



**MITTEILUNGSBLATT**  
DER  
**INTERNATIONALEN**  
**TRANSPORTARBEITER FÖDERATION**

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

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

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

Allgemeines: Der Wiener Kongreß des I. G. B. und die Internationalen Berufssekretariate . . . . .	71	Errichtung von Berufskammern in Luxemburg . . . . .	79	Transportarbeiter: Der 2. Kongreß des Internationalen Straßen- und Kleinbahnvereins	83
Gewerkschaftliche Rückschau . . . . .	73	Die Lage der Eisenbahner in Polen . . . . .	80	Die Arbeitsbedingungen der Chauffeure in Madrid . . . . .	83
Mitteilungen des Büros . . . . .	73	Aus einem demokratischen Lande . . . . .	81	Der Luftverkehr in Holland . . . . .	84
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Schweiz) . . . . .	74	Der 12. ordentliche Kongreß des schwedischen Eisenbahnverbandes . . . . .	82	Der gegenwärtige Umfang des Kraftfahrzeugverkehrs . . . . .	84
Die deutschen Eisenbahner und das Dawes-Gutachten . . . . .	78	Der 7. Kongreß des schwedischen Lokomotivpersonalverbandes . . . . .	82	Der Verkehr in Newyork . . . . .	84
Erträge der Eisenbahnen in verschiedenen Ländern . . . . .	79	England: Verband der Eisenbahnangestellten Englands und Irlands (R. C. A.) . . . . .	82	Seeleute: Internationale Schifffahrts-Konferenzen: Die Internationale Schifffahrtskonferenz in London . . . . .	85
		Schulen für Signalwesen in Großbritannien . . . . .	83	Die Baltische- und Weiße-See-Konferenz	86
		Neue Gewerkschaftsorgane . . . . .	83	Aus anderen Berufssekretariaten:	
				Bauarbeiter . . . . .	86

## ALLGEMEINES

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

## IV.

Ohne Vergewaltigung der Wahrheit kann man feststellen, daß die Frage der gegenseitigen Beziehungen zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund und den Internationalen Berufssekretariaten auf dem Wiener Kongreß nicht nur den vornehmsten Platz bei den Beratungen einnahm, sondern daß diese Frage und die in ihrer Hinsicht gefaßten Beschlüsse dem Kongreß die eigentliche Bedeutung gegeben haben.

Alle übrigen Punkte, alle übrigen Beschlüsse — sei es hinsichtlich des Kampfes gegen Krieg und Militarismus, sei es für die Behauptung des Achtstundentages, oder hinsichtlich der Sozialgesetzgebung — brachten, so belangreich sie auch sein mochten, im Grunde nichts Neues. Sie waren wenig mehr als Wiederholungen und Bestätigungen bereits früher gefaßter ähnlicher Beschlüsse. Hinzu kommt noch, daß das Interesse für diese Fragen infolge der Umgehung einer angemessenen und tiefgehenden Diskussion über jede einzelne dieser Fragen auf dem Kongreß selbst zumindest nicht gefördert wurde. Die Referate lagen gedruckt vor und wurden unmittelbar an die Kommissionen verwiesen, wo jede Abweichung in Meinung und Auffassung, soweit solche vorhanden sein mochte, hinter den Kulissen ausgefochten und Einheitsresolutionen formuliert wurden, die dann mit einer Einleitung des Berichterstatters der Kommission dem Kongreß selbst zur Annahme vorgelegt wurden. Darauf ist es denn auch zurückzuführen, daß der Wiener Kongreß der farbloseste und matteste aller Kongresse war, die der Internationale Gewerkschaftsbund gehalten hat.

Auch über die Frage des Verhältnisses zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund und den Internationalen Berufssekretariaten, die für die fernere Entwicklung der Gewerkschaftsbewegung, ihr Wachstum und ihre Schlagkraft von so ausschlaggebender Bedeutung ist, wurden die eigentlichen Verhandlungen hinter verschlossenen Türen geführt. Die entscheidenden Beratungen hierüber fanden in der dem Kongreß vorangegangenen Konferenz des Vorstandes des Internationalen Gewerkschaftsbundes mit den Vertretern der Internationalen Berufssekretariate und später in der vom Kongreß eingesetzten Kommission statt. Diese hatte die Beschlüsse der Konferenz, ehe sie zur Vorlage an den Kongreß gelangten, noch näher zu prüfen.

Diese Arbeitspraxis des Kongresses brachte es mit sich, daß auf dem Kongreß selbst die wichtige Frage der ferneren Entwicklung und möglichen Neugestaltung der Gewerkschaftsinternationale kaum besprochen werden konnte, was außerordentlich zu bedauern ist. Die Möglichkeit, die durch die von der Konferenz der Internationalen Berufssekretariate mit dem Internationalen Gewerkschaftsbundsvorstand so gut wie einstimmig angenommene Entschließung — nur ein einziges Sekretariat enthielt sich der Stimme — gebührend zu beleuchten und ihre Bedeutung vom Standpunkt beider Seiten darzulegen, wurde dadurch genommen.

Als Grundlage zur Besprechung dieser Frage diente der von dem Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes den Vertretern der Berufssekretariate auf der im November vorigen Jahres in Amsterdam stattgefundenen gemeinsamen Konferenz vorgelegte Antrag, dem bekanntlich die Mehrheit der anwesenden Sekretariatsvertreter die Zustimmung verliehen hatte. Nur die sechs Sekretariate der Metallindustrie, der Lebensmittelindustrie, der Lederindustrie, der Kleidungsindustrie, der Steinsetzer und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hatten gegen jenen Teil des Antrags gestimmt, der den Berufssekretariaten *bindende* Vorschriften hinsichtlich der aufzunehmenden oder nicht aufzunehmenden Organisationen auferlegte. Dieser angenommene Antrag mußte nun von dem Wiener Kongreß gutgeheißen werden, nachdem er zuvor von

➤ **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.**

einer neuen Konferenz der Internationalen Berufssekretariate ratifiziert war.

Beides ist in Wien geschehen. Aber zuvor sind die Beschlüsse durch die Annahme einer andern Resolution einer Korrektur unterzogen worden, die den Sinn der Beschlüsse wesentlich ändert.

Bei der Besprechung der im November vorläufig angenommenen Vorschläge in der Wiener Konferenz der Berufssekretariate zeigte sich, daß der Widerstand gegen diese beträchtlich größer und tiefergehend war als seinerzeit in Amsterdam zum Ausdruck gekommen ist. Wer den Wert internationaler Konferenzen zu würdigen weiß, wird die Bedeutung dieses Widerstandes nicht überschätzen, aber nicht minder verkehrt wäre eine Unterschätzung.

Das Verlangen nach Autonomie, nach größerer Selbständigkeit, die Abneigung gegen Bevormundung, das Bewußtsein eigener Kraft und Bedeutung trat in den anderthalbtägigen Besprechungen stark in den Vordergrund und war besonders bei der Frage der Aufnahme russischer Organisationen in die Berufssekretariate deutlich bemerkbar. Die Vertreter der Lebensmittelarbeiter, die die russische Schwesterorganisation bereits zugelassen hatten, erklärten in nicht mißzuverstehender Weise, daß sie nicht daran dächten, auf Grund irgend eines Beschlusses des Internationalen Gewerkschaftsbundes die Russen wieder auszuschließen, während die Vertreter der meisten übrigen Berufssekretariate zu erkennen gaben, daß auch sie nicht bereit sind, dieses Selbstbestimmungsrecht preiszugeben. Die in dem Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hinsichtlich des Verhältnisses der Berufssekretariate zum Internationalen Gewerkschaftsbund vertretenen Auffassungen schienen in ihren Hauptzügen auf der Wiener Konferenz von beträchtlich mehr Internationalen Berufssekretariaten geteilt zu werden als erwartet wurde. Es zeigte sich, daß ein scharfer, sachlicher Konflikt bestand zwischen der Leitung des Internationalen Gewerkschaftsbundes und der großen Mehrheit der Konferenz, der zu wenig erfreulichen Folgen geführt haben würde, wenn nicht bei allen Anwesenden die Einsicht und Erkenntnis vorgeherrschte hätte, daß vor allen Dingen die Einheit erhalten werden und nach wie vor größtmögliches Zusammenwirken angestrebt werden muß.

Dieser Einsicht allein ist es zu verdanken, daß am Schlusse der ausführlichen und bei aller Sachlichkeit oft scharfen und heftigen Diskussion sowohl der Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes als alle vertretenen Berufsinternationalen sich in einer Resolution und der ihr gegebenen Erläuterung vereinigten, die der Vertreter der Internationale des Personals der Post-, Telegraphen- und Telefonbetriebe eingereicht hatte.

Diese Resolution hat folgenden Wortlaut:

„Die Konferenz der Internationalen Berufssekretariate vom 31. Mai und 1. Juni erklärt, daß als einzige Gewerkschaftsinternationale aller Gewerkschaften ausschließlich der Internationale Gewerkschaftsbund in Amsterdam anerkannt wird.

„Die Beschlüsse der Konferenz des Internationalen Gewerkschaftsbundes und der Berufssekretariate vom 9. und 10. November 1923 werden als organisatorische Richtlinien anerkannt.“

Nächst dem ersten Absatz, worin ausgedrückt wird, daß der Internationale Gewerkschaftsbund noch immer als die einzige Gewerkschaftsinternationale anerkannt wird, liegt die große Bedeutung dieser Resolution in der Erläuterung, die dem zweiten Absatz gegeben und als zur Resolution gehörend von dem Vorstand übernommen wurde und die der „Opposition“ Veranlassung gab, die Resolution anzunehmen.

In dieser Erläuterung wird erklärt, daß die im November gefaßten Beschlüsse nicht länger als *bindend* zu betrachten sind, sondern nur den Charakter von Richtlinien haben. Wohl wird von den Berufssekretariaten erwartet, daß sie diesen Richtlinien folgen, aber die Entscheidung darüber, inwieweit die eigenen Verhältnisse Befolgung oder Nichtbefolgung geraten erscheinen lassen, steht den Berufssekretariaten selbst zu. Das heißt: sie selbst haben darüber zu entscheiden, inwieweit andere Organisationen als die, welche einer zum Internationalen Gewerkschaftsbund gehörenden Landeszentrale angeschlossen sind, namentlich die russischen Organisationen, aufgenommen werden sollen oder nicht.

Wie bereits angedeutet, hat der Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes dieser Erläuterung der Resolution ausdrücklich zugestimmt. Er fügte ihr lediglich das Ersuchen bei, daß in den Fällen, wo dem einen oder andern Berufssekretariat eine Abweichung von den Richtlinien geboten erscheinen sollte, zuvor eine Besprechung mit dem Vorstand bzw. dem Büro des Internationalen Gewerkschaftsbundes stattfindet, was von der „Opposition“ als selbstverständlich zugesagt wurde. Bemerkenswert ist noch, daß ein Zusatzantrag, der die endgültige Entscheidung über die Aufnahme oder Nichtaufnahme der russischen Organisationen in ein Berufssekretariat dem Internationalen Gewerkschaftsbund überlassen wissen wollte, nicht allein von der Mehrheit der Berufssekretariate als unannehmbar abgelehnt, sondern auch im Namen des Vorstandes als zu weitgehend bezeichnet wurde.

Der Kongreß bestätigte den Beschluß der Konferenz der Berufssekretariate und erklärte sich auch damit einverstanden, daß in Zukunft drei Vertreter der Berufssekretariate dem Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes angehören sollen. Zu diesen Vertretern wurden von der Konferenz selbst gewählt: A. Cook (Bergarbeiter-Internationale), G. J. A. Smit Jr. (Internationale der Privatangestellten) sowie der Unterzeichnete.

Alle wichtigeren Besprechungen des Internationalen Gewerkschaftsbundes, die die Interessen der Berufsinternationalen angehen, werden also zukünftig im Beisein und unter Beteiligung der Vertreter und Fürsprecher der Berufssekretariate selbst stattfinden. Falls derartige Besprechungen im Büro des Internationalen Gewerkschaftsbundes stattfinden, sollen die Vertreter ebenfalls hinzugezogen werden.

\* \* \*

Sicher gewähren die Beschlüsse des Kongresses keiner Seite volle Befriedigung. So ist die Vertretung durch nur drei Berufssekretäre im Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes ohne Zweifel absolut unzureichend und nur als ein allererster Anfang annehmbar.

Alles in allem ist aber der Beschluß doch ein sehr erfreulicher Schritt in der guten Richtung. Er gibt den Internationalen Berufssekretariaten größere Freiheit als bisher, erkennt ihre Autonomie an, eröffnet die Möglichkeit für größere Einheit und Kräftezusammenfassung und zur Umwandlung des Internationalen Gewerkschaftsbundes zu dem, was er werden muß: eine aktionsfähige und revolutionäre Internationale, die nicht auf Landeskartellen, sondern auf internationalen Industrieorganisationen aufgebaut ist.

Edo Fimmen.

## Gewerkschaftliche Rückschau.

Auch im Monat Mai sind im Transportgewerbe umfassende Arbeitskämpfe nicht zu verzeichnen. Wohl kam es in den meisten Ländern da und dort zu Konflikten, doch blieb ihre Bedeutung mit Ausnahme von *Norwegen*, wo der Transportarbeiterkampf unverändert andauerte, lokal.

In *England* und *Deutschland* schien es, daß vorwiegend die Bergarbeiter in Kämpfe verwickelt würden. In der Tat kam es auch in Deutschland zu einem kurzen Massenstreik, doch wurde der Konflikt in verhältnismäßig wenigen Tagen wieder beigelegt. Im englischen Bergbau erfolgten nur Arbeitsniederlegungen in kleinerem Ausmaß. Im Transportgewerbe selbst verlief der Monat Mai bis auf den Konflikt in Leith, der durch die Einigung der Unternehmer, eingestellte Streikbrecher zu entlassen, hervorgerufen war, verhältnismäßig ruhig, aber alle Anzeichen deuten auf ein neues Aufleben der Kämpfe hin. So hat die Transport and General Workers' Union das bestehende Lohnabkommen im Straßenbahnbetrieb für England, Schottland und Wales gekündigt und u. a. eine zehnprozentige Lohnerhöhung gefordert. Unmittelbarer und in seinen Folgen einschneidender ist der Konflikt auf den englischen Eisenbahnen. Man weiß, daß die Gesellschaften den Bedingungen des Streikabschlusses im Januar nur sehr zögernd nachkommen und dadurch bereits eine starke Erregung dem Lokomotivpersonal verursacht haben. Diese Erregung hat sich in den letzten Wochen aus Anlaß gewisser Praktiken der Gesellschaften, durch die das Aufrücken des Lokomotivpersonals in höhere Besoldungsgruppen verzögert bzw. verhindert wird, noch erheblich gesteigert.

In *Deutschland* können sowohl die Hafentarbeiter als die Hochseefischer eine nicht unbeträchtliche Verbesserung ihrer Löhne verzeichnen. Gleichwohl stehen diese noch weit hinter den Friedensreallohn zurück. Die Unzufriedenheit unter dem Eisenbahnpersonal hat stark zugenommen und der Deutsche Eisenbahnverband hat sich deshalb gemeinsam mit den übrigen beiden größeren Organisationen mit erhöhten Lohnforderungen an die Regierung gewandt. Die Unruhe des Personals wird noch zugespitzt durch die Unsicherheit, die die Ausführung der Dawespläne, welche auf die Umwandlung der Reichsbahn in eine besondere Gesellschaft unter ausländischer Kontrolle hinielen und die Reichsbahn zu einem Reparationspfand machen, mit sich bringen müßte.

In *Frankreich* konnten die Dockarbeiter sowohl von St. Nazaire, als von St. Malo und auf Corsika einige Lohn-erhöhungen durchsetzen. In St. Nazaire und auf Corsika kam es hierbei zu einem kurzen Streik. Die Dockarbeiter auf Corsika verdanken ihren Sieg vornehmlich der Unterstützung der Hafentarbeiter von Marseille, die die korsischen Schifffahrtsgesellschaften auch auf ihrem Platze bestreikten.

In *Belgien* ist im Monat Mai ein langer und zäher Kampf der Antwerpenener Schleppschiffer erfolglos zu Ende gegangen, weil es der größten Schleppschiffahrtsgesellschaft im Laufe der Zeit gelungen war, zahlreiche Streikbrecher heranzuziehen.

In *Norwegen* ist der seit Monaten herrschende Arbeitskonflikt auf Grund eines Vorschlags des Reichsschlichters Ende Mai beendet worden. Die Transportindustrie selbst ist in diesen Vorschlag nicht einbezogen. Über diesen Konflikt werden besondere Verhandlungen geführt.

Zu ernstesten Bedenken gibt die Entwicklung in *Polen* Veranlassung. Weit davon entfernt, ihre im Anschluß an den im vorigen Herbst stattgefundenen Streik gemachten Versprechen einzulösen, geht die Regierung dazu über, planmäßig alle Rechte des Eisenbahnpersonals zu beschränken, die Löhne und Pensionen herabzusetzen, die Arbeitszeit zu verlängern und ihr gelegentlich des Streiks unbequem gewordene Bedienstete unter leeren Ausflüchten zu entlassen. Gleichzeitig sind Pläne im Reifen, die dem ausländischen Kapital, vornehmlich dem englischen und französischen, einen wachsenden Einfluß auf die polnischen Staatsbahnen einräumen, weshalb die Vermutung nahe liegt, daß die einschneidenden Maßnahmen gegenüber dem Eisenbahnpersonal unter dem Druck des ausländischen Kapitals

erfolgen, das Polen immer mehr in eine Kolonie umzuwandeln im Begriff ist. Die Vermutung wird nicht zuletzt durch die Tatsache gestärkt, daß die polnische Regierung den übrigen Teil der Staatsbeamten ziemlich wohlwollend behandelt.

Eine starke Gärung scheint auch unter der Arbeiterschaft in *Griechenland* zu herrschen. In verschiedenen Häfen dieses Landes sind die Hafentarbeiter in Streik getreten. Pressemeldungen zufolge wurden sie hierbei teilweise von Eisenbahnern, die aus Solidarität ebenfalls in den Streik getreten sein sollen, unterstützt. Einzelheiten über die Konflikte konnten leider bis jetzt nicht erhalten werden.

Der Monat Mai hat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation einen erfreulichen Zuwachs gebracht. Es hat sich der *australische Verband des Bedienungspersonals* zum Anschluß gemeldet, wodurch die Internationale Transportarbeiter-Föderation auch in diesem Weltteil durchgedrungen ist, während auf ihrer in Edinburgh abgehaltenen Jahreskonferenz die *Railway Clerks' Association* (Eisenbahnbeamten-Verband) mit übergroßer Mehrheit den Anschluß an die Internationale Transportarbeiter-Föderation beschlossen hat. Damit sind nunmehr alle drei Eisenbahnerorganisationen Englands mit zusammen rund 500 000 Mitgliedern der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen.

Schließlich bleibt noch die Neugründung der englischen *Transport Workers' Federation* zu erwähnen, die mit den ihr angeschlossenen Organisationen ebenfalls der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beigetreten ist. Hierdurch gehört nun auch die *National Sailors' and Firemen's Union* der Internationalen Transportarbeiter-Föderation an. Insgesamt zählt die Internationale Transportarbeiter-Föderation nunmehr in England rund 800 000 Mitglieder.

## MITTEILUNGEN DES BÜROS

### Neue Anschlüsse.

Seit der letzten Angabe sind nachstehende Organisationen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation beigetreten:

Railway Clerks' Association (Verband des englischen Büro- und Aufsichtspersonals und der Stationsvorsteher) mit 60 000 Mitgliedern.

Federated Marine Stewards' and Pantrymen's Association (Australisches Bedienungspersonal).

Letzterer Verband ist die erste australische Organisation, die ihren Platz in unserer Internationale einnimmt. Wir haben Anlaß zu der berechtigten Hoffnung, daß auch andere ihrem Beispiel bald folgen werden.

\* \* \*

### Kongreß der I. T. F.

Wir haben sämtlichen Organisationen und gleichzeitig für deren Delegierte zum Kongreß in der erforderlichen Anzahl nachstehende Drucksachen zugesandt:

*Geschäfts- und Kassenbericht für die Jahre 1922/23;*

*Tagesordnung des Kongresses.*

Die Eisenbahner-Organisationen erhielten ferner:

*Einige ergänzende Betrachtungen zum allgemeinen Bericht für die Eisenbahner-Sektion.*

Verbände, die vorstehendes nicht erhalten haben, wollen uns dies bitte sofort mitteilen.

Viele Organisationen haben uns noch nicht ihre *Delegierten zum Kongreß* aufgegeben. Wir erwarten nunmehr umgehende Nachricht darüber wie auch bezüglich der zu beschaffenden Logis. Gleichzeitig nehmen wir auf das neuerdings verschickte Rundschreiben Bezug.

### Beiträge.

An Beiträgen sind weiter eingegangen :

Holländischer Eisenbahner- und Straßenbahnerverband . . . . .	Fl.	300,—
Isländischer Seeleuteverband . . . . .	„	62,58
Argentinische Eisenbahner-Föderation . . . . .	„	2640,—
Englischer Verband des Büropersonals der Eisenbahner . . . . .	£	300,—
Belgischer Eisenbahnverband . . . . .	Frs.	11825,—
Schwedischer Eisenbahnverband . . . . .	Fl.	2162,10
Belgischer Transportarbeiterverband . . . . .	Frs.	5990,—
Lettländischer Eisenbahnverband . . . . .	Rubel	3000,—

### Neue Veröffentlichungen.

Demnächst werden unter der neuen Dokumentenserie nachstehende Broschüren zum Selbstkostenpreis erscheinen:

1. *Die automatische Kuppelung im Eisenbahnbetrieb.* (Übersicht über den jetzigen Stand der Sache und Stellung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation dazu.)
2. *Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in Großbritannien und Irland, Dänemark, Holland, Spanien, Schweden und der Schweiz.* (Sammlung der im Mitteilungsblatt erschienenen Berichte, die sehr nützliches Material enthalten.)

An die Organisationen wurde ein diesbezügliches Zirkular mit Preisangabe gesandt. Bestellungen wollen uns baldigst aufgegeben werden.

### Neues Adreßbüchlein.

Verbände, die unser Rundschreiben betr. Neudruck des Adreßbüchleins noch nicht beantwortet haben, wollen dies unverzüglich nachholen. Das Büchlein muß nunmehr fertiggestellt werden.

### Kongresse.

- Luxemburgischer Eisenbahnverband: 22./23. Juni, in Esch.  
 Schweizerischer Eisenbahner-Verband: 28./29. Juni, Bern.  
 National Union of Railwaymen (engl. Eisenbahner): 7. bis 11. Juli, in York.  
 Centrale Belge du Personnel des Tramways et Vicinaux (belg. Straßen- und Kleinbahner): 18., 20. und 21. Juli, in Ostende.



## Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

### Schweiz.

#### 1. Die Betriebsform der Schweizer Bahnen.

Die Hauptlinien der schweizerischen Eisenbahnen sind durch das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 von privaten Bahngesellschaften durch den Staat zurückgekauft worden.

Einige weitere Strecken wurden im Laufe der Zeit verstaatlicht. Der Betrieb erfolgt durch den Staat, d. h. durch die in bezug auf das Rechnungswesen unabhängige Verwaltung der „Schweizerischen Bundesbahnen“. Die Betriebslänge der Linien der schweizerischen Bundesbahnen betrug

am 1. Januar 1924 . . . . .	2943 km
für die Rechnung Dritter . . . . .	96 km
	<u>3039 km</u>

Die Bundesbahnen wiesen am 1. Januar 1924 folgenden Personalbestand auf:

1. <i>Betriebspersonal</i> (einschließl. Werkstätten, letztere mit 4462 Personen) . . . . .	33 814 Personen
2. <i>Bahnbau</i> (einschließlich Elektrifikationsabteilung)	
a) Definitiv-Anstellungen . . . . .	69
b) Temporäre Anstellungen . . . . .	1015
	<u>1 084 Personen</u>
	Total 34 898 Personen

In den Händen privater Gesellschaften befinden sich:

1. 34 Normalbahnen mit zusammen rund 834 km Betriebslänge;
2. 66 Schmalspurbahnen mit zusammen rund 1484 km Betriebslänge (davon auf ausländischem Boden 5,5 km);
3. 16 Zahnradbahnen mit zusammen rund 110 km Betriebslänge;
4. 29 Straßenbahnen (soweit sie nicht kommunalisiert sind und einschließlich Vorort- und Überlandbahnen) mit zusammen rund 397 km Betriebslänge (davon auf ausländischem Boden rund 19,5 km);
5. 49 Drahtseilbahnen mit zusammen rund 52 km Betriebslänge.

Der Personalbestand aller Privatbahnen betrug im Durchschnitt im Jahre 1922 rund 7500 Personen. Seither ist infolge Pensionierungen, Entlassungen usw. der Bestand zurückgegangen; es darf heute mit rund 6500 bis 7000 gerechnet werden.

In einigen Fällen sind einzelne von verschiedenen Verwaltungen geführte Privatbahnen in letzter Zeit fusioniert worden. Weitere Zusammenschlüsse, allerdings in kleinem Umfange, scheinen bevorzustehen. Dieser Zusammenschluß, soweit er bis heute erfolgte, ist aus den Verhältnissen herausgewachsen, da damit eine rationellere Betriebsweise erreicht wird.

Eine gewisse Kontrolle ist dem Staate durch die Konzessionsverträge gesichert.

### 2. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

#### Fehlbeträge der Gewinn- und Verlustrechnungen:

1914 . . . . .	Fr.	17 235 250,96
1915 . . . . .	„	16 630 119,57
1916 . . . . .	„	18 706 826,84
1917 . . . . .	„	29 238 394,32
1918 . . . . .	„	54 848 927,44
1919 . . . . .	„	30 844 064,21
1920 . . . . .	„	31 701 313,55
1921 . . . . .	„	72 505 840,79
1922 . . . . .	„	<u>45 513 679,60</u>

Total Fr. 317 224 417,28

Hiervon kommen in Abzug:

Aktivsaldo des Jahres 1913, der auf das Jahr 1914 vorgetragen wurde . . . . . 8 039 164,15

Überschuß an getilgtem Schuldkapital infolge der Erstreckung der gesetzlichen Tilgungsfrist von 60 auf 100 Jahre, der Gewinn- und Verlustrechnung im Jahre 1920 vergütet . . . . . 98 427 970,60

Betrag des Defizites Ende 1922 . . . . . 210 757 282,53

Überschuß der Gewinn- und Verlustrechnung 1923 rund . . . . . 4 600 000,—

Zum erstenmal seit 1913 schließt die Gewinn- und Verlustrechnung wieder mit einem Einnahmeüberschuß ab, der zur Tilgung des oben angeführten Defizites von rund 210 Millionen verwendet wird.

#### Personalausgaben.

Gehälter, Löhne, Dienstkleider, Nebenbezüge usw.				
1913	1921	1922	1923	1924
86 665 000	219 505 000	198 367 000	185 183 666	187 475 000

Der Rückgang der Personalausgaben seit 1921 ist der Reduktion der Teuerungszulagen einerseits und dem Rückgang des Personalbestandes andererseits zuzuschreiben; der Personalbestand ist seit 1920 um rund 5500 Personen zurückgegangen und steht um rund 3000 Personen unter dem Bestande des Jahres 1913, trotz Einführung der verkürzten Arbeitszeit im Jahre 1919 und der Inkraftsetzung des Arbeitszeitgesetzes vom 6. März zum 1. Januar 1921.

Das Anwachsen des Kriegsdefizits ist zum guten Teil darauf zurückzuführen, daß die schweizerischen Bundesbahnen ihre Taxen einmal sehr spät, d. h. nachdem die Teuerung bereits große Fortschritte gemacht hatte, und sodann auch teilweise ungenügend erhöht haben. Im letzten Jahre sind sodann wieder zahlreiche Taxermäßigungen eingeführt worden, namentlich bei den Taxen für den Personenverkehr und bei den Ausnahmetarifen im Güterverkehr. Einen gewissen Druck auf die Gestaltung der Tarife und Taxen übt die Regierung, d. h. das eidgen. Eisenbahndepartement auf die Bundesbahnen insoweit aus, als es in seiner Eigenschaft als politische Behörde dem Drucke der Frachtgeber stärker ausgesetzt und diesen auch leicht zugänglich ist.

Die finanzielle Lage der meisten Privatbahngesellschaften ist immer noch keine sehr günstige. Der Staat garantiert weder den Obligationären noch den Aktionären privater Transportanstalten Dividenden. Dagegen wurden auf Grund eines Bundesratsbeschlusses vom Jahre 1918 einer Reihe privater Eisenbahnen im Sinne einer außerordentlichen Hilfeleistung vom Staate Geldmittel gegen Rückzahlung zur Verfügung gestellt.

*Sparmaßnahmen.* Schon während des Krieges, aber auch nach dessen Abschluß wurde zu Sparmaßnahmen aller Art gegriffen, und das sowohl bei den Bundesbahnen als bei den privaten Transportanstalten. Vor allem setzte bei den Bundesbahnen der Ruf nach Abbau des Personalbestandes ein, nachdem sie im Jahre 1920 Neueinstellungen vorgenommen hatten. Die Personalverbände haben vor einer vorzeitigen und zu weitgehenden Ausdehnung des Personals, die seitens der Verwaltung mit der Einführung des Arbeitszeitgesetzes, das auf dem Grundsätze des Achtstundentages aufgebaut ist, begründet wurde, gewarnt. Der Personalmangel macht sich bereits in sehr unangenehmer Weise fühlbar. Die Leistungen im Jahre 1923 waren gemäß einer im Monat März dieses Jahres von der Generaldirektion der Bundesbahnen herausgegebenen Zusammenstellung, folgende:

a) Beförderte Gütertonnen:

1913	1922	1923	1923 in % von 1913
14 614 781	13 245 115	14 745 939	100,3

b) Reisende:

91 649 336	81 032 550	86 937 933	95
------------	------------	------------	----

Außer dem Personalabbau wurden Sparmaßnahmen in bezug auf die Teuerungszulagen durchgeführt.

Das Personal ist grundsätzlich nicht gegen die Durchführung geeigneter Sparmaßnahmen im Betriebe. Es muß es aber ablehnen, als alleiniges Sparobjekt zu gelten. Die Personalverbände haben bereits früher geeignete Vorschläge zur Vereinfachung der Verwaltung eingereicht, die aber bei der nunmehr durchgeführten Reorganisation der Bundesbahnen leider zum kleinsten Teil Berücksichtigung fanden. Diese Vorschläge des Personals liefen auf eine vollständige Reorganisation der Verwaltung hinaus, indem sie vornehmlich die Abschaffung der bisher bestandenen fünf Kreisdirektionen und damit eine strafere Zentralisation der Verwaltung und Vereinfachung zum Ziele hatten. Durch das vom Parlament angenommene Gesetz hat am 1. April 1924 allerdings eine gewisse Vereinfachung Platz gegriffen, indem die Zahl der Kreise von fünf auf drei herabgesetzt wurde.

In den letzten Jahren hat der Kraftwagenverkehr einen bedeutenden Aufschwung genommen. Darunter leidet insbesondere ein Teil der kleineren Privatbahnen. Der S. E. V. hat seine Auffassung in bezug auf den Automobilmismus durch seinen Generalsekretär präzisiert. Diese Auffassung geht dahin, daß es im Hinblick auf die Entwicklung des Automobilmismus verfehlt wäre, gegen dieselbe anzukämpfen. Das Ziel sollte vielmehr die gegenseitige Ergänzung und Unterstützung der zwei wichtigsten Verkehrsmittel der Gegenwart — der Eisenbahn und des Automobils — sein.

### 3. Das Verhältnis zwischen der Betriebsleitung und den Organisationen des Personals.

Neben der gewerkschaftlichen Organisation, als die nur der „Schweizerische Eisenbahnerverband“ (S. E. V.) in Frage kommt, besteht eine „Personalkommission“, die im Jahre 1919 geschaffen worden ist, heute aber immer noch provisorischen

Charakter trägt. Diese ist aus Vertretern der verschiedenen Kategorien des Personals zusammengesetzt und zählt heute 25 Mitglieder. Sie befaßt sich nur mit Fragen dienstlicher Natur (Beratung von dienstlichen Vorschriften, Reglementen, Verbesserungen im Betriebe usw.), während die gewerkschaftlichen Fragen (Lohn-, Anstellungs-, Beförderungs- und Arbeitszeitfragen usw.) durch den Eisenbahnerverband behandelt werden. Die Erfahrung seit dem Jahre 1919 hat gezeigt, daß diese Arbeitsteilung sehr zweckmäßig ist, weshalb das Personal auch deren künftige Beibehaltung wünscht. Der Kontakt zwischen Personalkommission und dem Gewerkschaftsverbande wird dadurch hergestellt, daß in der Regel vor den offiziellen Sitzungen der Kommission die Leitung des Verbandes die Mitglieder der Kommission zu Vorbesprechungen zusammenberuft, und daß zwei Vertreter der Verbandsleitung an den offiziellen Sitzungen der Kommission mit beratender Stimme teilnehmen können.

Die von der Generaldirektion — deren Präsident ex officio als Präsident der Personalkommission amtiert — der Personalkommission zugewiesenen Geschäfte werden vor der Behandlung im Plenum der Kommission, durch sogenannte Fachausschüsse, die aus Mitgliedern der Kommission zusammengesetzt sind, vorberaten. Es bestehen drei Fachausschüsse, getrennt nach Dienstgattungen. Sowohl an den Sitzungen der Fachausschüsse als auch an denjenigen der ganzen Kommission nehmen die Chefs derjenigen Abteilungen der Verwaltung teil, in deren Gebiet die zu behandelnden Geschäfte fallen. Der größte Nachteil besteht für die Personalkommission darin, daß sie keine beschließende, sondern nur antragstellende Befugnis hat. Anträge des Eisenbahnerverbandes, die Personalkommission mit vermehrten und namentlich mit absprechenden Kompetenzen auszurüsten, sind bis heute unberücksichtigt geblieben.

Mit der Inkraftsetzung des neuen Gesetzes über die Organisation der Bundesbahnen erhält die Personalkommission die notwendige gesetzliche Grundlage. Die Wahl der Mitglieder der Personalkommission, soweit sie nicht als Verbandsvertreter gelten, erfolgt durch das Personal. Den aktiven Angestellten der Bundesbahnen, die Mitglieder der Kommission sind, wird zum Besuche der Sitzungen Urlaub und freie Fahrt gewährt. Sie erhalten natürlich auch den Lohn und eine teilweise Vergütung ihrer Auslagen für auswärtige Beköstigung usw.

Mit der Schaffung der Personalkommission im Jahre 1919 erfolgte auch diejenige von Personalabteilungen bei den fünf Kreisdirektionen und bei der Generaldirektion. Diese Abteilungen sind Organe der Verwaltung. Ihnen fällt die Aufgabe der Auskunftserteilung an das Personal zu, in Fragen, die das allgemeine Dienstverhältnis und daraus sich ergebende Ansprüche gegenüber der Verwaltung betreffen, sodann die Belehrung über die Anbringung von Gesuchen, Beschwerden und Rekursen; die Begutachtung von Beschwerden und Rekursen in bezug auf die Entlohnung, Beförderung, Entschädigung für Überarbeit, Versetzungen, Anträge der Abteilungsvorstände betreffend Verhängung von Disziplinarstrafen, von Rekursen gegen Disziplinarstrafen. Die Vorsteher der Personalabteilungen nehmen an den Sitzungen der Personalkommission teil.

Der Hauptmangel dieser Personalabteilungen ist der gleiche wie bei der Personalkommission, nämlich daß ihnen keine absprechenden Befugnisse eingeräumt sind. Der Verkehr zwischen der gewerkschaftlichen Organisation und den Personalabteilungen ist ein sehr reger.

### Verhandlungen zwischen Verwaltung und Personal.

Die Verhandlungen über alle wichtigen Personalfragen mit den Behörden der Bundesbahnen werden zwischen letzteren und dem S. E. V. gepflogen. Sie finden nach Bedürfnis statt. Da dem Verwaltungsrate der schweizerischen Bundesbahnen nach dem revidierten Organisationsgesetz vermehrte Kompetenzen eingeräumt sind und dieser Rat auch durch die starke Reduktion der Mitgliederzahl an Bedeutung gewonnen hat, ist es für das Personal sehr wichtig, daß der gegenwärtige Generalsekretär des S. E. V. Mitglied des Verwaltungsrates ist. Dem Verwaltungsrat steht der Erlaß sämtlicher Reglemente (Lohnreglemente für das nicht im Jahreslohn beschäftigte Personal, Statuten der Pensions-, Hilfs- und Krankenkasse usw.) zu.

Verhandlungen über die Teuerungszulagen finden mit den Behörden des Staates statt, und zwar zwischen den letzteren und dem Spitzenverbande des eidgenössischen Personals, dem „Föderativverbande des eidgenössischen Personals und des Personals öffentlicher Verkehrsanstalten“, dem der S. E. V. als größter Verband angeschlossen ist. Die Verhandlungen über die Besoldungen des Personals in grundsätzlicher Beziehung haben mit den Behörden des Bundes stattzufinden, weil zur Festsetzung derselben das Parlament zuständig ist, indem die Löhne durch Bundesbeschlüsse geregelt werden.

Fragen persönlicher und teilweise auch solcher Natur, die eine ganze Kategorie usw. betreffen, können je nach Bedürfnis seitens der Organisation auch mit Dienstchefs der Bundesbahnen besprochen werden.

Den aktiven Angestellten der Bundesbahnen und teilweise auch denjenigen von Privatbahnen wird zum Zwecke der Teilnahme an Delegiertenversammlungen und Vorstandssitzungen freie Fahrt und Urlaub in beschränktem Umfange gewährt. (Maximal 6 Tage Urlaub, zu beziehen in höchstens vier Malen und vier Freifahrtscheine.)

Die Privatbahnen stehen in bezug auf die Einhaltung der Arbeitsbedingungen, soweit solche durch Bundesgesetze allgemein geregelt sind, unter der Kontrolle des eidgenössischen Eisenbahndepartements. In Betracht kommt hierbei das Arbeitszeitgesetz. Immerhin fällt es in die Aufgabe des Personals selbst, hierüber eine Kontrolle auszuüben, wenn es vor Übergriffen geschützt sein will. Hinsichtlich des Fahrplänenwesens finden unter der Leitung des Eisenbahndepartements von Fall zu Fall Konferenzen mit den Privatbahnunternehmungen statt.

#### 4. Das Streikrecht.

Bis heute ist in der Schweiz in keinem Gesetz eine Bestimmung enthalten, die dem Personal der Transportanstalten den Streik oder die „Passive Resistenz“ verbieten. Dagegen ist im Entwurf zu einem neuen Besoldungsgesetz, der uns im September 1922 zugestellt worden ist, dessen Beratung aber im Schoße des Bundesrats zu Händen des Parlaments bis heute noch nicht abgeschlossen wurde, folgende Bestimmung vorgesehen, die dem Personal das Streikrecht abspricht:

„Der Beamte hat seine Obliegenheiten treu und gewissenhaft zu erfüllen und dabei alles zu tun, was die Interessen der Verwaltung fördert, sowie alles zu unterlassen, was beeinträchtigt. Insbesondere darf er weder selbst die Arbeit widerrechtlich niederlegen, noch andere dazu auffordern oder veranlassen.“

Es ist selbstverständlich, daß die Organisationen dagegen Stellung genommen haben und daß sich ihre Vertreter auch im Parlament widersetzen.

Die Bestrebungen, dem Personal der Transportanstalten das Streikrecht abzusprechen, sind zurückzuführen auf die Tatsache daß das Verkehrspersonal, und vornehmlich die Eisenbahnerschaft, am allgemeinen Landesstreik vom November 1918, der drei Tage dauerte, teilgenommen hat. Anlaß zu diesem Streik gab die herrschende Notlage der arbeitenden Bevölkerung und die daraus entstandene Erbitterung.

Der Streik wurde nach dreitägiger Dauer abgebrochen. Der Staat bot in großem Umfange Militär auf, worunter vor allem die Eisenbahnerschaft zu leiden hatte. Der Bundesrat verfügte auf Grund der Militärgesetze die Militarisierung des Verkehrspersonals, was letzteres aber nicht hinderte, an der Aktion teilzunehmen.

Als Resultat des Streiks darf gebucht werden die Einführung des Achtstundentages in den Fabriken und als Folge davon später auch beim Verkehrspersonal. Andere Versprechungen der Bundesbehörden, wie Einführung der allgemeinen Alters- und Invalidenversicherung usw. sind bis heute nicht eingehalten worden. Auf politischem Boden folgte endlich das Proporzverfahren bei der Wahl des Nationalrates.

Die „Passive Resistenz“ wurde bisher in der Schweiz nicht angewandt.

#### 5. Die Organisation des Personals.

Als Eisenbahnerorganisationen kommen in Betracht: Der Schweizerische Eisenbahnerverband (S. E. V.), der „Christlich-Soziale Verkehrspersonalverband“, der „Verein Schweizerischer Lokomotivführer (V. S. L. F.)“ und der „Verband der Oberbeamten der Bundesbahnen“ (genannt „Öltenerverband“).

Die Mitgliederzahlen sind folgende:

1. S. E. V. am 1. Januar 1924 . . . . . 36 240 Aktive  
5 250 Pensionierte

Zusammen 41 490

(Hierin eingeschlossen rund 1000 Straßenbahner.)

2. Die Mitgliederzahl des christlich-sozialen Verbandes ist nicht bekannt, da er hierüber bis heute keine Veröffentlichung gemacht hat. Die Zahl der in diesem Verbandsorganisierten Eisenbahner dürfte 600 kaum übersteigen.

3. Der Lokomotivführerverein zählt heute noch ungefähr 500 Mitglieder, und

4. dem Verband der Oberbeamten dürften ebenfalls rund 500 Mitglieder angeschlossen sein, die aber zum Teil auch dem A. E. V. angehören, also Doppelmitglieder sind.

Die Zusammensetzung der Mitgliedschaft des S. E. V. nach den Dienstgattungen ist folgende:

Verwaltungspersonal	1607
Stationspersonal (Beamte des Stationsdienstes)	4955
Aufsichtspersonal (Betrieb und Werkstätten)	1213
Weichen- und Bahnwärter	3940
Rangierpersonal	2143
Zugpersonal (Zugführer, Kondukteure und Bremser)	2968
Lokomotivpersonal	2757
Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes und des Güter- und Gepäckdienstes auf den Bahnhöfen und Stationen	8038
Werkstättenarbeiter	3185
Personal der Bundesbahnen	30 806
Personal der Privatbahnen	5434
Pensionierte	5250

Insgesamt\*) 41 490

Der S. E. V. ist dem Spitzenverband des eidgen. Personals, genannt „Föderativverband des eidgen. Personals und des Personals öffentlicher Verkehrsanstalten“ angeschlossen. In diesem Verband sind rund 95% des schweizerischen Verkehrspersonals organisiert.

Dem Internationalen Gewerkschaftsbund und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist nur der S. E. V. angeschlossen.

Die Versuche, das Eisenbahnpersonal in einem einzigen Verband zusammenzuschließen, datieren auf Jahre zurück. Der Landesstreik und die nachher eingesetzte gerichtliche Verfolgung des Eisenbahnpersonals und die Behandlung des Personals seitens der Verwaltung überhaupt, hat den äußeren Anlaß zur Verwirklichung des Einheitsgedankens gegeben. Heute kann festgestellt werden, daß der Einheitsgedanke nach den guten Erfahrungen, die seit der Gründung des Einheitsverbandes am 1. Januar 1920 gemacht worden sind, im Personal tiefere Wurzeln gefaßt hat. Es gilt, den Verband auch in finanzieller Beziehung weiter auszubauen. Einen Schritt vorwärts ist es nach dieser Richtung durch die sukzessive Erhöhung des Beitrages bereits gegangen. Der Zusammenschluß der bestehenden, gegenwärtig durch die einzelnen Unterverbände noch selbst verwalteten Unterstützungseinrichtungen, wie Sterbe- und Unterstützungskassen, ist ein weiteres Ziel einerseits zur Konsolidierung des Verbandes, und andererseits um diese Institutionen finanzkräftiger zu gestalten und die Verwaltung zu vereinfachen.

Der christlich-soziale Verband und auch der Verein der Lokomotivführer machen große Anstrengungen, um Mitglieder zum Austritt aus dem S. E. V. zu veranlassen, was ihnen aber bis jetzt nicht gelungen ist. Der christlich-soziale Verband wurde nach dem Landesstreik vom November 1918 gegründet. Er schlug seine Werbetrömmel unter behördlicher Unterstützung.

Der Verein der Lokomotivführer beabsichtigte, unserem Verbands beizutreten. Die Bestrebungen scheiterten aber im Hinblick auf die Mitgliedschaft des S. E. V. beim Gewerkschaftsbunde, dem der Führerverein nicht angehört. Dem Führerverein sind auch Kollegen angeschlossen, die zugleich unserem Verbands angehören und dem Oberbeamtenverband.

#### 7. Arbeitsbedingungen.

(Rechtliche Stellung)

Ein eigentlicher rechtlicher Schutz gegen Entlassung steht dem Personal der Bundesbahnen nicht zu. Das vertraglich angestellte Personal wird jeweils auf eine Amtsdauer von drei Jahren angestellt, in der eine Entlassung (ausgenommen Disziplinarfälle, schwere Verfehlungen usw.) nicht vorgenommen werden darf. Dagegen kann gegen eine Nichtwiederwahl nach Ablauf der dreijährigen Amtsperiode heute rechtlich nicht vorgegangen werden; ein Mangel, der seit Jahren vom Personal beanstandet und dessen Behebung entschieden verlangt wird. Ein Schiedsgericht besteht bis heute nicht. Soweit bei Disziplinarfällen Entlassungen durch die Kreisdirektionen ausgesprochen werden, steht dem Angestellten der Rekursweg an die Generaldirektion der Bundesbahnen offen. Bei privaten Transportanstalten besteht überhaupt keine Möglichkeit, gegen Entlassungen Rechtshilfe anzurufen, es sei denn, daß damit der Vertrag verletzt würde. In diesem Falle kann der Angestellte bei den ordentlichen Gerichten Klage einreichen.

Grundsätzlich ist den Beamten und Angestellten die Annahme eines öffentlichen Amtes gestattet. Sie bedürfen hierzu der Ermächtigung der vorgesetzten Direktionen. Die Ermächtigung darf nur verweigert werden, wenn erhebliche Schwierigkeiten für die Stellvertretung oder Nachteile für den Eisenbahndienst entstehen. Wird die Ermächtigung verweigert oder

\*) Der S. E. V. besteht aus zehn Unterverbänden, in denen das Personal nach der oben angeführten Gruppierung zusammengefaßt ist.

zurückgezogen, so kann der Gesuchsteller Beschwerde führen und zwar gegen Entschiede der Kreisdirektionen bei der Generaldirektion, gegen Entschiede der letzteren beim Bundesrat. Der Bundesrat entscheidet endgültig. Ein Abzug an Lohn erfolgt, wenn die Dienstabwesenheit infolge der Ausübung eines öffentlichen Amtes 12 Tage im Jahre übersteigt. Die in diese Zeit fallenden Rasttage gelten als bezogen, sie werden also nicht ersetzt.

Eine Ausnahme in bezug auf die Berechtigung zur Annahme eines öffentlichen Amtes besteht hinsichtlich der Annahme eines Mandates als Mitglied des Nationalrates. In dieser Beziehung besteht eine Bestimmung in der Staatsverfassung, wonach Bundesangestellte nicht Mitglieder des Nationalrates sein dürfen, andererseits aber besteht das Recht zur Annahme einer Wahl als Mitglied des Ständerates (Parlamentsvertretung der Stände (Kantone)).

### 8. Arbeitszeit.

Hinsichtlich der Arbeitszeit, der Ruhetage und der Ferien des Personals ist das Bundesgesetz vom 6. März 1920, das vom Schweizervolke in der Abstimmung vom 30. Oktober 1920 mit einer Mehrheit von rund 100 000 Stimmen angenommen worden ist, maßgebend. Es gilt nicht allein für die verstaatlichten Betriebe (Bundesbahnen, Post, Telegraph und Telephon), sondern auch für private Transportanstalten, soweit sie vom Bunde konzessioniert sind.

Dem Gesetz ist das Betriebspersonal genannter Unternehmungen unterstellt, nicht aber das Werkstättenpersonal der Bundesbahnen, das dem Fabrikgesetz untersteht. Für das Personal der Verwaltung besteht keine Gesetzgebung.

Das Gesetz unterscheidet hinsichtlich des Arbeitstages zwischen Arbeitszeit, Dienstschiicht und Ruheschicht.

1. Die Arbeitszeit beträgt innerhalb einer Gruppe von höchstens 14 aufeinanderfolgenden Tagen oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tagen durchschnittlich acht Stunden. Innerhalb einer einzelnen Dienstschiicht darf die Arbeitszeit im Ausgleich höchstens 10 Stunden betragen. Wird infolge Zugverspätung die höchst zulässige Arbeitszeit von zehn Stunden überschritten, so ist in den darauffolgenden drei Tagen der Ausgleich auf durchschnittlich acht Stunden herbeizuführen. Überarbeit über den Durchschnitt von acht Stunden in 14 Tagen ist entweder auszugleichen oder aber mit einem Lohnzuschlag von 25% bar zu entschädigen. Die Barentschädigung darf aber im Kalenderjahr für höchstens 150 Stunden gewährt werden. Die über 150 Stunden im Jahr geleistete Überzeitarbeit ist durch Zeitausgleich zu kompensieren.

Für gewisse Dienste, bei denen in reichlichem Maße Zeiten bloßer Dienstbereitschaft (Zeiten ohne Arbeitsleistung, aber mit der Verpflichtung zur wachsam Anwesenheit auf dem Posten), vorhanden sind, kann die Arbeitszeit im Durchschnitt bis auf neun Stunden verlängert werden. In solchen Fällen ist aber bei jedem Dienst genau von Fall zu Fall und bei jeder Dienstreise zu prüfen, ob die genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Die Verlängerung über durchschnittlich acht Stunden hinaus darf in solchen Fällen in der Weise durchgeführt werden, daß die Arbeitszeit um die Hälfte der festgestellten Zeiten ohne Arbeitsleistung, aber höchstens um eine Stunde, verlängert wird.

2. Die Dienstschiicht. Sie umfaßt die Arbeitszeit und die Pausen während der Arbeitstage. (Dienstantritt bis Dienstschiichtschluß.) Sie darf innerhalb einer Gruppe von höchstens vierzehn Tagen durchschnittlich 13 Stunden nicht übersteigen. Die Höchstdauer der einzelnen Dienstschiicht beträgt im Ausgleich 14 Stunden. Wird diese infolge Zugverspätungen um mehr als ¼ Stunde überschritten, so hat der Ausgleich schon in den nächstfolgenden drei Tagen zu erfolgen.

3. Die Ruheschicht. Die tägliche Dauer der Ruheschicht darf innerhalb einer Gruppe von höchstens 14 aufeinanderfolgenden Tagen durchschnittlich nicht weniger als elf Stunden betragen. Wo die Verhältnisse es gestatten, soll sie im Mittel nicht unter 12 Stunden herabgesetzt werden. Die Mindestdauer der einzelnen Ruheschicht hat im Ausgleich zehn Stunden zu betragen. In besonderen Fällen kann sie bis auf neun Stunden verkürzt werden, wenn der Ausgleich auf durchschnittlich elf Stunden in den darauffolgenden drei Tagen erfolgt. Wenn der Beamte Dienstwohnung in der Nähe der Arbeitsstelle hat, kann die Ruheschicht auf durchschnittlich 10½ Stunden herabgesetzt und die Dienstschiicht dementsprechend ausgedehnt werden.

4. Nachtdienst. Als Nachtdienst gilt die Zeit von 11 Uhr abends bis 5 Uhr morgens. Nachtdienst darf nicht mehr als siebenmal hintereinander und innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen an höchstens 14 Tagen zugeteilt werden. Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf Personen, die ausschließlich für den Nachtdienst eingestuft sind.

Für den Nachtdienst wird eine besondere Entschädigung gewährt, aber nur in der Zeit von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens, und zwar 40 Rappen pro Stunde.

Die Arbeitszeit an Sonntagen und die Nachtarbeit wird hinsichtlich des Zeitausmaßes nicht höher bewertet, als die gewöhnliche Arbeitszeit.

5. Ruhetage. Jedem dem Gesetze unterstellten Bediensteten sind im Kalenderjahr, angemessen verteilt, 56 bezahlte Ruhetage einzuräumen, wovon wenigstens 20 auf Sonn- und allgemeine Feiertage zu fallen haben. Abstände von mehr als 14 Tagen zwischen Ruhetagen und solche von mehr als fünf Wochen zwischen Ruhesonntagen sind tunlichst zu vermeiden.

Der Ruhetag beträgt 24 Stunden; er muß am Wohnort zu gebracht werden können. Dem Ruhetag hat unmittelbar oder kurz vorher eine Ruheschicht von wenigstens neun Stunden voranzugehen. Beim Übergang vom Spät- oder Nachtdienst zum Mittel- oder Frühdienst dürfen Ruheschichten von wenigstens 28 Stunden als halbe Ruhetage angerechnet werden.

Erstreckt sich die an Sonn- und allgemeinen Feiertagen zugeteilte Dienstschiicht nicht über 12 Uhr mittags hinaus, so kann der Rest des Tages als ½ Ruhetag angerechnet werden, vorausgesetzt, daß die Dienstschiicht fünf Stunden nicht übersteigt und die anschließende Ruheschicht bis zum Beginn der nächsten Dienstschiicht wenigstens 18 Stunden beträgt.

6. Ferien. Jedem dem Gesetze unterstellten Bediensteten sind im Kalenderjahr zu den obengenannten Ruhetagen folgende bezahlte Ferien zu gewähren:

Vom 1. bis einschl. 7. Dienstjahr 7 Tage.

Von dem Jahre an, in dem das 8. Dienstjahr oder das 28. Lebensjahr zurückgelegt wird, 14 Tage.

Von dem Jahre an, in dem das 15. Dienstjahr oder das 35. Lebensjahr zurückgelegt wird, 21 Tage.

Von dem Jahre an, in dem das 50. Lebensjahr zurückgelegt wird, 28 Tage.

Auf je sieben Ferientage wird einer der 56 Ruhetage in Anrechnung gebracht.

Bei der Feststellung der Zahl der Dienstjahre ist die gesamte Dienstzeit zu berücksichtigen, die der Bedienstete bei einer der dem Gesetze unterstellten Verkehrsanstalten geleistet hat.

Eine Kürzung der Ferien wegen Dienstabwesenheit infolge Krankheit, Unfalles oder obligatorischen Militärdienstes ist nur zulässig, wenn die Abwesenheit 70 Tage im Kalenderjahre übersteigt. In diesem Falle wird die Kürzung der Ferien in der Weise berechnet, daß für jede Woche Dienstabwesenheit  $\frac{1}{10}$  der Ferien in Abzug gebracht wird.

7. Dienst- und Ruhetageeinteilungen. Vor dem Inkrafttreten der Dienst- und Ruhetageeinteilungen, die auf gesetzlich vorgeschriebenem Formulare aufzustellen sind, muß das Personal angehört werden. Bei den Bundesbahnen finden in der Regel mit dem Personal sogenannte Diensteinteilungskonferenzen statt.

8. Ausnahmen von den gesetzlichen Bestimmungen. In Art. 16 des Arbeitszeitgesetzes ist vorgesehen, daß bei besonderen Verhältnissen Ausnahmen von den gesetzlichen Bestimmungen von der Bundesregierung bewilligt werden können. Insbesondere ist dies der Fall bei den Privatbahnen, die in einer gewissen finanziellen Notlage waren. In dieser Beziehung wurde mit dem Eisenbahndepartement seit der Einführung des Gesetzes ein ständiger Kampf geführt, weil Ausnahmen in viel zu weitgehendem Maße bewilligt worden sind.

Im Jahre 1923 hat die Generaldirektion der Bundesbahnen vom Eisenbahndepartement ebenfalls Ausnahmen verlangt, indem sie die Arbeitszeit je nach der Art des Dienstes auf acht, neun und zehn Stunden anzusetzen, die Dienstschiicht auszudehnen und dementsprechend die gesetzliche Ruheschicht zu kürzen beabsichtigte. Ebenso verlangte sie die Streichung der vierten Ferienwoche. Das Departement legte das Gesuch der Bundesbahnen der in Art. 18 des Gesetzes vorgesehenen begutachtenden Kommission vor, die vom Bundesrat gewählt wird und aus sieben Vertretern der Verwaltungen (Bundesbahnen, Privatbahnen, Post- und Telegraphenverwaltung) und sieben Vertretern der Arbeitnehmer sowie einem Obmann besteht. Diese „Paritätische Kommission“ begutachtete die Anträge der Generaldirektion und kam zum Schlusse, daß sie in verschiedener Beziehung mit dem Gesetze nicht vereinbar seien.

Die Bundesbahnen änderten daraufhin die Anträge und beschränkten die Ausdehnung der Arbeitszeit auf durchschnittlich ½ Stunde für das Zugpersonal (Zugführer, Konduktoren und Bremser), das Personal für Reinigung und Anrüstung des Fahrmaterials, und für die Zeit vom 1. April bis 31. Oktober auch für das Personal des Bahnunterhaltungsdienstes (Geleisunterhalt). Auf die Ausdehnung der Dienstschiicht und die Streichung der vierten Ferienwoche wurde verzichtet. Ein Beschluß in diesem Sinne trat am 1. September 1923 in Kraft.

Der Ausnahmecharakter der Maßnahme wurde dadurch hervorgehoben, daß die auf Grund dieses Bundesratsbeschlusses

geleistete Mehrarbeit mit Fr. 1.— pro Stunde einheitlich entschädigt wird.

Wie erwähnt, sind dem Arbeitszeitgesetz nicht unterstellt: das Verwaltungspersonal (allgemeine Verwaltung) und die Arbeiter der Hauptwerkstätten (Reparaturwerkstätte, zu unterscheiden von den Depotwerkstätten, in denen Schnellreparaturen besorgt werden, deren Personal dem Gesetze unterstellt ist).

Für das *Verwaltungspersonal* besteht bis heute keine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit. Seit dem Jahre 1918 besteht für dieses Personal die tägliche Arbeitszeit von acht Stunden mit freiem Sonnabendnachmittag. Früher mußte an Sonnabenden bis 5 Uhr gearbeitet werden. Im Jahre 1922 wurde wieder eine gewisse Kompensation des freien Sonnabendnachmittags von den Behörden eingeführt. Die Arbeitszeit ist nun so festgesetzt, daß sie vom 1. April bis 1. Oktober von morgens 7½ Uhr bis mittags 12 Uhr und von 2 Uhr nachmittags bis 6 Uhr abends mit freiem Sonnabendnachmittag dauert. In der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März ist die Arbeitszeit festgesetzt von 8 Uhr bis 12 Uhr mittags und von 2 Uhr bis 6 Uhr abends mit freiem Sonnabendnachmittag.

Die Ferien des Verwaltungspersonals sind folgende:

1. Beamte der VI. und VII. Besoldungsklasse (Bürogehilfen III. und IV. Klasse, Hausmeister der Verwaltungsgebäude, Magaziner, Bürodienner, Ausläufer usw.) 2 Wochen, und soweit sie das 10. Dienstjahr zurückgelegt haben oder über 35 Jahre alt sind 3 Wochen.

2. Die übrigen Beamten 3 Wochen.

3. Die Abteilungsvorstände und deren Stellvertreter (letztere unter gewissen Bedingungen) 4 Wochen.

Für das *Personal der Hauptwerkstätten*, das dem eidgen. Fabrikgesetz unterstellt ist, gilt als Arbeitszeit die 48-Stundenwoche.

Im Fabrikgesetz sind keine Ferien vorgesehen. Dagegen werden den Werkstättenarbeitern auf Grund eines Beschlusses der Generaldirektion der Bundesbahnen mit Wirkung ab 1. Januar 1921, folgende bezahlte Ferien gewährt:

Vom 1. bis einschließlich des Jahres, in dem das 9. Dienstjahr zurückgelegt wird 6 Tage.

Von dem Jahre an, in welchem das 10. Dienstjahr oder das 30. Lebensjahr zurückgelegt wird 9 Tage.

Von dem Jahre an, in welchem das 15. Dienstjahr oder das 35. Lebensjahr zurückgelegt wird 12 Tage.

Von dem Jahre an, in welchem das 20. Dienstjahr oder das 40. Lebensjahr zurückgelegt wird 18 Tage.

Der Sonnabend wird als Ferientag angerechnet.

Dem Personal der Bundesbahnen werden je nach den besonderen Umständen 1—3 Tage bezahlten Urlaub gewährt, bei Todesfällen in der Familie oder von Verwandten, bei Niederkunft der Gattin; bis aus acht Tage bezahlten Extra-Urlaub werden gewährt an festangestellte Bedienstete für die Verheiratung und Hochzeitsreise und zwei Tage den ständigen Tagelohn- und definitiven Werkstättenarbeitern.

(Fortsetzung folgt.)

## Die deutschen Eisenbahner und das Dawes-Gutachten.

Der Deutsche Eisenbahnerverband hat gemeinsam mit der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter eine Denkschrift herausgegeben, in der die Stellungnahme zu den die Deutsche Reichsbahn betreffenden Teilen des Dawes-Gutachtens dargelegt wird. Mit Absicht beschränkt sich die Denkschrift auf eine rein sachliche Prüfung der möglichen Wirkungen des Gutachtens auf das Wirtschaftsleben im allgemeinen und die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner im besonderen. Als Motto ist der Denkschrift der folgende Satz aus dem Bericht des bekannten englischen Eisenbahnsachverständigen *W. M. Acworth* über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen vorangestellt: „Vor allem anderen ist es wesentlich, daß die Reformen mit dem guten Willen des Personals erfolgen; denn man kann den besten Organismus nicht im Gange halten, wenn das Personal mißvergünstigt und in Sorge für seine Zukunft ist.“ Damit sind bereits die grundlegenden Gedankengänge der Denkschrift angedeutet: die

deutschen Eisenbahner wünschen und fordern, daß die zu ergreifenden Maßnahmen in Überlegung mit ihren Organisationen getroffen werden und wenden sich entschieden gegen die ausschließliche Behandlung der Deutschen Reichsbahn als Gewinn- und Reparationsquelle unter völliger Außerachtlassung des eigentlichen Zwecks, dem deutschen Verkehr zu dienen.

In verschiedenen Punkten, z. B. in der Beurteilung der deutschen Tarifpolitik, stimmt die Denkschrift dem Dawes-Gutachten zu, während sie an andern Betrachtungen Einschränkungen vornimmt und wiederum andere widerlegt. Dies gilt vor allem hinsichtlich der in dem Gutachten enthaltenen Ausführungen über die Entwicklung der Personalkosten, die das gegenwärtige außerordentlich niedrige Lohnniveau als einen feststehenden Faktor zur Voraussetzung nehmen.

Die Denkschrift kommt zu nachstehenden Schlussfolgerungen:

Hält man zu diesem ganzen Apparat all die materiellen Bestimmungen des Planes — Übertragung der Bahn auf die neue Aktiengesellschaft, Verlust der Tarifhoheit des Reichs, Abtretung einer Reihe wichtigster Steuern und der Zölle und Verbot ihrer Ermäßigung, Leitung der deutschen Geld- und Kreditpolitik durch die neue internationale Notenbank — dann muß man allerdings mit Kuczynski zu dem Ergebnis kommen, daß der Plan die „staatsfinanzielle und wirtschaftliche Überforderung“ Deutschlands in sehr weitem Ausmaß bedeutet. Wir sollen zwar leben, Kleidung und Nahrung soll uns notdürftig gesichert werden, darüber hinaus aber haben wir über den Ertrag unserer Arbeit keine Verfügung mehr.

Schließlich müssen wir noch als einen sehr schwerwiegenden Einwand erwähnen, daß der ganze Plan kapitalistischen Geist reiner Prägung atmet. Wir haben das oben bei der Betrachtung des Einzelheiten festgestellt und erinnern hier nur nochmals als an die wesentlichsten Punkte, an die starke Heranziehung der Verbrauchsteuern gegenüber dem Fehlen jeder Vorschläge über Besitzbesteuerung, an die unsozialen Ansichten über die Lohnfrage und an die rein profittkapitalistische Einstellung zur Eisenbahnfrage, sowie an die Übergehung der sozialpolitischen und psychologischen Seite dieses Problems. Deutschland Reparationskolonie und der deutsche Arbeitnehmer bevorzugtes Werkzeug zu ihrer Ausbeutung, das ist — pointiert ausgedrückt — das Fazit des Ganzen, wie wir es sehen.

Wenn wir als Eisenbahner trotz allem nicht auf die Seite derjenigen treten, die diese erste Gelegenheit für Deutschland, einen Ausweg und eine Lösung, oder wenigstens deren Anfang zu finden, sabotiert sehen möchten, so ist dafür in erster Linie unsere Einstellung als deutsche Staatsbürger und unsere Liebe zum Vaterland unter Hintenansetzung unserer persönlichen Wünsche maßgebend. Wir glauben auch hier, daß sich das wohlverstandene Interesse der deutschen Eisenbahner mit dem allgemeinen Besten deckt, und dieses verlangt gebieterisch, daß der Versuch, diesen schweren Weg zu gehen, mit allem Ernst gemacht wird. Wir können allerdings ein Gefühl der Bitterkeit darüber nicht unterdrücken, daß es so weit kommen mußte. Denn wir haben stets zu denjenigen gehört, die zu einer Zeit, als dies noch möglich schien, bereit waren, die Lösung dieser Fragen auf einem Wege zu suchen, der der Selbständigkeit Deutschlands und unseren sozialen Interessen weniger abträglich gewesen wäre.

Zum anderen aber verbinden wir mit dieser Stellungnahme die Erwartung und die Forderung an Reichsregierung und Reichstag, daß bei der Aufbringung der großen Lasten die soziale Gerechtigkeit als leitender Gesichtspunkt obenan steht und daß alles geschieht, um bei der endgültigen Gestaltung der neuen Eisenbahnorganisation unsere Rechte als Arbeiter und Beamte zu wahren und zu garantieren. Zur Begründung dessen verweisen wir nicht nur auf unsere frühere, bekannte Stellungnahme, sondern auch auf folgende Worte des Gutachtens:

„Wir haben der Schlussfolgerung nicht entgehen können, daß die reichen Klassen in Deutschland in den letzten Jahren nicht in angemessener Weise von dem in Kraft befindlichen Steuersystem erfaßt worden sind, weder in einem Maße, das die Besteuerung der arbeitenden Klassen rechtfertigen würde, noch in einem Maße, das mit der Belastung der reicheren Klassen in anderen Ländern vergleichbar wäre.“

„Man weiß natürlich allgemein, daß eine andauernd sinkende Währung vielen Kreisen unter den Geschäftsleuten einen über das gewöhnliche Maß hinausgehenden Gewinnanteil an der Gesamterzeugung der Wirtschaft verschaffen kann. Viele ihrer Ausgaben tragen den Charakter fester Spesen; außerdem sind, allgemein gesprochen, die Papiermarklöhne nicht so schnell gestiegen wie die Papiermarkpreise, so daß der Anteil des Geschäftseigentümers an der Gesamtproduktion der Wirtschaft, ganz abgesehen von seinen Sondergewinnen beim Rückkauf seiner Schuldverschreibungen und Pfandbriefe zum Nennwert, die Tendenz hatte, den normalen Anteil zu überschreiten.“ . . .



„Man kann zuversichtlich sagen, daß die wohlhabenderen Klassen weit weniger als den ihnen zukommenden Anteil an der nationalen Last zu tragen hatten, und wir haben es der deutschen Regierung zum Gegenstand ernster Erwägung empfohlen, ob sie nicht, selbst angesichts der Verwaltungsschwierigkeiten, die Veranlagten revidieren und ihre Schuld auf Goldbasis neu veranlagen sollte.“ . . . „Diese Notbehelfe geben uns keine Beruhigung über die allgemeine Frage der Besteuerung der wohlhabenden Klassen, und nach unserem Urteil sollte die deutsche Regierung, wenn sie wünscht, daß die Alliierten ebenso wie ihre eigenen arbeitenden Klassen sich von ihrem guten Willen in dieser Sache überzeugen, zu einem nahen Zeitpunkt ihre endgültigen Absichten betreffs der Sätze für die Einkommensteuer veröffentlichen, die von den Gewinnen des Jahres 1924 bis 1925 im Jahre 1925 bis 1926 zur endgültigen Regelung des Steuerjahres 1924 bis 1925 erhoben werden sollen.“

Die unbestreitbare Wahrheit der als Motto vorangestellten Worte verlangt nicht nur befriedigende Dienst- und Arbeitsverhältnisse der deutschen Eisenbahner in dem umgestalteten Unternehmen, sondern aus ihr ergibt sich auch, daß es zur Durchführung des ganzen Planes und damit zum Wohle Deutschlands unerlässlich ist, daß die Eisenbahner Vertrauen zur sozialen Gerechtigkeit der Regierung und des Gesetzgebers der Republik gewinnen können und daß man sie angesichts der besonderen Lasten, die ihnen wiederum zur Rettung Deutschlands aufgebürdet werden sollen, nicht allein läßt, sondern ihnen diese nach Möglichkeit erleichtert. Durch nichts kann das besser geschehen, als wenn sie sehen, daß man sie nicht allein als Reparationskulis betrachtet, sondern daß alle Schichten nach Vermögen und Kräften die Last mittragen.

### Erträge der Eisenbahnen in verschiedenen Ländern.

**Holland.** Die holländischen Eisenbahnen während der ersten vier Monate 1924 stehen beträchtlich hinter den Einnahmen während der gleichen Zeit des Vorjahres zurück. Die vier großen Eisenbahngesellschaften sind an dem Rückgang wie folgt beteiligt:

London, Midland and Scottish . . . . .	£ 1996 000
Great Western . . . . .	„ 837 000
London and North Eastern . . . . .	„ 1691 000
Southern . . . . .	„ 367 600

Dieser Rückgang in den Einnahmen dürfte zu einem nicht geringen Teil auf den Januarstreik der Lokomotivführer und Heizer zurückzuführen sein. Die North-Eastern allein schätzt beispielsweise die bei diesem Streik erlittene Einbuße an Einnahmen auf £ 750 000.

**Schweden.** Die schwedischen Staatsbahnen weisen für das Jahr 1923 einen Einnahmeüberschuß von rund 25 000 000 Kronen auf.

**Schweiz.** Die Schweizerischen Bundesbahnen haben im Jahre 1923 einen Überschuß der Brutto-Einnahmen im Betrage von Frs. 107 447 000 aufzuweisen. Nach Abzug der Aufwendungen für den Anleihen dienst, den Amortisations- und anderer Fonds verbleibt ein Überschuß von Frs. 3 690 000, welche zur Abschreibung des Kriegsdefizits verwendet werden.

Im laufenden Jahre dürften die Bundesbahnen noch günstiger abschließen. Der während der ersten drei Monate zu verzeichnende Überschuß in den Brutto-Einnahmen beläuft sich auf Frs. 20 138 000 gegen Frs. 15 587 449 im vorigen Jahre.

**Canada.** Die Brutto-Einnahmen der Canadianischen Staatsbahnen (Canadian National Railways) während der ersten vier Monate 1924 betragen \$ 56 782 628 gegen \$ 53 991 964 im gleichen Zeitabschnitt 1923. Für die „Canadian Pacific Railway“ sind die entsprechenden Zahlen \$ 41 288 483 gegen \$ 37 894 542.

**Vereinigte Staaten.** Den bisher bekannt gewordenen Berichten der verschiedenen Eisenbahngesellschaften zufolge scheint das Jahr 1923 ziemlich gewinnreich gewesen zu sein. Die Erie-Eisenbahn weist einen Überschuß von \$ 18 300 000 auf, während sich der Überschuß der Union Pacific auf \$ 45 500 000 beziffert. Die „Duluth, Missabe and Northern Railway“, die Eigentum der United Steel Corporation ist, schließt für das

Jahr 1923 mit einem Reingewinn von \$ 10 195 983 ab. Die meisten großen Eisenbahngesellschaften waren in der Lage, eine Dividende von 10 Prozent auszuschütten.

### Errichtung von Berufskammern in Luxemburg.

Am 4. April 1924 ist in Luxemburg ein Gesetz herausgekommen, das die Errichtung von Berufskammern regelt. Vorgesehen sind: a) eine Landwirtschaftskammer, b) eine Handwerkerkammer, c) eine Handelskammer, d) eine Privatbeamtenkammer und e) eine Arbeiterkammer.

In Artikel 2 des Gesetzes wird bestimmt: Die Berufskammern genießen die Vorteile der Zivilrechtlichkeit. Sie können erwerben, annehmen, besitzen, Anleihen machen, veräußern, vor Gericht auftreten, in einem Wort, alle in ihren Wirkungskreis fallenden Akte und Geschäfte tätigen, mit Ausnahme von Handels- und Industrieunternehmen.

Zur Deckung ihrer Ausgaben sind die Berufskammern ermächtigt: 1. von ihren Wählern einen Beitrag zu erheben, dessen Erhebungsbasis von jeder Kammer festgelegt wird (der Beitrag darf 5% der staatlichen, dem gewerblichen Einkommen entsprechenden Hauptsteuer nicht übersteigen, muß aber wenigstens einen Franken betragen); 2. Abgaben und Gebühren für die von ihnen geleisteten Dienste zu erheben.

Die jährliche von jeder Kammer zu erhebende Beitragssumme darf 100 000 Franken nicht übersteigen. Die Erhebung der den Wählern einer Berufskammer zur Last gelegten Beiträge, Abgaben und Gebühren erfolgt durch die Steuer- und Akzisenverwaltung. Die Erhebung und Beitreibung erfolgen in derselben Form und mit denselben Vorzugsrechten, wie die Beitreibung der direkten Steuern.

Jeder Kammer wird ein von ihr ernannter und bezahlter Sekretär beigegeben, dessen Ernennung jedoch der Genehmigung der Regierung unterliegt.

Wählbar ist jeder männliche oder weibliche Wähler, der das 25. Lebensjahr erreicht hat. Wähler sind alle Personen, ohne Unterschied des Geschlechts, die volle 21 Jahre alt sind und die Luxemburgische Nationalität besitzen und die sonstigen in dem Gesetz beschriebenen Voraussetzungen erfüllen.

Von den fünf zu errichtenden Berufskammern interessiert hier insbesondere die *Privatbeamtenkammer*, der das luxemburgische *Eisenbahnpersonal* zugewiesen ist.

Hierüber bestimmt das Gesetz:

**Artikel 28.** Die Privatbeamtenkammer hat zur Aufgabe, Anstalten, Einrichtungen, Werke oder Verwaltungszweige ins Leben zu rufen und gegebenenfalls zu unterstützen, die sich besonders der Verbesserung der Lage der Privatbeamten widmen, deren Tätigkeit zu fördern, Gutachten abzugeben, Beschwerden zu führen, Untersuchungen und statistische Erhebungen zu beantragen.

Der Kammer steht das Recht zu, die Regierung mit Vorschlägen zu befassen, die von letzterer zu prüfen und der Abgeordnetenversammlung zu unterbreiten sind, falls diese für die Angelegenheit zuständig ist.

Zu allen die Privatbeamten hauptsächlich betreffenden Gesetzen und ministeriellen sowie großherzoglichen Beschlüssen ist das Gutachten der Privatbeamtenkammer einzuholen.

Der Zuständigkeit der Privatbeamtenkammer unterliegen besonders:

- Wahrnehmung und Schutz der Interessen der Privatbeamten. Die Kammer überwacht namentlich die Beobachtung der auf diese Beamten anwendbaren Gesetze und Reglemente;
- die Überwachung und Kontrolle der Einzel- und Kollektivdienstverträge;
- über alle die Privatbeamten besonders betreffenden Gesetzesvorlagen muß das Gutachten der Kammer vor dem endgültigen Votum der Abgeordnetenversammlung eingeholt werden;

d) sie übermittelt der Abgeordnetenkammer ihre Bemerkungen über die Verwendung der letztjährigen, im Interesse der Privatbeamten bewilligten Budgetkredite, und begutachtet die neuen, für das folgende Jahr anzufragenden Bewilligungen;

e) sie macht Vorschläge hinsichtlich der Überwachung der beruflichen Ausbildung der Privatbeamten.

Vorstehende Aufzählung ist nicht restriktiv.

*Artikel 39.* Die Privatbeamtenkammer umfaßt zwanzig wirkliche Mitglieder und zwanzig Ersatzmitglieder, die durch die Wahl bezeichnet werden.

Die Wahl sichert den Beamten der Groß- und Mittelindustrie sechs Sitze, den Eisenbahnbeamten acht Sitze, den Beamten der Kleinindustrie zwei Sitze, den Handelsbeamten drei Sitze, den Landwirtschafts- und Forstbeamten einen Sitz.

Zur Kleinindustrie zählen die industriellen und gewerblichen Betriebe, die regelmäßig nicht mehr als zehn Arbeiter beschäftigen.

Die Verteilung der Ersatzmitglieder auf die verschiedenen Berufszweige erfolgt in demselben Verhältnis, wie für die wirklichen Mitglieder.

Ein Ministerialbeschluß, welcher drei Monate vor der alle vier Jahre stattfindenden Wahl veröffentlicht wird, kann diese Verteilung der Sitze abändern.

Jede getrennte Wählergruppe, die nach den Bestimmungen der vorhergehenden Absätze Rechte auf eine bestimmte Vertreterzahl hat, bildet ein besonderes Wahlkollegium für deren Bezeichnung.

*Artikel 40.* Stimmberechtigt zur Wahl der Vertreter für die Privatbeamtenkammer sind die zur Zeit der Aufstellung der Wählerliste in einem inländischen Unternehmen beschäftigten Privatbeamten.

## Die Lage der Eisenbahner in Polen.

Aus Polen wird uns geschrieben:

An dem Gesetz über den Achtstundentag sind in der letzten Zeit einige wesentliche Lockerungen vorgenommen worden, und zwar nicht auf dem Wege der Gesetzgebung, sondern mittels Ministerial-Verordnungen. Diese Verletzungen des Gesetzes beschränken sich nicht nur auf die oberschlesischen Bergwerke, sondern auch das Eisenbahnpersonal wird davon betroffen.

So kann beispielsweise das Kontorpersonal, dessen Arbeitszeit bisher auf  $6\frac{1}{2}$  Stunden täglich bemessen war, gehalten werden, einige Überstunden zu verrichten, ohne dafür eine Vergütung beanspruchen zu dürfen.

Die Arbeitszeitverlängerung für das Betriebspersonal beträgt im Durchschnitt 20 bis 25 Prozent. Eine Vergütung wird auch hierfür nicht gezahlt.

Die Zurücksetzung der Eisenbahnbeamten erhellt auch besonders deutlich die Tatsache, daß, während die Staatsbeamten, die ebenfalls zu Überstunden herangezogen werden können, die Mehrarbeit vergütet erhalten, die Eisenbahnbeamten einen solchen Anspruch nicht geltend machen können.

Eine Ausnahmestellung nehmen die Funktionäre und festangestellten Tagelöhner in den großen Eisenbahnwerkstätten ein, die die beiden ersten geleisteten Überstunden mit einem Zuschlag von 50 Prozent und die weiteren Überstunden sowie die Arbeit an Sonn- und Festtagen mit einem Zuschlag von 100 Prozent vergütet erhalten.

Alle sonstigen Funktionäre und Tagelöhner im Eisenbahnbetrieb erhalten Überstunden nur mit einem Zuschlag von 25 Prozent bezahlt.

Der Abbau der Beamten macht rapide Fortschritte. Hierbei werden alle von der Regierung festgelegten Grundsätze außer acht gelassen. So werden beispielsweise feste Beamte in freie Vertragsangestellte umgewandelt. Wer sich diese Zurücksetzung nicht gefallen läßt, hat sofortige Entlassung zu gewärtigen.

Zur Entlassung selbst kommen vornehmlich die ältesten und erfahrensten Beamten, die zumeist eine große Familie zu ernähren haben.

Mehrere Beamte, die infolge ihrer Beteiligung an dem im vorigen Herbst stattgefundenen Streik entlassen worden sind, sind entgegen den gemachten Zusagen nicht wieder eingestellt worden. Eine Ausnahme bildet nur der Distrikt Poznanie.

Zur Begründung der Nichtwiedereinstellung berief man sich gewöhnlich nicht auf den Streik, sondern verwies auf die angeblich zu geringe Arbeitsleistung der Gemäßregelten hin. Hierbei scheute man sich nicht, derartige Beschuldigungen selbst gegen solche zu erheben, die zwanzig und mehr Jahre im Dienst der Eisenbahnen waren, ohne jemals einen Verweis erhalten zu haben.

Auch kommunistische Gesinnung mußte zur Begründung der Entlassung herhalten, womit man natürlich nichts anderes meinte als die revolutionäre sozialistische Überzeugung.

Darüber hinaus wurden gegen alle, die der Aufforderung zur Verrichtung militärischer Übungen während des Streiks keine Folge geleistet hatten, Gerichtsverfahren eingeleitet mit dem Erfolg, daß die meisten durch Kriegsgerichte verurteilt wurden.

Alle von der Regierung gemachten Versprechungen, auf Grund deren der Streik beendet worden ist, sind also unerfüllt geblieben.

Neuerdings sind auch das Besoldungs- und das Pensionsgesetz verletzt worden. So wurde beispielsweise die Gültigkeit des Besoldungsgesetzes auf die festangestellten Beamten und gewisse Teile der Beamten und festen Tagelöhner, die seit 1. Oktober 1920 im Dienst stehen, beschränkt. Die Gehälter und Löhne aller übrigen unterliegen ausschließlich ministeriellen Regelungen.

Außerdem ist das Verhältnis unter den verschiedenen Gehaltsgruppen stark zu Ungunsten der unteren Gruppen verschoben worden. Das Verhältnis zwischen der untersten und der höchsten Gruppe ist jetzt 1:20, während es früher 1:12½ war.

Eine weitere Benachteiligung liegt darin, daß u. a. die Dienstalterzulagen, die bisher nach einer gewissen Zahl Dienstjahre bis zu einer Verdoppelung des Einkommens führen konnten, heute auch im günstigsten Falle 50 Prozent nicht überschreiten dürfen.

Eine empfindliche Benachteiligung stellt auch der neue Berechnungsmodus der Pensionen dar. Nur bei den festangestellten Beamten werden alle geleisteten Dienstjahre berücksichtigt. Hinsichtlich des übrigen Personals ist die Berechnung der Dienstzeit in das Belieben der Eisenbahnverwaltung gestellt. Ferner kommt hinzu, daß nach den neuen Bestimmungen nur feste Beamte, und zwar erst nach zehnjähriger Dienstzeit, Pensionsanspruch genießen, während dieser Genuß bisher schon nach fünf Dienstjahren eintrat.

Wird ein fester Beamter jetzt während der ersten zehn Dienstjahre entlassen und liegt keine Straffentlassung vor, so erhält er eine Entschädigung in der dreifachen Höhe eines Monatsgehaltes, während dieser Anspruch bisher schon in den ersten fünf Jahren entstand und sich in den weiteren fünf Jahren ansehnlich erhöhte.

Das übrige Personal, gleichgültig, ob es sich um ständiges oder nicht ständiges handelt, erhält im Entlassungsfalle nur einen vierzehntägigen Lohn oder es muß eine vierzehntägige Kündigungsfrist eingehalten werden.

Für das Personal im Außendienst, wie Lokomotivführer und Heizer, Zugführer, Schaffner, Rangierer und dergleichen werden hinfert die Dienstjahre zwecks Errechnung des Pensionsanspruchs auf der Grundlage gezählt, daß ein Arbeitsjahr 14 Dienstmonaten — gegen bisher 18 — entspricht.

Auch sonst weist die neue Pensionsregelung noch erhebliche Verschlechterungen auf.

Unserer Eisenbahnergewerkschaft waren durch den Ministerrat im Jahre 1920 gewisse Privilegien zugesprochen, von denen aber eigentlich nur eines eingehalten worden ist, und zwar die besokdete Beurlaubung von Eisenbahnern, die zu den verschiedenen Organen der Gewerkschaft gewählt worden sind. Im Februar dieses Jahres hat nun der Verkehrsminister eine Herabsetzung der Bezüge dieser beurlaubten Eisenbahner auf 50 Prozent angeordnet. Es ist sogar vor auszusehen, daß demnächst auch diese Vergünstigung noch in Wegfall kommt. Die Rechte hat in der Kammer bereits entsprechende Anträge eingebracht.

Wir leben zurzeit in Polen im Zeichen der Finanzsanierung, deren Wirkungen sich einmal in einer gewaltigen Vermehrung der Steuern und Abgaben, und zum andern in einer massenweisen Entlassung von Beamten und Arbeitern ausdrücken. Die logischen Folgen sind: steigende Arbeitslosigkeit, verminderte Löhne und verlängerte Arbeitszeit.

Auf eine andere Seite der Sanierungspolitik weisen die verschiedenen Pläne zur Überleitung gewisser Wirtschaftsbetriebe des Staates in die Hände Privater oder zu deren Umwandlung in lukrative kaufmännische Betriebe. Auch die Eisenbahnen bilden den Gegenstand eines solchen Projekts. Das würde dazu führen, daß die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals, die wenigstens bisher der Regelung durch die Regierung unterliegen, in Zukunft freien Übereinkünften überlassen und damit also von den Schwankungen des Arbeitsmarktes abhängig gemacht werden.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes, Herr Albert Thomas, im Februar Polen besucht und in Warschau einen Vortrag über die Ziele und die Tätigkeit des Internationalen Arbeitsamtes gehalten hat. Da die Rede in französischer Sprache gehalten worden und eine Übersetzung nicht erfolgt ist, so konnte dem Vortragenden nur das außerordentlich zahlreich erschienene elegante Warschau folgen, dem der polnische Arbeiter sowieso nicht willkommen ist.

## Aus einem demokratischen Lande.

### Verfolgung des indischen Eisenbahnpersonals durch die niederländische Regierung.

In der vorigen Nummer des Mitteilungsblattes veröffentlichten wir einen Bericht über den den letzten Streik des Eisenbahnpersonals in Niederländisch-Indien.

Alles was inzwischen auch von bürgerlichen Zeitungen über diese Bewegung und das Verhalten der niederländischen Behörden veröffentlicht worden ist, beweist aufs neue, daß auch eine sich demokratisch nennende Regierung vor den schärfsten und reaktionärsten Maßregeln nicht zurückschreckt, wenn sie glaubt, daß die Vormachtstellung des ausbeutenden Kapitals bedroht oder seine Interessen geschädigt werden.

Die niederländische Regierung ist als Sachwalterin des niederländischen Kapitalismus darauf bedacht, die unter den Eingeborenen aufkommende revolutionäre Bewegung mit allen Mitteln zu unterdrücken, was ihr natürlich nicht gelingen wird.

Der Indische Verband des Eisenbahn- und Trambahnpersonals hat sich im Laufe der letzten Jahre zu einer starken gewerkschaftlichen Organisation entwickelt, der fast ausschließlich Eingeborene angehören. Das europäische Element ist beinahe ganz ausgeschieden. Dazu hat die Regierung beigetragen, indem sie von Zeit zu Zeit Holländer, die eine leitende Stellung im Eisenbahnbetrieb einnahmen, aus Indien auswies. Trotz, oder vielleicht gerade wegen des Druckes der Regierung hat der Verband auf das eingeborene Personal stets an Einfluß gewonnen. Dazu haben in nicht geringem Maße auch die äußerst schlechten Arbeitsbedingungen beigetragen.

Durch Ausweisung des Führers der Organisation, *Semoen*, aus Indien hat die Regierung im Jahre 1923 einen Streik heraufbeschworen, den sie mit allen Mitteln der Gewalt bekämpfte. Die Teilnahme an Streiks wurde unter Strafe gestellt, und auch für Aufreizung zum Streik, — ein sehr dehnbarer Begriff —, wurden lange Gefängnisstrafen verhängt. Wie leichtfertig man bei der Verhängung solcher Strafen verfahren ist, geht daraus hervor, daß vor kurzem der höchste Gerichtshof in Indien Gefängnisstrafen von zwei Jahren in solche von neun Monaten — die Verurteilten hatten gerade solange hinter Schloß und Riegel gesessen — umgewandelt hat. Ferner wurden zahllose Entlassungen vorgenommen. Die Regierung setzte aber, unbekümmert um die vom indischen Scheinparlament gemachten Vorstellungen, ihre Politik der Einschüchterung und Verfolgung fort.

Diese Zustände schufen schließlich eine Verbitterung, die sich anlässlich der nationalen „Fest“tage in Bombenanschlägen und oft durch Sabotage äußerte. So entgleiste u. a. durch Losschrauben der Eisenbahnschienen am 29. März der die wichtigste Strecke von Java — Soerabaja-Bandoeng — zurückliegende Schnellzug.

Der bedeutendsten niederländischen (konservativ-liberalen) Tageszeitung, dem „Nieuwe Rotterdamsche Courant“, der zu diesem Anschlag unterm 3. Mai d. J. verschiedenes veröffentlichte, entnehmen wir folgendes:

„So wohnen in Rantjaèkèk (Ort der Entgleisung) viele der Verbitterten, deren Zahl in den letzten Jahren bedenklich angewachsen ist. Entlassene Bahnarbeiter, zahlreiche Menschen, die während des Streiks ohne Durchführung eines Gerichtsverfahrens in Untersuchungshaft gesetzt und nach Monaten wieder freigelassen wurden, die eigentlich nur eine Zeitlang aufgehoben worden sind, solche Einwohner hat Rantjaèkèk. Vor einigen Monaten machte sich eine starke Lebensmittelknappheit geltend, worüber der Regent von Bandoeng in einem Bericht schrieb daß in hunderten dort besuchten Häusern leere Reisschüsseln angetroffen wurden, sämtliche Geldmittel waren erschöpft und viele litten tatsächlich Hunger, während sich ein anderer dort ansässiger Beamter mit einem Bericht direkt an einen Anwalt wandte, worin er noch viel schlimmere Zustände schilderte. Daraufhin wurde, allerdings spät, Hilfe verliehen.“

An anderer Stelle heißt es:

„Die meisten Bewohner dieser Gegend werden durch den Grundbesitz zu „Menoempangs“, Menschen ohne ein Stückchen Land, die, wenn sie Arbeit haben, monatlich zehn oder zwölf Gulden verdienen.“

Die Abhaltung von Versammlungen war eine Zeitlang überhaupt verboten. Später durften sie unter polizeilicher Aufsicht abgehalten werden; sobald aber Dinge besprochen wurden, die der Polizei mißfielen, wurde sofort eingeschritten. Auch die Presse steht unter strenger Zensur.

Hierzu schreibt der „N. R. Courant“ u. a. folgendes:

„Die Unterdrückung der freien Meinungsäußerung, oft durch Gefängnisstrafen, ohne jede Vertretung in irgend einer Körperschaft, dies alles auf eine in Armut dahinlebende und durch ernstliche Nahrungsmittelnot bedrohte, noch unentwickelte Bevölkerung einwirkend, die ohne jegliche Unterstützung irgend einer anerkannten Organisation ist, das nicht einmal die Gewerkschaft der Eisenbahner sich in normalen Bahnen entwickeln konnte, schuf eine Atmosphäre voll Verbitterung.“

Die Behörden gehen selbst so weit, daß sie die Zustellung von Postsendungen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation an den Indischen Verband des Eisenbahn- und

Trambahnpersonals verweigern. So erhielten wir z. B. unseren Pressebericht mit dem Postvermerk zurück: „*Verboten. An Absender zurück*“. Da die betreffenden Nummern keinerlei Mitteilungen über Indien enthielten, ist diese Maßnahme nur auf das allgemeine Bestreben zurückzuführen, alle Verbindungen des indischen Verbandes mit der Außenwelt abzuschneiden und ihn zu isolieren.

Dabei darf nicht vergessen werden, daß Holland ein demokratisches Land ist!

Der Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ließ die Sache im Niederländischen Parlament zur Sprache kommen. Sie wurde aber von dem betreffenden Minister mit ein paar allgemeinen Redensarten abgetan, sodaß derselbe Zustand heute noch fortanert. Wenn es sich bei den kapitalistischen Regierungen um Wahrung „höherer Interessen“ handelt, machen sie sich nicht viel aus einer solchen parlamentarischen Kontrolle.

Das Büro der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat natürlich andere Wege gefunden, um seine Mitteilungen in die Hände der indischen Kollegen gelangen zu lassen. Das Vorgefallene ist aber immerhin von charakteristischer Bedeutung.

Aufgabe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist es, dazu beizutragen, daß auch in Indien das Koalitionsrecht voll und ganz verbitigt und schließlich dem kapitalistischen System und der von ihm ausgeübten Unterdrückung ein Ziel gesetzt wird.

Übrigens wird der Genosse Moltmaker demnächst im Senat den Ministerrat über diese Sache befragen.

## Der 12. ordentliche Kongreß des schwedischen Eisenbahnverbandes.

Vom 13. bis 17. Mai hielt der schwedische Eisenbahnverband unter dem Vorsitz des Genossen Forslund in Stockholm seinen 12. ordentlichen Kongreß ab und verband damit die Feier seines 25jährigen Bestehens.

Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (Ch. Lindley), des schwedischen Gewerkschaftsbundes und der dänischen, norwegischen und finnischen Bruderorganisationen nahmen am Kongreß teil. Der Geschäftsbericht wurde nach einer Vorbehandlung durch eine Kommission ohne weiteres gutgeheißen; ebenso die in neuer Fassung vorgelegten Statuten. Die Beiträge wurden auf monatlich 2,50 Kr., und das Eintrittsgeld auf 3 bis 50 Kronen festgesetzt. Der Kassenbericht wurde einstimmig genehmigt.

U. a. stimmte der Kongreß auch einem Antrag zu, gemeinsam mit den übrigen skandinavischen Organisationen auf die Wiederherausgabe des schwedischen Mitteilungsblattes der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu dringen und erklärte sich bereit, hierfür finanzielle Unterstützung zu gewähren.

Der Kongreß beauftragte den Vorstand, auf eine bessere Regelung des Verhandlungsapparates bei den Staatsbahnen hinzuwirken.

Ferner beschloß der Kongreß, die ordentlichen Kongresse in Zukunft alle vier Jahre stattfinden zu lassen. Die bisherige Verbandsleitung wurde wiedergewählt.

## Der 7. Kongreß des schwedischen Lokomotivpersonalverbandes.

Der schwedische Verband des Lokomotivpersonals hielt vom 21. bis 24. Mai in Stockholm unter Vorsitz von Hj. Molin seinen 7. Kongreß ab.

Der norwegische Verband des Lokomotivpersonals war durch Genosse I. Iversen, der dänische Verband durch Genosse Sophus Jensen und der Gewerkschaftsbund durch Genosse Per Bergmann vertreten. Ferner waren Vertreter folgender Verbände und Körperschaften anwesend: Schwedischer Eisenbahnverband, Zentralverband der Staatsbeamten, Verband des Postpersonals, Abstinzverein der Eisenbahner, des Erholungsheims für Lokomotivpersonal, des Eisenbahn-Schiedsgerichts und der Schuhfabrik des Eisenbahnpersonals.

Der Kongreß beschloß u. a. eine Verschärfung der Zutrittsbedingungen für alle, die bisher versäumt haben, sich der Organisation anzuschließen oder die früher aus dem einen oder anderen Grunde ausgeschlossen worden sind.

Außerdem beschäftigte sich der Kongreß mit etwa 40 Anträgen, die sich auf innere Angelegenheiten der Organisation bezogen.

Am zweiten Kongreßtag hielt das Parlamentsmitglied Rickart Sandler eine Rede über den Vorschlag zur Reorganisation der staatlichen Eisenbahnen.

## England.

### Verband der Eisenbahnangestellten Englands und Irlands (R. C. A.)

Dieser Verband hielt vom 12. bis 15. Mai dieses Jahres in Edinburgh seine jährliche Generalversammlung ab. 510 Delegierte vertraten 466 Ortsverwaltungen. Ferner waren Vertreter des Niederländischen Beamtenverbandes und nach erfolgter Einladung wegen eines Antrages des Verbandsvorsitzenden zum Anschluß an die Internationale Transportarbeiter-Föderation auch eine I. T. F.-Delegation als Gäste anwesend.

Die wichtigsten Entschlüsse betrafen die Verstaatlichung der Eisenbahnen unter einer paritätisch von Vertretern des Publikums und den jeweils in Betracht kommenden Arbeitern zusammengesetzten Betriebskontrolle, Verbesserung der Nacharbeitsregelung, Verbesserung der Büroeinrichtung und neue Programmforderungen, wofür eventuell eine besondere Konferenz einberufen werden soll.

Der Kongreß sprach sich ferner für die Selbstverwaltung (Home Rule) Schottlands aus.

Viele Vertreter forderten die Verschmelzung der drei in Großbritannien bestehenden Organisationen. Der Vorstand hielt es jedoch für ratsam, das Ergebnis der Besprechung des Gewerkschaftsbundes über diese Angelegenheit abzuwarten. Für einen Antrag, der die Vereinigung aller Eisenbahnangestellten in einem Verband forderte, stimmten 765, dagegen 1138. In einer fast einstimmig angenommenen Resolution wurde der Vorstand ersucht, Schritte zu unternehmen, um bis zum Zustandekommen der Verschmelzung eine einheitliche Politik zu sichern.

Den beiden Sekretären der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wurde Gelegenheit gegeben, über den Arbeits- und Aufgabenkreis der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ausführliche Darlegungen zu machen, die Anlaß zu einer ausgiebigen Diskussion gaben. Sonderbar war, daß die Opposition gegen den Anschluß fast ausschließlich von seiten der Befürworter der Verschmelzung kam, die anscheinend

glaubten, daß der Anschluß an die Internationale Transportarbeiter-Föderation die Erfüllung ihres Wunsches erschwere. Die Versammlung hat den Antrag des Vorstandes auf Beitritt zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation mit übergroßer Mehrheit angenommen.

Vom Landesverband der Eisenbahner (N. U. R.) und vom Bund der Lokomotivführer und Heizer (A. S. L. E. F.) sind Begrüßungsschreiben eingelaufen.

Die Arbeiten des Kongresses standen auf hohem Niveau und waren durchweg von kameradschaftlichem Geiste getragen, ein Beweis dafür, daß die Angestellten-Organisation ihre Aufgabe innerhalb der Arbeiterbewegung erfüllt hat und Nutzbringendes für sie leisten kann.

\* \* \*

### Schulen für Signalwesen in Großbritannien.

Einem Mitglied der Railway Clerks' Association (Englischer Eisenbahnangestellten-Verband) verdanken wir einige Mitteilungen über Fachschulen zur Ausbildung von Signalleuten, die wir nachstehend wiedergeben.

Sämtliche auf doppelten Strecken verkehrende Züge Großbritanniens werden nach der Sicherheits-Block-Telegraphen-Anlage signalisiert und angenommen. Durch diese Anlage wird vermieden, daß mehr als ein Zug zu gleicher Zeit auf eine zwischen zwei Blocksignalmasten liegende Strecke auffährt. Wenn die Vorschriften genau eingehalten werden, ist ein Zusammenstoßen von Zügen ausgeschlossen.

Die britischen Eisenbahnunternehmungen haben der Durchführung von Sicherungsmaßnahmen stets besondere Aufmerksamkeit zugewendet und auch das Personal zum Besuch von Fachkursen über Blocktelegraphenvorschriften, Zugbetrieb usw. angeregt.

Die London, Midland und Scottish Railway hat z. B. an ihren wichtigsten Verkehrszentren Schulen für Signalwesen eingerichtet, um den Eisenbahnern die Möglichkeit zur Erweiterung ihrer Kenntnisse im Eisenbahnbetrieb zu geben.

Die Manchester Schule für Signalwesen ist im Vergleich zu den übrigen englischen Einrichtungen einzig in ihrer Art. So besitzt sie u. a. das Modell einer mit Signalen und Weichen versehenen Eisenbahnanlage in Manchester, welche erstere von drei Signalbuden aus bedient werden können. Die Signalbuden sind mit derselben Art Blocktelegraphenapparate und Umlegehebel ausgerüstet, die im Eisenbahnbetrieb der Gesellschaft eingeführt sind. Eine der Signalbuden stellt eine Kopfstationsbude dar, von der aus die in einer Kopfstation übliche Signalisierung und Weichenstellung vorgenommen werden kann. Auch die Kopfstation ist so angelegt, daß sämtliche mit einem solchen Betrieb zusammenhängende Manöver vorgeführt werden können. Ferner ist eine Signalbude mit Telegraphenapparaten, Stellhebeln usw. vorhanden, die den jüngeren Schülern als Lehrgegenstand dient.

Die Gesellschaft ermuntert das Personal in jeder Weise zum Besuch dieser Schule; sie gewährt Urlaub, freie Reise und stellt besondere Züge zur Verfügung. Bei Beendigung jedes Kurses wird eine Prüfung abgehalten. Nach erfolgreichem Besuch wird den Schülern ein Zeugnis ausgehändigt; die besten unter ihnen erhalten sogar Auszeichnungen in Form von Preisen.

Die ziemlich teuren Kurse werden von der Gesellschaft eingerichtet, die zum großen Teil auch für die Kosten aufkommt. Sie tragen nicht nur dazu bei, qualifiziertere Arbeiter zu schaffen, sie wirken auch erzieherisch auf das Personal ein, das, wenn der Zeitpunkt der Versetzung in eine verantwortliche Stellung herankommt, dieser besser als sonst gewachsen sein wird.

## Neue Gewerkschaftsorgane.

**Österreich.** Seit 15. Mai erscheint als neues halbmonatliches Gewerkschaftsorgan der Straßenbahner-Sektion des Österreichischen Handels- und Transportarbeiter-Verbandes das Blatt „Österreichischer Straßenbahner“.

**Schweiz.** Als Beilage zum deutschen und französischen Organ des Schweizerischen Eisenbahnverbandes erscheinen seit kurzem die „Technischen Mitteilungen“ (Bulletin Technique), die sich ausschließlich mit technischen Fragen befassen und der Belehrung der Mitglieder dienen.



## Der 2. Kongreß des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins.

Vom 3. bis 5. September dieses Jahres wird in Homburg v. d. Höhe der 2. Kongreß des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins stattfinden. Wir führen hier einige Tagesordnungspunkte an, die sich auf die Arbeitsbedingungen des Personals beziehen und deshalb für uns von besonderem Interesse sind.

Zunächst wird die Einführung des *Einmannwagensystems* bei den Straßen- und Kleinbahnen behandelt werden. Ein Referat handelt von der *Konkurrenzierung der Bahnen durch Automobillinien*, eine Angelegenheit, womit sich gegenwärtig verschiedene Länder befassen.

Im Mitteilungsblatt, speziell im Artikel über die Internationale Organisation der Eisenbahnunternehmungen, wurde wiederholt darauf hingewiesen, mit welchem steigendem Interesse die internationalen Arbeitgeberorganisationen die unmittelbar mit den Arbeitsbedingungen des Personals zusammenhängenden Fragen behandeln. Wir haben z. B. darauf hingewiesen, daß die Internationale Vereinigung der Eisenbahnunternehmungen auf ihrem demnächst in London stattfindenden Kongreß über die Frage des Achtstundentages bei den Eisenbahnen beraten wird.

Ein weiterer Tagesordnungspunkt des Kongresses des Straßenbahn- und Kleinbahnvereins bildet die *durchschnittliche jährliche Wagenkilometrieleistung des Fahrpersonals* sowie die *Handhabung der gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeitszeit in den Verkehrsbetrieben der verschiedenen Länder*.

## Die Arbeitsbedingungen der Chauffeure in Madrid.

Bei den Privatchauffeuren ist die Arbeitszeit nicht beschränkt.

Die Chauffeure der Industrie arbeiten durchschnittlich täglich zehn Stunden, doch gibt es auch Fälle, wo die Arbeitszeit auf täglich acht Stunden beschränkt ist. Über zehn Stunden hinaus wird sehr selten gearbeitet.

Die Chauffeure im öffentlichen Verkehr arbeiten größtenteils nur acht Stunden, jedoch gibt es viele Chauffeure, die auf eigene Rechnung arbeiten und keine Begrenzung der Arbeitszeit kennen. Gewöhnlich fahren diese aber nicht länger als zehn Stunden.

Die Löhne werden nicht durch die Organisation geregelt. Sie sind daher sehr verschieden und schwanken im allgemeinen zwischen 250 und 300 Pesetas monatlich.

Die Chauffeurgewerkschaft von Madrid „La Velocidad“ zählt zurzeit 2700 Mitglieder und erfreut sich eines steten und raschen Zuwachses. Der Mitgliedsbeitrag ist auf 2,50 Pesetas monatlich festgesetzt.

### Der Luftverkehr in Holland.

Dem Jahresbericht der holländischen „Koninklijke Luchtvaart-Maatschappij“ zufolge betrug die Zahl der Passagiere im Jahre 1923 3937 gegen 1414 im Jahre 1922. Gleichzeitig sind 166 288 Kilogr. Güter, 1708 Kilogr. Briefpost und 7294 Kilogr. Postpakete befördert worden gegen resp. 90 531, 1035 und 2737 Kilogramm im vorausgegangenen Jahre.

Die starke Erhöhung der Passagierzahl wird erklärt durch die erhebliche Herabsetzung der Tarife von 75 auf 48 Gulden im Verkehr Amsterdam—London und Amsterdam—Paris, und von 35 auf 22,50 Gulden im Verkehr Amsterdam—Brüssel.

Während des Jahres 1923 bestand ein regelrechter täglicher Verkehr zwischen Amsterdam—London, Amsterdam—Rotterdam—Brüssel (bis 8. Oktober), Amsterdam—Rotterdam—Brüssel—Paris (ab 4. Juni). Zeitweilig wurde auf diesen Strecken zweimal täglich geflogen. Während des Eisenbahnstreiks in Belgien wurde ein einstündiger Flugverkehr zwischen Brüssel—Rotterdam—Amsterdam und umgekehrt eingerichtet, wobei die Flugzeuge fast immer voll besetzt waren. Außerdem wurden noch eine große Zahl Flüge auf besondere Bestellung sowie Vergnügungsfahrten ausgeführt.

Persönliche Unfälle haben sich im Berichtsjahre nicht ereignet. Da solche auch in den vergangenen Jahren nicht vorgekommen sind, hat die Reichsversicherungsbank erklärt, die Benutzung von Flugzeugen nicht mehr als ein besonderes Risiko zu betrachten und von der Forderung einer Erhöhung der Versicherungsprämie für Flugzeugpassagiere abgesehen.

Die Entwicklung des holländischen Flugverkehrs ergibt sich auch aus folgenden Zahlen:

Die Zahl der geflogenen Stunden betrug: in 1920: 606; in 1921: 2591; in 1922: 2940 und im Jahre 1923: 3996.

Bemerkenswert ist auch, daß im Jahre 1923 zum ersten Mal der Flugverkehr während des ganzen Jahres aufrecht erhalten werden konnte.

Im Jahre 1924 dürfte eine weitere Steigerung des Flugverkehrs zu verzeichnen sein, da im April gemeinsam mit dem Deutschen Aero-Lloyd und der Danske Luftfart Selskab eine neue Luftlinie Rotterdam—Amsterdam—Hamburg—Kopenhagen errichtet worden ist. Außerdem ist der Verkehr Amsterdam—Rotterdam—Brüssel—Straßburg aufgenommen worden, der nach Basel verlängert werden soll.

### Der gegenwärtige Umfang des Kraftfahrzeugverkehrs.

Einer amerikanischen, in den „Commerce Reports“ veröffentlichten Statistik zufolge, waren Ende 1923 im Verkehr:

Land	Personenautos:	Lastautos:	Zusammen:
Vereinigte Staaten . . . . .	13 484 939	1 796 356	15 281 295
Großbritannien . . . . .	469 490	173 363	642 853
Kanada . . . . .	450 000	89 000	539 000
Frankreich . . . . .	352 259	92 553	444 812
Deutschland . . . . .	100 329	51 739	152 068
Australien . . . . .	109 157	8 934	118 091
Skandinavien . . . . .	87 228	10 836	98 064
Argentinien . . . . .	85 000	850	85 850
Italien . . . . .	45 000	30 000	75 000
Belgien . . . . .	45 000	12 000	57 000
Spanien . . . . .	45 000	8 000	53 000
Britisch-Indien . . . . .	44 845	3 784	48 629
Brasilien . . . . .	26 400	1 600	28 000
Kuba . . . . .	20 000	6 500	26 500
Mexiko . . . . .	21 084	3 401	24 485
Schweiz . . . . .	16 697	6 342	23 039
Niederlande . . . . .	14 634*)	3 855	18 489
Philippinen . . . . .	11 200	4 200	15 400
Österreich . . . . .	10 743	3 582	14 325
Uruguay . . . . .	12 400	600	13 000
Japan . . . . .	8 000	2 500	10 500
Polen . . . . .	8 000	2 000	10 000
Portugal . . . . .	9 000	600	9 600
Tschechoslowakei . . . . .	6 858	2 301	9 159
China . . . . .	7 975	872	8 847
Chile . . . . .	7 600	400	8 000
Ägypten . . . . .	6 000	650	6 650
Griechenland . . . . .	4 000	800	4 800
Peru . . . . .	2 400	1 100	3 500
Ungarn . . . . .	2 363	599	2 962
Columbia . . . . .	2 200	230	2 430
Finnland . . . . .	1 500	800	2 300
Türkei . . . . .	1 200	100	1 400
Estland . . . . .	250	180	430
	15 518 751	2 320 727	17 839 478

\*) Nach offizieller Schätzung, die kürzlich in einer zur Untersuchung über den Autoverkehr in Holland eingesetzten Kommission genannt worden ist, beträgt die Zahl der Personautos etwa 22 000.

### Der Verkehr in Newyork.

In einem Artikel, der der „Wiener Arbeiterzeitung“ von einem Wiener Geschäftsreisenden aus Newyork zugegangen ist, wird über die Verkehrsregelung dieser Stadt nachstehende Darstellung gegeben:

Newyork hat sechs Millionen Einwohner und zweieinhalb Millionen Automobile. Trotzdem, oder besser, weil es so viele Automobile hier gibt, kommen fast gar keine Automobilunfälle vor. Schnellfahren ist fast unmöglich und wird vorkommendenfalls unbarmherzig bestraft. Die Geschwindigkeit ist in den verkehrsreichen Straßen mit acht Meilen in der Stunde festgesetzt. In diesen Straßen sind in gewissen Abständen Signaltürme errichtet, die von Mitgliedern der Verkehrspolizei bedient werden. Alle zweieinhalb Minuten leuchtet ein grünes Licht auf, das heißt, daß alle Fahrzeuge auf der Hauptstraße zu halten haben; jetzt können die Fußgänger die Straße überqueren und die Automobile, die ihren Weg durch die Seitenstraßen nehmen, weiterfahren. Dann eine halbe Minute rotes Licht, das bedeutet für die Fußgänger den Signalwechsel, und nun zweieinhalb Minuten weißes Licht, das den Weg freigibt für die Fahrzeuge in der Hauptstraße und die Autos in den Seitenstraßen anhält. An ein schnelles Fortkommen mit Auto ist also nicht zu denken. An der Ecke der fünften Avenue und der zweiundvierzigsten Straße, dem verkehrsreichsten Punkt Newyorks, zählt man

zwischen 9 Uhr früh und 9 Uhr abends stündlich 12 000 Automobile. Verkehrspolizisten auf Autos und Motorrädern passen auf die Schnellfahrer auf. Die Strafen sind, wie gesagt, un-nach-sichtlich, und sechs Monate Arrest für das erstmal sind keine Seltenheit.

Dem Newyorker stehen folgende Verkehrsmittel zur Verfügung: Zwei Systeme von Untergrundbahnen, zwei Systeme von Hochbahnen und unzählige Straßenbahn- und Autobuslinien. Alle diese Verkehrsmittel zusammen befördern jährlich drei Milliarden Passagiere. Der Newyorker geht nicht, wenn er nicht muß. Der Fahrpreis ist überall der gleiche: Fünf Cents. Auf den Untergrund- und Hochbahnen gibt es Expres- und Lokalzüge.

Der größte Bahnhof Newyorks ist die Grand Central Station, von wo die Züge durch den ganzen Westen Amerikas bis nach San Franzisko fahren. Neunhundert Züge verlassen täglich diese Station auf unterirdischem Wege und werden fünfundzwanzig Meilen weit von einer elektrischen Lokomotive gezogen, die dann gegen eine Dampfmaschine umgetauscht wird. Eisenbahnzüge sind im Weichbild Newyorks weder zu sehen noch zu hören. 30 000 Menschen können sich in den Hallen des Bahnhofs gleichzeitig aufhalten, ohne daß ein Gedränge entsteht.



## Internationale Schifffahrtskonferenzen.

### Die Internationale Schifffahrtskonferenz in London.

„Wir Reeder wissen, daß unser ernstester Gegner und Widersacher ein anderer Reeder und, allgemein gesprochen, unser im nächsten Hause wohnende Landsmann ist. Aber unsere gemeinsamen Interessen sind größer als unsere Differenzen, und je besser wir einander kennen, desto leichter werden wir uns unserer tatsächlichen Einigkeit erinnern und Zwist vermeiden, wenn sich Differenzen zeigen.“

Mit diesen Worten begrüßte der Vorsitzende der englischen Schifffahrtskammer, Sir Alan Anderson, am 13. Mai die aus 14 verschiedenen Ländern als „Herolde einer besseren Zeit“ erschienenen Vertreter von Reederorganisationen auf der Internationalen Schifffahrtskonferenz in London.

Insgesamt waren etwa 100 Teilnehmer anwesend, wovon 40 aus England und die übrigen aus Australien, den Vereinigten Staaten, Kanada, Belgien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Holland, Japan, Norwegen, Spanien, Schweden und Italien. Es waren also die Beherrscher aller Weltmeere ziemlich lückenlos vereint, um — wir wollen auch hier den Worten des Sir Alan Anderson folgen — „zusammen wie die Glieder einer und derselben Familie die gemeinsamen Probleme zu studieren“.

Diese waren, soweit sie wenigstens die öffentlichen Tagungen der Konferenz beschäftigten, zumeist *technischer* Art und bezogen sich sowohl auf die Festsetzung der Ladelinie, der Deckfrachten, die Zustände in den Häfen, die Hafengebühren, die Tonnenbemessung, als auch auf die Sicherheitsvorrichtungen und die Rattentilgung auf den Schiffen usw. Das weitaus größte Interesse konzentrierte sich aber auf die Frage der „Flag-Discrimination“, d. i. die Ausstattung der Schiffe gewisser Länder mit Vorrechten. Diese Frage hat im letzten Jahre namentlich die englischen Reeder sehr erregt, denn wiederholt

war in verschiedenen Ländern — zuletzt noch in den Vereinigten Staaten und in Spanien — das Bestreben erkennbar geworden, der Handelsflotte der eigenen Länder, sei es mittels ermäßigter Eisenbahntarife, sei es in anderer Form, zum Nachteil der Schiffe anderer Länder Vergünstigungen einzuräumen. Solche Bevorzugungen haben aber immer die Kehrseite, daß die durch sie geschützten Schiffe sofort mit entsprechenden Benachteiligungen im Ausland rechnen müssen, und diese Erwägung war es wohl, die, wie die meisten Länder auch die Vereinigten Staaten schließlich bestimmt hat, von den vorgesehenen Schutzmaßnahmen Abstand zu nehmen. In der Tat kam die Konferenz in dieser Frage verhältnismäßig leicht zu einer Verständigung. Einmütig wurde in einer Resolution der Auffassung Ausdruck gegeben, daß „— wie die Geschichte bewiesen hat — die unvermeidlichen Folgen der „Flag-Discrimination“ darin bestehen: a) den freien Fluß des internationalen Handels zu hindern, b) die Kosten der Discrimination auf die betreffende Nation abzuwälzen und c) Vergeltungsmaßnahmen hervorzurufen“. Außerdem wurde die Einsetzung einer Kommission beschlossen, die mit der Internationalen Handelskammer — die sich ebenso wie die Wirtschaftskonferenz in Genua (1920) bereits ebenfalls gegen die „Flag-Discrimination“ ausgesprochen hatte — und anderen Handelsorganisationen in Verbindung treten soll.

Nicht geringere Einigkeit wurde in den verschiedenen anderen Fragen manifestiert, namentlich soweit sich diese auf Sicherheitsmaßnahmen bezogen. Hierbei stellte der Konferenzvorsitzende den Satz auf: „Das unsinkbare Schiff ist eine Sage, und zwar eine gefährliche Sage, wenn sie falsches Vertrauen weckt. Das richtig behandelte Schiff sinkt nicht, es sei denn, daß es auf etwas stößt, das härter ist als Wasser. Trifft es auf ein anderes Schiff oder auf einen Felsen oder einen Eisberg, dann wird es trotz der Regelungen hinsichtlich der Ladelinie, der Deckfrachten usw. sinken und das Leben aller wird in Gefahr sein trotz Rettungsgürtel, Rettungsboote und Rattentilgung.“

Die Wahrheit dieses Satzes ist nicht anzufechten, aber einmal sind heute die Schiffskatastrophen nicht ausschließlich auf Zusammenstöße mit andern Schiffen, Eisbergen usw. zurückzuführen, und zum andern läßt sie auch die Frage völlig unberührt, wie weit Schiffskatastrophen auch der erwähnten Art durch richtige Ausnützung der neuesten Erfindungen nicht überhaupt unmöglich gemacht oder doch in ihren Folgen abgeschwächt werden können.

Die Verhandlungen waren also von vornherein in eine verkehrte Richtung verschoben worden. Auf das eigentliche Fragengebiet wurde nur mit allgemeinen Worten eingegangen, und deutlich kam als gemeinsamer Berührungs- und Ausgangspunkt das Bestreben zum Ausdruck, bestehende Sicherheitsvorschriften abzuschwächen und von anderer Seite angeregte von vornherein zu bekämpfen, weil sie geeignet seien, den „bereits überbelasteten Reedern“ noch weitere Lasten aufzubürden.

Dabei kam es sogar am letzten Konferenztage zu einer demonstrativen Entrüstung gegen das Internationale Arbeitsamt, dessen Direktor sich in einem Schreiben erlaubt hatte, die Konferenz nicht nur darauf aufmerksam zu machen, daß die Fragen der Sicherheit auf See in einem engen Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen und der Sicherheit des Lebens der Seeleute stehen, sondern auch auf die Forderungen der Seeleute hinzuweisen. Hierin erblickte die Konferenz eine herausfordernde Anmaßung des Internationalen Arbeitsamtes und eine Überschreitung der ihm gezogenen Grenzen, da die Frage der Sicherheit auf See nicht eine Frage der Arbeitsbedingungen, sondern eine Frage der Humanität sei. Mit dieser Feststellung glaubte sich die Konferenz jeder Veranlassung, auf die Anregungen des Internationalen Arbeitsamtes einzugehen, entzogen. Man sieht, daß es auch den sonst sehr nüchternen Reedern nicht an erhabenen Worten fehlt, wenn es gilt, selbstverständlichen Verpflichtungen auszuweichen, denn schließlich können auch die Reeder nicht übersehen, daß der Seemann, der

beinahe sein ganzes Leben auf den Meeren verbringt, der Vervollkommnung der Sicherheitsmaßnahmen weit größere Aufmerksamkeit zuwendet als der nur gelegentlich ein Schiff benutzende Passagier. Dennoch scheint uns das von der Konferenz als leere Ausflucht benutzte Wort „Humanität“ hier in einem richtigen Zusammenhang gefallen zu sein, denn letzten Endes decken sich die Sicherheitsforderungen der Seeleute aufs engste mit den Interessen aller Schiffspassagiere, die selbst keine bessere Instanz für ihre Interessenwahrung finden als gerade die Seeleuteorganisationen.

Im übrigen verlief die Konferenz der „Konkurrenten“ aus 14 verschiedenen Ländern in voller Harmonie. Sie war die repräsentabelste Versammlung der Meerbeherrscher, die bisher jemals stattgefunden hat. Kein Mißklang führte eine Störung herbei, und selbst der Vertreter des Landes, in dem sich heute der Nationalismus am wildesten gebärdet — Deutschland —, erhob sich zum Schlusse, um den Präsidenten der Konferenz vertrauensvoll als tapferen Kapitän, der die internationale Schifffahrt in sonnigere Meere steuere, zu feiern.

\* \* \*

### Die Baltische- und Weiße-See-Konferenz.

Die *Baltische- und Weiße-See-Konferenz* trat unmittelbar nach der Internationalen Schifffahrts-Konferenz in den Tagen vom 21. bis 23. Mai im Haag zu einer Tagung zusammen und war von Vertretern aus elf Ländern besucht.

Die Baltische- und Weiße-See-Konferenz ist die älteste internationale Reederorganisation und kann auf ein neunzehnjähriges Bestehen zurückblicken. Ihre Mitglieder setzen sich nicht nur aus Reedern zusammen, sondern der Konferenz gehören auch Schiffsmakler, Seeversicherungsgesellschaften und dergl. an. Sie ist also zum Unterschied von der Internationalen Schifffahrts-Konferenz eine gemischte Organisation und hat demgemäß auch die Linien ihres Aufgabengebiets etwas weiter gezogen. Auch sonst weicht ihr Aufbau von der Internationalen Schifffahrts-Konferenz ab. Die Unternehmer gehören ihr als Einzelmitglieder und nicht durch ihre Landesorganisationen an. Jedes Mitglied ist daher auch berechtigt, persönlich an den alljährlich stattfindenden Sitzungen teilzunehmen.

Die Konferenz zählt zurzeit 352 Reedermitglieder, die über zusammen 2617 Dampfschiffe mit insgesamt 6 Millionen Brutto-Registertonnen verfügen. Außerdem sind ihr angeschlossen: 204 Schiffsmakler, 12 Versicherungsgesellschaften und 27 Reeder der Segelschifffahrt.

Ursprünglich als Organisation gegründet, die sich ausschließlich den Schifffahrtsinteressen im Verkehr mit dem Baltischen und Weißen Meer widmete, hat sich ihr Tätigkeitsgebiet inzwischen erheblich erweitert und auf die Schifffahrt ganz Europas ausgedehnt. Ihre Mitglieder beschränken sich denn auch längst nicht mehr auf die im Schiffsverkehr mit dem Baltischen und Weißen Meer stehenden Kreise, sondern verteilen sich auf alle schiffahrenden Länder Europas überhaupt.

Im wesentlichen beschäftigte sich die Konferenz mit denselben Fragen, die auch die Tagesordnung der Internationalen Schifffahrts-Konferenz ausfüllten. Man nahm auf die Beschlüsse dieser wiederholt Bezug und erklärte sein Einverständnis hiermit. Aber — und das ist der wesentlichste Unterschied gegenüber der Internationalen Schifffahrtskonferenz — die Baltische-

und Weiße-See-Konferenz tritt nicht nur zur Fassung allgemeiner Beschlüsse zusammen, sondern sie ist ein internationaler Apparat, der permanent wirksam ist und die Durchführung der Beschlüsse beaufsichtigt bzw. selbst in die Hand nimmt. Sie hat zu diesem Zwecke einen „Documentary Council“, der aufs engste mit dem Documentary Committee der englischen Schifffahrtskammer zusammenarbeitet.

Einen etwas breiteren Raum als auf der Internationalen Schifffahrtskonferenz nahm auf der Tagung der Baltischen- und Weißen-See-Konferenz die Frage des Hafengeldes und der Zustand der englischen Häfen ein. In einer zu dem letzteren Punkt genommenen Entschliebung sprach die Konferenz ihre Genugtuung über die Ernennung eines Port Facilities Committee durch die englische Schifffahrtskammer aus und forderte, daß dessen Empfehlungen in möglichst kurzer Zeit entsprochen wird, da sonst die Reeder gezwungen seien, die englischen Schiffsfrachten zu erhöhen.

Eine andere, hier noch wegen ihrer prinzipiellen Bedeutung zu erwähnende Entschliebung sprach sich ablehnend gegen jede gesetzliche oder lokale Vorschrift aus, die dem Reeder das Recht aberkennt, „winchmen“ aus der Schiffsbesatzung heraus zu bestimmen.

## AUS ANDEREN BERUFSSSEKRETARIATEN

### Bauarbeiter.

Die Bauarbeiter-Internationale hält in der Zeit vom 23. bis 26. Juni 1924 in *Stockholm* ihre VI. Konferenz ab.

Die endgültige Stellungnahme der angeschlossenen Organisationen zur Mitgliedschaft jener Verbände, die in Beziehungen zum Internationalen Propagandakomitee der Bauarbeiter — eine Filiale der Moskauer Internationale — stehen, war auf der V. Konferenz gewissermaßen verschoben worden. Die dort angenommene Entschliebung veranlaßte eine Informationsreise des Sekretärs nach Rußland.

Bestimmt wird auch wieder auf dieser Konferenz die Notwendigkeit der Zusammenfassung aller baugewerblichen Arbeiter dargetan, und im Zusammenhange damit die Vielspurigkeit auf internationalem Gebiete mit Recht kritisiert werden. Der Konferenz in *Stockholm* dürfte aber außer der Kritik dieses Zustandes auch die Entscheidung über seinen Weiterbestand zufallen; denn es ist wirklich nicht leicht, den Umstand, daß einzelne Bauarbeiterverbände vier Bauarbeiterberufs-Internationalen angehören, im Zusammenhang mit dem Worte „Organisation“ zu erwähnen.

Die voraussichtliche Änderung der politischen Marschrichtung des französischen Volkes wird nicht ohne Einfluß auf die Wiederaufbaufrage sein. Damit ist eng verknüpft die Erwägung, ob die Bauarbeiter-Internationale im zerstörten Gebiete weiter tätig sein soll. Bekanntlich wurden die Bauarbeiten in Nordfrankreich fast vollständig eingestellt, weshalb die Aufhebung der dort von der Bauarbeiter-Internationale getroffenen Einrichtungen vorgesehen war.

G. K.