



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: **INTRANSE-AMSTERDAM** SITZ: **AMSTERDAM** FERNSPRECHER: **20186**
[HOLLAND] **VONDELSTRAAT 61**

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S :

Allgemeines: Ein Arbeiterjubiläum 59	Transportarbeiter: Der Streik der Straß- burger Hafnarbeiter 67	Die Lage der deutschen Seeleute 69
Der Wiener Kongreß des I. G. B. und die Internationalen Berufssekretariate 59	England: Neugründung der National Transport Workers' Federation 68	Erfolgreicher Streik der Fischer von La Rochelle 70
Gewerkschaftliche Rückschau 60	Österreich: Verbandstag der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter 68	Aus anderen Berufssekretariaten: Die inter- nationale Lebensmittelarbeiter-Union zum Wiener Kongreß des I. G. B. 70
Mitteilungen des Büros 61	Schweiz: Verbandstag der Handels-, Trans- port- und Lebensmittelarbeiter 68	Eingelangene Druckschriften 70
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (England) Fortsetzung 62	Seeleute: Dänemark: Die neue Vereinbarung zwischen den Reedern und dem Heizerband 69	Als Beilage: Die Opfer der französisch- belgischen Besetzung des Ruhrgebietes
Schweizerischer Eisenbahnverband 67		

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.**ALLGEMEINES****Ein Arbeiterjubiläum.**

Am 1. Mai 1924 konnte Kollege *Joh. Döring* auf eine fünf- und zwanzigjährige Tätigkeit als Gewerkschaftsangestellter zurückblicken. In ihm verkörpert sich ein Stück deutscher Gewerkschaftsgeschichte und es ist daher begreiflich, daß die deutschen Gewerkschaften trotz der harten Kämpfe, in die sie überall verwickelt sind, diesen Tag nicht verstreichen ließen, ohne des Jubilars in warmen Worten des Dankes und der Freundschaft zu gedenken.

Döring hat schon in frühen Jahren regen Anteil an der Gewerkschaftsbewegung genommen. Mit 23 Jahren trat er dem Lokalverein der Hamburger Schauerleute bei, und nicht zuletzt seiner Mitwirkung ist es zu danken, daß sich drei Jahre später die lokalen Hafnarbeiterverbände zu einer Zentralorganisation zusammenschlossen. Am unvergeßlichsten ist aber seine Mitwirkung an dem großen Hafnarbeiterstreik, der im November 1896 ausbrach und erst im Februar 1897 zum Abschluß kam. In diesem harten und langwierigen Kampfe, der damals nicht nur Deutschland, sondern auch das Ausland in Atem hielt, und — wie die Spenden aus fast allen Ländern Europas, aus Nord- und Südamerika, Transvaal und Australien bewiesen — die Arbeiter der ganzen Welt zur spontanen Mithilfe aufrüttelte, erwies sich Döring als zäher, unbeugsamer und zielbewußter Führer und wurde mit einem Male von selbst in den Vordergrund der deutschen Gewerkschaftsbewegung geschoben. Döring leitete dann, zunächst unentgeltlich und erst vom 1. Mai 1899 ab als besoldeter Vorsitzender den deutschen Hafnarbeiter-

verband und erwarb sich um dessen Aufstieg und Ausbreitung ein großes Verdienst.

Als sich dann am 1. Juni 1910 die Verbände der Transportarbeiter, der Hafnarbeiter und der Seeleute in einer Industrieorganisation zusammenschlossen, wurde Döring zum zweiten Vorsitzenden dieses neuen Verbandes gewählt. Heute bekleidet Döring das Amt des ersten stellvertretenden Vorsitzenden des Deutschen Verkehrsbundes.

Döring hat sich auch um die internationale Zusammenführung der Transportarbeiter große Verdienste erworben. Er gehört zum Vorstand der I. T. F., wo sein auf reicher Erfahrung beruhender Rat kaum vermißt werden kann. Wir glauben daher auch im Namen aller in der I. T. F. zusammengeschlossenen Organisationen zu handeln, wenn wir dem Jubilär unsere besten Glückwünsche darbieten und diese mit der Hoffnung verknüpfen, daß ihm noch viele Jahre fruchtbareren Wirkens in der Gewerkschaftsbewegung gegönnt sein mögen.

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

III.

Die Beziehungen zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund und den Internationalen Berufssekretariaten sind recht lose. Eine organisatorische Verbindung bestand und besteht bis heute zwischen ihnen nicht. Das Band ist lediglich moralischer Art. Die Beziehungen bleiben auf den gegenseitigen Austausch von Daten beschränkt. Außerdem empfangen die Berufssekretäre alle zwei Jahre eine Einladung, um dem Kongreß des Internationalen Gewerkschaftsbundes als Gäste beizuwohnen. Dort wird ihnen gestattet, zuzuhören und zu gewissen Punkten auch ein Wörtchen mitzusprechen; im übrigen müssen sie aber zusehen, welche Beschlüsse durch die Gewerkschaftszentralen gefaßt werden.

Das wäre alles gut und schön, wenn der Internationale Gewerkschaftsbund nicht verlangen würde, daß diese Beschlüsse, die also wohl in Gegenwart der Internationalen Berufssekretariate, aber ohne daß sie selbst eine Stimme im Rate haben,

➔ **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.**

zugutekommen, auch von diesen als bindend anerkannt und genau befolgt werden. Der Internationale Gewerkschaftsbund, das heißt, die Vertretung der Landeszentralen, spricht, und die Berufssekretariate haben sich dem zu fügen.

Ich lasse die Frage offen, ob dieses Verhältnis vielleicht früher richtig gewesen sein mag. Gewiß ist, daß es für die Zukunft *nicht* richtig ist und daß darin die Keime denkbar schärfster Gegensätze und Konflikte zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund einerseits und den Internationalen Berufssekretariaten andererseits liegen. Es ist lächerlich und unhaltbar, daß die Vertreter von Gewerkschaftszentralen mit 100 000, 200 000 oder 300 000 Mitgliedern — von denen, die nur 25 000 Mitglieder oder noch weniger zählen, ganz zu schweigen — zusammen mit den Vertretern von noch nicht einem halben Dutzend Landeszentralen, deren Mitgliederzahl 300 000 übersteigt, über die international einzuschlagenden Wege beschließen, Richtlinien und Taktik feststellen, und daß die Internationalen Berufssekretariate der Bergarbeiter, der Metallarbeiter oder der Transportarbeiter, von denen jedes einzelne mehr als zwei Millionen Mitglieder umfaßt, oder der Arbeiter der Lebensmittelindustrie, der Fabrikarbeiter, der Holzarbeiter, der Bauarbeiter, die je annähernd eine Million Mitglieder oder mehr zählen, lediglich ausführen sollen, was ohne ihre Mitwirkung beschlossen wird.

Dieser Zustand ist so dumm, so unlogisch und für eine ersprießliche Gestaltung der Beziehungen zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund und den Internationalen Berufssekretariaten so gefährlich, daß man schon auf beiden Augen blind sein muß, um dies zu übersehen.

Der Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes ist nicht so blind, aber ob er die wirklichen Verhältnisse erkennt, wie diese sich zu entwickeln im Begriffe sind, ist eine andere Frage.

Gelegentlich der Konferenz mit Vertretern der Internationalen Berufssekretariate, die im November vorigen Jahres stattgefunden hat, wurde vom Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes ein das Verhältnis zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund und den Berufsinternationalen regelnder Vorschlag unterbreitet, der nun auf der Tagesordnung des Wiener Kongresses steht und dort von den Vertretern der Gewerkschaftszentralen angenommen werden soll. Von den Berufsinternationalen wird darum erwartet, daß sie zu dem genommenen Beschluß Ja und Amen sagen und ihn gehorsamst befolgen.

Schon in meinen beiden vorigen Artikeln habe ich dargelegt, daß bei Annahme dieser Vorschläge die Beziehungen in der Gewerkschaftsbewegung nicht besser gestaltet werden und daß die berechtigten Wünsche der Internationalen Berufssekretariate hierdurch nicht befriedigt werden.

Denn werden die Beschlüsse unverändert angenommen, dann bleibt im wesentlichen alles beim alten. Die Internationalen Berufssekretariate würden auch in Zukunft nur als Gäste mit beratender Stimme an den Kongressen des Internationalen Gewerkschaftsbundes teilnehmen. Das Recht, mitzustimmen und mitzubeschließen über Fragen, die für die Internationalen Berufssekretariate von unendlich größerer Tragweite sind als für die eine oder andere kleine, noch in den Anfängen steckende Gewerkschaftszentrale, bleibt ihnen versagt. Es wird ihnen lediglich erlaubt, zusammen drei Vertreter in den Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes zu entsenden. In diesem Kollegium sollen sie dann nicht nur mitsprechen, sondern auch an den Abstimmungen teilnehmen dürfen. Mit andern Worten, die drei Vertreter sollen vollberechtigte Mitglieder des Vorstandes des Internationalen Gewerkschaftsbundes werden.

Das sieht nach etwas aus. Es ist ein Schritt in der Richtung zur „Mitbestimmung“. Praktisch hat diese Konzession aber nicht die geringste Bedeutung. Der Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes besteht zurzeit aus einem Vorsitzenden, drei Vizevorsitzenden, drei Sekretären und elf Vertretern der Landeszentralen; zusammen also aus 18 Mitgliedern. Zu diesen 18 Mitgliedern sollen die gesamten Berufsinternationalen, die ungefähr ebenso viel Mitglieder zählen wie der Internationale Gewerkschaftsbund, drei — sage und schreibe: drei — Vertreter zufügen dürfen. Weiß man nun noch, daß dieser Vorstand zweimal jährlich zusammenkommt, und daß die eigentliche Leitung des Internationalen Gewerkschaftsbundes in den Händen des Sekretariats und des aus den Vorsitzenden und Sekretären bestehenden allmonatlich zusammentretenden Büros liegt, daß also der Einfluß des Vorstandes nicht von übermäßig großer Bedeutung ist und daß der Einfluß von drei Vertretern in einem solchen aus 21 Mitgliedern bestehenden Kollegium nur äußerst gering sein kann, dann wird der Vorschlag des Vorstandes, wie er auch gemeint sein möge, einem Scherz oder einer Verspottung sehr ähnlich.

Dieser Scheinkonzession an die Internationalen Berufssekretariate steht die Verpflichtung gegenüber, alle Kongreßbeschlüsse des Internationalen Gewerkschaftsbundes auszuführen, die Politik des Internationalen Gewerkschaftsbundes zu befolgen und zu verteidigen, sich ohne Zustimmung des Internationalen Gewerkschaftsbundes nicht mit Fragen zu beschäftigen, die nach Auffassung des Internationalen Gewerkschaftsbundes außerhalb ihres eigenen Rahmens liegen und in der Regel nur solche Organisationen aufzunehmen, die den verschiedenen Landeszentralen angehören, aus denen sich der Internationale Gewerkschaftsbund zusammensetzt.

Zusammenwirken in der Gewerkschaftsbewegung ist heute nötiger als je. Aber bei diesem Zusammenwirken muß die Gleichheit von zwei Seiten kommen. Die Berufssekretariate dürfen nicht als unmündige Kinder behandelt werden und man darf ihnen nicht die Pflicht zur strikten Unterwerfung unter ohne ihre Mitwirkung gefaßte Beschlüsse auferlegen, während der Internationale Gewerkschaftsbund sich alle Rechte und vor allem das Recht reserviert, seine Meinung zu diktieren und sie den Internationalen Berufssekretariaten aufzuzwingen.

Auf die Frage, welche Körperschaften in der nächsten Zukunft im Kampf der Arbeiter gegen das international verbundene Unternehmertum und für die Befreiung der Arbeiterklasse von größerer Bedeutung sein werden, ob die Landeszentralen oder die Internationalen Berufssekretariate, sei hier nicht eingegangen. Schwerlich wird verkannt werden können, daß schon jetzt die großen Berufssekretariate der Bergarbeiter, Transportarbeiter, der Lebensmittelindustrie, der Bauarbeiter usw. für den internationalen Kampf der Arbeiterklasse von ungleich größerer Bedeutung sind als eine nicht geringe Zahl der bei dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Gewerkschaftszentralen.

Die einzige Möglichkeit, um den berechtigten Wünschen der Internationalen Berufssekretariate entgegenzukommen und um in Zukunft ernste Konflikte zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund zu vermeiden, besteht m. E. darin, daß der Internationale Gewerkschaftsbund derart umgebaut wird, daß außer den Landeszentralen alle Internationalen Berufssekretariate als vollkommen gleichberechtigt mit den Gewerkschaftszentralen aufgenommen werden. Dann, aber auch nur dann kann von den Internationalen Berufssekretariaten erwartet werden, daß sie die Beschlüsse des Internationalen Gewerkschaftsbundes ohne weiteres als bindend betrachten. Ehe diese Voraussetzung nicht geschaffen ist, wird jeder Beschluß eines Kongresses oder des Vorstandes des Internationalen Gewerkschaftsbundes für die Berufssekretariate nur den Charakter

eines Wunsches haben können, der von ihnen in wohlwollende Erwägung genommen, aber nur dann zur Ausführung kommen wird, wenn er sich mit den Belangen der Berufssekretariate deckt.

Ich hoffe, daß der Wiener Kongreß dies einsehen wird. Welchen Beschluß er aber auch fassen mag — für die Internationale Berufssekretariate, und in jedem Falle für die Internationale Transportarbeiter-Föderation, wird dieser erst dann bindende Kraft erlangen, wenn er von dem eigenen Kongreß ratifiziert worden ist.

Edo Fimmen.

Gewerkschaftliche Rückschau.

Während des Monats April haben in der Transportindustrie Kämpfe größeren Umfangs nicht stattgefunden. Alle in diesem Monat aufgetretenen Konflikte blieben lokalen Charakters. Die einzige Ausnahme hiervon bildet der Streik der englischen Flugzeugführer und -Mechaniker, der den ganzen Monat hindurch andauerte und den Luftfahrtdienst der neugegründeten Imperial Airways Limited so gut wie vollständig lahmlegte. Erst am 2. Mai kam eine Verständigung zustande, die die Streikenden befriedigte. Daß sonstige Kämpfe im englischen Transportgewerbe ausblieben, ist eine natürliche Folge der großen, in diesem Jahre geführten Streiks, durch die die Löhne sehr ansehnlich gehoben worden sind. Am deutlichsten wird dieses Resultat aus den Aufstellungen der (amtlichen) Ministry of Labour Gazette erkennbar. Daraus geht hervor, daß in den ersten drei Monaten dieses Jahres 335 000 Beschäftigte der Transportindustrie Lohnerhöhungen im Gesamtwochenbetrag von £ 45 800 zu verzeichnen haben, während in derselben Zeitspanne nur 4 700 Beschäftigte dieser Industrie eine Lohn-einbuße von £ 400 wöchentlich erlitten.

Auch in Deutschland kam es im Monat April nicht zu größeren Konflikten, aber die Lage bleibt nach wie vor gespannt. Weder die Hafendarbeiter, noch die Seeleute, noch die Eisenbahner betrachten die getroffenen Vereinbarungen als endgültige. Namentlich die beiden letztgenannten Berufsgruppen, die im Gegensatz zu den Hafendarbeitern Arbeitszeitverschlechterungen in Kauf nehmen mußten, werden nicht nachlassen können, für die Wiedergewinnung des Achtstundentags zu kämpfen. Die gegenwärtige Ruhe im deutschen Transportgewerbe ist daher nicht wie in England ein vorläufiger Kampfab-schluß, sondern nur eine letzte, zur äußersten Sammlung und Kampfvorbereitung noch erforderliche Pause.

Der in Frankreich von der Unternehmerpresse angekündigte Angriff auf den Achtstundentag ist bisher nicht erfolgt. Wahrscheinlich war hierfür die Rücksicht auf die Wahlen bestimmend und war man in Industriekreisen bedacht, die Stimmung gegen sich nicht noch mehr zu verschärfen. Jedenfalls wäre es verkehrt, wollte man aus dem bisherigen Ausbleiben des Angriffs ableiten, daß das Unternehmertum mit den bestehenden Arbeitsbedingungen sich abzufinden bereit ist.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Kongreß der I. T. F.

Die Tagesordnung für den am 7. August und folgende Tage in Hamburg abzuhaltenden Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist nunmehr ausgesandt worden.

Der Geschäfts- und Kassenbericht für die Jahre 1922 und 1923 kommt Anfang Juni zum Versand.

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

Beiträge 1924.

Es sind weiter eingegangen:

Vom Schweizerischen Eisenbahnverband	fl.	2 174.35
„ Norwegischen Seeleuteverband	fl.	120.—
„ Deutschen Eisenbahnverband in der tschechoslowakischen Republik	Kč.	14 547.—
„ Deutschen Transportarbeiterverband in der Tschechoslowakei	fl.	304.08
„ Bulgarischen Eisenbahnverband	Lewas	2 500.—
„ Österreichischen Transportarbeiterverband	Kr.	28 000 000.—
„ Lettländischen Seeleuteverband	fl.	20.51
„ Französischen Eisenbahnverband	frs.	1 400.—
„ Irischen Transportarbeiterverband	fl.	872.60
„ Belgischen Straßenbahnverband	frs.	2 250.—
„ Französischen Seeleuteverband	frs.	1 100.—
„ Deutschen Eisenbahnverband	R.-M.	4 638.—

Revisionsbericht der vom Generalrat eingesetzten Kontrollkommission.

Unterzeichnete Kontrollkommission, die von den beiden holländischen Organisationen in Ausführung eines Auftrages gebildet wurde, hat die Geschäfts- und Kassenbücher der I. T. F. für die Jahre 1922 und 1923 geprüft.

Sie stellte fest, daß die in Amsterdam ansässigen Bücherrevisoren Wolff und Van der Velde sämtliche Bücher geprüft und die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung über die beiden Geschäftsjahre aufgestellt haben. Die Kommission hat hauptsächlich die Ausgabeposten und die darauf Bezug habenden detaillierten Aufstellungen auf ihre Richtigkeit geprüft. Für sämtliche Ausgaben wurden ordnungsmäßige Quittungen vorgelegt.

Es ist der Kommission nicht entgangen, daß einzelne angeschlossene Organisationen, die wesentliche Unterstützungen genossen haben, ihre Beitragspflicht oft vernachlässigen.

Die Kommission beabsichtigt, in Zukunft alle drei Monate eine Revision der Bücher und der Kasse der I. T. F. vorzunehmen.

Im allgemeinen wurde festgestellt, daß die Geschäftsbücher der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in ordnungsgemäßer Weise geführt werden und daß die Sekretäre unsere Fragen und sonstigen Bemerkungen in zufriedenstellender Weise beantwortet haben.

Die Kontrollkommission:

(gezi.) W. van Delft

Kassierer

des Niederländischen Eisenbahner- und Trambahnverbandes.

(gez.) H. van Dugteren,

Kassierer des Zentralverbandes der Transportarbeiter.

Amsterdam, 17. April 1924.

Bevorstehende Kongresse.

Schwedischer Lokomotivpersonal-Verband vom 21. bis 24. Mai in Stockholm.

Englischer Verband des Lokomotivpersonals vom 26. bis 31. Mai in London.

Norwegischer Eisenbahnverband vom 12. bis 14. Juni in Lillehammer.

Schweizerischer Eisenbahnverband am 28. und 19. Juni in Bern.

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

Allgemeiner Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein der Eisenbahner für Österreich, vom 18. bis 22. Juni in Wien.

EISENBAHNER

Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

England.

Eisenbahnen.

(Fortsetzung.)

IX. Lohnregelung.

Die derzeitigen Löhne der meisten Eisenbahnergruppen in England sind auf Grund einer im März 1920 getroffenen Übereinkunft festgesetzt. Der amtliche Index wies damals 225 Punkte auf, d. h. 125 über dem Stand vom Juli 1914. Die Löhne wurden anhand der durchschnittlichen Lohnsätze, die für die einzelnen Beschäftigungsgruppen vor dem Kriege Geltung hatten, festgesetzt, zuzüglich einer Kriegszulage von 38 sh. für sämtliche Gruppen. Die Übereinkunft sah für alle in Betracht kommenden sog. „Conciliation grades“ (Stationsvorsteher, Kanzlei- und Aufsichtspersonal ausgenommen) im Falle des Steigens oder Sinkens des amtlichen Index um fünf Punkte eine Erhöhung bzw. Abzug von 1 sh. am Einkommen vor. Gleichzeitig wurde für jede Gruppe ein Grundlohn (Mindestlohn) festgesetzt. Die amtliche Indexziffer für den Lebensunterhalt wies seit Abschluß obengenannter Übereinkunft einen Rückgang um etwa 50 Punkte auf, der eine Herabsetzung der Löhne um 10 sh. zur Folge hatte. In nachstehender Aufstellung werden in der ersten Zahlenreihe die gegenwärtigen Lohnsätze, in der zweiten die Grundlöhne aufgeführt.

Zum Bahnhofsdiens.

Verwendungsgruppe	Jetziger Grundlohn Lohnsatz (Mindestl pro Woche pro Woch sh. p. sh. p.	
	sh. p.	sh. p.
Dienstleute, Arbeiter Kategorie 1	50.	46.
Dienstleute, Arbeiter Kategorie 2 (London)	48.	42.
Dienstleute, Arbeiter Kategorie 2 (an anderen Orten)	46.	40.
Lampisten im Signaldienst	50.	46.
Lampisten im Bahnhofsdiens	49.	43.
Schrankenwärter	46.	40.
Erste Bedienstete im Gepäckabgaberaum	58.	58.
Bedienstete im Gepäckabgaberaum	52.	52.
Erste Gepäckträger	56.	56.
Gepäckträger	51.	50.
Bahnsteigschaffner 1. Klasse	58.	58.
Bahnsteigschaffner 2. Klasse	54.	54.
Zugschaffner (im Passagier- und Güterdienst)		
im 1. und 2. Dienstjahr	50.	50.
im 3. und 4. Dienstjahr	55.	55.
im 5. Dienstjahr	60.	60.
im 6. Dienstjahr	65.	65.
Rangierer 1. Klasse	65.	65.
„ 2. Klasse	60.	60.
„ 3. Klasse	55.	55.
„ 4. Klasse	50.	50.
Weichenwärter erhalten denselben Lohnsatz wie die Rangierer 3. und 4. Klasse.		
Stationsvorarbeiter 1. Klasse	65.	65.
Stationsvorarbeiter 2. Klasse	58.	58.
Packmeister 1. Klasse	66.	66.
Packmeister 2. Klasse	61.	60.
Bahnsteig-Oberschaffner 1. Klasse	65.	65.
Bahnsteig-Oberschaffner 2. Klasse	61.	61.
Vorarbeiter 1. Klasse auf Güterbahnhöfen	75.	75.
Vorarbeiter 2. Klasse auf Güterbahnhöfen	70.	70.
Stellwerksmeister auf größeren Bahnhöfen	80.	80.
Stellwerksmeister	75.	75.
Stellwerkswärter 1. Klasse	70.	70.
„ 2. Klasse	65.	65.
„ 3. Klasse	60.	60.
„ 4. Klasse	55.	55.
„ 5. Klasse	50.	50.
„ 6. Klasse	48.	48.

*) « Conciliation grades » sind diejenigen Gruppen, für die die Festsetzung der Löhne nach dem Streik im Jahre 1919 in einheitlicher Weise erfolgt ist. Es handelt sich hier um das ganze subalterne Personal.

	sh. p.	sh. p.
Autobuslenker (London)	58.	58.
Autobuslenker (an anderen Orten)	54.	54.
Paketwagenführer (Elektromotore, Dampf- oder Ölmotore, London)	57.	56.
(an anderen Orten)	56.	53.
Paketwagenlenker (von Wagen, betrieben durch Dampf oder Benzin, London)	60.	60.
(an anderen Orten)	57.	57.
Bedienungsleute von Erdwinden		
Kranführer (London)	53.	52.
Rangierpferdewärter		
Rangierpferdelenker an Bahnhöfen 1. Klasse	52.	49.
Rangierpferdelenker an Bahnhöfen 2. Klasse	50.	43.
Omnibus- oder Paketwagenkutscher (London)	54.	53.
an Bahnhöfen 1. Klasse	52.	50.
an Bahnhöfen 2. Klasse	50.	46.
Autobusführer, London (öffentlicher Verkehr) (Vermietung)	64.	64.
Autobusführer an anderen Orten (öffentlicher Verkehr) (Vermietung)	60.	60.
(Vermietung)	62.	62.
(Vermietung)	58.	58.
Ober-Autobusführer (verantwortlich für kleinere Depots, einschl. Reparaturen, Instandhaltung des Lagers, Ordnung usw.)		
1. Klasse (bei einer Meilenzahl über 500 pro Woche)	74.	74.
2. Klasse (bei einer Meilenzahl unter 500 pro Woche)	68.	68.

Im Güterhallendienst.

Verwendungsgruppe:

Güterbodenarbeiter, London	51.	47.
Güterbodenarbeiter an Bahnhöfen 1. Klasse	50.	44.
Güterbodenarbeiter an Bahnhöfen 2. Klasse	47.	40.
Kontrollreue, London	57.	57.
Kontrollreue an Bahnhöfen 1. Klasse	54.	54.
Kontrollreue an Bahnhöfen 2. Klasse	52.	47.
Magazinvorarbeiter, London	62.	62.
an Bahnhöfen 1. Klasse	59.	59.
an Bahnhöfen 2. Klasse	55.	52.

Fuhrpersonal.

Fuhrleute, London	54.	53.
an Bahnhöfen 1. Klasse	52.	50.
an Bahnhöfen 2. Klasse	50.	46.
Kraftwagenführer (bei Betrieb mit Dampf oder Benzin) (London)	60.	60.
an Bahnhöfen 1. Klasse	57.	57.
(bei elektrischem Betrieb) London	57.	56.
(an Bahnhöfen 1. Klasse)	56.	53.
Vorarbeiter und Pferdewärter oder Stallmeister (London)	62.	62.
an Bahnhöfen 1. Klasse	59.	59.
an Bahnhöfen 2. Klasse	55.	52.

Im Streckendienst.

Verwendungsgruppe:

a) Landbezirke.		
Rottenführer	53.	48.
Streckenarbeiter	50.	43.
Bahnhilfsarbeiter	48.	40.
b) Industriebezirke, große Städte, etc.		
Rottenführer	60.	60.
Streckenarbeiter	55.	52.
Bahnhilfsarbeiter	50.	44.
c) Londoner Areal.		
Rottenführer	60.	60.
Streckenarbeiter	55.	52.
Bahnhilfsarbeiter	52.	50.
d) Londoner Endstationen.		
Rottenführer	65.	65.
Streckenarbeiter	56.	55.
Bahnhilfsarbeiter	53.	50.
Schienenleger auf elektrischen Bahnen (ausgenommen solche mit Oberleitung, oder wenn der Strom während der Arbeitszeit ausgeschaltet wird) oder wasserhaltigen Strecken erhalten eine Sonderzulage von wöchentlich 2 sh. und bei Arbeiten in Tunnels je nach Länge der Strecke eine solche von 1 — 3 sh.		

Im Lokomotivschuppendienst.

Verwendungsgruppe	Jetziger Grundlohn Lohnsatz pro Woche sh. p. sh. p.	
	sh. p.	sh. p.
Dampfaufzugwärter, Feueranzünder, Kohlenarbeiter, Feuerlöscher, Materialverabfolger, Werkzeugmacher, Kesselauswascher	52.	49.
Röhrenputzer	50.	45.

	sh. p.	sh. p.
Schuppenarbeiter, Aschenwipper, Sandleute, Lampisten, Wecker	49.	43.
Maschinisten auf Lokomobilen	62.	62.
Maschinisten zur Bedienung von Wasserpumpen und Heizer auf Lokomobilen	54.	52.
Stationäre Maschinenwärter, Maschinenputzer und Öler	54.	52.
Lokomotivführer nur in Lokschuppen	72.	72.
Hilfslokomotivführer	57.	57.
Oberputzer	60.	60.
Nebenschuppenmeister	62.	62.

Im Fuhr- und Wagenpark.

Wagenaufseher, Bremsenprüfer, Hemmschuhleger und Gleisbremser (Bezirk London) (Provinzen)	60.	60.
Gasmacher (Londoner Areal) (Provinz)	56.	56.
Hilfsarbeiter in der Gasbereitung und Heizer (Londoner Areal)	53.	50.
Wagenlampisten, Lampenanzünder, Lampenfüller, Kugelputzer (Londoner Areal) (Provinz)	52.	47.
Wagenputzer und Auswascher, Öler und Schmierer, Achsenbüchsenreiniger (Londoner Areal) (Provinz)	49.	45.
	50.	44.
	48.	42.

Im Signal- und Telegraphendienst.

Verwendungsgruppe:

<i>a) Landbezirke.</i>		
Leitungsaufseher	69.	61.
Leitungsarbeiter	61.	59.
Leitungshilfsarbeiter	53.	50.
Signal- und Telegraphen-Mechaniker 1. Klasse	62.	61.
2. Klasse	61.	59.
3. Klasse	57.	57.
Vorhandwerker	60.	58.
Werkhelfer	55.	55.
Telegraphenarbeiter und Signalbauer	55.	51.
Hilfsarbeiter	48.	40.
<i>b) Industriebezirke, Kohlenreviere usw.</i>		
Leitungsaufseher	70.	67.
Leitungsarbeiter	64.	64.
Leitungshilfsarbeiter	54.	54.
Materialienverwalter	55.	55.
Signal- und Telegraphen-Mechaniker 1. Klasse	66.	66.
2. Klasse	64.	64.
3. Klasse	62.	62.
Vorhandwerker	63.	62.
Werkhelfer	60.	60.
Telegraphenarbeiter und Signalbauer	56.	55.
Hilfsarbeiter	50.	44.
<i>c) Londoner Areal.</i>		
Leitungsaufseher	72.	72.
Leitungsarbeiter	67.	67.
Leitungshilfsarbeiter	58.	58.
Materialienverwalter	57.	57.
Signal- und Telegraphen-Mechaniker 1. Klasse	69.	69.
2. Klasse	67.	67.
3. Klasse	65.	65.
Vorhandwerker	65.	65.
Werkhelfer	62.	62.
Telegraphenarbeiter und Signalbauer	59.	59.
Hilfsarbeiter	52.	48.

Vorhandwerker und Werkhelfer erhalten bei Installationsarbeiten zu obigen Sätzen einen Zuschlag von 6 sh. pro Woche.

Lokomotivpersonal.

(Vereinbarungen vom Dezember 1923 und Januar 1924.)

	pro Tag	
	sh. p.	sh. p.
Lokomotivführer oder Motorwagenführer im 1. und 2. Dienstjahr	12.	12.
im 3. und 4. Dienstjahr	13.	13.
vom 5. Dienstjahre ab	14.	14.
Heizer oder Hilfsmotorwagenführer im 1. und 2. Dienstjahr	9.6	9.6
im 3. und 4. Dienstjahr	10.6	10.6
vom 5. bis 10. Dienstjahr	11.	11.
vom 11. Dienstjahre ab	12.	12.
Maschinenputzer, im Alter von 16 Jahren und darunter	4.	4.
im Alter von 17 Jahren	5.	5.
im Alter von 18 und 19 Jahren	6.	6.
im Alter von 20 Jahren und darüber	7.	7.

Eine gefahrene Strecke von 130 Meilen wird als ein Arbeitstag angerechnet. Für jede weiter gefahrenen 15 Meilen wird

ein Stundenlohn vergütet. Der Meilensatz wird vom Juli 1924 ab auf 140 und vom Januar 1925 ab auf 150 Meilen erhöht.

Die Gehälter des im Verwaltungsdienst stehenden Personals, des aufsichtsführenden Personals, der Stationsmeister usw. werden ebenfalls auf Grund einer im Jahre 1920 abgeschlossenen Übereinkunft geregelt, in der Grundlohnsätze (Mindestlöhne) vorgesehen sind. Diese Gruppen erhielten damals je nach Gehaltsstufe Kriegszulagen in verschiedener Höhe und es wurde vereinbart, daß beim Fallen oder Steigen der Indeziffer für die Lebenshaltung um 5 Punkte diese Zulage um den Betrag von £ 5 herabgesetzt bzw. erhöht werden soll; dabei muß jedoch der Grundlohn, ohne Rücksicht auf das Fallen des Index, wie bei den „conciliation grades“ unangetastet bleiben. Inzwischen sind die Löhne einiger Gruppen auf den Grundlohn herabgedrückt worden, weshalb nur dieser nachstehend wiedergegeben wird. Sollten sich die Lebenshaltungskosten wieder verteuern, so tritt die Zulage automatisch von neuem in Kraft, allerdings nicht gleichzeitig für sämtliche Beschäftigungsgruppen. Die ziemlich komplizierte Durchführung dieser Bestimmung und ihre Auswirkung hier im einzelnen auseinanderzusetzen würde aber mit Rücksicht auf die Raumknappheit zu weit führen.

Bahnhofs-, Güter-, Kassen- und Materialienvorsteher und deren Stellvertreter.

	£
Klasse 6 Bei Anstellung	150
Nach 2 Jahren	160
Klasse 5 Im 1. Jahr	170
Im 2. Jahr	180
Im 3. Jahr	190
Im 4. Jahr	200
Klasse 4 Mindestgehalt	210
Nach 2 Jahren	220
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)	230
Klasse 3 Mindestgehalt	240
Nach 2 Jahren	250
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)	260
Klasse 2 Mindestgehalt	270
Nach 2 Jahren	285
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)	300
Klasse 1 Mindestgehalt	320
Nach 2 Jahren	335
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)	350

Die Bezüge der in den Bahnhöfen und Güterhallen des Londoner Areals Beschäftigten erhöhen sich, soweit sie unter vorstehende Lohnklassen fallen, pro Jahr um £ 10. In gewissen Fällen kann das Jahreseinkommen über £ 350 steigen. Eine Sonderzulage wird gewährt, wenn der Betreffende in starkem Maße zum Sonntagsdienst herangezogen wird. Diese Zulage beläuft sich entsprechend dem Umfang der zu leistenden Sonntagsarbeit auf 5, 10, 12½ oder 15% des jährlichen Einkommens. Leute mit ständiger Dienstbereitschaft ohne besondere Beihilfe haben Anspruch auf weitere 5% des Jahresverdienstes.

<i>Männliches Büropersonal</i>	<i>Pro Jahr</i>
	£
Kanzleigehilfen 15 Jahre alt	35
16 Jahre alt	45
17 Jahre alt	55
Klasse 5 18 Jahre alt	80

Dieses Gehalt erhöht sich nach jedem weiteren zurückgelegten Dienstjahr um £ 10 und erreicht beim Alter von 31 Jahren mit £ 200 seinen Höhepunkt.

Klasse 4 Mindestgehalt	210
Nach 2 Jahren	220
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)	230
Klasse 3 Mindestgehalt	240
Nach 2 Jahren	250
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)	260
Klasse 2 Mindestgehalt	270
Nach 2 Jahren	285
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)	300
Klasse 1 Mindestgehalt	320
Nach 2 Jahren	335
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)	350

Obige Sätze erhöhen sich für alle in den Güterhallen und Bahnhöfen des Londoner Areals beschäftigten Kanzleigehilfen um jährlich £ 10.

Weibliches Büropersonal		Pro Woche
		sh. p.
Kanzleigehilfinnen 16 Jahre alt		17. 6
17 Jahre/alt		21. 6
Klasse 2 18 Jahre alt		30
mit einer jährlichen Aufbesserung von 2 sh. pro Woche		
bis zum 23. Lebensjahr		40
und von 2 sh. 6d. pro Woche bis zum 31 Lebensjahr		60
Klasse 1 Mindestgehalt		65
Nach 2 Jahren		67. 6
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)		70

Obige Sätze erhöhen sich bei allen in den Güterhallen und Bahnhöfen des Londoner Areals beschäftigten Kanzleigehilfinnen um 4 sh. pro Woche. In gewissen Fällen kann das Gehalt auch 70 sh. übersteigen.

Verkehrskontrolleure		Pro Jahr
		£
Klasse 3 Mindestgehalt		240
Nach 2 Jahren		250
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)		260
Klasse 2 Mindestgehalt		270
Nach 2 Jahren		285
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)		300
Klasse 1 Mindestgehalt		320
Nach 2 Jahren		235
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)		350

Vorstehende Sätze erhöhen sich um £ 60 jährlich für die im Londoner Areal Beschäftigten. In höheren Stufen erwerben sie besondere Anrechte. Verkehrs-Hilfsinspektoren werden nach der Klasse 4 und 5 des Büropersonals bezahlt. Leute, die in hohem Maße zum Dienst an Sonntagen herangezogen werden oder stets dienstbereit sein müssen, erhalten besondere Zulagen oder Vergütung eines gewissen Prozentsatzes vom Gehalt.

Aufsichtspersonal (Werkmeister, Maschinenmeister usw.)		£
Klasse 5 Im 1. Dienstjahr		170
Im 2. Dienstjahr		180
Im 3. Dienstjahr		190
Im 4. Dienstjahr		200
Klasse 4 Mindestgehalt		210
Nach 2 Jahren		220
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)		230
Klasse 3 Mindestgehalt		240
Nach 2 Jahren		250
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)		260
Klasse 2 Mindestgehalt		270
Nach 2 Jahren		285
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)		300
Klasse 1 Mindestgehalt		320
Nach 2 Jahren		335
Nach 2 Jahren (Höchstgehalt)		350

Vorstehende Sätze erhöhen sich um £ 10 jährlich für die im Londoner Areal beschäftigten Leute. In höheren Stufen erwerben sie ebenfalls besondere Anrechte. Angestellte, die in hohem Maße zum Dienst an Sonntagen herangezogen werden oder stets dienstbereit sein müssen, erhalten besondere Zulagen oder Vergütung eines gewissen Prozentsatzes vom Gehalt.

Wie aus vorstehendem ersichtlich, bestehen in den verschiedenen Bezirken nur für bestimmte Verwendungsgruppen andere Löhne. Es gibt drei Ortsklassen: Londoner Areal, Industriebezirke und Landbezirke. Für die verschiedenen Bezirke bestehen im Unterschied der Löhne (soweit ein solcher vorhanden ist) keine bestimmten Normen.

Gewisse Beschäftigungsgruppen, hauptsächlich Gehaltsbezieher, Lokomotivpersonal und Schaffner erhalten bis zur Erlangung des vorgesehenen Höchstgehalts periodische Aufbesserungen, die in obigen Aufstellungen angeführt sind.

Bei Festsetzung von Gehaltserhöhungen, Pensionen usw. wird Kriegsteilnehmern die Militärdienstzeit angerechnet. Da Militärdienstpflicht in England nicht besteht, findet diese Bestimmung in Friedenszeit keine Anwendung.

Beinahe sämtliche Eisenbahner, Werkstättenarbeiter und die eine oder andere Gruppe ausgenommen, beziehen feste Wochenlöhne, d. h. sie haben ohne Rücksicht darauf, ob volle 48 Stunden gearbeitet wurde oder nicht, Anspruch auf den vollen Wochenlohn.

Familienzuschläge werden nicht gewährt. In manchen Fällen erhalten verheiratete Leute von den Unternehmungen Wohnungen gegen verhältnismäßig geringen Mietpreis zugewiesen. Die Verbände haben zu der Frage der Familienzuschläge noch nicht endgültig Stellung genommen. Für besondere Fähigkeiten werden keine Sonderzulagen gewährt.

Die Extravergütungen für Lokomotivführer und Heizer, die nach dem vorerwähnten Meßensystem arbeiten, belaufen sich durchschnittlich auf 30 Schilling pro Woche. Für Ersparnis an Brennstoffmaterial und Öl wurde früher eine Sondervergütung gewährt, die aber seit Abschluß der Landesabkommen vom Jahre 1919 und 1920 abgeschafft ist.

Die Löhne des Werkstättenpersonals stehen in keinem festen Verhältnis zu den an die übrigen Eisenbahnangestellten bezahlten Sätzen. Die letzte für die Eisenbahnwerkstättenarbeiter getroffene Regelung — Schiedsspruch des Industrial Court*) — sieht bestimmte Sätze vor, die aber teilweise von den außerhalb des Eisenbahnbetriebes gültigen Sätzen abweichen. Der Industrial Courts hat im Schiedsspruch zum Ausdruck gebracht, daß die Löhne der Eisenbahnwerkstättenarbeiter getrennt von denjenigen ähnlicher Arbeiterkategorien außerhalb des Eisenbahnbetriebes festgesetzt, und nicht auf Grund der „Distriktsätze“ bezahlt werden sollen, die für die in den übrigen Industrien beschäftigten Arbeiter Geltung haben.

Die Löhne des Eisenbahn- und -werkstättenpersonals sind zurzeit durchschnittlich höher als die in anderen Industrien gültigen. Zur Erhaltung der Löhne des Betriebspersonals waren die amtlichen Indexziffern maßgebend.

Abzüge am Lohn erfolgen für Beiträge an eine staatliche Einrichtung für Krankenunterstützung und Krankenhilfe (National Health Insurance) in manchen Fällen für eine Versicherung gegen Arbeitslosigkeit und für verschiedene von den Gesellschaften selbst unterhaltene Kranken-, Unfall- und Pensionskassen. Die Zugehörigkeit zu diesen Unterstützungseinrichtungen ist vielfach obligatorisch. Die Höhe der Beiträge und Unterstützungen ist bei den verschiedenen Gesellschaften sehr unterschiedlich. Beim besoldeten Büro- und Aufsichtspersonal machen die Beiträge und Pensionen in der Regel einen gewissen Prozentsatz des Gehaltes aus, während bei den Lohnempfängern für Beiträge und Pension ein runder Satz in Frage kommt.

Angestellte, die staatliche Rente für Kriegsdienstbeschädigung beziehen, werden ohne Anrechnung obiger Rente nach der Gehaltsklasse bezahlt, worunter sie vermöge ihrer jetzigen Stellung fallen. Bei erlittenen Betriebsunfällen werden Unfallverletzte auf Grund eines Unfallversicherungsgesetzes entschädigt. Kann ein Unfallverletzter nach Wiederherstellung seinen früheren Posten nicht mehr versehen, so erhält er zu seinem Gehalt, das er auf Grund der „leichteren“ Stellung bezieht, als Entschädigung die Hälfte der Differenz zwischen seinem jetzigen Verdienst und dem Durchschnittsverdienst zu den letzten, dem Unfall vorausgegangenen 12 Monaten, vergütet.

Betriebspersonal, das außerhalb des Wohnplatzes Dienst verrichten muß, hat auf besondere Zulagen Anspruch. Bei endgültiger Versetzung nach einem anderen Bezirk wird in der Regel eine Vergütung nicht gewährt. Die Statuten der Eisenbahnunternehmungen sehen vor, daß, soweit dies im Rahmen des Landesabkommens liegt, jeder Bedienstete ohne Rücksicht auf Ort und Zeit sich zur Arbeit bereithalten soll. Den Verbänden ist es neuerdings gelungen, versetzten Eisenbahnern, die wegen des Wohnungsmangels keine Wohnung finden konnten, eine besondere Vergütung zu sichern.

Bei zwangsweisen Versetzungen nach einem anderen Bezirk erfolgt keine Verschlechterung in den Gehaltsbedingungen. Verheiratete Leute erhalten bei Versetzung neben freier Fahrt für die Familie die Umzugskosten vergütet.

Lohnempfänger oder fest angestelltes Personal, die vorübergehend einen höher bezahlten Posten versehen, haben auch Anspruch auf die entsprechend höheren Vergütungssätze. Es besteht die Bestimmung, daß ein Angestellter, der die höher bezahlte Stellung für weniger als einen halben Tag versieht, Anspruch hat auf die Differenz zwischen seinem gewöhnlichen Einkommenssatz und dem für die höher bezahlte Stellung gültigen; arbeitet er mehr als einen halben Tag nach der höheren Gehaltsklasse, so ist er für diese Zeit nach dem Gehaltsatz dieser Klasse zu entschädigen.

*) Gerichtshof für Streitigkeiten aus Lohn- und Arbeitsverhältnis. Greift nur auf Antrag beider Parteien ein. Sein Spruch ist nicht bindend.

X. Pensions- und Krankengeldregelung.

Angestellte, die einer Pensionskasse angehören, erhalten im Krankheitsfalle Weitergewährung ihres Gehalts. Einzelnen Vorarbeiter-Gruppen wird bei Krankheit der Lohn ebenfalls weiterbezahlt, jedoch nur für eine gewisse Zeit.

Lohnempfängern oder Personal in Dienstkleidung wird der Verdienst nicht fortbezahlt. Sie erhalten lediglich die Unterstützungen, zu denen sie auf Grund ihrer Beiträge an die Krankenkassen der Unternehmungen, der staatlichen oder anderen privaten Krankenunterstützungseinrichtungen berechtigt sind.

Bei Betriebsunfällen treten die Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes in Kraft. Der Verdienst wird während der Erwerbsunfähigkeit nicht weiterbezahlt bzw. nur soweit dies im vorerwähnten Gesetz vorgeschrieben ist.

Im Krankheitsfalle oder bei erlittenen Unfällen hat der betreffende Angestellte durch Vorlage einer ärztlichen Bescheinigung nachzuweisen, daß er zur Ausübung des Dienstes unfähig ist. Dies ist im allgemeinen die einzige bestehende Vorschrift zur Vermeidung unberechtigter Ansprüche.

Bei einigen Unternehmungen bestehen Witwen- und Waisen-Pensionsfonds. Beitrittsberechtigung hat aber nur besoldetes Personal. In Ermangelung eines solchen Fonds wird Witwen von Angestellten, die eines natürlichen Todes sterben, keinerlei Unterstützung gewährt. Bei tödlichen Betriebsunfällen finden die Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes Anwendung.

Die größeren Gesellschaften, die vor dem Zusammenschluß bereits existierten, unterhalten Pensionskassen, deren Zugehörigkeit aber für das Personal nicht obligatorisch ist. Für das besoldete Personal bestehen ferner Altersrentenkassen. Beide Einrichtungen stehen unter Aufsicht einer paritätisch zusammengesetzten Kommission, die aus Vertretern der Gesellschaft und der Mitglieder gebildet ist. Die Beiträge zu den Pensions- und Invalidenkassen werden vom Einkommen abgezogen.

In bezug auf die von den Unternehmungen geleisteten Beiträge bestehen keine festen Normen. In Fällen, wo diese Unterstützungseinrichtungen nicht die nötige gesetzliche Garantie bieten, wird diese von den Gesellschaften übernommen. Manche Gesellschaften tragen im Verhältnis zu den Einlagen der Mitglieder bei.

Die Lohnempfänger oder Personal in Dienstkleidung werden gewöhnlich mit dem 65. Lebensjahr pensioniert. Da die Gesellschaften Leute unter 25 Jahren nicht zur Mitgliedschaft bei einer Pensionskasse zulassen, erwirbt das Personal gewöhnlich nach 30 bis 40 Jahren Pensionsberechtigung. Gehaltsempfänger werden meistens mit dem 60. Lebensjahr pensioniert. Da sich das im Verwaltungsdienst beschäftigte Personal hauptsächlich aus Jugendlichen im Alter von 14—18 Jahren zusammensetzt, würde die Dienstzeit in diesem Falle derjenigen der Lohnempfänger gleichkommen oder diese in einer Reihe von Fällen sogar übersteigen.

Es bestehen auch Bestimmungen, wonach der Rücktritt vom Dienst früher erfolgen kann, jedoch bei geringerer Pension. Diese finden bei Krankheit oder Dienstunfähigkeit Anwendung.

Die Pension steht gewöhnlich in keinem prozentualen Verhältnis zu Lohn und Dienstjahren. Sämtliche Lohnempfänger steuern unabhängig von der Höhe ihrer Lohnsätze in gleichem Maße zur Pensionskasse bei, während sich die Beiträge und Pension des besoldeten Personals auf Grund des Einkommens errechnen. Bei Lösung des Dienstverhältnisses vor Erreichung des Pensionsalters geht der Betreffende in der Regel seines Pensionsanspruches verlustig, erhält aber meist einen Teil der eingezahlten Beiträge zurückerstattet.

XI. Freifahrtscheine.

Lohnempfänger erhalten fast durchweg jährlich drei Freifahrtscheine für sich und ihre Familien zur Benutzung aller Eisenbahnlinien der Gesellschaft. Die Gehaltsempfänger haben Anspruch auf eine größere Zahl Freifahrtscheine, wovon ein Teil auf den Strecken aller Eisenbahngesellschaften Gültigkeit hat. Die Scheine können gewöhnlich auf sämtlichen Zügen benutzt werden.

Die Ausstellung von Dauerfreifahrtscheinen erstreckt sich nicht auf das gesamte Personal. In einer Anzahl Fälle werden dem Personal in großen Städten mit Vororten Freifahrtscheine von und zur Arbeitsstelle ausgestellt. Sie sind gewöhnlich auf Entfernungen von 20 Meilen von der Station, auf der der Angestellte beschäftigt ist, gültig. Ihre Erneuerung erfolgt jährlich. Dauerfreifahrtscheine werden nur den höheren Beamten einer Gesellschaft gewährt, wie Superintendenten, Ingenieuren usw.

Fahrtscheine 1. Klasse werden nur an Personen mit einem jährlichen Mindesteinkommen von 350 £ verabfolgt. Die 2. Klasse wird auf den englischen Eisenbahnen allmählich abgeschafft. Wo sie noch existiert, werden Freifahrtscheine zweiter Klasse dem Verwaltungsdienstpersonal ausgestellt. Scheine 3. Klasse erhalten lediglich Lohnempfänger oder Personal in Dienstkleidung. Freie Fahrt auf ausländischen Strecken wird nur den zu Freifahrtscheinen 1. Klasse berechtigten Beamten gewährt. Es sind Bestrebungen im Gange, um für die Lohn- und Gehaltsempfänger Freifahrtscheineberechtigung auf allen Eisenbahnlinien zu erwirken. Die in den letzten 18 Monaten vollzogene Umgruppierung der Eisenbahnbetriebe hat für die gewöhnlichen Lohnempfänger in dieser Hinsicht eine Besserung gebracht, da die jetzigen Scheine für die Strecken einer ganzen Gruppe Gültigkeit haben. Freifahrtscheine werden nur für genau umschriebene Strecken ausgestellt und sind von beschränkter Zeitdauer.

In gewissen Fällen werden jüngerem Personal, das nicht zu Hause wohnen kann, zum Besuch der Eltern Extrafreifahrtscheine gewährt. Vielfach erhalten auch Frauen von Angestellten, die in abgelegenen Gebieten arbeiten, sog. „Marktfreifahrtscheine“. Auch Leuten, die sich in Krankenhausbehandlung begeben, wird freie Fahrt gewährt. Kinder erhalten gewöhnlich zum Schulbesuch Schüler-Fahrkarten zum halben Tarif. Auch Pensionierte und ihre Frauen haben Anspruch auf Freifahrtscheine. Hinterbliebene von Gehaltsempfängern erhalten ebenfalls Freifahrtscheine und in vielen Fällen auch solche von Lohnempfängern.

Die Ausstellung von Freifahrtscheinen erfolgt durchweg kostenlos. Die Unternehmungen geben auch „Vorzugskarten“ zum vierten Teil des Eisenbahntarifs aus, und zwar in unbeschränkter Zahl auch an die Familienmitglieder der Angestellten. Die hierfür eingehenden Geldbeträge werden als gewöhnliche Fahrkarteneinnahmen verbucht.

XII. Belohnungen und Strafen.

Bestimmungen über irgendwelche Belohnungen bestehen nicht. Die Erteilung von Auszeichnungen im Dienste ist ganz den Direktionen überlassen.

Es gibt folgende Strafarten: mündlicher oder schriftlicher Verweis; Versetzung; Versetzung mit Gehaltsverschlechterung (eventl. in niederere Beschäftigungsgruppe) und Dienstentlassung. Geldstrafen werden nicht verhängt. Wenn es für notwendig erachtet wird, das Einkommen eines Angestellten herabzusetzen, wird ihm ein Posten einer niedrigeren Gehaltsklasse zugewiesen.

Vor Vollstreckung einer Strafe steht dem Betreffenden das Einspruchsrecht bei einem höheren Beamten zu. Er kann zur Verhandlung seiner Sache einen Kollegen oder auch einen Beamten seiner Gewerkschaft zur Verteidigung zuziehen. Gegen eine Strafe muß innerhalb sieben Tagen nach Kenntnisnahme schriftlich Einspruch erhoben werden.

Es besteht keine Bestimmung, die den Organisationen bei Untersuchungen, die zu Maßregelungen führen können, ein Mitspracherecht einräumt; der Angestellte kann aber in der Regel auf Wunsch einen Vertreter zuziehen. Schieds- oder ähnliche Gerichte zur Rechtsprechung über Disziplinarsachen bestehen nicht. Die Strafverhängung erfolgt gewöhnlich schriftlich.

Eine feste Strafnorm für bestimmte Verfehlungen besteht nicht. Betrug sowohl während wie außerhalb des Dienstes wird fast immer mit Dienstentlassung bestraft. Trunkenheit, die strafrechtliches Verfahren mit Verurteilung nach sich zieht, hat oft Entlassung, Rückversetzung in niedrigere Gehaltsstufe oder Strafversetzung zur Folge. Mißbrauch mit Fahrtscheinen oder Vorzugsfahrkarten wird meist im Zivilprozeßverfahren behandelt.

Sofortige Entlassung erfolgt ferner bei schlechter Führung, Zuwiderhandlung gegen die Dienstvorschriften, Diebstahl oder widerrechtlicher Aneignung. In den meisten Fällen werden die Löhne bis zum Austritt fortbezahlt.

XIII. Wohnungsfrage.

Die Gesellschaften ließen von Zeit zu Zeit für einen Teil des Personals Wohnungen errichten. Gewöhnlich wird dem Stationsvorsteher, jedes Bahnhofs ein Haus zur Verfügung gestellt; dies trifft meist auch auf die Schrankenwärter zu. Diese Wohnungen werden im Vergleich zu den anderwärts gültigen Mietpreisen zu sehr günstigen Bedingungen vermietet. Die durch die Gesellschaften seit 1914 entfaltete Bautätigkeit war äußerst schwach.

Eine oder zwei der Eisenbahngruppen haben nunmehr geplant, für solche Leute unter dem Personal Häuser bauen zu lassen, die später von den Betreffenden käuflich erworben werden. Es soll dabei so verfahren werden, daß sie 90 Prozent des Einschätzungswertes der Grundstücke öffentlichen Bau-genossenschaften vorschließen, die ihrerseits mit den Bewerbern die Kaufabschlüsse tätigen. Früher wurden 90 Prozent des Einschätzungswertes eines bereits errichteten Anwesens zu einem jährlichen Zinsfuß von etwa 5 Prozent vorgestreckt. Zinsen und Amortisation wurden an den Löhnen in Abzug gebracht.

Hinsichtlich der Bewegungsfreiheit von Angestellten, die in Häusern der Gesellschaften untergebracht sind, bestehen keine einschränkenden Bestimmungen mit Ausnahme für die Schrankenwärter.

Den Mietern wird ein gewisser Prozentsatz des Lohnes nicht zu Grunde gelegt. Eine Bestimmung im zuletzt getroffenen Übereinkommen sieht allerdings für die Aufsichtsbeamten und Stationsvorsteher vor, daß in Fällen, wo die Gesellschaft Unterkommen gewährt, die jährliche Miete 15 Prozent des Gehalts oder Lohnes nicht überschreiten darf. Angestellte, die in Gesellschaftswohnungen untergebracht sind, sorgen in der Regel selbst für Licht und Heizmaterial. Soweit es durch die Gesellschaften gestellt wird, erfolgt dies kostenlos.

XIV. Aufenthaltsräume, hygienische und Sicherheitsmaßnahmen.

Nur eine Eisenbahnunternehmung hat für das Lokomotivpersonal Badeeinrichtungen geschaffen. Diese werden stets regelmäßig benutzt. Waschräume sind in fast allen Bahnhöfen und Güterschuppen eingerichtet. Klagen über schlechte Instandhaltung sind selten. Versuche auf Einrichtung weiterer Waschräume stoßen wegen den damit verbundenen Kosten bisweilen auf Schwierigkeiten.

In einer großen Anzahl von Güterschuppen sind für Angestellte, die außerhalb ihres Wohnorts übernachten müssen, sogenannte Baracken mit Schlafgelegenheit errichtet, wofür an der laut dem Landesabkommen zu gewährenden Wohnungszulage ein Shilling in Abzug gebracht wird. Die Lokale sind gewöhnlich nicht sehr einladend und die Schlafstellen bilden besondere Abteilungen.

Für den größten Teil des Personals bestehen Speiseräume. Beschwerden kommen nur selten vor.

Die Errichtung und Unterhaltung von Kantinen geschieht meistens durch das Personal selbst. In vereinzelt Fällen werden sie dabei von der Gesellschaft unterstützt. An manchen Orten werden dem Personal in den Bahnhofswirtschaften Speisen und Getränke zu ermäßigten Preisen verabreicht. Personal in Dienstkleidung hat aber gewöhnlich zu diesen Lokalen keinen Zutritt.

Die Gesellschaften fördern die Abstinenzbewegung unter den Angestellten. Fast bei jeder Unternehmung bestehen Vereinigungen zur Bekämpfung des Alkohols; sie werden von der Direktion tatkräftig unterstützt.

Die Gesellschaften sind im Begriffe, auf den verschiedenen Eisenbahnlinien maschinelle Reinigungsvorrichtungen anzubringen.

Besondere Vorrichtungen zur Verhütung von Unfällen finden sich in der Signalabteilung, wo Hebel, Signale und Weichen so montiert sind, daß sie eng ineinandergreifen. Auf den Londoner Straßen- und Vorortsbahnen und auf anderen elektrifizierten

Bahnen sind fast überall automatische Signale eingeführt. So besteht u. a. ein Haltesystem, wobei die Luftbremse eines Zuges automatisch in Tätigkeit tritt, wenn ein auf Gefährliches Signal überfahren wird. Um die Sichtbarkeit von Signalen zu erhöhen, werden bei Tageslicht sichtbare Farblichtsignale eingeführt, die sich wegen ihrer Lichtstärke besonders bei Nebel bewährt haben. Diese Signale werden vielfach in nächster Nähe der Bahnlinie in gleicher Höhe mit dem Auge des Zugführers angebracht.

Die automatische Kuppelung ist noch nicht allgemein eingeführt. Einige neue Personenzüge wurden neuerdings mit dieser Vorrichtung versehen, doch macht dies im Verhältnis zum großen Ganzen nur einen verschwindend kleinen Prozentsatz aus.

Eine Gesellschaft hat an den Wagen einer Vorortsbahn spezielle Stoßpuffer aufmontieren lassen, um bei Zusammenstoßen das Ineinanderschieben von Wagen zu verhindern. Bei einem neuen Zusammenstoß hat sich diese Vorrichtung trefflich bewährt.

Alle Passagierzüge sind entweder mit Westinghouse- oder mit durchgehenden Bremsen versehen. Güterzugsmaterial das mit Personenzugsgeschwindigkeit fährt, ist ebenfalls so ausgestattet. Vierrädrige Karren zum Transport von Paketen usw. auf Bahnsteigen sind mit Federbremsen und Schleifketten versehen, um zu verhindern, daß sie, wenn ohne Aufsicht, vom Bahnsteig abfahren und in die Bahnlinie zu liegen kommen.

XV. Dienstkleidung.

Mit Dienstkleidung wird in der Regel das gegen Lohn beschäftigte Personal versehen. In der Praxis wird dies bei den Gesellschaften sehr verschieden gehandhabt. Lastträger, Ladearbeiter und Kontrolleure erhalten keine Dienstkleidung. Das gewöhnliche Betriebspersonal, besonders soweit es mit dem Publikum in Berührung kommt und für die Bewegung der Züge verantwortlich ist, erhält Dienstkleidung. An Dienstkleidung erhalten:

Lokomotivführer: zwei Zwilchanzüge pro Jahr; eine Mütze und einen Führerkittel pro Jahr; acht Mäntel alle zwei Jahre.

Schaffner oder Bremser: ein Sersche-Anzug und ein Paar Hosen extra pro Jahr; eine Mütze pro Jahr; ein Mantel alle zwei Jahre.

Rangierer oder Weichenwärter: ähnlich wie bei Schaffner, aber Hosen und manchmal einen ganzen Anzug aus Kord.

Stellvertretender Bahnhofsvorsteher: einen Stoffanzug und ein Paar Hosen extra pro Jahr; eine Mütze pro Jahr; ein Stoffmantel und in manchen Fällen einen wasserdichten Mantel alle zwei Jahre. Die Dienstkleidung hat gewöhnlich Goldtressen.

Putzer: zwei Zwilchanzüge pro Jahr; einen Mantel nach Verrichtung von 25 Schichten als Heizer. Bei Einstufung in die Verwendungsgruppe der Heizer ein Mantel alle zwei Jahre bis zu seiner Anstellung als Heizer, in welchem letzterem Falle er die Dienstkleidung eines Heizers erhält. Nach Verrichtung von 313 Schichten als Heizer erhält er, auch wenn er nicht fest angestellt ist, die Dienstkleidung eines Heizers.

Bahnsteigschaffner: einen Serscheanzug und ein Paar Hosen extra pro Jahr; eine Mütze pro Jahr; einen Mantel alle zwei Jahre.

Hilfsarbeiter und ständige Streckenarbeiter erhalten keine Dienstkleidung.

XVI. Körperliche Prüfung und Augenrevision.

Das Personal muß sich vor Festanstellung einer ärztlichen Untersuchung einschließlich einer Augenrevision unterziehen. Es ist bei den meisten englischen Eisenbahngesellschaften üblich, daß Leute nach längerer Krankheit (meistens bei einmonatiger Krankheitsdauer) vor Wiederaufnahme des Dienstes sich einer ärztlichen Untersuchung unterziehen. Bei Erreichung des 55. oder 60. Lebensjahres ist es ebenfalls üblich, daß der betreffende Angestellte sich ärztlich untersuchen läßt.

Es bestehen keine Bestimmungen über die Weiterbeschäftigung von Angestellten, die infolge ihres Gesundheitszustandes nicht mehr in der Lage sind, ihren bisherigen Posten auszufüllen. Es liegt ganz bei den Gesellschaften, solche Leute durch Zuweisung leichterer Arbeit weiter im Dienst zu behalten oder nicht. Für Lokomotivführer, die durch eintretendes schlechtes Sehvermögen dienstuntauglich werden, ist durch Landesabkommen bestimmt, daß sie ein Durchschnittsentgelt zwischen dem früheren Verdienst und dem Lohnsatz der neuen Stellung erhalten. Allgemeingültige Regelungen für die übrigen Beschäftigungsgruppen bestehen nicht.

Der Angestellte wird gewöhnlich mündlich davon in Kenntnis gesetzt, wenn seine Festanstellung nicht erfolgen kann. Eine Abschrift des ärztlichen Zeugnisses wird nur auf ausdrücklichen Antrag des Verbandes ausgehändigt. Wird dieses nicht anerkannt, so holt der Verband ein anderes ärztliches Gutachten ein; die Unternehmer weigern sich aber meistens, solche für sich maßgebend zu betrachten. In Fällen, wo örtliche Verhandlungen mißglückt sind, bringt der Verband den Fall vor die Direktion der Gesellschaft.

XVII. Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.

Es bestehen verschiedene, meist oder ausschließlich für Eisenbahner bestimmte Erholungsheime. Sie werden von selbständigen Körperschaften gemeinnützigem Charakters unterhalten und durch einen aus den Mitgliedern gewählten Vorstand verwaltet. Die Verbände selbst, die verschiedene Einrichtungen subventionieren, nehmen offiziell an deren Verwaltung keinen Anteil. Für Ferienaufenthalt kommen jeweils Leute aus bestimmt abgegrenzten Bezirken in Betracht. Bewerber müssen sich an den örtlichen Sekretär der Erholungsheime wenden. Bei Platzmangel erfolgt die Zuteilung nach der Schwere der Krankheit.

XVIII. Technische Ausbildung.

Bei einigen Gesellschaften werden zur betriebstechnischen Ausbildung des Personals nicht- oder halbamtliche Kurse abgehalten, deren Besuch freiwillig und in der Regel kostenlos ist. Die Kurse bezwecken die Unterweisung von Lokomotivführern, angehenden Lokomotivführern, Signalwärter usw.

Die Kurse werden meistens von dem Personal selbst eingerichtet; die Unternehmungen sind ihnen bisweilen beim Beschaffen von Unterrichtslokalen usw. behilflich. In wenigen Fällen unterstützen auch die Ortsverwaltungen der Verbände diese Bestrebungen.

Die Verbände haben noch nicht endgültig dazu Stellung genommen, wer für die Ausbildung des Personals verantwortlich sein soll.

Schweizerischer Eisenbahnerverband.

Der Jahresbericht für 1923 des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes läßt erkennen, daß sich der Verband sowohl in finanzieller als in moralischer Hinsicht einer gesunden Lage erfreut. Die Behauptung der Löhne und des Achtstundentags hat den Verband zu einem harten Kampf gezwungen. Wie überall hat auch die schweizerische Regierung ihren Angriff auf die Arbeitsbedingungen mit der ausländischen Konkurrenz und der wirtschaftlichen Lage des Landes begründet.

Der Verband zählte Ende 1923 36 239 Mitglieder, was gegenüber 1922 einen Rückgang von 1649 Mitgliedern bedeutet und auf die Verminderung des Personals der Bundes- und Nebenbahnen zurückzuführen ist. Die Bundesbahnen haben ihr Personal seit Dezember 1922 um 1066 vermindert. Der Prozentsatz der organisierten Eisenbahner bleibt so hoch wie früher. Die Gesamtzahl der Eisenbahner ist 40 300 (33 800 bei den Bundesbahnen und 6500 bei den Privatbahnen). Von diesen gehören 90 Prozent dem Verband an. Außerdem ist dem Verband eine Organisation der Pensionierten mit 5247 Mitgliedern angeschlossen, was eine Zunahme von 796 gegenüber dem vorausgegangenen Jahr bedeutet. Unter Mitberücksichtigung dieser Organisation beträgt die Gesamtmitgliederzahl des Verbandes 41 486.

Bemerkenswert ist, daß die Personalverminderung ungeachtet der Einführung des gesetzlichen Achtstundentages durchgeführt worden ist und daß der Eisenbahnverkehr im Berichtsjahr wieder den Friedensumfang erreichte.

Die Einnahmen des Verbandes betragen 595 020.35 Franken, die Ausgaben 562 715.64 Franken, woraus sich ein Überschuß von 32 304.71 Franken ergibt. Der Verband gibt drei Zeitungen heraus, wovon je eine in französischer, deutscher und italienischer Sprache. Die Kosten dieser belaufen sich auf 257 637.11 Franken, denen indessen eine Inserateneinnahme von 29 576.85 Franken gegenübersteht. Der 1923 stattgefundene Kongreß hat beschlossen, daß die Einnahme aus Inseraten, soweit sie 30 000 Franken überschreiten sollte, für den Unterhalt der Ferienheime des Verbandes zu verwenden ist. 189 974 Franken sind dem Streikfonds zugeführt worden, wodurch dieser auf 556 288.40 Franken gebracht worden ist. Der Kongreß von 1923 hatte mit großer Mehrheit einen Antrag auf Herabsetzung der Rücklagen zum Streikfonds abgelehnt. An Maßregelungsunterstützungen sind 4755 Franken ausgezahlt worden. Die Vermögensbilanz am 31. Dezember weist an Aktiven 935 401.41 Franken aus, denen an Passiven 860 399.68 Franken gegenüberstehen, woraus sich ein Überschuß von 75 001.73 Franken ergibt, die auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Der Schweizerische Eisenbahnerverband ist in eine Anzahl Unterverbände geschieden. Von diesen verdient besondere Erwähnung die Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten (A. U. S. T.), die an dem Kampf gegen die Verlängerung der Arbeitszeit einen aktiven Anteil genommen hat. Der Verband des Eisenbahnverwaltungspersonals hat eine Anzahl seiner Mitglieder an den Stationspersonalverband (S. P. V.) abgegeben. Die einzelnen Unterverbände und ihre Mitgliederzahl sind:

Verband des Eisenbahnverwaltungspersonals	1607
Stationspersonalverband	4954
Verband des Aufsichtspersonals	1213
Verband des Personals schweizerischer Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften	5434
Verein schweizerischer Weichen- und Bahnwärter	3940
Schweizerischer Rangierpersonalverband	2143
Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten	8038
Schweizerischer Zugpersonalverein	2968
Schweizerischer Lokomotivpersonalverband	2757
Schweizerischer Eisenbahnwerkstättenarbeiter-Verband	3185
	36 239

Innerhalb des Verbandes macht sich eine starke Strömung zwecks Durchführung größerer Zentralisation geltend. Der Verbandsrat befürwortet diese Entwicklung und bereitet gemeinsam mit dem Vorstand ein Schema über ein engeres Zusammenwirken zwischen Zentrale, Unterverbänden und Sektionen aus.

Ein kurzer Abschnitt des Berichts ist den Beziehungen zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation gewidmet, deren Dienste für die angeschlossenen Organisationen als wertvoll bezeichnet werden.



Der Streik der Straßburger Hafendarbeiter.

Aus Straßburg wird uns geschrieben:

Da trotz der erheblichen Teuerung eine angemessene Erhöhung der Löhne durch die Unternehmer hartnäckig abgelehnt wurde und sie sich konsequent weigerten, auch den Ausgleich auf Grund der Indexziffern der Stadt Straßburg zu bewilligen, sahen sich die Hafen- und Kohlenarbeiter dieser Stadt Ende März zum Kampfe genötigt und traten am 31. März in Streik. Sofort nach Ausbruch des Streiks griff der Präfekt vom Niederrhein ein, was die Unternehmer bewog, die Indexziffer anzuerkennen und die früher gebotene Zulage von Frs. 3,20 auf

Frs. 3,80 pro Tag zu erhöhen. Jede darüber hinausgehende Forderung der Arbeiter wurde brüsk abgelehnt und die Annahme des Angebots zur Vorbedingung jeder weiteren Verhandlung über den Abschluß eines neuen Tarifvertrages gemacht.

Diese einem Diktat gleichkommende Bedingung wurde von den Hafendarbeitern abgelehnt und der begonnene Streik fortgesetzt.

Es war ein erbitterter Kampf, in den sich die Hafendarbeiter begeben hatten. Die gesamte Polizei und Gendarmerie stellte sich ganz offen auf die Seite der Unternehmer und versperrte den Streikenden jeglichen Zutritt zum Hafengebiet. Wiederholt vergingen sie sich auch tätlich an den Arbeitern, und lediglich deren Besonnenheit ist es zu danken, wenn ernstere Zusammenstöße verhütet wurden.

Weit verhängnisvoller für die kämpfenden Arbeiter wurde die Anwerbung von Streikbrechern, wozu die Behörden die denkbar größte Mithilfe verliehen. Aufgegriffene ausländische Landstreicher, die sich ohne Einreise- und Aufenthaltsgenehmigung im Elsaß herumtrieben, wurden nicht mehr wie bisher über die Grenze befördert, sondern ohne weiteres mit den nötigen Papieren versehen, wenn sie sich bereit fanden, im Hafen von Straßburg Streikbrecherdienste zu leisten. Sogar die verschrieenen „Boches“ waren mit einem Male willkommen und erhielten, wenn sie sich den Straßburger Unternehmern verpflichteten, innerhalb 24 Stunden die Einreiseerlaubnis.

Diese organisierte und von den Behörden in denkbar weitgehender Weise unterstützte Werbung ausländischer Streikbrecher, zu denen sich leider auch Elsässer selbst gesellten, machte den Streik der Hafendarbeiter aussichtslos, und nach fünfwöchigem Kampf sahen sie sich zu dessen Abbruch gezwungen. Es waren schwere Opfer, die von den organisierten Hafendarbeitern gebracht worden waren, aber sie sind trotz des Mißerfolgs nicht entmutigt.

England.

Neugründung der National Transport Workers' Federation.

Bekanntlich ist infolge des Austritts der Transport and General Workers' Union die frühere National Transport Workers' Federation im vorigen Jahre aufgelöst worden. Seitdem sind wiederholt Versuche zu ihrer Neuaufrichtung gemacht worden, die vor einigen Monaten zu einem Ergebnis geführt haben.

Der Nationalrat der neugegründeten Föderation ist am 1. Mai d. J. zu seiner ersten Jahresversammlung zusammengetreten und hat den von dem im März gebildeten provisorischen Komitee vorgelegten provisorischen Statutenentwurf gutgeheißen. Die National Transport Workers' Federation setzt sich zum Ziele, die Kräfte der verschiedenen Gewerkschaften im englischen Transportbetriebe zu kombinieren und eine engere Verbindung unter ihnen herzustellen. Bisher haben sich angeschlossen:

Cardiff, Penarth and Barry Coal Trimmers' Union	mit 2 000 Mitgliedern
The National Amalgamated Union of Labour	mit 2 053 Mitgliedern
National Sailors' and Firemen's Union	mit 60 000 Mitgliedern
Liverpool and District Carters' and Motormen's Union	mit 10 000 Mitgliedern
National Amalgamated Union of Engine-men, Firemen, Motormen etc. etc.	mit 3 500 Mitgliedern
United Order of General Labourers	mit 3 000 Mitgliedern
Amalgamated Marine Workers' Union	mit 8 000 Mitgliedern
National Union of Distributive and Allied Workers	mit 14 000 Mitgliedern

Das Exekutiv-Komitee ist wie folgt gebildet: E. Catherly (National Sailors' and Firemen's Union); J. T. Clatworthy (Cardiff, Penarth and Barry Coal Trimmers' Union); Joseph Cotter (Amalgamated Marine Workers' Union); Albert N. Denaro (Liverpool and District Carters' and Motormen's

Union); R. H. Farrah (National Union of General Workers); J. Henson (National Sailors' and Firemen's Union); George Parker (National Amalgamated Union of Engine-men etc. etc.); W. A. Robinson (National Union of Distributive and Allied Workers).

Sekretär ist der Vorsitzende der Internationalen Transportarbeiter-Föderation *Robert Williams*. Die Föderation hat beschlossen, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beizutreten.

Österreich.

Verbandstag der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter.

Unter Beteiligung von 103 Delegierten aus 59 Orten fand am 20., 21. und 22. April in Wien der Kongreß des Verbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter in Wien statt. Über die Tätigkeit während der letzten drei Jahre lag ein ausführlicher Bericht vor. Wie daraus hervorgeht, ist der Verband während diesen drei Jahren in 57 Streiks und Aussperrungen verwickelt gewesen. Von diesen Streiks wurden 26 mit vollem, 30 mit teilweisem und einer ohne Erfolg beendet.

Der Mitgliederstand betrug bei Abschluß des Berichts (Dezember 1923) 36 134.

Der Verbandstag erteilte dem Vorstand, der den Bericht noch mündlich ergänzte, einstimmig Entlastung und sprach den Beamten des Verbandes den Dank aus.

Der wichtigste Beschluß betrifft die Umgestaltung und Reform in dem bisherigen organisatorischen Aufbau des Verbandes. Dieser wird in Zukunft in Reichssektionen der ihm angehörenden Berufsgruppen gegliedert, an deren Spitze je ein Sektionsvorstand steht, der dem Verbandsvorstand unterstellt ist. Der Name des Verbandes ist in „Freier Gewerkschaftsverband in Österreich“ umgeändert worden.

Außerdem beschäftigte sich der Kongreß mit der Neuordnung der Unterstützungssätze und beschloß eine Erhöhung der Beiträge.

Unter den vielen Anträgen, die behandelt wurden, war auch ein Antrag der Sektion der Wiener Straßenbahner, wonach ein eigenes Organ für die Straßenbahner Österreichs herausgegeben werden soll. Der Antrag wurde dem Verbandsvorstand zur Durchführung überwiesen und dürfte in kürzester Zeit verwirklicht werden.

Als Gäste ausländischer Organisationen waren anwesend: *Döring* und *Wertmann* vom Deutschen Verkehrsbund, *Prager* und *Nasé* vom Transportarbeiterverband in der tschechoslowakischen Republik, *Edo Fimmen* von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Der Verlauf des Kongresses zeugte von starker innerer Geschlossenheit.

Schweiz.

Verbandstag der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter.

Der Verbandstag der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter hielt vom 19. bis 21. April in Bern seinen ordentlichen Kongreß ab.

Die Bruderverbände aus Deutschland, Österreich, der Tschechoslowakei, Frankreich, Belgien, Schweden und England hatten Vertreter abgeordnet. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation war durch den Kollegen *Lang* vom Schweizerischen Eisenbahnerverband vertreten.

Die herrschende Wirtschaftskrise hat den Verband, der in diesem Jahre auf ein 20jähriges Bestehen zurückblicken kann, stark in Mitleidenschaft gezogen, was sich besonders in einem Rückgang des Mitgliederbestandes ausdrückt, der allerdings

teilweise durch innere Stärkung wettgemacht werden konnte. Tätigkeitsbericht und Rechnungslegung für die seit dem letzten Kongreß verflossenen vier Jahre wurden genehmigt. Die Statuten wurden, den veränderten Verhältnissen Rechnung tragend, revidiert. Eine Reihe von Anträgen organisatorischer Art wurden angenommen. Von diesen bezog sich auch einer auf den Aufbau der internationalen Gewerkschaftsorganisation und verdient schon im Hinblick auf den bevorstehenden Internationalen Gewerkschaftskongreß besonderes Interesse. Der zur Resolution erhobene Antrag sei daher wörtlich hier abgedruckt:

„Der Kongreß des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz, abgehalten am 19., 20. und 21. April 1924 in Bern, beauftragt den Zentralvorstand, dem Vorstand der Internationalen Union der Organisationen der Lebens- und Genußmittelarbeiter folgenden Antrag zur Behandlung zu überweisen:

1. Die auf dem Boden des Klassenkampfes stehenden Internationalen Berufssekretariate schließen sich zur Pflege der Beziehungen mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund und zur Vertretung ihrer gemeinsamen Interessen unter dem Namen: „Vereinigung der Internationalen Berufssekretariate“ zusammen.

2. Die Leitung der Geschäfte besorgt ein Büro von fünf Mitgliedern. Die Verwaltungsarbeiten werden einem der bestehenden Internationalen Berufssekretariate übertragen. Die Kosten werden auf die angeschlossenen Berufssekretariate im Verhältnis der Mitgliederzahl verteilt.

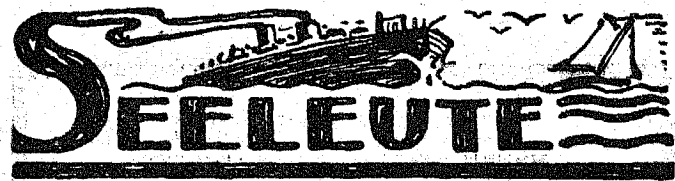
3. Das Büro hat die Konferenzen der internationalen Vereinigung vorzubereiten und einzuberufen. In der Regel soll eine Konferenz vor dem Zusammentritt des Kongresses des Internationalen Gewerkschaftsbundes stattfinden.

4. Die Vereinigung der Internationalen Berufssekretariate und ihre Mitglieder erklären sich bereit, den Internationalen Gewerkschaftsbund bei der Durchführung seiner Aufgaben zu unterstützen und erwarten, daß der Internationale Gewerkschaftsbund die Bestrebungen der Internationalen Vereinigung der Berufssekretariate in gleicher Weise fördert.

5. Zur Pflege der gegenseitigen Beziehungen wird dem Internationalen Gewerkschaftsbund das Recht eingeräumt, an die Sitzungen des Büros und an die Konferenzen der Vereinigungen der Internationalen Berufssekretariate Delegationen mit beratender Stimme abzuordnen unter der Voraussetzung, daß der Internationale Gewerkschaftsbund Gegenrecht hält.

6. Beschlüsse des Internationalen Gewerkschaftsbundes (Vorstands- und Kongreßbeschlüsse), soweit sie die Internationalen Berufssekretariate berühren, sind vom Büro einer Konferenz der Vereinigung der Internationalen Berufssekretariate zur Behandlung und Beschlußfassung zu unterbreiten. Erhalten die Beschlüsse an der Konferenz eine Mehrheit, so sind sie für alle angeschlossenen Berufssekretariate verbindlich.“

(Die Transportarbeiter-Sektion des Verbandes ist bekanntlich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen.)



Dänemark.

Die neue Vereinbarung zwischen den Reedern und dem Heizerverband.

Da infolge der Teuerung die in dem alten Tarifvertrag vorgesehenen Löhne sich als unzureichend erwiesen, hatte der Dänische Heizerverband dieses Abkommen Ende Dezember auf 1. April gekündigt und neue Vorschläge unterbreitet, die die Reeder aber nicht einmal als Verhandlungsgrundlage anzuerkennen bereit waren. Die Heizer sahen sich daher genötigt, mit Streik zu drohen, und wahrscheinlich wäre diese Drohung auch verwirklicht worden, wenn nicht gleichzeitig auch die Seeleute selbst die Seeoffiziere in eine Lohnbewegung getreten wären und dadurch die Position des Unternehmertums geschwächt hätten. Die Unternehmer zogen daher vor, einem

ernstlichen Konflikt auszuweichen und erklärten sich zur Fortsetzung der von ihnen kurz zuvor selbst abgebrochenen Verhandlungen bereit. Das Ergebnis dieser Verhandlungen liegt nun in Form eines neuen Abkommens vor, das in mehrfacher Hinsicht eine Besserung gegenüber der alten Übereinkunft darstellt.

Insbesondere sind die Löhne ansehnlich erhöht worden. Diese betragen im Monat für:

Donkeyleute	Kr. 210	gegen	bisher	Kr. 195.—
Heizer	„ 190	„	„	„ 175.—
Trimmer über 22 Jahr	„ 125	„	„	„ 120.—
Trimmer unter 22 Jahr	„ 100	„	„	„ 95.—

Die Vergütung für Überstunden ist um 10 Öre per Stunde und das Kostgeld um 25 Öre per Tag erhöht. Die Löhne sind demnach um 8½ Prozent erhöht. Außerdem wird der alle 14 Tage zustehende freie halbe Tag vergütet, wenn dieser infolge besonderer Umstände nicht gewährt werden kann. Schließlich wird auch Vergütung für das Umschichten von Asche, die sich während des Aufenthalts in den Häfen ansammelt, gewährt. Auf Schiffen, auf denen bis drei Heizer beschäftigt sind, wird der Reinigungsdienst der Schlaf- und Aufenthaltsräume — der als Arbeitszeit gerechnet wird — um eine halbe Stunde verlängert.

Die übrigen Paragraphen der neuen Übereinkunft stimmen mit denen des alten Abkommens überein, jedoch fällt eine Kündigungsfrist weg. Die neue Übereinkunft läuft bis 31. März 1925.

Die Lage der deutschen Seeleute.

Die deutschen Arbeiter befinden sich nach wie vor in mißlichen Verhältnissen. Die Geldentwertung hat zur fortgesetzten Herabsetzung ihres Reallohnes geführt und die Kampfkraft der Gewerkschaften und damit ihre Kampfkraft selbst in verhängnisvoller Weise geschwächt. Das gilt nicht zuletzt auch von den deutschen Seeleuten und ihrer Organisation, der Seeleute-Sektion des Deutschen Verkehrsbundes. Und noch in anderer Hinsicht stehen die deutschen Seeleute mit den übrigen Teilen der deutschen Arbeiterschaft gleich: die Brutalität der Reeder steht dem übrigen Unternehmertum in nichts nach. Das haben die Vorgänge während der letzten Wochen mit aller Deutlichkeit erwiesen. Die deutschen Reeder hatten den bestehenden Tarifvertrag zum 1. April gekündigt und bei nicht weniger als 17 Punkten ganz erhebliche Verschlechterungen beantragt.

Die wesentlichste hiervon betraf die Arbeitszeit. Die Reeder verlangten die Heraufsetzung der täglichen Arbeitszeit von acht auf zehn Stunden und boten hierfür eine Erhöhung der Heuer im Betrage von ganzen sieben Mark pro Monat. Begründet wurde diese Forderung mit dem Hinweis auf die auch in andern deutschen Berufszweigen erfolgte Verlängerung der Arbeitszeit, doch wurde hierbei geflissentlich übersehen, daß bei diesen die Arbeitswoche nur aus sechs Arbeitstagen besteht, während die Seeleute auf See auch an Sonntagen arbeiten müssen.

Den deutschen Seeleuten ist es auf dem Verhandlungsweg gelungen, diesen Anschlag abzuwehren und die geforderte Arbeitszeitverlängerung, wenn auch nicht mit vollem Erfolg, zurückzuweisen, während es bei den meisten übrigen Punkten bei den Bedingungen des alten Vertrags blieb.

Die Heuern konnten erheblich über den von den Reedern zuerst bewilligten Betrag hinaus erhöht werden. Nach dem neuen Vertrag erhält ein Matrose 75 Mark Heuer gegen bisher 58 Mark, und ein Heizer 85 Mark gegen bisher 60 Mark. Es wurde also im ersten Falle eine Erhöhung von 17 Mark, im zweiten eine solche von 25 Mark erreicht. Das bedeutet zweifellos eine erhebliche Verbesserung im Einkommen der deutschen Seeleute und rückt sie, wenn man einen schematischen Vergleich mit dem Einkommen anderer Arbeiterkategorien in Deutschland ziehen wollte, über die meisten hinaus. Denn unter

Zugrundelegung einer 56-stündigen Arbeitswoche beträgt der Stundenlohn eines Matrosen bei 75 Mark Heuer und 1,50 Mark tägliches Kostgeld, 49 Pfennig, und unter Zugrundelegung einer 84-stündigen Arbeitswoche 31 Pfennig. Die meisten sonst gezahlten Stundenlöhne bewegen sich in Deutschland zur Zeit unter dieser Linie. Aber ein solcher Vergleich ist natürlich nicht angängig, da die Kosten der Lebenshaltung eines Seemanns weit höhere sind als die eines Arbeiters im Lande. Tatsächlich weisen denn auch die im Ausland gezahlten Heuern auch nach der erwähnten Erhöhung noch einen erheblichen Vorsprung auf, und es wird Aufgabe der deutschen Seeleute sein, diesen Vorsprung, wenn nötig im Kampfe, einzuholen. Dazu zwingt sie sowohl die Rücksicht auf die eigene Existenz als die Rücksicht auf die ausländischen Seeleute, deren Kampf um höhere Heuern durch die niedrigen Heuern in Deutschland nicht wenig behindert wird.

Ein bedauerlicher Zwischenfall muß hier noch vermeldet werden. Während die Verhandlungen mit den deutschen Reedern geführt wurden, hat der Deutsche Schiffahrtsbund, ohne sich mit den ändern seemannischen Verbänden in Verbindung zu setzen, auf eigene Faust zum Streik aufgerufen. Dieser sollte am 3. April beginnen, doch haben nicht einmal die eigenen Verbandsmitglieder dieser Parole entsprochen. Offenbar rechnete der Deutsche Schiffahrtsbund bestimmt mit der Verkündung des Streiks auch der übrigen Organisationen und wollte diesen zuvorkommen, um sich nachher rühmen zu können, durch sein Vorgehen auch die ändern Verbände zum Streik gezwungen zu haben.

Daß es sich hierbei um keine vorbereitete Aktion, sondern nur um ein tölpelhaftes und schädliches Konkurrenzmanöver handelte, beweist einmal der Umstand, daß — wie bereits erwähnt — selbst die Mitglieder des Schiffahrtsbundes sich nicht um die Streikparole kümmerten, und zum andern die Tatsache, daß man in der Eile vergessen hatte, die eigenen Forderungen den Reedern bekannt zu geben. Vielleicht war der Deutsche Schiffahrtsbund hierüber selbst im unklaren. Wenigstens verlangte er in einem in englischer Sprache herausgegebenen Flugblatt für die Matrosen und Heizer eine Heuer von 6 £, während er sich in einem ändern deutschgeschriebenen Flugblatt mit der Forderung von Friedenslöhnen begnügte.

Der neue Lohnvertrag läuft Ende Juni ab. Zu diesem Zeitpunkt dürften die deutschen Seeleute aller Wahrscheinlichkeit nach mit erhöhten Lohnforderungen an die Reeder herantreten. Sollten die Reeder diesen nicht entsprechen, so erscheint ein Kampf unvermeidbar. Auf jeden Fall ist es notwendig, diesen schon jetzt in umfassender Weise vorzubereiten. F. K.

Erfolgreicher Streik der Fischer von La Rochelle.

Unter der Führung des Französischen Seeleuteverbandes gelang es den Fischern von La Rochelle, nach fünftägigem Streik wesentliche Besserungen zu erzielen. Dem neuen Abkommen zufolge erhalten in Franken monatlich:

	Heuer	Kostgeld	Zulage zum festen Gehalt	Zusammen
Kapitäne	100	50	450	600
2. Kapitäne	100	270	230	600
1. Heizer	100	270	230	600
2. Heizer	105	240	215	560
Matrose	105	240	185	530
Trimmer	105	240	185	530
Jungmann	80	240	80	400
Junge	60	240	50	350

Außerdem wurden dem alten Abkommen u. a. folgende Bestimmungen hinzugefügt: Wenn die Schiffe zwecks Vornahme von Reparaturen in den Hafen zurückkehren, wird vom sechsten Tage an die obige, das Minimum-Gehalt darstellende Vergütung gezahlt. Abzüge auf Grund des Anteils am Fischfang dürfen hiervon nicht gemacht werden.

Das Kielholen der Schiffe hat ohne die Mitwirkung der Besatzung zu erfolgen, damit sich die Matrosen ausschließlich den erforderlichen Arbeiten an Bord des Schiffes widmen können.

Die Streiktage wurden vergütet.

Diesen Erfolg verdanken die Fischer von La Rochelle vor allen Dingen ihrer organisatorischen Geschlossenheit.

AUS ANDEREN BERUFSSEKRETARIATEN

Die Internationale Lebensmittelarbeiter-Union zum Wiener Kongreß des I. G. B.

Die am 22. April 1924 in Bern stattgefundene Vorstandssitzung der Internationalen Lebensmittelarbeiter-Union beschäftigte sich u. a. auch mit dem bevorstehenden Internationalen Gewerkschaftskongreß und dem diesem vom Vorstand des I. G. B. zu unterbreitenden Vorschlag hinsichtlich der Regelung der Beziehungen zwischen Berufsinternationalen und I. G. B.

Wie wir dem Mitteilungsblatt der Lebensmittelarbeiter-Union entnehmen, wurde allgemein die Meinung ausgesprochen, daß die Berufsinternationalen ihre Aufgaben nur bei Wahrung ihrer vollen Selbständigkeit erfüllen können und daß daher jedes Abhängigkeitsverhältnis, sei es zu Moskau oder zu Amsterdam, abgelehnt werden müsse.

Huppert, Wien, stellte hierzu folgenden Antrag:

„Dem Internationalen Gewerkschaftsbund ist schriftlich mitzuteilen, daß seine Vorschläge betreffend die organisatorische Verbindung der Berufsinternationalen mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund nicht diskutabel sind.“

Die Delegierten der Internationalen Union der Lebensmittelarbeiter werden beauftragt, bei der Konferenz in Wien auf dem Beschluß des Kongresses in Brüssel zu beharren.

Die auf dem Kongreß in Wien evtl. gefaßten Beschlüsse sind dem nächsten Kongreß der Lebensmittelarbeiter zu unterbreiten.“

Diesem Antrag stimmten zehn Vorstandsmitglieder zu. Drei enthielten sich der Stimme. Als Delegierte wurden bestimmt: Diermeier, Huppert und Schifferstein.

EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN

Norsk Jernbanetorbund, Beretning 1923—1924; Dagsorden for Landsmøtet paa Lillehammer den 12., 13., 14. June 1924.

(Tätigkeitsbericht des Norwegischen Eisenbahnverbandes über die Jahre 1923 und 1924 und Tagesordnung für die am 12., 13. und 14. Juni in Lillehammer abzuhaltende Landesversammlung.)

Beilage zum Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

Nummer 5

Mai 1924

Die Opfer der französisch-belgischen Besetzung des Ruhrgebietes.

Bekanntlich sind während des Ruhrkampfes deutsche Arbeiter und Beamte, weil sie, dem Appell der deutschen Regierung Folge leistend, den Besatzungsbehörden passiven Widerstand entgegensetzten, von den französischen und belgischen Autoritäten in großer Anzahl verhaftet worden. Noch heute befinden sich, deutschen amtlichen Angaben zufolge, 1 700 Personen in Gefangenschaft. Unter diesen Personen befinden sich sehr viele Eisenbahner. Was diese zu erleiden haben und worauf sich ihre Verhaftung bezw. Verurteilung gründet, geht aus der folgenden Denkschrift des Deutschen Eisenbahner-Verbandes hervor.

Die Exekutive der I. T. F. wird nicht verfehlen, dieser Denkschrift die erforderliche Beachtung zu widmen und Schritte zur Befreiung der in Gefangenschaft gehaltenen Arbeiter und Beamten einzuleiten. Schon heute geben wir der bestimmten Erwartung Ausdruck, daß die I. T. F. von allen ihr angeschlossenen Organisationen bei diesen Bemühungen, die sich nicht nur auf die gefangenen Eisenbahner beschränken, kraftvoll unterstützt wird.

Bei dieser Gelegenheit sei auch an das traurige Los der vielen Ausgewiesenen erinnert, deren Zahl von der deutschen Regierung auf 140 000 beziffert wird und für die das Recht zur Rückkehr ebenfalls gefordert werden muß.

Genossen!

Wir wünschen Ihre Aufmerksamkeit auf das Schicksal einer Anzahl Eisenbahner zu lenken, die während der französisch-belgischen Ruhraktion mit den Militärbehörden in Konflikt kamen, weshalb sie zum Teil zu langen Gefängnisstrafen verurteilt wurden, zum Teil noch in Untersuchungshaft sitzen und auf ihre Aburteilung warten. Von den in Betracht kommenden Reichsbahndirektionen Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Köln, Mainz, Trier, Ludwigshafen und Karlsruhe befinden sich noch 88 Eisenbahnbeamte und 51 Eisenbahnarbeiter im Gefängnis, 28 Beamte und 18 Arbeiter sind noch in Untersuchungshaft, 49 Beamte und 17 Arbeiter wurden in Abwesenheit verurteilt. Nur 2 Beamten wurde Strafaufschub gewährt. Die verhängten Strafen werden mit aller Strenge und rücksichtslos durchgeführt. Dabei haben die meisten Verurteilten nur ihre Pflicht als Staatsbürger, als Staatsbeamte oder Staatsdiener erfüllt, zu der sie auf Grund ihres Dienstes gezwungen waren.

Wie wenig sich die zu langen Jahren Gefängnis verurteilten Eisenbahner schuldig fühlen, vielmehr als Opfer ihres Berufes und des von ihnen geleisteten Dienstes betrachten, geht aus der Tatsache hervor, daß die Verurteilten sich in ihr Schicksal gefügt haben und auf den Augenblick warten, wo gerecht urteilende Menschen ihre Freilassung verlangen werden. Wie leidenschaftslos und frei von Rachegefühlen die Verurteilten sind, ist aus einem Schreiben zu ersehen, das uns von einem unserer Kollegen aus dem Gefängnis zugeht. In dem Schreiben heißt es z. B., daß die Gefangenen nicht wünschten, daß die darin enthaltenen Angaben vielleicht zu politischen Auseinandersetzungen Verwendung finden, weil dann zu befürchten wäre, daß dadurch zu erwartende Begnadigungen von Rhein- und Ruhrgefangenen verzögert oder gar gefährdet würden.

Es heißt dann weiter:

„Was wir allerdings für wünschenswert halten, und wofür sich unsere Freunde einsetzen sollten, wäre neben der Betätigung für die Enthaltung der fünf Funktionäre und anderer Mitglieder des Deutschen Eisenbahner-Verbandes, eine sachliche wenn auch scharfe Kritik gegen den schleppenden Fortgang der Begnadigung und die Verhinderung der Rückkehr der tausenden von ausgewiesenen Familien. Für eine solche Tätigkeit könnte sich die Liga für Menschenrechte und unsere französischen und belgischen Genossen mittels Interpellationen in ihren Parlamenten einsetzen.“

Über die Zusammensetzung des Kriegsgerichtes und die Urteilssprechung sei folgendes bemerkt:

„Das Kriegsgericht wurde präsiert von dem Obersten einer Fliegerabteilung und vier weitere Offiziere abgestufter Rangordnung und verschiedener Waffengattungen fungierten als Beisitzer. Der Untersuchungsrichter für die 17 Angeklagten in unserem Prozeß am 7. Mai 1923 (Nr. 130/256 der Strafliste) fungierte zu gleicher Zeit als Anklagevertreter. Der Prozeß fand unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt.

Als die französischen Parteigenossen Léon Blum, Uhry, Le Troquer und Boncourt von uns beauftragt waren, die Rechtsvertretung zu übernehmen, weil eine deutsche Verteidigung von dem französischen Kriegsgericht in Zweifel gestellt war, kam ein Dolmetscher des Kriegsgerichtes zu uns ins Gefängnis, den

wir fragten, ob unsere französischen Verteidiger von dem Stattfinden des Termins rechtzeitig durch das französische Kriegsgericht in Kenntnis gesetzt würden. Die Frage wurde bejaht. Der ursprünglich auf den 9. Mai festgesetzte Termin wurde aus uns unbekanntem Gründen auf den 7. Mai verlegt, wovon wir am 3. Mai nachmittags in Kenntnis gesetzt wurden. (9. Mai Kammer Sitzung?) Durch den Umstand, daß uns unter Vorschützen technischer Gründe am darauffolgenden Freitag der Besuch in der vergitterten Besuchszelle untersagt wurde, hatten wir keine Möglichkeit, die Außenwelt und somit unsere Verteidiger direkt von dem Stattfinden des Termins am 7. Mai zu verständigen. Es war uns zu diesem Zeitpunkt auch schon klar, daß nach Aufrechterhaltung der Anklage auf Spionage keine deutschen Verteidiger zugelassen werden. Da wir in den nachfolgenden Tagen bis zu dem Termin keinerlei Verbindung nach außen hin hatten, wurde uns am 7. Mai, vormittags 8 Uhr, bei Eröffnung der Sitzung von seiten des Kriegsgerichts mitgeteilt, daß unsere selbstgewählten Verteidiger nicht erschienen seien, sodaß uns als Offizialverteidiger der Rechtsanwalt Leclercque, Nancy (Mainz) zugewiesen wurde. Die Sitzung wurde hierauf um 30 Minuten (dreißig) unterbrochen, sodaß diejenigen, welche die französischen Verteidiger gewählt hatten, sich mit Leclercque verständigen konnten. Wir wollen hierzu erwähnen, daß alle Verhöre in französischer Sprache schriftlich aufgenommen wurden und der Rechtsanwalt Leclercque selbst nicht deutsch spricht, sodaß eine direkte Verständigung zwischen Klient und Verteidiger unmöglich war. Alle weiteren Einzelheiten erscheinen uns nicht geeignet, in der Öffentlichkeit behandelt zu werden.

Aus den zu langen Gefängnisstrafen verurteilten Eisenbahnern greifen wir eine Anzahl heraus, um an genauen Angaben über ihre Straftaten und Verurteilungen zu zeigen, mit welcher Härte gegen sie vorgegangen wurde. Die Liste über solche Eisenbahner, wahllos herausgegriffen, lassen wir mit genauen Angaben folgen.

Mit internationalen Gruß

Für den Vorstand des Deutschen Eisenbahner-Verbandes

Franz Scheffel, Vorsitzender.

Hermann Jochade, Sekretär.

Etwas ausführlicher wollen wir auf die uns zur Last gelegte Spionage eingehen. Unsere Tätigkeit, die als Spionage ausgelegt wurde, bestand in der Anweisung zum Streikposten stehen, im Streikposten stehen selbst, in der Anweisung, Meldungen zu senden über wichtige Vorgänge in den Eisenbahnbetrieben während des Streiks — und der Entgegennahme dieser Meldungen; ein Vorgang, wie er sich bei allen gewerkschaftlichen Kämpfen wiederholt. Fest steht, daß die Eisenbahnverwaltung verpflichtet ist, periodisch zu berichten über die Inanspruchnahme ihrer Verkehrsmittel durch die Besatzungstruppen, und wir wissen mit Bestimmtheit, daß diese Meldungen bis zum Ausbruch des Streiks durch das Büro F der Reichsbahndirektion Mainz an die französische Unterkommission da selbst erfolgt sind.

Soweit Gefangene aus neubesetzten Gebieten (Einbruchgebiet) in Frage kommen, sind auch eine größere Anzahl Entlassungen von den Besatzungsmächten vorgenommen worden. Dabei ist allerdings zu beachten, daß von den so Entlassenen ein größerer Teil nur noch kurze Zeit (oft nur wenige Tage oder Wochen, selten noch Monate oder Jahre), abzubüßen hatten. Haftentlassungen von politischen Gefangenen aus den altbesetzten Gebieten kommen für die Besatzungsmächte nur dann in Frage, wenn es in ihrem politischen Interesse oder in ihrem verwaltungsseitigen Interesse der besetzten Gebiete liegt. Daraus dürfte sich auch ergeben, daß vorzeitig Haftentlassungen aus den Kreisen der mittleren Beamten und der Arbeiter, die in den altbesetzten Gebieten beheimatet sind, bis zur Stunde noch zu den Seltenheiten gehören. Sind aber wirklich vorzeitige Entlassungen in den altbesetzten Gebieten erfolgt, dann war sicher nur noch ganz kurze Zeit zu verbüßen, sodaß lediglich der Sinn, nicht aber der Wert der Begnadigung vorhanden war.“

Ver- vom Kriegsgericht des Hauptquartiers

Laufende Nummer	Name, Beruf und Dienstort	1. Geburtstag 2. Geburtsort 3. Wohnort	Datum Nummer der Strafliste Höhe der Strafe	Art der Straftat
1.	<i>Roth, Konrad,</i> Bezirksleiter des Deutschen Eisenbahnverbandes für den Eisenbahndirektionsbezirk Mainz in Mainz	1. 25. März 1887 2. Worms 3. Mainz	7. Mai 1923 Nr. 130/256 10 Jahre Gefängnis	1. Aufforderung zur Spionage 2. Spionage 3. Aufforderung des Eisenbahnpersonals zum Streik und zur Streikverlängerung
2.	<i>Lebert, Georg,</i> Sekretär bei der Bezirksleitung des Deutschen Eisenbahnverbandes Mainz in Mainz	1. Januar 21, 1897 2. Heidesheim (Kr. Bingen) 3. Heidesheim (Kr. Bingen) seit 28. März 23 ausgewiesen	7. Mai 1923 Nr. 130/256 5 Jahre Gefängnis	Aufforderung zur Spionage
3.	<i>Salomon-Schwenn, Hermann,</i> Sekretär bei der Bezirksleitung des Deutschen Eisenbahnverb. für den Eisenbahndirektionsbz. Frankfurt a.M., wurde Anfang März 1923 vom Hauptvorstand des D.E.V. Berlin mit der Vertretung des verhafteten Bezirksleiters Roth beauftragt	1. 9. März 1877 2. Kiel 3. Frankfurt a. M.	7. Mai 1923 Nr. 130/256 4 Jahre Gefängnis	1. Benutzung eines falschen Passes 2. Aufforderung zur Streikverlängerung
4.	<i>Böswetter, Adolf,</i> 1. Bevollmächtigter der Ortsverwaltung Mainz des Deutschen Eisenbahnverbandes (Verbandsangestellter)	1. 1. Nov. 1880 2. Mainz 3. Mainz	7. Mai 1923 Nr. 130/256 7 Jahre Gefängnis	1. Spionage 2. Aufforderung zur Streikverlängerung
5.	<i>Nuss, Heinrich,</i> 1. Bevollmächtigter der Ortsverwaltung Bingen des Deutschen Eisenbahnverbandes (Verbandsangestellter)	1. 15. Dez. 1888 2. Köln 3. Köln	7. Mai 1923 Nr. 130/256 8 Jahre Gefängnis	1. Aufforderung zur Spionage 2. Spionage 3. Aufforderung des Eisenbahnpersonals zur Streikverlängerung
6.	<i>Klinger, Heinrich,</i> Vorsitzender des Bezirksbetriebsrates bei der Reichsbahndirektion Mainz	1. 16. Juni 1892 2. Groß-Gerau 3. Groß-Gerau	7. Mai 1923 Nr. 130/256 6 Jahre Gefängnis	Verleitung zur Spionage
7.	<i>Leineweber, Karl,</i> 2. Bevollmächtigter der Ortsverwaltung Wiesbaden des Deutschen Eisenbahnverbandes, übernahm nach der Ausweisung des Verbandsangestellten Bode die Leitung der Ortsverwaltung	1. 27. Nov. 1884 2. Nierstein a. Rhein 3. Wiesbaden	7. Mai 1923 Nr. 130/256 3 Jahre Gefängnis	1. Spionage 2. Aufforderung des Eisenbahnpersonals zur Streikverlängerung
8.	<i>Engel, Adolf,</i> Eisenbahnarbeiter bei der Gepäckabfertigung Wiesbaden	1. 29. Sept. 1891 2. Ebenheim 3. Ebenheim bei Wiesbaden	7. Mai 1923 Nr. 130/256 1 Jahr Gefängnis	Begünstigung zur Streikverlängerung (Geldzahlung)
9.	<i>Schneider, Friedrich,</i> Gehilfe im Stationsdienst beim Hauptbahnhof Landau	1. 21. Aug. 1883 2. Ober-Ötterbach 3. Landau (Pfalz)	21. März 1923 Nr. 91/217 2 Jahre Gefängnis	Tätlicher Angriff und Verwundung eines Mitgliedes der H. C. I. I. R.

urteilt

der Rheinarmee in Mainz.

verstoßen gegen	Beginn und Ende der Strafe	Bemerkungen zur Straftat	Bemerkungen zur Person
Artikel 1 der Ordinance 71 " 1 " " 66 " 1 " " 119 " 5 " " 6 " 2 " " 2 " 22 " " 2 u. § 135 des Militärstrafgesetzbuches	vom 1. März 1923 bis zum 1. März 1933	Als Mitglied des Bezirksaktionsausschusses und als Leiter des Deutschen Eisenbahnverbandes im Bezirk Mainz mußte er sich über den Zugverkehr der militärischen Macht orientieren. Von militärischer Spionage kann keine Rede sein, sondern es dreht sich um Feststellungen wie sie auch bei einem Streik in der Privatindustrie durch Streikposten gesammelt werden.	
Artikel 1 der Ordinance 71 " 1 " " 66 " 2 " " 2	vom 23. März 1923 bis zum 22. März 1928	Er richtete an die Ortsverwaltung Mainz des D. E. V. ein Schreiben, mit seinem Faksimilestempel unterzeichnet, damit diese feststellen sollte, welche und wieviel Züge verkehren, welche Lokomotiven benützt werden, welche Frachten gefahren werden. Die Aufforderung kam von der Generalbetriebsleitung Elberfeld-West. Die militärischen Interessen der Besatzungstruppen zu gefährden, lag uns fern.	Bei der Ausweisung seiner Ehefrau am 28. März 1923 (ohne Möbel) bestand die Verordnung des kommandierenden Generals Degoutte noch nicht, wonach die Familien der Inhaftierten nicht ausgewiesen werden sollten.
Artikel 5 der Ordinance 71 " 1 " " 66 " 1 " " 119 " 5 " " 6 " 2 " " 2 " 22 " " 2 u. § 135 des Militärstrafgesetzbuches	vom 23. März 1923 bis zum 22. März 1927	Er zeichnete schon seit jeher mit der Beifügung des Familiennamens seiner Ehefrau, also Salomon-Schwenn (Presseartikel). Sein Paß war unterfertigt mit Schwenn. Er hat sich für die Rechtsvertretung der Verhafteten und die finanzielle Unterstützung von deren Familien eingesetzt.	Familie wohnt noch in Frankfurt a. M. und Einreiseerlaubnis zum Besuch im Gefängnis wurde bis jetzt trotz mehrmaliger Eingaben an den Oberdelegierten und den Delegierten der H. C. I. I. R. in Mainz noch nicht gewährt. Desgleichen oben bei Lebert.
Artikel 1 der Ordinance 71 " 1 " " 66 " 1 " " 119 " 5 " " 6 " 2 " " 2 " 22 " " 2 u. § 135 des Militärstrafgesetzbuches	vom 1. März 1923 bis zum 1. März 1930	Durch seine Feststellungen über den französischen Zugverkehr hatte er keinesfalls die Absicht, militärische Interessen der Besatzungstruppen zu gefährden. (Siehe oben bei Roth und Lebert.)	
Artikel 1 der Ordinance 71 " 1 " " 66 " 1 " " 119 " 5 " " 6 " 2 " " 2 " 22 " " 2 u. § 135 des Militärstrafgesetzbuches	vom 8. März 1923 bis zum 7. März 1931	Durch seine Feststellungen in bezug auf den Zugverkehr der militärischen Macht hatte er nicht die Absicht, die Besatzungstruppen zu schädigen. (Siehe Vermerke bei Roth, Lebert usw.) Unter Aufforderung zur Streikverlängerung fällt auch der Begriff Begünstigung zur Streikverlängerung, was dadurch bewiesen, daß seinerseits Gelder an streikende Eisenbahner gezahlt wurden. (Lt. Auslegung des Kriegsgerichts.)	
Artikel 1 der Ordinance 71 " 1 " " 66 " 2 " " 2	vom 1. März 1923 bis zum 1. März 1929	Auch die Feststellungen, die im Auftrag von Klinger gemacht wurden, beziehen sich nur auf den Zugverkehr, wurden verlangt von der Generalbetriebsleitung Elberfeld-West und hatten keinen militärischen Charakter.	
Artikel 1 der Ordinance 71 " 1 " " 66 " 1 " " 119 " 5 " " 6 " 2 " " 2 " 22 " " 2 u. § 135 des Militärstrafgesetzbuches	vom 8. März 1923 bis zum 7. März 1926	In den Räumen der Ortsverwaltung Wiesbaden wurden Notizen über den französischen Zugverkehr aufgefunden, die noch von der Tätigkeit des ausgewiesenen Verbandsangestellten Bode herrühren. Auch in diesem Falle dreht es sich nicht um militärische Spionage. Unter Aufforderung zur Streikverlängerung ist Begünstigung zur Streikverlängerung zu verstehen, da er bei der Verteilung von Geldern an streikende Eisenbahner behilflich war, was von ihm aus moralischen Gründen verlangt werden konnte.	
Artikel 5 der Ordinance 6 " 1 " " 66 " 1 " " 119 " 2 " " 2 " 22 " " 2	vom 8. März 1923 bis zum 7. März 1924	Als Funktionär hatte er die moralische Verpflichtung, für seine notleidenden Kollegen zu sorgen. Es lag keineswegs die Absicht vor, in böswilliger Weise den Befehlen des H. C. I. I. R. entgegen zu handeln.	
Artikel 2 der Ordinance 2 sowie Artikel 309 und 311 des Strafgesetzbuches	vom 26. Dez. 1922 bis zum 25. Dez. 1924	Am 2. Weihnachtsfeiertag hatte Schneider Dienst von vorm. 8,30 bis nachm. 9,30 Uhr. Kurz vor Dienstschluß an diesem anstrengenden Tage wollte der Kreisdelegierte in Zivil, den Schneider nicht kannte, ohne Vorzeigen eines Ausweises oder einer Fahrkarte die Sperre passieren. Als ihn Schneider anhielt, wehrte er sich und schlug. Schneider setzte sich zur Gegenwehr und schlug mit der Lochzange auf den Kreisdelegierten in Zivil ein und verletzte ihn.	Schneider ist 41 Jahre alt und ist schwerkriegsverletzt am Rücken sowie den oberen und unteren Gliedmaßen. Sein nervöser Zustand ist darauf zurückzuführen. Seine Dienststelle nahm darauf jedoch keine Rücksicht bei der Diensterteilung. Schneider erhielt auf Grund der Abbauerlasse seine Kündigung zugestellt.

Laufende Nummer	Name, Beruf und Dienstort	1. Geburtstag 2. Geburtsort 3. Wohnort	Datum Nummer der Strafliste Höhe der Strafe	Art der Straftat
10.	<i>Heegt, Philipp,</i> Rottenarbeiter bei der Bahnmeisterei 13 Kreuznach	1. 25. März 1891 2. Windesheim bei Kreuznach 3. Windesheim	1. Juni 1923 Nr. 154/280 5 Jahre Gefängnis	1. Streik 2. Spionage
11.	<i>Eckart, Johann,</i> Güterbodenarbeiter bei der Güterabfertigung Kreuznach	1. 11. Oktober 1901 2. Windesheim 3. Windesheim bei Kreuznach	1. Juni 1923 Nr. 154/280 5 Jahre Gefängnis	1. Streik 2. Spionage
12.	<i>Noll, Hermann,</i> Bahnwärter auf Posten 31 beim Bahnhof Gansenheim an der Strecke Alzey-Mainz	1. 11. August 1874 2. Elsheim (Kr. Bingen) 3. Gausenheim b. Mainz	16. Mai 1923 Nr. 142/268 10 Jahre Gefängnis	1. Freiwillige Untätigkeit bei Gefährdung eines Eisenbahnzuges 2. Streik
13.	<i>Hassemer, Wendelin,</i> Weichenwärter bei der Bahnmeisterei 9 Ingelheim an der Strecke Mainz-Bingen	1. 15. Juli 1888 2. Gau Algesheim (Kr. Bingen) 3. Gau Algesheim (Kr. Bingen) Familie ausgewiesen am 1. September 1923	22. August 1923 Nr. 257/383 4 Jahre Gefängnis	1. Aufforderung des Eisenbahnpersonals zum Ungehorsam gegen Befehle der militärischen Macht 2. Passvergehen 3. Falsche Angaben bezgl. des Passes
14.	<i>Rüdesheim, Heinrich,</i> Maurer bei der Betriebswerkstätte Mainz	1. 22. Sept. 1884 2. Bretzenheim 3. Bretzenheim b. Mainz	22. August 1923 Nr. 257/383 1 Jahr Gefängnis	Aufforderung zum Ungehorsam und zur Streikverlängerung
15.	<i>Schmitt, Konrad,</i> Kesselschmied in der Hauptwerkstätte Mainz	1. 11. Mai 1878 2. N.-Ingelheim (Kr. Bingen) 4. Mz.-Membach	22. August 1923 Nr. 257/383 1 Jahr Gefängnis	Aufforderung zum Ungehorsam und zur Streikverlängerung
16.	<i>Klein, Martin,</i> Meldebote bei der Güterabfertigung Mainz	1. 10. Januar 1884 2. Hechtsheim 3. Hechtsheim b. Mainz	22. August 1923 Nr. 257/383 1 Jahr Gefängnis	Aufforderung zum Ungehorsam und zur Streikverlängerung
17.	<i>Hambach, Anton,</i> Maurer bei der Betriebswerkstätte Mainz	1. 12. Mai 1874 2. Ober-Lauringen (Baden) 3. Bretzenheim b. Mainz	22. August 1923 Nr. 257/383 2 Jahre Gefängnis	1. Aufforderung des Eisenbahnpersonals zum Ungehorsam gegen Befehle der militärischen Macht 2. Passvergehen
18.	<i>Kolb, Johann,</i> Rangierarbeiter beim Hauptbahnhof Mainz	1. 15. Febr. 1898 2. Nied.-Ingelheim 3. Mainz	22. August 1923 Nr. 257/383 2 Jahre Gefängnis	1. Aufforderung des Eisenbahnpersonals zum Ungehorsam gegen Befehle der militärischen Macht 2. Passvergehen
19.	<i>Vasel, Rudolf,</i> Eisenbahnwärter bei der Reichsbahndirektion Mainz	1. 6. Dez. 1901 2. Saargemünd (Lothr.) 3. Wiesbaden	22. August 1923 Nr. 257/383 2 Jahre Gefängnis	1. Aufforderung des Eisenbahnpersonals zum Ungehorsam gegen Befehle der militärischen Macht 2. Passvergehen
20.	<i>Nietges, Jakob,</i> Werkhelfer Betriebswerkstätte Mainz-Kostal	1. 12. Dez. 1893 2. Mainz 3. Mainz	22. August 1923 Nr. 257/383 3 Jahre Gefängnis	1. Aufforderung des Eisenbahnpersonals zum Ungehorsam gegen Befehle der militärischen Macht 2. Passvergehen
21.	<i>Balz, Karl,</i> Güterbodenarbeiter bei der Güterabfertigung Mainz	1. 7. Febr. 1890 2. Oppenheim 3. Mainz	22. August 1923 Nr. 257/383 3 Jahre Gefängnis	1. Aufforderung des Eisenbahnpersonals zum Ungehorsam gegen Befehle der militärischen Macht 2. Passvergehen 3. Falsche Angaben bezüglich des Passes
22.	<i>Göbel, Wilhelm,</i> Magazinarbeiter beim Elektrowerk der Reichsbahn Mainz-Kostal	1. 29. Sept. 1898 2. Mainz 3. Mainz	22. August 1923 Nr. 257/383 2 Jahre Gefängnis	1. Aufforderung des Eisenbahnpersonals zum Ungehorsam gegen Befehle der militärischen Macht 2. Passvergehen 3. Falsche Angaben bezügl. d. Passes
23.	<i>Hub, Karl,</i>	1. 23. August 1891 2. Mainz 3. Mainz	22. August 1923 Nr. 257/383 2 Jahre Gefängnis	1. Begünstigung des Eisenbahnpersonals zum Ungehorsam gegen Befehle der militärischen Macht 2. Vergehen gegen Verkehrsbestimmungen

verstoßen gegen	Beginn und Ende der Strafe	Bemerkungen zur Straftat	Bemerkungen zur Person
Artikel 5 der Ordinanzz 6 " 1 " " 71 " 2 " " 2 u. § 135 des Militärstrafgesetzbuches Artikel 5 der Ordinanzz 6 " 1 " " 71 " 2 " " 2 u. § 135 des Militärstrafgesetzbuches	vom 24. Febr. 1923 b. z. 24. Febr. 1928 vom 22. Febr. 1928 b. z. 21. Febr. 1928	Beide hielten sich als arbeitslose Eisenbahner beim Bhf. Kreuznach auf. Bei ihrer Verhaftung wurden in ihren Taschen Notizen über den französischen Zugverkehr gefunden. Somit wurden sie als die ausführenden Organe für unsere Ermittlungen betrachtet. Beide hatten nicht die Absicht, französischen Heeresinteressen auszuspiönieren. An der Führung des Streikes waren sie nicht beteiligt, sondern hatten, wie auch ihre anderen Arbeitskollegen, die Arbeit niedergelegt.	Heegt ist 32 Jahre alt, hat zwei Kinder und ernährt seine alten Eltern von 75 und 72 Jahren. Eckart muß als alleiniger Ernährer für den Unterhalt seiner Eltern von 60 und 59 Jahren aufkommen.
Artikel 1 der Ordinanzz 147 " 5 " " 6 " 2 " " 2 " 22 " " 2 § 135 Militärstrafgesetzbuch § 46 Code Pénal	vom 16. März 1923 bis zum 16. März 1933	Am 8. 3. 23 stieß auf dem Bahnübergang der Noll ein Zug mit 1 Lastauto zusammen, wobei es 3 Tote gab. Die Dienstwohnung des Noll ist in unmittelbarer Nähe des Überganges. Gerechtere Weise wäre nachzuprüfen gewesen, wer von den drei Wärtern planmäßig Dienst gehabt hätte. Als Reichsbeamter mußte Noll den Anweisungen der Regierung folgen, sodaß ihn wegen der Arbeitsniederlegung keine Schuld treffen kann.	Noll ist 50 Jahre alt und Vater von 6 Kindern. Sein Sohn wurde von der Regiebahn nicht eingestellt und vom Reich auf Abbauerlaß entlassen.
Artikel 1 der Ordinanzz 66 " 6 " " 1 " 2 " " 167 " 1 " " 122 " 2 " " 146 " 2 " " 2 u. § 135 des Militärstrafgesetzbuches	vom 26. Juni 1923 bis zum 25. Juni 1927	Als Funktionär des Verbandes und Zahlstellenleiter war er verpflichtet, für seine notleidenden Kollegen die Geldmittel über die Grenze zu schaffen, somit hat er 1. das Eis.-Personal begünstigt, nicht aufgefordert, zum Ungehorsam gegen Befehle der milit. Macht, 2. gegen Verkehrsbestimmungen verstoßen, denn sein Paß lautete auf seinen richtigen Namen, nur fehlte der Zirkulationsstempel zur Grenzüberschreitung und 3. falsche Erklärungen gegeben, wie er die Grenze überschritten hat. Er war als Reichsbeamter an seinen Eid gebunden.	Er ist Vater von 6 Kindern im Alter von 10 Jahren bis zu 12 Monaten. Seine Familie wurde am 1. Sept. 1923 ausgewiesen, entgegen der Verfügung von Degoutte, welche besagt, daß Familien von Inhaftierten nicht ausgewiesen werden sollen. Zwei Kinder mußten sofort ins Krankenhaus. Auf Möbel und Wohnung wurden franz. Siegel gelegt. Einreise zum Besuch wird nicht erteilt.
Artikel 1 der Ordinanzz 66 " 6 " " 1 " 1 " " 146 " 2 " " 2 desgleichen desgleichen	v. 25. Juni 1923 b. z. 24. Juni 1924 v. 26. Juni 1923 b. z. 26. Juni 1924 v. 26. Juni 1923 b. z. 25. Juni 1924	Als Vertrauensmänner des Verbandes waren sie behilflich bei der Geldverteilung an ihre notleidenden Kollegen. Sie fühlten sich moralisch hierzu verpflichtet, und haben nicht aus Gehässigkeit oder Trotz gegen die Befehle der H. C. I. I. R. verstoßen. — Sie haben nur begünstigt, nicht aufgefordert, zum Ungehorsam und zur Streikverlängerung.	
Artikel 1 der Ordinanzz 66 " 6 " " 1 " 2 " " 167 " 1 " " 146 " 2 " " 2 u. § 135 des Militärstrafgesetzbuches desgleichen desgleichen	v. 26. Juni 1923 b. z. 25. Juni 1925 v. 26. Juni 1923 b. z. 25. Juni 1925 v. 27. Juni 1923 b. z. 26. Juni 1925 v. 27. Juni 1923 b. z. 26. Juni 1926	Als Vertrauensmänner des Verbandes waren die Kollegen moralisch verpflichtet, beim Transport des Geldes über die gesperrte Grenze für ihre notleidenden Mitkollegen behilflich zu sein. Sie haben also zum Ungehorsam begünstigt. Das Paßvergehen besteht darin, daß auf ihren ordnungsgemäßen Pässen der Zirkulationsstempel zur Überschreitung der Grenze fehlte.	
Artikel 1 der Ordinanzz 66 " 6 " " 1 " 2 " " 167 " 1 " " 122 " 2 " " 146 " 2 " " 2 u. § 135 des Militärstrafgesetzbuches desgleichen	v. 26. Juni 1923 b. z. 25. Juni 1926 v. 27. Juni 1923 b. z. 26. Juni 1925	Die gleichen Angaben wie bei den Kollegen oben unter Nr. 17, 18, 19 und 20 mit dem Anfügen, daß auf den Pässen der beiden noch die früheren Berufe wie Handlungsgehilfe und Buchdrucker angegeben waren, was leicht erklärlich ist, da die Pässe in den Jahren 1918 und 1919 ausgefertigt waren. Also eine beabsichtigte Fälschung liegt nicht vor.	
Artikel 1 der Ordinanzz 66 " 6 " " 1 " 2 " " 167 " 1 " " 122 " 2 " " 146 u. § 135 des Militärstrafgesetzbuches	v. 26. Juni 1923 b. z. 26. Juni 1925	Wie bei Nr. 17, 18, 19 und 20.	