriedigende Antwort, so können die Tatsachen dem Sekretär der Unternehmervertreter in dem Rat (Personal und Gesellschaften haben im Sektionsrat und im Eisenbahnrat ihren eigenen Sekretär und Vorsitzenden) vorgelegt werden. Die Vorschläge der Gesellschaft werden von dem Sekretär ihrer Vertretung dem Sekretär der Personalvertretung zugeteilt. Erklärt sich ein Sektionsrat zur Beilegung für unzuständig, so kann die Angelegenheit seitens des Personals der betreffenden Gewerkschaft unterbreitet werden, die sich dann direkt mit der Gesellschaft in Verbindung setzt, oder es wird gemeinsam der Eisenbahnrat angerufen. Erklärt sich auch der Eisenbahnrat außerstande, eine Lösung herbeizuführen, so kann seitens des Personals die betreffende Angelegenheit der zuständigen Gewerkschaft übertragen werden, die sich mit der Gesellschaft in Verbindung setzt. Kommt eine Verständigung nicht zustande, so kann die Angelegenheit dem Zentralen Lohnamt unterbreitet werden.

Die Entscheidungen sowohl der Räte als der Lohnämter müssen auf einer Übereinkunft der beteiligten Parteien beruhen.

Von Zeit zu Zeit kommen besoldete Angestellte der Organisationen und unmittelbar von den interessierten Leuten bestellte Vertreter mit den Abteilungschefs, Ingenieuren, Superintenden usw. zusammen, um aufgeworfene Fragen, die nur einige Leute berühren, und die ohne Änderung der nationalen Übereinkunft gelöst werden können, zu besprechen. Ein Unterschied zwischen Personalvertretern, die im Dienste der Gesellschaften stehen, und Angestellten der Personal-Organisationen wird nicht gemacht. Gewerkschaftsvertreter erhalten zur Erfüllung ihrer gewerkschaftlichen Aufgaben jeden geforderten Urlaub, aber ohne Bezahlung.

In der Betriebsleitung hat das Personal kein Mitspracherecht. Auch nicht bei der Regelung des Sommer- oder Winterfahrplans.

IV. Das Streikrecht.

Das Streikrecht ist — vorausgesetzt, daß zuvor die üblichen Verhandlungswege beschritten sind — anerkannt. Es besteht indessen keine gesetzliche Handhabe, durch die das Personal verhindert werden kann, auch ohne vorherige Verhandlungen in den Streik zu treten. Versuche zur Schaffung eines derartigen Gesetzes werden von Zeit zu Zeit von der reaktionären politischen Parteien unternommen, doch sind diese bisher mißlungen.

Auf den englischen Eisenbahnen haben viele Streiks mit unterschiedlicher Bedeutung und verschiedenen Zielen und Ergebnissen stattgefunden. Die hervorragendsten Eisenbahnstreiks haben 1911 und 1919 stattgefunden. Der Streik von 1911

war von folgenden vier Organisationen geführt worden: Amalgamated Society of Railway Servants, General Railway Workers' Union, Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen, und der United Pointsmen's and Signalmen's Society. Dieser Streik wurde anfänglich für die Anerkennung der Gewerkschaften durch die Gesellschaften und die Regierung geführt. Er hatte zum Ergebnis, daß eine königliche Kommission zur Untersuchung der Arbeitsbedingungen der Eisenbahner eingesetzt wurde. Außerdem hatte er den Zusammenschluß dreier beteiligter Organisationen (der A. S. R. S., G. R. W. U. und der U. P. S. S.) zu einer Organisation — der National Union of Railwaymen — zur Folge.

Der Streik von 1919 galt der Standardisierung der Arbeitsbedingungen im gesamten Eisenbahndienst Englands. Auch bei diesem Anlaß gingen die National Union of Railwaymen und die Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen gemeinsam vor. Die Stilllegung des Eisenbahnbetriebs war so gut wie vollkommen und dauerte acht Tage. Die Gewerkschaften erzielten ein befriedigendes Abkommen, und zum ersten Mal wurden die Löhne auf der Grundlage einer gleitenden Skala, die sich dem Teuerungsindex anpaßt, geregelt. Es war auch zum ersten Mal, daß ein für das ganze Land geltendes Abkommen gesichert wurde.

V. Die Organisation des Personals.

Am 24. März 1923 waren 681 778 Personen bei den Eisenbahngesellschaften in England beschäftigt. Diese verteilten sich wie folgt:

Gruppen	Erwachsene		Jugendliche	
	männlich	weiblich	männlich	weiblich
Fuhrpersonal	15 497	882	3 706	—
Wagenreiniger	6 829	882	225	—
Wagenwärter	4 887	—	—	—
Wagenschmierer	1 200	—	1 087	—
Kontrolleure	11 689	4	9	—
Fahrkartenkontrolleure	5 287	11	164	—
Kanzleihilfen	71 772	8 536	4 001	545
Krahnführer	1 909	—	211	—
Schrankenwärter	1 568	1 417	102	—
Lokomotivputzer	10 023	2	2 740	—
Lokomotivführer und Maschinisten	36 708	—	—	—
Heizer	36 683	—	15	—
Güteraufseher	16 571	—	5	—
Zugschaffner	7 899	—	—	—
Inspektoren	7 748	11	—	—
Hilfsarbeiter	35 709	37	1 713	3
Ladepersonal	5 066	—	3	—
Mechaniker und Handwerker	91 814	483	14 682	216
Boten	614	21	1 876	41
Wagenregistrierer	1 913	1	906	—
Streckenarbeiter	63 134	—	178	—
Weichensteller	387	—	3	—
Bahnpolizei	2 767	6	—	—
Polizei-Inspektoren	231	—	—	—
Dienstleute und Gepäckträger	42 426	36	5 970	—
Rangierpersonal	18 713	—	116	—
Signal- und Telegraphenbauer	4 855	—	30	—
Signalwärter	29 256	2	251	—
Stellwerksgehilfen	—	—	796	—
Bahnhofsvorsteher, Vorsteher von Rangierbahnhöfen usw.	7 673	10	—	—
Wächter	892	—	—	—
Vorarbeiter	1 450	—	—	—
Diverse Gruppen	72 699	10 295	4 825	336
	615 269	21 745	43 614	1 141
	21 754	—	—	—
	43 614	—	—	—
	1 141	—	—	—
insgesamt	681 778	—	—	—

In diesen Zahlen ist das in Irland und in Manchester Schiffs-Kanal beschäftigte Personal nicht berücksichtigt.

Es bestehen in England drei Gewerkschaften des Eisenbahnpersonals: die National Union of Railwaymen, die alle Grade, einschließlich Lokomotivpersonal und Kanzleibeamte, umfaßt, (Mitgliederzahl am 31. Dezember 1923: 363 230); die Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen, die

ausschließlich Lokomotivführer und Heizer gruppiert. (Mitgliederzahl etwa 60 000); und die *Railway Clerks' Association*, die Kanzleipersonal, Stationsleiter und Aufsichtsbeamte umfaßt (Mitgliederzahl etwa 60 000).

Die N. U. R. und die A. S. L. E. F. sind der I. T. F. angeschlossen. Alle drei Gewerkschaften gehören dem Gewerkschaftskongreß an, der seinerseits dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossen ist. Infolge der nicht streng nach Dienstgruppen vorgenommenen Scheidung ergeben sich mitunter kleine Rivalitäten, aber im allgemeinen arbeiten die Organisationen bei Konflikten immer zusammen. Die Frage der Verschmelzung ist wiederholt aufgeworfen worden, doch sind Verhandlungen hierüber ergebnislos verlaufen. Ein Teil der Werkstättenarbeiter gehört den betreffenden Berufsgewerkschaften an.

VI. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Die Arbeitsbedingungen werden national durch Verhandlungen zwischen Gewerkschaften und Eisenbahngesellschaften festgestellt. Die Verhandlungsergebnisse sind in einem Landeskollektivvertrag niedergelegt. Die Regierung hat auf die Gestaltung der Arbeitsbedingungen keinen Einfluß. Die Gültigkeit der Übereinkünfte ist zeitlich nicht beschränkt. Vorgeschlagene Änderungen müssen von jeder Seite und zu jeder Zeit bekannt gegeben werden. (Weitere Einzelheiten hierüber sind aus dem Abschnitt III zu ersehen).

VII. Rechtliche Stellung.

Hinsichtlich der Bekleidung öffentlicher Ämter durch das Personal bestehen keinerlei Einengungen.

VIII. Arbeitszeit.

Die Eisenbahner haben den Achtstundentag und die Acht- und vierzigstundenwoche. Wie aus dem Abschnitt II hervorgeht, gibt es viele, deren achtstündige Arbeitszeit auf zehn und zwölf Stunden verteilt ist. Das trifft vornehmlich auf ländliche Stationen zu. Eine Bestimmung, welche die Gesellschaften hindert, das Personal in Ausnahmefällen über die normale Arbeitszeit zu beschäftigen, besteht in keiner Übereinkunft. Zwischen zwei Arbeitsschichten muß eine Ruhezeit von zwölf Stunden liegen, die sowohl auf den Tag als auf die Nacht entfallen können. Ausnahmsweise kann diese Ruhezeit auf neun Stunden verkürzt werden. Über Ruhetage, ist in keiner der Übereinkünfte etwas gesagt, doch besteht allgemein ein wöchentlicher Ruhetag, der in der Regel auf den Sonntag fällt. Wenn Leute zum Sonntagsdienst herangezogen werden, so geschieht dies in der Regel nicht öfter als jeden zweiten Sonntag. Vereinzelt gibt es auch Leute, die an zwei Sonntagen Dienst tun und am dritten frei haben.

Die Zahl der Feiertage ist nach dem Dienstgrad verschieden. Uniformiertes Personal wie Portiers, Bahnwärter, Lokomotivführer und Heizer, Stellwerkswärter, Rangierer und dergleichen, erhält gewöhnlich einen jährlichen Urlaub von sechs Tagen. Gehaltsempfänger und Aufsichtsbeamte erhalten je nach der Klasse zwölf, fünfzehn oder achtzehn Tage Urlaub. Das Personal der Eisenbahnwerkstätten erhält keinen Urlaub mit Bezahlung. Eine besondere Regelung für Urlaub in Todesfällen, bei Ausübung öffentlicher Ämter und dergleichen, ist nicht vorgesehen. In einigen vereinzelt Fällen ist es jedoch üblich, daß die Gesellschaften den Beschäftigten, die Stadtverordnete oder Mitglieder des Gewerkschaftsrates sind, den zur Ausübung ihrer öffentlichen Ämter notwendigen Urlaub unter Fortbezahlung des Lohnes zu gewähren.

Pausen werden allein dem Lokomotivpersonal, den Bahnwärttern, Stellwerkswärtern und dergleichen als Arbeitszeit angerechnet, doch besteht hierüber nur selten eine Regelung und sie müssen ihre Mahlzeiten je nach Gelegenheit einnehmen. Bei demjenigen Personal, das eine oder mehrere bestimmte Ruhe- oder Essenspause hat, werden diese Pausen nicht in die Arbeitszeit eingerechnet und also nicht bezahlt.

Sonntags- und Nachtarbeit werden mit 50 Prozent bzw. 25 Prozent Aufschlag bei den meisten Dienstgruppen bezahlt.

Als Nachtarbeit wird gerechnet die Arbeit, die zwischen 10 Uhr abends und 4 Uhr morgens verrichtet wird. Soweit es sich um uniformiertes Personal handelt, wird alle Arbeit, die über die vorgeschriebene Zeit hinaus geleistet wird, mit Überstundenzuschlag vergütet. Das Kanzleipersonal wird etwas abweichend behandelt, da die Verrichtung von Überstunden im allgemeinen erst von der Distriktsdirektion gutgeheißen werden muß, ehe hierfür Bezahlung erlaubt ist. Das Kanzleipersonal ist gehalten, wenn nötig gelegentlich eine halbe Stunde über die vorgeschriebene Dienstzeit hinaus zu arbeiten, ohne hierfür entschädigt zu werden.

Eine Bestimmung, durch welche die Überstunden begrenzt werden, besteht nicht, doch wirkt in dieser Richtung die Vorschrift, daß die obligatorische Ruhezeit zwölf Stunden betragen muß. (Fortsetzung folgt.)

Die internationalen Organisationen der Eisenbahnunternehmen.

Zurzeit bestehen zwei internationale Organisationen der Eisenbahnunternehmen.

Die älteste ist die im Jahre 1885 gegründete Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer mit dem Sitz in Brüssel.

Der Vereinigung gehören sowohl Verwaltungen der Staats- als der Privatbahnen an. Die Mitgliedschaft verteilt sich auf 37 europäische und nichteuropäische Länder: Äquador, Ägypten, Argentinien, Belgien und Kolumbien, Bolivien, Brasilien, Chile, China, Costa-Rica, Dänemark, Republik San Domingo, Finnland, Frankreich, Algerien, Tunis und Kolonien, Großbritannien und Irland, Griechenland, Haiti, Britisch-Indien, Protektorate und Kolonien, Italien, Japan, Luxemburg, Mexiko, Niederlande und Kolonien, Norwegen, Paraguay, Peru, Polen, Portugal und Kolonien, Rumänien, San Salvador, Königreich Serbien, Kroatien und Slowenien, Siam, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei, Uruguay, Vereinigte Staaten Amerikas.

Die Mitgliedschaft können erwerben alle Eisenbahnverwaltungen, die über ein Netz von mindestens 100 Kilometern verfügen. Bei Bergbahnen berechtigt schon ein Netz von 50 Kilometern zum Anschluß.

Der Vereinigung können auch die Regierungen, auf deren Länder sich die Mitglieder verteilen, beitreten. Die Einladung hierzu ergeht auf diplomatischem Wege durch die belgische Regierung. Auf demselben Wege werden von den einzelnen Ländern die Regierungsdelegierten zu den Kongressen bezeichnet.

* * *

Die andere internationale Unternehmerorganisation ist die Union Internationale des Chemins de Fer mit dem Sitz in Paris. Diese ist erst im Oktober 1922 in Paris gegründet worden. Der Plan zu ihrer Gründung ging von der Vierten Kommission — der sogenannten Transportkommission — der Genuekonferenz aus. In der hierauf Bezug habenden Resolution heißt es u. a.:

... und damit unverzüglich alle notwendigen Maßnahmen getroffen werden können, um den internationalen Verkehr wieder ebenso befriedigend zu gestalten wie vor dem Krieg, sprechen die in Genf vertretenen Regierungen den Wunsch aus, daß die Verwaltungen der französischen Eisenbahnen baldmöglichst eine Konferenz technischer Vertreter der Eisenbahnverwaltungen von Europa und anderer interessierter Länder einberufen.

Diese Konferenz wird einberufen:

1. damit diese Verwaltungen unverzüglich alle Maßnahmen ergreifen, für die sie zuständig sind;
2. damit sich deren Vertreter über Vorschläge einigen, die ihren respektiven Regierungen hinsichtlich solcher Maßnahmen vorzulegen sind, die eine Regierungsintervention erfordern.

In dieser Zusammenkunft, die besonders versuchen müßte, ein möglichst enges Zusammenarbeiten der interessierten Verwaltungen herbeizuführen, ohne die Autonomie der verschiedenen Netze preiszugeben und ohne in die Befugnisse bestehender

internationaler Vereinigungen einzugreifen, müßten die technischen Vertreter u. a. die Gründung einer permanenten internationalen Konferenz der Verwaltungen zum Zwecke der Vereinheitlichung und Verbesserung der Errichtungs- und Betriebsbedingungen der Eisenbahnen im internationalen Verkehr studieren."

Der Einladung sind mit Ausnahme von Rußland alle europäischen Staaten gefolgt. In den angenommenen Statuten sind die oben umschriebenen Aufgaben bestätigt und zu deren Erledigung folgende Kommissionen eingesetzt worden:

1. Kommission für den Personenverkehr;
2. Kommission für den Güterverkehr;
3. Kommission für gegenseitige Abrechnungen und der Wechselkurse;
4. Kommission für den Austausch und gegenseitigen Gebrauch des Rollmaterials;
5. Kommission für technische Fragen.

Zur Vorbereitung und Erledigung der Geschäfte ist ein Generalsekretariat errichtet. Als Mitglieder sind nur Eisenbahnverwaltungen zugelassen, die über ein Netz von mindestens 1000 Kilometer Normalspur (oder breiter) verfügen.

Die ordentlichen Kongresse finden alle fünf Jahre statt. Die gefaßten Entschlüsse sind für die Mitglieder nur in beschränkten und in den Statuten genau umschriebenen Fällen verpflichtend. Wird einem obligatorischen Beschluß nicht gefolgt, so kann der Ausschluß ausgesprochen werden.

Der erste Kongreß nach der Gründungskonferenz hat im Oktober 1923 in Paris stattgefunden. Dieser erklärte sich für die Zulassung der russischen Staatseisenbahnen und nahm u. a. Vorschläge an betreffend die Wahl eines universellen Einheitsverschlusses für Personenwagen, die Vereinheitlichung der Inbetriebsetzung der internationalen Züge, wie Gepäckversicherung und die Einführung der Sommerzeit.

Die Organisation umschließt heute über 50 Eisenbahnverwaltungen, die sich auf etwa 30 Länder verteilen.

Die nächste Zusammenkunft der Technischen Kommission findet im April in Florenz statt und beschäftigt sich u. a. auch mit der Frage der automatischen Kuppelung. Zu dieser Frage hat ihr die Internationale Transportarbeiter-Föderation einen Bericht unterbreitet, in dem die allgemeine Einführung des automatischen Kuppelungssystems dringend gefordert wird.

Hinsichtlich der allgemeinen Aufgaben und Bestrebungen weichen die beiden bestehenden internationalen Organisationen insofern von einander ab, als die *Union* sich die Herbeiführung internationaler Konventionen in verwaltungs- und betriebs-technischen Fragen, soweit diese im Zusammenhang mit der internationalen Verkehrsregelung stehen, zum Ziele setzt, während die *Association* mehr dem Studium und der Besprechung allgemeiner Fragen der Eisenbahntechnik dient. Trotzdem nähert sich diese sehr stark dem Charakter einer internationalen Organisation zur Wahrung der Mitgliederinteressen als Arbeitgeber. Sehr deutlich verweist hierauf die von ihr für den nächsten Kongreß vorgesehene Behandlung der Frage des Achtstundentags im Eisenbahnbetrieb. Auch ihre Beschäftigung mit technischen Fragen kann naturgemäß leicht von einschneidender Bedeutung für das Eisenbahnpersonal werden, da diese nicht wie bei der *Union* auf die Abwicklung des internationalen Verkehrs, sondern vornehmlich auf bessere Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnbetriebe gerichtet und daher meistens mit dem Bestreben verbunden sind, Arbeitskräfte überflüssig zu machen.

Dieser Verschiedenheit der Aufgaben entspricht auch die unterschiedliche Gruppierung der beiden Organisationen. Die *Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer* vereinigt die größeren und mittleren Eisenbahnunternehmen mit einem Netz von 100 Kilometern an, während die *Union Internationale des Chemins de Fer* nur Verwaltungen mit einem Netz von mindestens 1000 Kilometern aufnimmt. Ferner ist die *Union* eine vorwiegend auf Europa beschränkte Organisation (von nicht europäischen Staaten gehören ihr nur China und Japan an), dagegen umspannt die *Association* die ganze Welt.

Einschränkung der Koalitionsfreiheit in der Schweiz.

Im Anschluß an die Auseinandersetzungen über die Verlängerung der Arbeitszeit bei einzelnen Kategorien der Schweizerischen Bundesbahnen hat, wie bereits früher berichtet, die Generaldirektion der Bundesbahnen eine Verfügung erlassen, durch die dem Personal bei Strafe der Entlassung verboten wird, an Vorbereitungen für einen Streik oder bei Anwendung der passiven Resistenz mitzuwirken. Der Schweizerische Eisenbahnerverband hat demgegenüber in einer Kundgebung an die Mitgliedschaft den Standpunkt vertreten, daß er sich nach wie vor vorbehalte, diejenigen gewerkschaftlichen Mittel anzuwenden, die ihm zur Verteidigung der Interessen der Mitgliedschaft als notwendig und zweckmäßig erscheinen. Die Behörden verneinen das Streikrecht des Staatspersonals, die Gewerkschaftsverbände bejahen es. Es ist müßig, darüber zu streiten, ob es ein Streikrecht gibt. Der Streik ist immer und überall eine Machtfrage, bei der derjenige Sieger bleibt, der über die größere Macht verfügt. Das Verbot des Streiks und der Teilnahme an den Vorbereitungen zu einem solchen kann nur eine moralische Wirkung ausüben. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, ist die erlassene Verfügung nicht ganz bedeutungslos. Man darf aber ihren Einfluß weder überschätzen noch unterschätzen.

Über diese Frage ist auch im Nationalrat schon gesprochen worden. Das geschah im Dezember letzten Jahres bei Behandlung von zwei Interpellationen. Die eine, eingebracht von einem konservativen Parlamentarier, verlangte vermehrten behördlichen Schutz für diejenigen Angestellten, die Verbänden, welche „auf nationalem Boden“ stehen, angehören. Gemeint war damit die christlichsoziale Gewerkschaft, die aber bedeutungslos ist. Sie zählt nur etwa 500 Bundesbahner gegenüber 33 000, die im Schweizerischen Eisenbahnerverband organisiert sind. Der Interpellant machte dann auch auf die Streikdrohung und die „extreme Richtung“ dieses Verbandes aufmerksam, denen die Behörden mit aller Macht entgegenzutreten müßten. Auch seien die Angehörigen der nationalen Vereinigungen gegen Einwirkungen seitens der Mitglieder der „roten Verbände“ in Schutz zu nehmen und in verstärktem Maße bei Besetzung höherer Stellen zu berücksichtigen.

Der zweite Interpellant, Genosse Bratschi, Generalsekretär des Eisenbahnerverbandes, der Mitglied des Nationalrates ist, erteilte dem ersten Interpellanten die richtige Antwort. Es stand ihm ein reichhaltiges Material zur Verfügung. Anhand von verschiedenen Vorkommnissen bewies er, daß die Behörden hochqualifizierte Angestellte bei Beförderungen umgehen, nur weil diese Angestellten von ihrem Recht Gebrauch machen, politisch und gewerkschaftlich tätig zu sein. So ist beispielsweise ein Beamter bei der Besetzung einer höheren Stelle nicht berücksichtigt worden, weil er sich rege an der kommunalen und kantonalen Politik als bürgerlicher Demokrat beteiligt und daneben auch als Gewerkschafter tätig ist. Dieser Ausschluß von der Beförderung ist umso empörender, als der Betreffende schon lange den Dienst für die fragliche Stelle versah. Der Bundesrat stellte sich auf den sehr sonderbaren Standpunkt, daß ein Beamter, der dienstlich mit dem Publikum stark in Berührung komme, nicht Politik treiben dürfe, weil er sich dadurch zu einem Teil der Bevölkerung in Gegensatz stelle! Das ist eine Argumentation, die sich in einer demokratischen Republik sehr eigenartig ausnimmt.

Nun sind die Bundesbehörden noch weiter gegangen. Ein Postangestellter, der Präsident der — allerdings sehr kleinen — kommunistischen Ortssektion war, ist kündigunglos aus dem Dienst entlassen worden. Er hatte am 1. Mai kommunistische Flugblätter verteilt und auch an Soldaten abgegeben, die sich in einem dortigen Militärsanatorium befanden. Das geschah in der freien Zeit. Das hinderte nicht, daß der Mann plötzlich aus dem Staatsdienst entlassen wurde, trotzdem er nur von einem verfassungsmässig garantierten Recht Gebrauch machte.

Gegen dieses rigorose Vorgehen, durch das die Staatsangestellten in der Ausübung ihrer freien politischen Rechte gehindert werden, hat die Spitzenorganisation der Verbände der Staatsangestellten, der Förderativverband, dessen Präsident der Generalsekretär des Eisenbahnerverbandes ist, beim Bundesrat schärfsten Einspruch erhoben. Die Antwort des Bundesrates auf die Beschwerde der Verbandsleistung steht noch aus. Er scheint aber die Angelegenheit behandelt zu haben. Aus kurzgehaltenen Pressemitteilungen ist zu entnehmen, daß sich der Bundesrat auf den Standpunkt stellt, das Staatspersonal dürfe eine eigene politische Überzeugung und Auffassung haben. Es sei ihm aber nicht gestattet, sich politisch gegen die heutige Staatsordnung und damit schließlich auch gegen die bestehende Gesellschaftsordnung zu betätigen, sonst sei das Recht verwirkt, weiter im Dienste des Staates zu verbleiben.

Eine solche Stellungnahme, die die politische Meinungsfreiheit der Staatsangestellten völlig unterbindet, ist nur aus dem starken Einfluß zu erklären, den heute die reaktionären Elemente bei den maßgebenden Behörden auszuüben vermögen. Gegen diese Tendenzen werden sich die Verbände mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln zur Wehr setzen.

V. L.

Geschäftsbericht des schwedischen Verbandes des Lokomotivpersonals für die Jahre 1921 - 23.

Der schwedische Verband des Lokomotivpersonals hat vor kurzem seinen Tätigkeitsbericht für die verflossenen drei Jahre herausgegeben. Infolge des allgemeinen wirtschaftlichen Niederganges mußte sich auch dieser Verband während der Berichtsperiode lediglich auf die Abwehr der Anschläge von seiten der Arbeitgeber beschränken. Der Mitgliederstand, der 1920 mit 5 775 Verbandsangehörigen seinen Höhepunkt erreicht hatte, war bis Ende 1923 auf 4 821 zurückgegangen. Diese Zahl entspricht 85,56% des gesamten schwedischen Lokomotivpersonals. Dem schwedischen Eisenbahnerverband gehören 5,31%, und der Lokomotivführervereinigung der schwedischen Staatsbahnen 4,28% des Lokomotivpersonals an; 4,85% sind unorganisiert. Die Kassenverhältnisse des Verbandes haben sich wesentlich gebessert. Am Schluß des Berichtjahres 1923 betrug das Reinvermögen Kr. 361 451,16. Der Verband umfaßt 91 Verwaltungsstellen. Im Jahre 1923 hat er gemeinsam mit dem schwedischen Eisenbahnerverband einen erfolgreichen Abwehrstreik geführt. Die 558 Mitglieder, die sich am Streik beteiligten, haben 26 103 Arbeitstage eingebüßt. An Streikunterstützung wurden Kr. 162 641,54 ausbezahlt. Der Streik hat den Verband einschl. Kr. 13 671,89, die als Pensionsbeiträge ausbezahlt wurden, Kr. 191 480,38 gekostet. Zur Deckung der Streikkosten hat der Vorstand zwei Extrabeiträge erheben lassen. Beim ersten entfielen pro Mitglied 10 Kr.; arbeitslose oder streikende Verbandsmitglieder, sowie Ledige, deren Einkommen im Monat vor Streikausbruch keine 100 Kr. erreichte und Verheiratete mit einem Einkommen unter 150 Kr. im Vormonat, waren vom Extrabeitrag entbunden. Der zweite Extrabeitrag wurde auf folgender Basis erhoben:

20 Kr. bei einem Einkommen über	300 Kr. pro Monat
15 " " " " " von 200—300	" " "
10 " " " " " " 150—200	" " "
5 " " " " " " 100—150	" " "

An Arbeitslosenunterstützung wurden in den letzten drei Jahren Kr. 72 811,70 ausbezahlt.

Seit 1915 gewährt der Verband seinen Mitgliedern Rechtsschutz. Seine Tätigkeit auf diesem Gebiet kann als erfolgreich bezeichnet werden. Die Verwaltungsstreitsachen haben sich in den letzten Jahren bedeutend vermindert. Wir lassen hierzu die Organisation selbst sprechen:

„Schließlich muß noch hervorgehoben werden, daß als Resultat unserer langjährigen Tätigkeit auf diesem Gebiet erreicht wurde, daß die Sucht zur Verfolgung und Bestrafung

des Personals, die früher ein charakteristisches Merkmal vieler höherer Eisenbahnbeamten im Verwaltungsdienst war, einer gründlicheren Prüfung des Sachverhalts und größerer Zurückhaltung gewichen ist. Man darf daraus schließen, daß die Organisation durch ihre Bemühungen nach dieser Richtung dazu beigetragen hat, daß in den zurückliegenden drei Jahren die Verwaltungsstreitfälle immer seltener wurden.“

Der Verband ist dem Nordischen Bund des Lokomotivpersonals, der Skandinavischen Eisenbahner-Union und der I. T. F. angeschlossen.

Wie die Organisation ihre Zugehörigkeit zur I. T. F. einschätzt, geht aus folgenden Bemerkungen hervor:

Durch Beschluß des Kongresses gehört der Verband seit 1921 auch der Internationalen Transportarbeiter-Föderation an. Im Verhältnis zu den geringen Beitragskosten genießt die Organisation eine Reihe Vorteile. Ihr Anfragen über Arbeitszeit usw. werden ziemlich schnell beantwortet und sie erhält zuverlässige Informationen über die Gestaltung der Verhältnisse im Eisenbahnbetrieb und Transportgewerbe der anderen Länder. Sprachliche Schwierigkeiten entstehen dabei nicht, da das Büro der I. T. F. u. a. auch in der schwedischen Sprache korrespondiert.

Die Eisenbahnerbewegung in British-Indien.

Der Umstand, daß in British-Indien annähernd ein halbes Hundert Eisenbahnerorganisationen bestehen, macht es außerordentlich schwierig, ein einigermaßen klares Bild über den Umfang der Eisenbahnerbewegung in diesem Lande zu gewinnen. Seit einigen Jahren bemüht man sich, die verstreuten Organisationen in eine Pan-Indische Organisation zusammenzufassen, die dann gleichzeitig die direkte und anerkannte Vertretung aller indischen Eisenbahner gegenüber den Regierungsstellen wäre, die sich mit Eisenbahnfragen beschäftigen. Ganz besonders würde dies auch von dem „Railway Board“, dem obersten Rat der Eisenbahnen, gelten. Um die Bedeutung einer solchen Vertretung zu ermessen, genügt es, sich die Zahl des Eisenbahnpersonals vor Augen zu führen. Im ganzen waren im Jahre 1922 bei den Eisenbahnen in British-Indien beschäftigt: 754 678 Personen, wovon 6858 Europäer, 11 831 Englisch-Indier und 735 989 Indier.

Der Bericht des im vorigen Jahre stattgefundenen Kongresses der Vereinigung indischer Beamter der Eisenbahnen von Ost-Bengalen gibt uns über die Forderungen und Bestrebungen der Mitglieder dieser Organisation und der indischen Eisenbahner im allgemeinen einige wichtige Auskünfte.

Die genannte Vereinigung wurde 1920 gegründet und zählte anfänglich 561 Mitglieder. Im August 1923 hatte sich die Mitgliederzahl auf 3700 erhöht.

Unter den Beschlüssen des Kongresses ist in erster Linie die Forderung auf Einführung des Achtstundentages an Stelle der gegenwärtigen zwölfstündigen Arbeitszeit hervorzuheben. Für die Verrichtung von Überarbeit und Sonntagsdienst wird der doppelte Stundenlohn verlangt.

Ein großer Teil der erhobenen Forderungen scheint auf die Tatsache zurückzuführen zu sein, daß das subalterne Personal ausschließlich aus Indiern gebildet ist. Das Personal dieses Netzes setzte sich 1922 zusammen aus 46 618 Eingeborenen, 349 Europäern und 578 Englisch-Indiern. Die von der Verwaltung gegenwärtig durchgeführten Sparsaßnahmen treffen der erwähnten Organisation zufolge ausschließlich die indischen Subalternbeamten. Der Kongreß verlangte daher von der Verwaltung, daß sie zuvor mit den Vertretern der Organisation Rücksprache nehmen soll und daß die höheren Posten nicht das ausschließliche Privileg der Europäer bilden dürften. Alle Stellungen müßten den Eingeborenen, die hierfür die erforderlichen Eigenschaften besitzen, zugänglich sein. Im übrigen nahm der Kongreß eine Resolution an, in welcher er sich für die „Indisierung des Eisenbahnbetriebs“, womit die Entfernung aller Nicht-Indier aus dem Personalbestand gemeint ist, aussprach.

Die Vereinigung will eine rein parlamentarische Politik betreiben. Sie ist bestrebt, in die gesetzlichen Organe Vertreter

zu schicken, welche die Forderungen der Eisenbahner anerkennen und spricht sich ferner zugunsten eines Schiedsgerichts aus, das zu gleichen Teilen aus Vertretern des Personals und der Verwaltung zu bilden ist und Streitfälle schlichten soll.

Ferienheime der schweizerischen Eisenbahner-Organisation.

Auf verschiedene Anfragen haben wir uns an die schweizerischen Kollegen um Auskunft über die Aufenthaltsbedingungen in ihren beiden Ferienheimen gewandt.

Die jetzigen Pensionspreise sind wie folgt: im Ferienheim *Grubisbalm* (bei Vitznau am Vierwaldstättersee) frs. 6 bis 7 pro Tag; im Ferienheim *Brensino* (bei Brissago am Lago Maggiore) frs. 7,50 bis 8,20 pro Tag.

In beiden Heimen gelten während der Zeit der schwachen Saison reduzierte Preise.

Zur Erlangung näherer Auskünfte wende man sich an die Betriebskommission und zwar für Grubisbalm: an die Betriebskommission des Ferienheims der Eisenbahner in Luzern und für Brensino an die Betriebskommission des Ferienheims der Eisenbahner in Bellinzona.

Es wurde uns noch mitgeteilt, daß das Ferienheim Brensino während der Zeit vom 15. März bis Anfang Mai und vom 1. September bis 15. Oktober gewöhnlich vollbesetzt ist.



Konferenz der Dock- und Hafentarbeiter-Organisationen in den Nordseehäfen.

Am Mittwoch, den 9. und Donnerstag, den 10. ds. Mts. fand in Antwerpen eine Konferenz der Hafentarbeitervertretung aus den Nordseehäfen statt. Es waren nachfolgende Hafentstädte vertreten: Le Havre, Boulogne, Calais, Dünkirchen, Ostende, Gent, Antwerpen, Vlissingen, Rotterdam, Amsterdam, Emden, Bremerhaven, Bremen, Harburg und Hamburg.

Die Konferenz hatte den Zweck, zur Wahrung der Interessen der in Nordseehäfen beschäftigten Hafentarbeiter eine engere Zusammenarbeit zwischen den Organisationen herbeizuführen. Es fand eine eingehende Besprechung der in obigen Häfen gültigen Arbeitsbedingungen statt, wobei allgemein auf die Notwendigkeit ihrer Verbesserung und ihrer größtmöglichen Vereinheitlichung auf der Grundlage des höchsten Niveaus hingewiesen wurde. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Problem der Arbeitszeit gewidmet. Die Berichte der Delegierten bestätigten durchweg, daß, obgleich der Achtstundentag nach wie vor aufrechterhalten ist, von seiten der Unternehmer ständig versucht wird, die Arbeitszeit zu verlängern, bzw. den jetzt gültigen Achtstundentag illusorisch zu machen.

Die Konferenz beschloß die Bildung einer permanenten Kommission aus Vertretern der Nordseehäfen, der die spezielle Aufgabe zufällt, unter Leitung der I. T. F. national und international gemeinsam die zur Erhaltung des Achtstundentags notwendigen Maßnahmen zu treffen. Das Sekretariat der I. T. F. wurde beauftragt, das notwendige Material zu sammeln und Vorbereitungen zu einer demnächst abzuhaltenden Konferenz zu treffen. Diese soll über die einzuleitenden Schritte sowie über Verleihung finanzieller Unterstützung bei Kämpfen durch Gründung eines ständigen Unterstützungsfonds entscheiden.

Für die Hafentarbeiterorganisationen der an der Ostsee liegenden Länder ist die Abhaltung einer ähnlichen Konferenz geplant.

Der Achtstundentag auf den belgischen Nebenbahnen.

Das Personal der belgischen Nebenbahnen, die vor dem Kriege aus den Händen einer Gesellschaft in eine Menge Einzelbetriebe übergegangen sind, gehörte von jeher zu dem meist ausgebeuteten Teil der belgischen Arbeiterschaft. Die Löhne waren stets niedriger und die Arbeitszeit war stets länger als bei jeder anderen Industrie.

Das Personal durfte sich auch nicht gewerkschaftlich organisieren. Wo Versuche hierzu unternommen wurden, waren sie stets zum Mißlingen verurteilt, weil die Unternehmer sofort mit harten Maßnahmen vorgingen.

Eine Änderung trat erst nach dem Waffenstillstand ein. Dieser Augenblick wurde benutzt, um sofort überall Gewerkschaften zu bilden, da überall um die Existenzmittel gekämpft werden mußte. In diesem Kampf verband sich das Personal der Nebenbahnen mit den Straßenbahnern, deren Organisationen in der belgischen Zentrale für das Personal der Straßen- und Nebenbahnen zusammengefaßt wurden. Diese führte gemeinsam den Kampf und es gelang, den Straßen- und Nebenbahnern die Anerkennung des Koalitionsrechtes, das ihnen bisher vorenthalten wurde, durchzusetzen.

Als am 30. Oktober 1920 auf Grund einer schiedsgerichtlichen Entscheidung, die man auch einen Regierungsbeschluss nennen könnte, da das Schiedsgericht aus drei Ministern bestand, die tägliche Arbeitszeit bei den Straßenbahnen in Brüssel auf acht Stunden festgesetzt wurde, wurde diese Regelung auch in allen andern Städten Belgiens — sowohl von den Straßenbahnen als von den Nebenbahnen — eingeführt.

Der Achtstundentag war also bei den belgischen Straßen- und Nebenbahnen längst vor dem Gesetz über den Achtstundentag und über die 48-Stundenwoche, das erst am 14. Juni 1921 zur Abstimmung kam, in Kraft.

Obwohl in diesem Gesetz ausdrücklich gesagt ist, daß die Betriebe für Landtransporte diesem Gesetz unterworfen sind und dies in den Artikeln 2 und 3 in nicht zu mißdeutender Weise die achtstündige Arbeitszeit vorschreibt, glauben die Nebenbahnunternehmer gerade in diesem Gesetz das lang ersehnte Mittel zur Beseitigung des Achtstundentages gefunden zu haben. Und zwar berufen sie sich hierbei auf Artikel 4, der u. a. bestimmt, daß die Grenze von acht Stunden Arbeitszeit täglich und 48 Stunden in der Woche bis zu 56 Stunden in der Woche, berechnet nach dem Durchschnitt dreier aufeinanderfolgender Wochen, überschritten werden darf, wenn eine Arbeit in Frage kommt, deren Ausführung wegen ihrer Eigenart keine Unterbrechung duldet. Obgleich es nun ganz fraglos ist, daß die Nebenbahnbetriebe keine kontinuierlichen Betriebe sind, da sie jede Nacht stillgelegt werden, verlangten die Unternehmer durch Vermittlung der Zentralen Industriekommission, daß der Artikel 4 auf sie angewendet werde, und ohne einen Kgl. Beschluß — den die Regierung unmöglich hätte annehmen können — abzuwarten, trachteten sie bei einem Provinzunternehmen die Arbeitszeit eigenmächtig zu verlängern.

Ein ehrlicher Arbeitsinspektor protokollierte dies und das Gericht der Stadt Verviers stellte die Unternehmer unter Anklage.

Inzwischen erklärte der reaktionäre Arbeitsminister *Moyersoen* am 19. Januar in einem Schreiben, daß der Artikel 4, der grundsätzlich Unternehmungen mit beständigem Feuer im Auge habe, auch auf Unternehmungen anzuwenden ist, die, wenn auch mit nächtlicher Unterbrechung, alle sieben Tage in der Woche in Betrieb sein müssen und daß zu dieser Kategorie von Unternehmungen auch die Straßen- und Nebenbahnen gehören. Dieses Schreiben wurde am 23. Januar an die Arbeitsinspektoren verschickt.

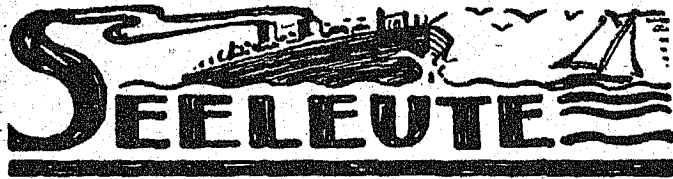
Indessen hinderte dieses Schreiben das Gericht in Verviers nicht, an der früheren Auslegung des Gesetzes festzuhalten und zu erklären, daß der Artikel 4 nicht auf die Nebenbahnen anwendbar sei und daß diese Industrie im Gegenteil zu jener Kategorie von Betrieben gehöre, die den Bestimmungen des Artikels 2 des Gesetzes über den Achtstundentag und die Achtundvierzigstundenwoche vom 14. Juni 1921 unterliegen.

Gegen diese Erklärung legten weder die Nationale Gesellschaft der Nebenbahnen noch der Minister Berufung ein. Man glaubte nun damit die Frage als erledigt betrachten zu können, aber das Urteil des Gerichts war im Gegenteil das Zeichen zu einem neuen reaktionären Angriff der Nebenbahnen. Die Nationale Gesellschaft der Nebenbahnen sabotiert in jeder Hinsicht den Achtstundentag und stützt sich hierbei vornehmlich auf das Schreiben Moyersoens, der seine Auffassung beibehält, und wodurch den Arbeitsinspektoren die Möglichkeit genommen ist, für die Einhaltung des Gesetzes einzutreten. An dieser Sabotage ändert auch der Umstand nichts, daß die Gesellschaft überall da mit größerer Vorsicht auftritt, wo sie bei der Beschaffung von Arbeitskräften auf Schwierigkeiten stößt.

Obwohl das Personal sich bereits vor Monaten klageführend an die Staatsanwaltschaft in Brüssel gewandt hat, ist bisher nichts zu seinem Schutze geschehen.

Da die Belgische Zentrale des Personals der Straßen- und Nebenbahnen der Auffassung ist, daß der Kampf gegen die Reaktion der Nebenbahnen, die von dem Departement, das über die Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes wachen müßte, noch unterstützt wird, mit allen zur Verfügung stehenden Rechtsmitteln, unter Ausschluß von Streiks, geführt werden muß, hat sie die Frage den Parlamentsmitgliedern unterbreitet. In der Kammer besteht eine Mehrheit der Arbeitervertreter, der es bereits gelungen ist, die reaktionären Gesetzentwürfe, die sich gegen das bestehende Arbeitszeitgesetz richteten, zu verwerfen, und diese Mehrheit kann auch verhindern, daß die Reaktionäre die Gesetze willkürlich anwenden.

A. Ch.



Sitzung des Beirats der Seeleute-Sektion der I. T. F.

Am 21. und 22. März 1924 fand in Amsterdam die erste Zusammenkunft des im Oktober 1923 eingesetzten Beirats der Seeleute-Sektion in dem Sitzungszimmer der Internationalen Transportarbeiter-Föderation statt.

An der Sitzung nahmen teil Vertreter aus: England (J. Cotter), Frankreich (T. Chachuat), Deutschland (F. Köhler), Belgien (J. Chapelle) und Holland (J. Brautigam). Außerdem wohnten der Sitzung bei: der Sekretär der Seeleute-Sektion Edo Fimmen, sowie der 1. und 2. Vorsitzende der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Robert Williams und J. Döring. Die Vertreter von Dänemark und Norwegen waren infolge Verhandlungen im eigenen Lande an der Teilnahme verhindert, ebenso die Vertreter von Jugoslawien und Lettland.

Eine ausführliche Aussprache fand über die Arbeitsbedingungen der deutschen Seeleute statt. Allgemein wurde auf die Notwendigkeit einer Erhöhung der deutschen Löhne hingewiesen, da die geltenden Heuern die Lebenshaltung der deutschen Seeleute auf das Niveau der chinesischen Kulis herabdrücken und zugleich von den Reedern anderer Länder zu einem Angriff auf die Lebenshaltung der übrigen Seeleute verwendet werden. Es wurde beschlossen, den deutschen Seeleuten bei einem etwaigen Streik jede mögliche Hilfe zu gewähren und mit den in Betracht kommenden Organisationen in engstem Kontakt zu bleiben.

Hinsichtlich der Commission Paritaire Maritime (Paritätische Marine-Kommission) wurde beschlossen, deren Tätigkeit im Interesse der Seeleute nach Möglichkeit zu fördern.

Ferner wurde beschlossen, den Weltkongreß der Seeleute am 4. und 5., und wenn nötig, auch am 6. August in Hamburg stattfinden zu lassen. Auf diesem Kongreß soll die Grundlage für einen strafferen Zusammenschluß der Seeleuteorganisationen im Rahmen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation geschaffen werden. Das Seeleuteprogramm der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, das als Grundlage für die Aussprache über eine internationale Seeleutecharte dienen soll, wird zuvor den Organisationen zugeleitet werden.

EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN

„Geschäfts- und Kassenbericht für das Jahr 1923.“ Schweizerischer Eisenbahnerverband.

Wir werden darauf noch zurückkommen.

Beilage zum Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

Nummer 4

Amsterdam

April 1924

Die automatische Kuppelung im Eisenbahnbetrieb.

Während im allgemeinen in der Privatindustrie technische Neuerungen sofortige Verwertung finden, zeigt sich bei den Eisenbahnbetrieben durchweg eine gewisse Schwerfälligkeit. Nur zögernd beschreiten diese neue, von der Technik gewiesene Wege.

Die hauptsächlichste Erklärung dieser Erscheinung ist in dem Monopolcharakter der Eisenbahnen zu suchen. Der Anreiz der Konkurrenz fehlt. Gleichgültig, ob es sich um staatliche oder private Bahnbetriebe handelt, werden Änderungen und Verbesserungen erst dann eingeführt, wenn diese durch das Anwachsen des Verkehrs selbst unausweichlich geworden sind.

Eine weitere Ursache dürfte darin zu suchen sein, daß generelle Änderungen nur dann die mit ihnen verbundenen Betriebsvorteile restlos sichern, wenn ihre Einführung allgemein ist und sich auf möglichst viele Länder erstreckt. Die Eisenbahnen sind das wirtschaftliche Bindeglied der Völker und sie können ihren Aufgaben nur dann vollkommen gerecht werden, wenn das in jedem Lande bestehende System dem der andern angepaßt ist. Alle allgemeinen technischen Fragen des Eisenbahnbetriebs haben daher einen hervorragend internationalen Charakter und rücken die nationalen Eisenbahnen in gegenseitige Abhängigkeit. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation spricht darum ihre Genugtuung darüber aus, daß sich die großen Eisenbahnverwaltungen der verschiedenen Länder, von dieser Erkenntnis geleitet, gelegentlich der Völkerbundskonferenz von Genua im Jahre 1922 in der „Union Internationale des Chemins de Fer“ zusammengeschlossen und sich zur Aufgabe gestellt haben, außer den Fragen der internationalen Verkehrsregelung auch gemeinsam technische Betriebsverbesserungen zu studieren.

Ganz besonders begrüßt es die Internationale Transportarbeiter-Föderation, daß diese internationale Organisation, der heute die größeren Eisenbahnnetze aller europäischen Staaten angeschlossen sind, ihre Aufmerksamkeit der Einführung der automatischen Kuppelung zugewendet und beschlossen hat, diese Frage durch ihre technische Kommission auf der im April dieses Jahres in Florenz stattfindenden Konferenz näher zu behandeln.*

In der Tat würde die Einführung der automatischen Kuppelung neben vervollkommenen Bremsenrichtungen und Sicherheitssignalen die bedeutsamste technische Verbesserung sein und ist ein unaufschiebbares Gebot. Das bisherige Kuppelungssystem stellt an das Rangierpersonal unmenschliche Zumutungen und setzt es täglich den grauenhaftesten Gefahren aus. Wohl haben die Eisenbahnverwaltungen diese erkannt und zu ihrer Milderung Vorschriften erlassen, aber die Verwaltungen selbst wissen, daß eine genaue Befolgung dieser Vorschriften zu größten Verkehrsstockungen führen würde, wenn sie nicht gar durch die vorgeschriebene Rangierzeit von selbst unmöglich gemacht werde.

Die gute Abwicklung des Eisenbahnbetriebs im allgemeinen und des Rangierbetriebs im besonderen ist daher in hohem Maße abhängig von dem Diensteifer des Personals. Dieser erst

hat bisher die Mangelhaftigkeit des technischen Kuppelungssystems und der Dienstvorschriften ausgeglichen und gehindert, daß ihre Folgen allzusehr in Erscheinung getreten sind.

Aber dieser Diensteifer ist, wie die große Zahl der Unglücksfälle des Rangierpersonals beweist, von diesen in allen Ländern mit großen Opfern bezahlt worden. Aus dem umfangreichen Material, das wir hierüber besitzen, seien zur Bekräftigung dieser Tatsache nur die Daten aus einigen Ländern hier angeführt:

Deutschland. Es betrug:

Die Gesamtzahl der Unfälle im Jahre	Unfälle		Die Gesamtzahl der Unfälle beim An- und Abkuppeln			
	getötet	verletzt	getötet	verletzt	Prozent von allen getötet	Prozent von allen verletzt
1913	747	1406	98	173	13,1	12,3
1914	633	1181	86	146	13,5	12,4
1915	704	1315	118	160	16,7	12,2
1916	900	1704	124	217	13,8	12,7
1917	1215	2223	151	267	12,4	12,0
1918	1025	1596	177	205	17,2	12,9
1919	761	1477	180	235	23,7	15,9
1920	589	1209	109	188	18,5	15,5
1921	538	1283	81	151	15,0	11,8
1922	573	1123	86	159	15,0	14,1
In 10 Jahr.	7685	14517	1210	1901		
Im Durchschnitt pro Jahr	768	1451	121	190	15,9	13,1

Von den in Deutschland im Jahre 1921 verunglückten Eisenbahnbeamten und Eisenbahnarbeitern entfallen auf die einzelnen Gruppen in Prozent:

	getötet	verletzt
Stationsaufsichts- und Telegraphenbeamte	1,39	1,20
Weichenstellerpersonal	5,07	3,90
Rangierpersonal	27,01	28,20
Bahnwachungs- und Bahnunterhaltungsbeamte	3,76	2,60
Lokomotivpersonal	12,06	13,70
Zugbegleitpersonal	29,81	34,10
Sonstige Beamte	2,97	3,00
Bahnunterhaltungsarbeiter	9,70	7,10
Bahnhofsarbeiter	3,50	2,50
Sonstige Arbeiter	4,73	3,70

Frankreich.

Die Zahl der Unglücksfälle beim An- und Abkuppeln betrug:

In den Jahren:	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1908/13
Todesfälle:	31	19	14	36	31	32	163
Verletzungsfälle:	58	29	16	60	56	51	270
Insgesamt:	89	48	30	96	87	83	433

Großbritannien.

Nach den offiziellen Berichten betrug die Zahl der Unglücksfälle beim An- und Abkuppeln:

In den Jahren:	1919	1920	1921	1922	1919/1922
Todesfälle:	19	15	3	5	42
Verletzungsfälle:	490	540	352	330	1712
Insgesamt:	509	555	355	335	1754

*) Einer späteren Mitteilung zufolge ist die Besprechung vertagt worden.

Holland.

Die Zahl der Unglücksfälle beim An- und Abkuppeln betrug:
In den
Jahren: 1920 1919 1918 1917 1916 1915 1914 1913 1912 1911 1910
Todesfälle: 8 2 1 3 5 3 3 3 1 1 4
Verletzungsfälle: 5 3 4 6 7 15 4 6 7 10 6

Schweiz.

Die Zahl der Unglücksfälle beim An- und Abkuppeln:
In den Jahren: 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922
Todesfälle: 7 8 2 1 3 2 5 1 2 2
Verletzungsfälle: 183 182 136 145 191 148 157 191 122 140

Der durchschnittliche Bestand des Rangierpersonals betrug etwa 2500. Im Laufe von zehn Jahren sind demnach von 2500 Rangierern beim An- und Abkuppeln 33 getötet und 1595 verletzt worden.

Allgemein ist zu diesen Zahlen zu bemerken, daß sie nur die *Mindestzahl* der beim An- und Abkuppeln ereigneten Unglücksfälle wiedergeben. Würde man auch die Fälle, die indirekt mit dem heutigen Kuppelungssystem in Verbindung stehen, in der Unfallstatistik als solche anführen, so würden die Zahlen ein noch viel schrecklicheres Bild enthüllen. Darauf verweist vor allen Dingen die unverhältnismäßig hohe Zahl von Unfällen, die auf das Rangierpersonal in allen Ländern überhaupt entfällt. Wohl ist eine sinkende Tendenz dank einer Reihe von Verbesserungen, wie zweckmäßigere Beleuchtung der Rangierbahnhöfe, Anbringen automatischer Bremsen und dergl. nicht zu verkennen. Dennoch sind die Unfälle des Rangierpersonals, wie durch Anführung einiger Daten hier bewiesen sei, außerordentlich groß.

Von *Deutschland* ist bereits erwähnt, daß im Jahre 1921 27,01% aller tödlichen, und 28,20% aller übrigen Unfälle des Eisenbahnpersonals auf das Rangierpersonal entfallen. Dabei stellt aber das Rangierpersonal etwa 5% des Gesamtpersonalbestandes dar.

In *Holland* betrug der prozentuale Anteil des Rangierpersonals an allen Unglücksfällen:

Im Jahre: 1920 1919 1918 1917 1916 1915 1914 1913 1912 1911 1910
Prozent: 69 77 59 43 29 86 57 36 48 41 45

Da sich das Gesamtpersonal der holländischen Eisenbahnen in den Jahren von 1910 bis 1920 von rund 35 000 auf rund 48 000, und das Rangierpersonal von 2500 auf 4000 vermehrte, so entfallen also obige Prozentsätze auf nicht einmal den zwölften Teil des Gesamtpersonals.

In *Schweden* entfielen auf das Rangierpersonal:

Im Jahre 1919: 497 von 2681 Unglücksfällen, davon 12 von 35 mit tödlichem Ausgang;
Im Jahre 1920: 441 von 2164 Unglücksfällen, davon 14 von 34 mit tödlichem Ausgang;
Im Jahre 1921: 322 von 1854 Unglücksfällen, davon 6 von 10 mit tödlichem Ausgang;
Im Jahre 1922: 369 von 2008 Unglücksfällen, davon 6 von 16 mit tödlichem Ausgang;
In den Jahren 1919/1922: 1629 von 8707 Unglücksfällen, davon 38 von 95 mit tödlichem Ausgang.

In *Großbritannien* wurden im Jahre 1920 insgesamt festgestellt:

4608 Unglücksfälle, wovon 371 mit tödlichem Ausgang. Hiervon entfallen allein auf das Rangierpersonal: 959 Unglücksfälle, wovon 46 mit tödlichem Ausgang.

Der verhältnismäßige Anteil des Rangierpersonals an der Gesamtzahl der Unglücksfälle ist demnach 20,8% bei den Unglücksfällen mit tödlichem Ausgang, und 12,4% bei den übrigen.

Dabei ist zu beachten, daß das Rangierpersonal in England nur zirka 3% des Gesamtpersonals der Eisenbahnen darstellt.

Daß in diesen Unfallszahlen viel mehr mit dem heutigen Kuppelungswesen zusammenhängende Unglücksfälle enthalten sind, als in den besonderen Ausweisen zum Ausdruck kommt, muß schon deswegen als feststehend betrachtet werden, weil gewöhnlich in den Unfallstatistiken von der Rubrik „Unfall beim An- und Abkuppeln“ alle Fälle ausgeschieden werden, von

denen nicht absolut feststeht, daß der Unfall durch das Kuppelungssystem selbst verursacht ist. So enthalten beispielsweise die Berichte des eidgenössischen Eisenbahndepartements eine Unfallrubrik: „Unglücklicher Zufall beim Manöver“ und eine andere Rubrik: „Verbotene Manöver und andere Ursachen“. Eine ähnliche Unterscheidung wird in den Berichten der holländischen Eisenbahnen gemacht durch die Aufführung einer Unfallrubrik „Durch eigenes Zutun“.

Ein Unfall beim An- und Abkuppeln wird in diesen Ländern schon dann als „Durch eigenes Zutun“ erfolgt, registriert, wenn die Dienstvorschriften, welche das Stillstehen der Wagen vor dem An- und Abkuppeln vorschreiben, nicht eingehalten worden sind. Jeder Kenner des Eisenbahnbetriebes aber weiß, daß dieser Vorschrift nur in Ausnahmefällen entsprochen wird und daß ihre genaue Befolgung fortwährend zu Dienststörungen führen würde. Tatsächlich läßt die vorgeschriebene Manöverzeit in den meisten Fällen eine Befolgung der Vorschriften auch garnicht zu.

Ebenso kann ein „Unglücklicher Zufall beim Manöver“ schon dann als vorliegend betrachtet werden, wenn der mit dem An- und Abkuppeln der Wagen beschäftigte Arbeiter bei der Ausübung des Kuppelungsdienstes ausgleitet oder einen Schlag erhält.

Auf diese Besonderheiten weisen wir nur hin, um die Unvollständigkeit der Unfallstatistik über die mit dem heutigen Kuppelungssystem zusammenhängenden Unfälle darzutun.

Eine weitere Unvollständigkeit der Unfallstatistiken besteht darin, daß sie keine Unterscheidungen im Verletzungsgrad machen. Dieser ist im allgemeinen beim Rangierpersonal außerordentlich hoch. Namentlich bestehen die beim An- und Abkuppeln erfolgten Unfälle meist aus schweren Quetschungen und haben fast immer erhebliche Verminderung der Erwerbsfähigkeit zur Folge.

Einen sehr deutlichen Fingerzeig hierfür bietet der hohe Prozentsatz der Unfälle mit tödlichem Ausgang, der auf das Rangierpersonal entfällt. So geht beispielsweise aus der angeführten Unfallstatistik über Schweden hervor, daß das Rangierpersonal mit 18,7% an allen Unfällen, aber mit 42,1% an allen Unfällen mit tödlichem Ausgang beteiligt ist.

Noch deutlicher tritt dieser hohe Prozentsatz tödlicher Unfälle hervor in der wiedergegebenen Statistik über Frankreich, die von dem französischen Eisenbahnerverband zusammengestellt worden und seinerzeit als Druckschrift erschienen ist. Nach dieser Aufstellung, die nur die Kuppelungsunfälle berücksichtigt, betragen die Todesfälle während der sechs Jahre von 1908—1913 60 Prozent der Verletzungsfälle. Dasselbe Verhältnis zeigt die Statistik von Deutschland, die sich ebenfalls nur auf die Kuppelungsunfälle bezieht. Wie aus ihr hervorgeht, stehen in den Jahren 1913/1922 1901 Verletzungsfällen nicht weniger als 1210 Todesfällen gegenüber.

Wie immer man die Unfallstatistiken der Eisenbahnen bewerten mag, so kann doch jedenfalls daraus der Schluß gezogen werden, daß die Einführung eines automatischen Kuppelungssystems die erheblichste Verminderung der heutigen Berufsgefahren des Rangierpersonals bewirken würde.

Von dieser Erkenntnis haben sich die Organisationen des Eisenbahnpersonals schon seit Jahrzehnten leiten lassen und deshalb auf die Notwendigkeit einer solchen technischen Verbesserung hingewiesen.

Es würde zu weit führen, hier alle Kongreßbeschlüsse in Erinnerung zu bringen, in denen dieses heiße Verlangen des Eisenbahnpersonals zum Ausdruck kommt. Wir wollen hier lediglich erwähnen, daß schon der Internationale Transportarbeiterkongreß in Mailand im Jahre 1905 sich eingehend mit der Frage der automatischen Kuppelung beschäftigt und deren Einführung als unabwiesbare Notwendigkeit bezeichnet hat. Auch die nach dem Kriege erneuerte Internationale Transportarbeiter-Föderation hat sofort ihre volle Aufmerksamkeit dieser Frage gewidmet und sich sowohl auf ihrem Kongreß von London im Jahre 1920, als auf dem Kongreß von Genf im Jahre 1921 eingehend mit ihr beschäftigt. Auf beiden Kongressen ist von einem Vorstandsmitglied der von dem Franzosen Boirault erfundene Apparat praktisch vorgeführt und nach eingehender Aussprache einstimmig eine Resolution angenommen worden, welche die allgemeine Einführung eines automatischen Kuppelungsapparates auf allen Eisenbahnnetzen fördert. Daß diese

Forderung auch von der gesamten Arbeiterschaft unterstützt wird, geht u. a. daraus hervor, daß die am 8. und 9. Februar 1919 in Bern stattgefundene Gewerkschaftskonferenz, welche die Arbeiterforderungen an die Friedenskonferenz formulierte, ebenfalls die Einführung eines automatischen Kuppelungssystems verlangte.

Erfreulicherweise wird die Bedeutung der automatischen Kuppelung in wachsendem Maße auch in weiteren Kreisen erkannt. So hat die im vorigen Jahre stattgefundene V. Internationale Arbeitskonferenz in Genf folgende Resolution auf Antrag des Arbeitervertreters Schürch angenommen:

„Die V. Internationale Arbeitskonferenz, ausgehend von der Erwägung, daß die Sicherheit der Arbeiter auf den Eisenbahnen beträchtlich erhöht werden kann durch die allgemeine Anwendung der automatischen Kuppelung auf allen Fahrzeugen, beauftragt den Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes, die Initiative zur Prüfung der Angelegenheit eines internationalen Übereinkommens über die Anwendung der automatischen Kuppelung bei allen Eisenbahnfahrzeugen zu ergreifen.“

Die allgemeine Einführung der automatischen Kuppelung entspräche aber nicht nur einem rein menschlichen Gebot, wiewohl schon allein die Herabsetzung der Berufsgefahren die damit verbundenen Ausgaben mehr als rechtfertigen würde, sondern sie bedeutet zugleich eine erhebliche Verbesserung und Vervollkommnung des Eisenbahnbetriebes überhaupt. Der Rangierdienst wickelt sich erheblich schneller und störungsloser ab. Die Wagen brauchen nicht mehr einzeln gekuppelt zu werden. Beim Ankuppeln der Wagen fällt eine Mitwirkung der Rangierer überhaupt weg. Ein großer Teil der heutigen Gleisverstopfungen würde vermieden und die Regelmäßigkeit des Güterverkehrs erheblich gesteigert werden. Dadurch würde auch die Sicherheit des Personenverkehrs beträchtlich gewinnen. Das Wagenmaterial würde geschont, eine Menge Reparaturen überflüssig und die Nutzfähigkeit des Wagenparks erhöht. Auch eine Steigerung der Zugkraft würde ermöglicht werden, da die automatische Kuppelung einen erheblich größeren Widerstand bildet als die heutige Schraubenkuppelung. Ein anderer bedeutsamer Vorteil ist gelegentlich Versuchen mit der automatischen Kuppelung in der Schweiz erzielt worden. Dort hat die automatische Kuppelung durch die bessere Bindung bei einem Anprall verhindert, daß ein eingedrückter Wagen auf einen zweiten Wagen aufstieg, wodurch der Materialschaden erheblich verkleinert worden ist.

Diese betriebstechnischen Vorteile sind heute allgemein anerkannt und in allen Ländern bestätigt worden, wo bisher, gleichgültig mit was für einem automatischen Kuppelungssystem, Versuche unternommen worden sind. So haben schon auf dem 1905 in Washington abgehaltenen Kongreß der Eisenbahnverwaltungen die Vertreter von England und Irland erklärt, daß die Versuche „sowohl was Schnelligkeit des Dienstes als Sicherheit des Personals anbelangt befriedigt haben“.

Ein gleichlautendes Urteil hat die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn abgegeben. In einem am 31. Januar 1924 an das Sekretariat des Schweizerischen Eisenbahnverbandes gerichteten Schreiben erklärt sie, „daß uns die seit 1916 in unserem Betriebe in Gebrauch stehende automatische OF-Kuppelung in jeder Hinsicht befriedigt hat. Unfälle, die mit dem Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen zusammenhängen, sind in unserem Betriebe sozusagen unbekannt.“

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern—Lötschberg—Simplon schreibt über ihre Versuche mit derselben Kuppelung:

„Gebrauchsfähig ist die Kuppelung unter allen Umständen. Wenn dieselbe aber bei den Bahnen des Kontinents eingeführt werden soll, so müssen sämtliche Zugapparate geändert und die Stoßbalken verstärkt werden. Die Puffer kämen in Wegfall. Diese Umänderungen sind aber alle so mit Kosten verbunden, daß die Einführung der automatischen Kuppelung noch für längere Zeit als ausgeschlossen erscheint.“

Nichtsdestoweniger kann aber auch gesagt werden, daß die Einführung der automatischen Kuppelung ein rascheres Kuppeln und Entkuppeln der Züge und daher ein rascheres Zerlegen derselben ermöglicht. Es konnten besonders im Hinblick auf die elektrische Zugförderung wesentlich höhere Lasten geführt werden, da diese ganz erheblich größere Beanspruchungen zuläßt, als unsere heutigen Schraubenkuppelungen.“ (Schreiben vom 26. Dezember 1923 an den Schweizerischen Eisenbahnerverband.)

Ähnliche Urteile könnten in langer Reihe angeführt werden. Wir wollen aber davon absehen und nur noch auf einen Aufsatz

verweisen, den M. A. M. Bell, der Chef-Ingenieur der Abteilung „Rollendes Material“ von der „Great Indian Railway“ im September-Heft des Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer im vorigen Jahr veröffentlicht hat.

M. A. M. Bell schreibt hierin u. a.:

„Mit einem befriedigenden automatischen Kuppelungssystem würden die Wagen in einem Augenblick gekuppelt werden und das Abkuppeln würde sich ebenso rasch durch ein Umstellen der an beiden Seiten des Wagens angebrachten Hebel vollziehen: das würde einen gewaltigen Fortschritt (immense progrès) gegenüber der heutigen Praxis bedeuten, die von dem Rangierer verlangt, daß er sich zwischen zwei Wagen stellt und die Schraubenkuppelung löst oder schließt, ehe eine Ingangsetzung erfolge und was die Ursache der Transportverspätungen ist.“

Man hat durch Versuche festgestellt, daß die kürzeste Zeit zum Abkuppeln von Wagen mit Schraubenkuppelung ungefähr 30 Sekunden beträgt. Bei einem aus 50 Wagen bestehenden Zug würde dies ohne Einrechnung der Zeit, die der Rangierer braucht, um den Zug entlang zu laufen, 25 Minuten ausmachen. (Im normalen Dienst wird doppelt so viel Zeit aufgewendet.) Bei der Anwendung der automatischen Kuppelung kann man sagen, daß der Zeitverlust gleich Null ist.“

Trotz dieser guten Erfahrungen und der allgemein zu erwartenden großen technischen Vorteile ist die automatische Kuppelung erst in einigen nichteuropäischen Ländern zur allgemeinen Einführung gelangt. In Europa beschränkt sich die Einführung auf ganz wenige Eisenbahnstrecken. Den bedeutendsten Schritt haben die französischen Staatseisenbahnen in der letzten Zeit unternommen. Nach vorausgegangenen Versuchen mit verschiedenen automatischen Kuppelungssystemen hat die Regierung dieses Landes einen Kredit von 12 Millionen Franken bewilligt, um während dreier Monate, beginnend von Mitte November 1923, in dem Distrikt La Rochelle in großem Umfang die praktische Bewährung des Systems Boirault zu prüfen. Zu diesem Zwecke sind 12 000 Kuppelungen zur Verfügung gestellt worden. Alle Güterwagen und Lokomotiven von Güterzügen, welche in den Distrikt von La Rochelle kamen, wurden an der Grenzstation mit der Kuppelung ausgestattet, die dann beim Verlassen des Distrikts wieder abgenommen wurde.

Auch diese praktische Anwendung hat, wie sich der Sekretär der Eisenbahnergruppe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation persönlich überzeugen konnte, alle daran geknüpften Erwartungen restlos erfüllt. Die Kuppelung bewährte sich beim An- und Abkuppeln der Wagen sowie bei der Fahrt gleich ausgezeichnet und kann als eine vollkommene Lösung des Kuppelungsproblems bewertet werden. Das ist auch das einmütige Urteil der französischen Eisenbahnautoritäten sowohl des Distrikts von La Rochelle als anderer Distrikte, die während der ganzen Probezeit die Versuche mit Aufmerksamkeit verfolgt haben.

Herr Ingenieur L'Hommond und Herr Ober-Inspektor Galland, Vorsteher der Stationen von La Rochelle, haben die allgemein gemachten Erfahrungen in folgender Erklärung zusammengefaßt: „Das System, das dem Personal jede Sicherheit bietet, bringt nicht nur auf den Rangierbahnhöfen, sondern auch bei den Manövern auf den Bahnhöfen im allgemeinen eine ganz beträchtliche Zeitersparnis mit sich, und wir können versichern, daß gegen die allgemeine Einführung des Kuppelungssystems Boirault nichts einzuwenden ist.“

Als Zusammenfassung seines Urteils hat unser Sekretär Nathans an die Versammlung des Verwaltungsrats des Internationalen Arbeitsamtes in Genf von La Rochelle aus das folgende Telegramm geschickt:

„Nachdem ich persönlich die guten Ergebnisse feststellen konnte, die mit der versuchsweisen Anwendung der automatischen Kuppelung (Boirault im Distrikt von La Rochelle gemacht worden sind, habe ich die Überzeugung gewonnen, daß die Möglichkeit der praktischen Anwendung der automatischen Kuppelung derart gefördert worden ist, daß im Hinblick auf die Anzahl Eisenbahner, die alljährlich das Opfer von Unfällen beim Rangieren von Wagen mit Schraubenkuppelung wird, sowie die technischen Verbesserungen, die durch die automatische Kuppelung im Eisenbahnbetrieb bewirkt werden, es unverzeihbar wäre, die Periode der Versuche fortzusetzen und die Einführung der automatischen Kuppelung noch länger zu verzögern. Diese Neuerung darf keine Personalentlassungen zur Folge haben.“

Nachdem die praktische Lösung des automatischen Kuppelungssystems in einem so vollkommenen Grade gelungen ist,

darf die allgemeine Einführung jetzt unmöglich mehr hinausgeschoben werden. Die Eisenbahner würden dies mit Recht als einen Mißbrauch von Leben und Gesundheit deuten. Es geht auch nicht an, daß eine Eisenbahngesellschaft sich hinter der andern verbirgt und die Verantwortung, die sie gegenüber ihrem Personal trägt, auf andere Gesellschaften abwälzt, die sich der Einführung der automatischen Kuppelung widersetzen oder erklären, die damit verbundenen Kosten nicht aufbringen zu können. Natürlich wäre eine internationale einheitliche Regelung und die Verständigung auf ein überall anzuwendendes automatisches Kuppelungssystem in hohem Grade wünschenswert. Die Vorteile würden dadurch wesentlich gesteigert und Störungen beim Übergang von Wagen eines Landes in das andere vermieden werden. Aber die Ausnutzung einer so viele Vorteile bietenden Erfindung, die aus der mühevollen Lebensarbeit vieler Techniker gereift ist, darf nicht am Widerstande einzelner Gesellschaften scheitern und wenn sich eine allgemeine Verständigung unter den Eisenbahnverwaltungen als möglich erweisen sollte, dann müssen wenigstens diejenigen Länder und Gemeinschaften zur Einführung der automatischen Kuppelung schreiten, die hierzu gewillt sind. Dadurch würde zugleich ein großer moralischer Druck auf diejenigen ausgeübt werden, die sich einem notwendigen Fortschritt widersetzen.

Daß die daraus entstehenden Kosten kein verschwendetes Geld bedeuten und selbst bei rein kaufmännischer Betrachtung eine zweckmäßige Kapitalanlage bilden, braucht nach den oben gemachten Feststellungen nicht besonders betont zu werden. Die automatische Kuppelung bedeutet eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen und beseitigt einen Mißstand, der sich — wie wir ausdrücklich wiederholen —, bisher nur dank der persönlichen Aufopferung des Eisenbahnpersonals nicht in seinem vollen Umfang ausgewirkt hat. Es ist aber nur verständlich, wenn das Eisenbahnpersonal jetzt, nachdem die Lösbarkeit der automatischen Kuppelungsfrage erwiesen ist, ablehnen muß, die von den Eisenbahngesellschaften selbst verschuldeten technischen Mängel durch die Übernahme von Gefahrenrisiken noch länger auszugleichen und sich schließlich ungeachtet der sich daraus ergebenden Folgen, streng und konsequent an die Dienstvorschriften hält.

Was das einzuführende System angeht, so hat sich die Internationale Transportarbeiter-Föderation bisher für keine bestimmte Erfindung ausgesprochen. Die Hauptsache ist, daß die automatische Kuppelung mit größter Beschleunigung zur

Einführung gelangt. Immerhin möchten wir nicht unterlassen, besonders auf die Ergebnisse der im breitestem Rahmen gemachten Versuche mit dem System Boirault und dessen praktische Anwendung in La Rochelle sowie auf die Tatsache hinzuweisen, daß dieses System seit 1913 auf der Strecke zwischen Paris und Versailles angewendet wird und daß bisher keine Klage darüber laut geworden ist.

Im übrigen würde die Einführung der automatischen Kuppelung nur die Erfüllung eines Teils der Verpflichtungen darstellen, welche die Vertragsstaaten in dem Teil XIII der Friedensverträge von Versailles und St. Germain übernommen haben. Ausdrücklich ist unter den sozialen Aufgaben der „Charte du Travail“ auch der gemeinsame Schutz der Arbeitnehmer gegen Betriebsunfälle angeführt. Hierzu ist die von uns verlangte Änderung des Kuppelungssystems allerdings nur ein Schritt, aber es ist der weitaus wichtigste und vor allen Dingen der mit erwiesener Erfolgsicherheit zurücklegbare Schritt, der heute zum Schutze des Eisenbahnpersonals und insbesondere des Rangierpersonals mit verhältnismäßig großer Leichtigkeit unternommen werden kann. Es gibt wenig Berufe, deren Ausübung mit solchen Gefahren verbunden ist und die noch heute alljährlich so viele Opfer fordert, wie der Beruf des Rangierers. Gezwungen, seinen Dienst bei jeder Witterung auszuüben, ist er stärksten physischen Anspannungen ausgesetzt und nur zu oft entscheiden bei ihm Zufälligkeiten über Leben und Tod. Ihn von diesen Zufälligkeiten unabhängiger zu machen und die Sicherheit von Leben und Gesundheit des Rangierers zu erhöhen, ist für uns eines der vornehmsten Motive, warum wir für die Einführung der automatischen Kuppelung eintreten. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation ist dankbar allen, die an der praktischen Lösung dieses technischen Problems mitgearbeitet haben und erklärt sich bereit, an der endgültigen Nutzbarmachung dieser Erfindung mit allen Kräften mitzuwirken.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation betrachtet die Einführung der automatischen Kuppelung als eine unabwendbare Notwendigkeit und hält es im Hinblick auf die hierüber in Unternehmerkreisen geführten Besprechungen für zweckmäßig, daß eine gemeinsame Kommission, bestehend aus Vertretern der Eisenbahnverwaltungen, der Regierungen und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation eingesetzt wird mit der Aufgabe, die bestehenden Systeme zu prüfen, über das Ergebnis in möglichst kurzer Frist Bericht zu erstatten und Vorschläge der praktischen Verwirklichung entgegenzuführen.