



# MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:  
INTRANSFE-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: Hamburg . . . . . 87	Für die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb 101	Die Löhne der dänischen Hafen- und Transportarbeiter . . . . . 108
Auto und Eisenbahn . . . . . 88	Der Allrussische Verband der Eisenbahner 102	Der erfolgreiche Streik der Dockarbeiter in Island . . . . . 108
Gewerkschaftliche Rückschau . . . . . 90	X. Kongreß des Landesverbandes luxem- burger Eisenbahner . . . . . 102	Seeleute: Die I.T.F. und der Streik der griechischen Seeleute . . . . . 108
Mitteilungen des Büros . . . . . 91	IV. Kongreß des Schweizerischen Eisen- bahner-Verbandes . . . . . 103	Der Streik der griechischen Seeleute und der Sympathiestreik der Eisenbahner 109
Eine amerikanische Stimme über das Dawes- Gutachten . . . . . 91	Geschäftsbericht der argentinischen Eisen- bahner . . . . . 103	Die Arbeitsbedingungen der russischen Seeleute . . . . . 110
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Schweiz) (Fortsetzung) . . . . . 92	Transportarbeiter: Der Einmannwagen in den Vereinigten Staaten . . . . . 103	Der Seeleutestreik in Argentinien . . . 110
Bericht der schwedischen Sozialisierungs- kommission über die Betriebsform der schwedischen Staatsbahnen . . . . . 100	Arbeitergenossenschaften für die Löschung von Schiffen . . . . . 106	

### Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

## ALLGEMEINES

### Hamburg.

Zum vierten Male in der Nachkriegszeit kommen die Vertreter der in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vereinigten Organisationen zu einem internationalen Kongreß zusammen, um gemeinsam Rückschau auf die Vergangenheit, Übersicht über die Gegenwart und Ausschau in die nächste Zukunft zu halten und um gestützt auf die Erfahrungen der Vergangenheit und die Möglichkeiten der Gegenwart die Taktik der unmittelbaren Zukunft festzusetzen und die Aktionen zu bestimmen.

Seitdem sich die Vertrauensmänner der Transportarbeiter-Gewerkschaften zum letzten Male in Wien vereinigten, sind zwei mühevollen und harten Jahre verstrichen. Die Reaktion schritt wachsend fort, die kapitalistische Klasse erstarkte, während die Gewerkschaftsbewegung stillstand oder gar in einigen Ländern erheblich an Macht einbüßte.

Auch die Organisationen der Transportarbeiter, des Eisenbahnpersonals und der Seeleute konnten sich dem Druck der Zeiten nicht ganz entziehen. Bisweilen waren gerade sie es, die sich in den verschiedenen Ländern den schwersten Schlägen der Reaktion ausgesetzt sahen, ihnen trotzend widerstanden und größte Verluste erleiden mußten. Als eine natürliche Folge dieser Entwicklung steht heute auch die I.T.F., und zwar nicht nur hinsichtlich ihres Mitgliederstandes, sondern

mehr noch hinsichtlich ihrer Aktionsfähigkeit, minder stark als früher da. Wenn die einzelnen nationalen Glieder schwächer werden und an Kraft und Einfluß einbüßen, dann ist es auch für deren internationale Zusammenfassung unmöglich, Stärke und Schlagfertigkeit zu behaupten.

Gleichwohl ist der Stand der I.T.F. nicht ungünstig zu nennen. Wohl ging die Zahl der angeschlossenen Mitglieder seit dem Kongreß von Wien um mehr als 300 000 zurück, aber die Zahl der angeschlossenen Organisationen ist in derselben Zeit bedeutend gestiegen. Und was noch wichtiger ist: die Zahl der Länder, in denen die I.T.F. durch Anschluß neuer Organisationen festen Fuß faßte, hat sich rascher als jemals zuvor vermehrt. Während sich die der I.T.F. zur Zeit des Wiener Kongresses angeschlossenen Organisationen auf 17 Länder verteilten, gehörten ihr am 1. Januar 1924 Organisationen aus 26 Ländern an. Inzwischen hat sich die Zahl der Länder noch um zwei weitere vermehrt. Zu den neu hinzugekommenen Ländern gehören u. a. die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, Kanada, Argentinien, Australien, Britisch-Indien und Palästina.

Damit ist die I.T.F. auf dem Wege, ihren Einfluß und ihre Bedeutung auch über die Europa umspülenden Meere hinaus zu erweitern und also die wirkliche internationale Organisation der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aller Länder zu werden.

Dem Internationalen Kongreß von Hamburg obliegt die Aufgabe, die Maßnahmen zu beraten, vorzubereiten und zum Teil selbst zu treffen, die geeignet erscheinen, die Entwicklung der I.T.F. in der eingeschlagenen Richtung zu fördern und durch Vertiefung des Klassenbewußtseins und der Verbundenheit der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aller Länder die I.T.F. immer mehr zu einer Macht auszugestalten, die imstande ist, ihre Aufgabe restlos zu erfüllen, die darin besteht, die Transportarbeiter im Kampfe um die Behauptung und die Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen wirkungsvoll zu unterstützen und dem Proletariat aller Länder im Kampfe um die Befreiung von kapitalistischer Beherrschung voranzugehen.

**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.**

Es sind denkwürdige Tage, in denen der Kongreß zusammentritt. Wenige Tage zuvor jährt es sich zum zehnten Male, daß Europa in ein großes Schlachtfeld verwandelt wurde, auf dem während mehr als vier Jahren die Arbeitermassen fast aller „Kultur“-Länder sich gegenseitig für Vaterland, Freiheit, Recht, Demokratie und für weiß Gott noch andere kostbare und heilige Güter, die dem Proletariat in der kapitalistischen Gesellschaft vorenthalten sind und immer vorenthalten sein werden, bekämpften und mordeten.

Unwillkürlich werden die Kongreßdelegierten an jene Augusttage zurückdenken und sich der Jahre Kriegselend erinnern, die ihnen folgten. Sie werden sich aber auch Rechenschaft über den „Frieden“ geben müssen, der dem Weltkrieg folgte, und das Schicksal an sich vorüberziehen lassen, das dem Proletariat in den letzten zehn Jahren auferlegt war. Mögen auch die Verhandlungen des Kongresses beeinflußt werden von den Lehren, die sich aus dem Elend und Jammer, den Hoffnungen und Enttäuschungen, aus dem betrogenen Vertrauen, dem vorübergehenden Aufstieg und den ihm gefolgt Niederlagen für jeden ergeben, und die sich in der einzigen, schon so alten, aber immer wieder vergessenen Lehre zusammenfassen lassen, daß die Befreiung der Arbeiterklasse nur das Werk der Arbeiter selbst ist und daß diese nur möglich ist durch stärkstmögliche Zusammenballung der Proletarier aller Länder, die nicht nur bereit, sondern auch imstande sind, den einzigen Feind, die Bourgeoisie, mit allen Mitteln zu bekämpfen.

Wird der Kongreß von diesem Geist getragen, dann wird Hamburg ein Wegmal sein, das nicht nur einen Schritt vorwärts bedeutet zur Erweiterung der Macht der Transportarbeiter durch die I. T. F., sondern auch im Befreiungskampf der Arbeiterschaft von der kapitalistischen Umklammerung und zur Errichtung der sozialistischen und kommunistischen Gesellschaft.

*Edo Fimmen.*

## Auto und Eisenbahn.

Die Niederländische Vereinigung des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals hat dem Hamburger Kongreß der I. T. F. einen Antrag unterbreitet, der anregt, die allgemeine Haltung zu bestimmen, die die Transportarbeiterschaft gegenüber demjenigen Verkehrsmittel einzunehmen hat, das sich in kürzester Zeit in verschiedenen Ländern einen wichtigen Platz erobert hat und wohl auch mit ganzer Macht trachten wird, diesen Platz zu behaupten: das *Auto*.

Es dürfte angebracht sein, als Einleitung dieser Besprechungen hier einige Bemerkungen vorzuschicken.

Im allgemeinen wird wohl niemand bestreiten wollen, daß die Entwicklung eines neuen und praktischeren Verkehrsmittels, das zugleich billiger und angenehmer ist als die bestehenden, nicht lediglich deswegen behindert werden darf, weil es mit bereits bestehenden Verkehrsmitteln in Konkurrenz tritt. Eine solche Haltung wäre reaktionär und würde der gesellschaftlichen Entwicklung entgegen gerichtet sein. Hätte man beim Aufkommen der Eisenbahnen ebenfalls eine solche Haltung eingenommen, so hätten wir auch heute noch ein Transportwesen aus Pferde-Omnibussen oder Hundekarren. In Holland hat diese Überlegung seiner Zeit tatsächlich eine große Rolle gespielt, und zu den nicht geringsten Argumenten gegen den Übergang zum Eisenbahnsystem gehörte damals in unserem agrarischen Land der Hinweis, daß die Züge einen furchtbaren Lärm machten, wodurch die Pferde an den Fuhrwerken erschrecken und die Kühe in ihrer Ruhe gestört würden, was wiederum dazu führen könnte, daß die Milch sauer würde.

Nach tief sinnigen Studien hat jedoch der gesunde Menschenverstand und der Drang nach weiterer Entwicklung den Sieg über diese Krämer- und Viehzüchter-Argumente davongetragen und Holland auch seine Eisenbahnen erhalten, freilich nicht ohne daß man sich zuvor vergewissert hat, wie der Hase läuft.

Den Eisenbahnen folgten die Straßenbahnen. Aber das geschah nicht, weil die Eisen- und Straßenbahnen ein moderneres Verkehrsmittel darstellten, sondern in der ersten Linie deswegen, weil sie weit zweckmäßiger waren und *die vernichteten Transportmittel restlos ersetzen konnten*.

Will man im volkswirtschaftlichen Sinn seine Haltung gegenüber Autobus und Frachtauto bestimmen, so wird man nach meiner Auffassung zunächst nach einer Beantwortung der beiden Fragen suchen müssen:

- a) Ist die Beförderung mit Auto zweckmäßiger und billiger als die mit Eisenbahn, Tram oder Schiff;
- b) Ist das neue Verkehrsmittel imstande, beim Niederkonkurrieren dieser Unternehmungen deren Aufgaben vollkommen zu erfüllen.

Hinsichtlich der ersten Frage muß von Holland festgestellt werden, daß der Autoverkehr in den letzten Jahren eine sehr starke Ausbreitung angenommen hat. Bei einer Bevölkerung von rund 7 Millionen Menschen existierten zufolge der Schätzung einer Kommission, die eine Wegsteuer vorbereitet, am 1. Januar 1924 rund 800 Autobusdienste mit einer Gesamtwagenzahl von 2000. Seitdem haben sich diese Zahlen wieder beträchtlich erhöht. Der gesamte Autoverkehr wurde wie folgt geschätzt: 35 000 Motorräder, 3500 Anhängewagen für Motorräder, 20 000 Autos für weniger als 8 Personen, 2000 Autos für mehr als 8 Personen, 4000 Motorfrachtwagen, 200 Anhängewagen für Motorfrachtwagen.

Schon diese Zahlen beweisen, daß hier ein Verkehrsmittel auftritt, das von Befrachtern und Reisenden begrüßt wird. Das ist eigentlich in einem Lande wie Holland, wo das Auto keinen beschränkenden Bestimmungen unterworfen ist, nicht zu verwundern. Auf dem Auto liegt lediglich eine Personalsteuer und außerdem noch eine Luxussteuer.

Nach der allgemeinen Erfahrung des reisenden Publikums ist die Beförderung auf nicht zu großen Abstand (neuerdings ist auch ein Autoverkehr auf großen Abstand eingerichtet worden) rascher. Es gibt mehr Haltestellen und man ist nicht an eine feste Strecke gebunden wie bei der Eisenbahn und der Straßenbahn. Zugleich kann man besser das Innere der Stadt oder des Dorfes erreichen als mit den andern Verkehrsmitteln. Im Güterverkehr hat man den Vorteil, daß die Beförderung im allgemeinen direkt vom Absender zum Empfänger erfolgen kann, sodaß Umladung auf Versand- und Empfangstation unnötig wird, was den Gütern zum Vorteil gereicht.

Es ist daher begreiflich, daß sich der Verkehr unter diesen günstigen Faktoren dem Warentransport per Auto zuwendet.

Es ist zu untersuchen, ob und inwieweit diesen Vorteilen Nachteile gegenüber stehen und das führt uns zur Untersuchung der Frage b.

Legt man für die Billigkeit lediglich die Tarife zugrunde — also den subjektiven Maßstab des Befrachters oder Reisenden — dann ergibt sich auf Grund der für Holland gesammelten Daten, daß die Beförderung per Autobus und Frachtauto im allgemeinen keineswegs billiger ist als per Tram oder per Schiff. Der Grund, warum man dennoch dem Auto den Vorzug einräumt, muß also in seiner größeren Schnelligkeit und Zweckmäßigkeit gesucht werden.

Berücksichtigt man lediglich die Kosten pro zurückgelegten Fahrzeug-Kilometer und hält man also mit den hinzukommenden Kosten nicht Rechnung, so sind die Kosten des Auto-

verkehrs, wenigstens was Holland angeht, augenscheinlich sehr günstig.

Für Holland liegen folgende Kostenziffern vor:

Auto . . . . .	oa. f. 0,30
Elektr. Tram . . . . .	ca. f. 0,50
Dampfstraßenbahn . . . . .	ca. f. 1,30

Hierbei ist natürlich zu berücksichtigen, daß die Zahl der Sitzplätze in einem Straßenbahnwagen gewöhnlich einige Male größer ist als in einem Autobus. Dasselbe gilt hinsichtlich des Laderaumes für den Güterverkehr.

Im allgemeinen stellen sich die Kosten für Autos in Holland etwas niedriger als in andern Ländern, weil Holland keine beschränkenden Bestimmungen über den Autoverkehr kennt.

Für eine richtige volkswirtschaftliche Betrachtung der Kostenfrage ist indessen ein Blick auf die Tarife nicht hinreichend. Dann springt aber — ich spreche auch hier von Holland — sofort ein großer Unterschied in die Augen, denn die Eisenbahnen und Straßenbahnen haben eine Menge kostspieliger Verpflichtungen zu erfüllen, die dem Autoverkehr (noch) nicht auferlegt sind.

In den Gesetzen und Beschlüssen betr. die Eisen- und Straßenbahnen sind beispielsweise Vorschriften enthalten über Sicherheit, Einrichtung der Wagen, Dienstregelung, Anzahl der Züge, die auch in verkehrstillen Zeit verkehren müssen, Stationseinrichtungen, Arbeitszeit des Personal, Auswahl und Eignung dieses Personals, die sonstigen Arbeitsbedingungen, die Haftung gegenüber Befrachtern und Reisenden, die Schnelligkeit, die Straßenübergänge und was sonst noch alles. Es gibt wohl keinen Betrieb, der derart reglementiert ist als der Eisen- und Straßenbahnbetrieb.

Außerdem haben Eisen- und Straßenbahnen restlos für die eigenen Wege zu sorgen. Auch soweit sie in öffentlichen Straßen oder Wegen angelegt sind, sind sie allgemein mit der gänzlichen Unterhaltung des von ihnen benutzten Wegteils belastet.

Alle diese Kosten widerspiegeln sich natürlich in den Tarifen der Eisen- und Straßenbahnen, wobei hinsichtlich Holland freilich auch mit den Beträgen Rechnung gehalten werden muß, die der Staat alljährlich den Eisen- und Straßenbahnen auferlegt in Form von Mieten, Vorschüssen, Subsidien und Defizitdeckung.

Der Autoverkehr ist in Holland von all diesen Kosten bisher noch frei geblieben. Er benutzt die Wege, die die Behörden angelegt haben und die immer weiter verbessert werden müssen, um sie für den schnellen und schweren Autoverkehr geeignet zu machen. Daß hierdurch immer größere Aufwendungen notwendig werden, geht schon daraus hervor, daß allein die Staatsstraßen (die in Holland nur den geringsten Teil aller Straßen bilden) im Jahre 1922 fünfmal höhere Kosten verursachten als 1913 (fünf Millionen Gulden gegen eine Million). Nimmt man eine gleiche Kostenzunahme für die Provinzial-, Gemeinde- und Privatwege an, dann ergibt sich eine ganz gewaltige Mehrausgabe, die fast ausschließlich durch den Autoverkehr hervorgerufen ist. Beträgt doch die gesamte Straßenlänge rund 20 000 Kilometer, wovon nur 1900 Kilometer Reichswege sind.

Weder die Autobusse noch die Frachtautos sind gezwungen, zu diesen Kosten beizutragen. Sicherheitsvorschriften bestehen für sie so gut wie nicht. Auf das Personal findet das Arbeitsgesetz keine Anwendung. Die Auto-Unternehmer haben bei der Festsetzung der Dienstregelung völlig freie Hand. Sie verlegen ihren Verkehr in die allergünstigsten Tage und Stunden, nehmen dann den Eisen- und Straßenbahnen den besten Verkehr weg und trachten lediglich, möglichst gefüllte Wagen zu haben. Was sie selbst nicht mitnehmen können, überlassen sie dann den Eisen- und Straßenbahnen, die kraft der Konzessionsbedingungen entsprechend der von der Behörde vorgeschriebenen Dienstregelung fahren müssen.

Diese sehr verschiedenen Umstände erschweren es außerordentlich, einen zuverlässigen Vergleich zwischen den wirklichen Beförderungskosten der Eisen- und Straßenbahnen einerseits und des Autoverkehrs andererseits zu ziehen.

Dasselbe gilt übrigens auch hinsichtlich des Schiffsverkehrs, da die Benutzung der Wasserstraßen ebenfalls völlig kostenlos

ist und die Aufwendungen für die Anlage, Ausbesserung, Unterhalt, Einfassung usw. von den Behörden bestritten werden, kommen auch hier die wirklichen Betriebskosten in den Frachten nicht zum Ausdruck.

Erst wenn die Konkurrenzbedingungen in der hier angedeuteten Richtung ausgeglichen sind und man die Autos die größeren Unterhaltungskosten der Straßen tragen läßt und ihnen dieselben Verpflichtungen auferlegt hinsichtlich Sicherheit, Dienstregelung, Personal, Haftung und dergleichen, dabei aber die in der Art des Autoverkehrs liegenden besonderen Vorteile auswirken läßt, werden die Tarife einen ziemlich zuverlässigen Maßstab für die wirklichen Beförderungskosten bilden. Dann muß nach Mitteln gesucht werden, die billigsten Verkehrsmittel möglichst zu fördern in allen Fällen, in denen auch die oben gestellte Frage b) bejahend beantwortet wird.

Man beginnt bereits allgemein einzusehen, daß die Erhebung einer Autosteuer für die Bestreitung der höheren Straßenunterhaltungskosten nicht mehr als recht ist. Soweit mir bekannt ist, ist in Frankreich eine Steuer auf den Verkauf und Gebrauch der Autos bereits eingeführt und wird außerdem eine Umlage auf den Benzinverbrauch gelegt. In Belgien besteht eine Autosteuer sowie eine Luxussteuer auf Autos. In Dänemark wird eine Steuer von allen Motorfahrzeugen erhoben, deren Höhe sich nach dem Gewicht der Wagen richtet. In der Schweiz besteuern die meisten Kantone die Autos nach der Zahl der Pferdekräfte des Motors. In England bestand erst eine Benzinsteuer, die durch eine feste Abgabe auf alle mechanisch betriebenen Beförderungsmittel ersetzt worden ist. Die Höhe richtet sich nach dem Eigengewicht der Wagen und für Autobusse nach der Zahl der Sitzplätze. Die vereinnahmte Steuer wird dem Wegfonds zugeführt. In Deutschland werden Autobusse und Frachtautos ebenfalls nach dem Eigengewicht besteuert.

Auch in Holland hat der erste holländische Wege-Kongress in einem dem Ministerium unterbreiteten Gutachten vorgeschlagen, von allen Motorfahrzeugen ein Straßengeld auf Grund des Eigengewichts zu erheben. Einige Provinzen haben eine derartige Belastung bereits eingeführt.

Auch sonst wird immer mehr anerkannt, daß Maßnahmen getroffen werden müssen hinsichtlich der Zuverlässigkeit der Fahrzeuge, der Eignung der Chauffeure, der Standplätze, der Revision der Wagen, usw. Meistens ist zum Betrieb von Autostraßen auch eine Konzession nötig, bei deren Erteilung auch mit dem Schaden Rechnung gehalten werden kann, der durch die Konkurrenz den bestehenden Verkehrsmitteln zugefügt wird. Soweit mir bekannt ist, bestehen derartige Bestimmungen bereits in Frankreich, Belgien, Dänemark, der Schweiz — hier bereits sehr weitgehend — und England. In diesem Land findet eine Nachprüfung der Bestimmungen statt.

In Holland ist eine staatliche Kommission mit der Aufgabe eingesetzt, das Verkehrsproblem in seinem ganzen Umfang zu studieren.

Derartige Vorschriften bringen uns mit der Zeit immer näher zu dem Zustand, der es ermöglicht, die wirklichen Beförderungskosten auf Grund der Tarife zu ermitteln. Bei Betrachtung der nach dieser Richtung bisher unternommenen Schritte kann ich jedoch mein Verwundern nicht unterdrücken darüber, daß die Dienstregelung der Auto-Unternehmungen diesen selbst überlassen bleibt. Dadurch wird es diesen möglich, das Abnahme-System zu publizieren. Allein die Schweiz hält damit aus Rücksicht auf die bestehenden Postdienste Rechnung.

Man könnte der Auffassung zuneigen wollen, daß bei einem Ausgleich der Konkurrenzbedingungen die Behörden sich um das Resultat nicht weiter zu kümmern brauchen, da die Überlebenden des Stärksten schon die gesunde Lösung bringen wird.

Ich schließe mich dieser Auffassung für den Fall an, daß das siegende Verkehrsmittel auch die Aufgabe des besieigten erfüllen kann. Aber das ist, wie mir scheint, nicht immer der Fall. Die bestehenden Straßen- und Eisenbahnen haben eine Anzahl Eigenschaften, die der kräftigsten und bestausgerüsteten Auto-Unternehmung fehlen.

Es kommt sehr oft vor, daß beispielsweise Dampfstraßenbahnen sowohl gegenüber dem Personen- als auch gegenüber

dem Güterverkehr eine Aufgabe erfüllen. Das Auto wird im allgemeinen — wenigstens gilt dies von Holland — nur den Personenverkehr und teilweise auch noch den Stückgutverkehr dieser Bahnen in empfindlicher Weise berühren, aber den Massengütertransport kann es nicht übernehmen. Damit sind aber, wenn sich die Autokonkurrenz weiter entwickelt, die Bahnen, die bereits eine ziemlich mißliche Existenz führen, zum Tode verurteilt, ohne daß der große Güterverkehr gewährleistet ist, was einer Schädigung der Allgemeininteressen gleichkommt.

Die Vdrdrängung einer ausschließlich dem Personenverkehr dienenden Straßenbahn durch Autobusse würde also noch nicht so schlimm sein, doch kann dies verhängnisvoll werden, wenn es sich um einen gemischten Straßenbahnbetrieb handelt, da das neue Verkehrsmittel das alte nur teilweise ersetzt.

Selbst für den Personenverkehr kann dies unter Umständen bedenklich werden. Dies beispielsweise an besonders verkehrsreichen Tagen, an denen die Autobus-Unternehmungen nicht über hinreichend Personal und Material verfügen, während Eisen- und Straßenbahnen solchen Fällen eher gewachsen sind, da man nur einfach einige weitere Wagen anzukuppeln braucht. Doch dürfte dieser mögliche Mißstand auf Grund einiger Erfahrungen sowie mittels Vorschriften bei der Konzessionserteilung wohl leicht zu beseitigen sein.

Die Schwierigkeit, die im Güterverkehr liegt, scheint mir indessen in gewissen Fällen durch das Auto nicht lösbar. Man wird daher Mittel anwenden müssen, solche bestehenden Beförderungsmittel zu unterstützen. Nach dem alten liberalen Grundsatz der freien Konkurrenz kann eine Lösung in solchen Fällen hier nicht gefunden werden. Dies auch dann nicht, wenn die Konkurrenzbedingungen ausgeglichen sind.

Gelingt das aber nicht auf dem Wege der freien Konkurrenz, so wird eine zielbewußte behördliche Regelung und eine Organisation des gesamten Verkehrsbetriebes stattfinden müssen, wobei mit den *wirklichen Kosten* jeder Beförderung mit dem für jeden Transport geeigneten Transportmittel Rechnung zu halten ist.

Es wird danach gestrebt werden müssen, daß die Transportmittel nicht gegeneinander ausgespielt werden, sondern daß sie sich gegenseitig ergänzen, wobei die Behörden und auch die Transportgewerkschaften regelnd aufzutreten haben werden. Es ist von hohem volkswirtschaftlichen Interesse, daß auf diese Weise der Verkehr auch tatsächlich geordnet wird und daß durch die freie Konkurrenz nicht eine Anarchie aufrecht erhalten wird, wie diese in Holland herrscht.

Die Eisenbahnen befördern gewisse Güter ganz auf eigenen Linien, obwohl es bisweilen vorteilhafter sein würde, die Beförderung solcher Güter teilweise auf dem Wasserwege stattfinden zu lassen. Straßenbahnen werden neben der Eisenbahn errichtet, wodurch sie diesen einen Teil ihrer Einnahmen wegnehmen, während die Eisenbahnzüge doch verkehren müssen und die Betriebskosten ungefähr dieselben bleiben. Nun kommt zu der Straßenbahn jetzt noch der Autobus und das Frachtauto, die auf derselben Strecke verkehren wie Eisen- und Straßenbahn und erschweren diesen beiden Verkehrsmitteln die Existenz ohne sie ganz ersetzen zu können.

Das alles führt zu einer Vergeudung von Arbeit und Arbeitsmitteln, die so schnell als möglich beseitigt werden muß, da sie nicht anders ertragen werden kann als durch immer stärkere Einschränkung der Personalausgaben, die überall gepaart geht mit dem Bestreben, die Arbeitsbedingungen aller zu verschlechtern, die in diesen Transportunternehmungen beschäftigt sind.

Diese oben angedeutete Verkehrsregelung ist also auch von hohem Interesse für das Personal.

Ihre ich mich nicht, so muß mit dem alten System, daß jede Unternehmung sich ängstlich auf einen Zweig des Verkehrswesens beschränkt, so schnell wie möglich gebrochen werden.

Stinnes hat in Deutschland seinen gewaltigen Erfolg durch die sogenannte vertikale Konzentration, das Zusammenfügen sich einander ergänzender Betriebe unter einer Leitung erreicht. Auch in anderen Großbetrieben sieht man Kohlenzechen und Erzminen, Hochofenbetriebe, Gießereien, Walzwerke ein Ganzes bilden und nicht selten sind auch die Verkehrsmittel ein Glied

in dieser Konzentration verschiedenartiger Betriebe in einer Unternehmung.

Auch das Transportwesen wird sich in dieser Richtung entwickeln müssen. Die Transportunternehmung wird möglichst alle Transportzweige an sich zu ziehen haben, damit sie die gesamte Beförderung vom Absender bis zum Empfänger in ihre Hände bekommt und jeweils das geeignetste Transportmittel anwenden kann.

In einem Bericht, den die Handelskammer der Vereinigten Staaten über das Verhältnis zwischen Auto und Eisenbahnen erstattet hat, findet man denselben Gedankengang. Auch in Deutschland hat eine staatliche Kommission in einem Bericht an den Verkehrsminister zum Ausdruck gebracht, daß die Frage nicht sein kann: „Eisenbahn oder Auto“, sondern: „Eisenbahn und Auto“.

Was kommen muß, ist eine allgemeine Reorganisation des Verkehrswesens, worin dem Auto zweifellos ein bedeutsamer Platz angewiesen werden wird, es aber eine positive Aufgabe gestellt bekommt und nicht so zerstörend wirkt auf bestehende Transportmittel und -Unternehmungen, die für die Allgemeinheit einen nicht zu entbehrenden Dienst verrichten.

Amsterdam, Juni 1924.

Van Braambeek.

## Gewerkschaftliche Rückschau.

Die Anfang Juni im Transportgewerbe und zwar vornehmlich in Deutschland und England drohend gewesenen Konflikte sind nicht zum Ausbruch gekommen. Die deutsche Regierung gab ihren anfänglichen Widerstand gegen die Erfüllung der Eisenbahnerforderungen auf und wenn hierbei auch nicht alle Wünsche befriedigt worden sind, so bedeutet die neue Regelung doch eine nennenswerte Verbesserung der materiellen Existenz der deutschen Eisenbahner. Eine unbefriedigende Lösung besteht noch hinsichtlich der Arbeitszeit und da die deutschen Eisenbahner nicht gewillt sind, den Achtstunden dauernd preiszugeben, wird die Arbeitszeitfrage immer wieder Anlaß zu neuen Konflikten geben.

In England haben die Eisenbahnverwaltungen zu erkennen gegeben, daß sie von den geübten Versetzungspraktiken, die namentlich unter dem Lokomotivpersonal starken Unwillen erregt haben, abzusehen bereit sind. Zwar hat der englische Lokomotivführer- und Heizerverband zu Bestimmung der endgültig einzunehmenden Haltung eine am 15. Mai ablaufende Urabstimmung vorgenommen, doch handelt es sich hierbei um die Erfüllung statutarischer Verbandsvorschriften. Das Abstimmungsergebnis selbst dürfte die gefundene Verständigungsbasis gutheißen.

Auch im übrigen Transportgewerbe haben größere Kämpfe nicht stattgefunden. Nur in Norwegen dauerte der Hafenarbeiterkonflikt noch fort, konnte aber Ende Juni nach einer Dauer von 24 Wochen erfolgreich beendet werden.

Auch der Monat Juni brachte der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wieder einen starken organisatorischen Zuwachs. Nicht weniger als sechs Verbände haben ihren Anschluß beantragt; darunter als erste indische Organisation die Ostbengalische Eisenbahnervereinigung (E. B. Railway Indian Employees' Association).

Schließlich bleibt noch zu bemerken, daß die neue französische Regierung die verhafteten deutschen Ruhrarbeiter freigegeben hat. Damit ist eine Forderung erfüllt, die die Internationale Transportarbeiter-Föderation wiederholt geltend gemacht, und für die sich der französische Eisenbahnerverband besonders dringend eingesetzt hat. Wie wir von dem Deutschen Eisenbahnerverband vernahmen, sind alle Funktionäre dieses Verbandes wieder in Freiheit. Ob noch sonstige Eisenbahner gefangen gehalten werden oder von der Erlaubnis zur Rückkehr ins besetzte Gebiet ausgeschlossen sind, konnte noch nicht festgestellt werden.



## MITTEILUNGEN DES BÜROS

Wegen des bevorstehenden Kongresses und Veröffentlichung einer Reihe Artikel wurden Juli- und Augustnummer kombiniert. Das Mitteilungsblatt erscheint wieder Mitte September.

### Sitzung des Exekutiv-Komitees der I. T. F.

Am 11. und 12. Juli fand in den Büroräumen der englischen Transportarbeiter-Föderation in London eine Sitzung des Exekutivkomitees der I. T. F. statt. Mit Ausnahme des Kollegen Tomschik, der durch Parlamentssitzungen verhindert war, nahmen sämtliche Mitglieder des Exekutivkomitees sowie die beiden Mitglieder des holländischen Vorstandes an der Sitzung teil.

Der Tätigkeitsbericht des Sekretariats über das zweite Quartal 1924 wurde ohne weiteres gutgeheißen; ferner wurde dem Sekretariat besondere Anerkennung für den im Druck vorliegenden Jahresbericht ausgesprochen. Nach kurzer Diskussion wurde der Revisionsbericht der Kontrollkommission über die Jahre 1922 und 1923, sowie über das erste Halbjahr 1924 genehmigt.

Den Beitrittsgesuchen nachstehender Organisationen wurde entsprochen:

Railway Clerks' Association (engl. Eisenbahnangestellte);  
Transport and General Workers' Union (engl. Transport- und Fabrikarbeiter);  
E. B. Railway Indian Employees' Association (indische Eisenbahner);  
Jernbanenes Kontorpersonales Forbund in Norwegen (norwegisches Büropersonal der Eisenbahnen);  
Svenska Eldare Unionen (schwedischer Heizerverband);  
Verband der Chauffeure in der Tschechoslowakei;  
Italienischer Eisenbahner-Verband.

Die Behandlung der Zulassungsgesuche von zwei weiteren Organisationen wurde solange zurückgestellt, bis das Büro nähere Auskunft über dieselben erhalten hat. Das Beitritts-gesuch der französischen unitairen Eisenbahner-Föderation wurde abgewiesen.

Nach Anhörung des Berichts der Delegation zum Wiener Kongreß des I. G. B. wurde dieser sowie die von der Delegation eingenommene Stellung gutgeheißen.

Bezüglich des Hamburger Kongresses wurden die letzten Vorbereitungen getroffen. Als Referent über Punkt 8 der Tagesordnung: „Aufrechterhaltung des Achtstundentages“ wurde Kollege J. Döring bestimmt.

Auf Grund eingegangener Anträge wurde beschlossen, für die Chauffeure, die Binnenschiffer und die Vertreter der Nord-seehäfen-Organisationen Sonderkonferenzen während des Kongresses abzuhalten. Der Seeleutekongreß wird dem allgemeinen Kongreß vorausgehen und am 4. und 5. August tagen.

Sodann nahm das Exekutivkomitee zu den eingelaufenen Anträgen und einem Zusatzantrag für den Kongreß Stellung.

Gemäß Beschluß der Generalsitzung vom März dieses Jahres wird vor dem Kongreß eine Sitzung des Generalrats nicht stattfinden; dagegen wird am 6. August das Exekutivkomitee zusammenkommen.

Ein Ersuchen des I. P. K. um Abhaltung eines gemeinsamen Kongresses in Hamburg mit den bei der I. T. F. angeschlossenen Organisationen und den zur I. P. K. gehörenden revolutionären Transportarbeiter-Verbänden wurde abgewiesen.

### Kongress der I. T. F.

Der Allgemeine Kongreß findet in Hamburg, Gewerkschaftshaus, Besenbinderhof, statt und beginnt am Donnerstag, 7. August, vormittags 10 Uhr.

Die Seeleute-Konferenz wird am 4. und 5. August in Hamburg, Gewerkschaftshaus, abgehalten und beginnt vormittags 10 Uhr.

Während des Kongresses werden Spezialkonferenzen für die Eisenbahner, die Hafen- und Transportarbeiter, sowie Sondersitzungen für Chauffeure, Binnenschiffer und Nordseehäfen stattfinden.

### Beiträge.

An Beiträgen gingen weiter ein:  
vom Rumänischen Hafenarbeiter- und Kutscher-Verband 17 000 Lei = 1 632 belg. Frs.,  
vom Schweizerischen Transportarbeiter-Verband 264,25 Frs.  
vom Französischen Transportarbeiter-Verband 2 365,50 Frs.  
vom Französischen Eisenbahner-Verband 1 400 Frs.,  
vom Jugoslawischen Eisenbahner-Verband 500 Dinar,  
vom norwegischen Eisenbahner-Verband 310,55 Fl.

### Neue Veröffentlichungen.

Erschienen ist:

*Bericht über die Seeleute-Konferenz vom 16. und 17. Oktober 1923 in Amsterdam.*

*Adressenverzeichnis über die Organisationen des Transport-gewerbes.*

*Die automatische Kuppelung im Eisenbahnbetrieb.* (Übersicht über den jetzigen Stand der Sache und Stellung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation dazu.)

*Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahner-personals in Großbritannien und Irland, Dänemark, Holland, Spanien, Schweden und der Schweiz.* (Sammlung der im Mitteilungsblatt erschienenen Berichte, die sehr nützliches Material enthalten.)

Letztere zwei Broschüren erscheinen als die zwei ersten Nummern der neuen Dokumentenserie und sind für die Mitglieder der angeschlossenen Organisationen zum Selbstkostenpreis beim Hauptvorstand erhältlich. (Den Organisationen ist bereits ein diesbezügliches Rundschreiben zugegangen.)

### Kongresse.

Kongreß der Amalgamated Society of Railway Servants of India and Burma Ltd. (indische Eisenbahner) in Secunderabad, vom 10. bis 12. September 1924.

### Eine amerikanische Stimme über das Dawes-Gutachten.

Im letzten Mitteilungsblatt sind die Schlußfolgerungen, zu denen die Denkschrift des Deutschen Eisenbahnerverbandes und der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter über das Dawes-Gutachten kommt, wiedergegeben worden. Es dürfte nicht uninteressant sein, auch das Urteil einer amerikanischen Eisenbahnergewerkschaft zu hören. Wir entnehmen dies der Mai-Nummer des Locomotive Engineers Journal.

„Warum all dieses Halleluja in der Tagespresse über den „Dawes-Plan“ zur Rettung Deutschlands? Hat man etwa die Parole ausgegeben, den General Dawes hinreichend berühmt zu machen, um damit seine Ernennung zum republikanischen Vizepräsidenten zu unterstützen? Oder versuchen die internationalen Bankiers, das amerikanische Volk zu unschmeicheln, damit es die notwendigen Gelder aufbringt, um den Plan zur Ausführung zu bringen? Das würde bedeuten, daß Deutschland genügend Geld vorgestreckt wird, um Frankreich gegenüber Reparationen zu zahlen und damit die unsicheren Investitionen der großen Bankiers in französischen Staatspapieren retten.“

In erster Linie ist es nötig, dem Bericht einen ehrlichen Namen zu geben. Wir haben nicht mehr Recht, ihn als einen Dawes-Plan zu bezeichnen, als die Engländer von ihm als einem

McKenna-Plan und die Franzosen als von einem Plan Parlettier-Loucheur zu sprechen berechtigt sind . . . Der Plan ist einfach der Bericht eines internationalen Komitees von Banksachverständigen, die von der Reparationskommission eingeladen worden sind, damit sie entdecken, wie, wann und in welchem Umfang die tote Kuh der deutschen Finanzen gezwungen werden kann, Milch zu geben.

Die Regelung der Reparationen ist kein Problem, das nur die internationale Bankwelt angeht. Im Gegenteil: das Lebensinteresse jedes amerikanischen Arbeiters und Farmers wird davon berührt. Während der letzten Wochen sind 1800 Eisenbahner bei einer der großen Eisenbahnen entlassen worden, weil die Kohlenbergwerke solange stillgelegt werden, bis Europa wieder imstande ist, unsere Kohle zu kaufen. Und die Farmer im Westen machen Bankrott, weil das hungrige Europa zu arm ist, die überschüssige Ernte zu übernehmen. Wichtiger noch: dieser Bankier-Plan bindet die Arbeiter Deutschlands an Händen und Füßen, verwandelt sie in Wirtschaftssklaven und die daraus resultierende Konkurrenz gefährdet die Löhne und den Lebensstandard sowohl der amerikanischen als der englischen und der französischen Arbeiter.

Es ist uns nicht gelungen, in irgend einer Tageszeitung eine vernünftige und ehrliche Untersuchung dieses „Dawes-Plans“ zu finden. Die Presse erschöpfte sich in sinnlosen Lobreden und in einer unfruchtbaren Beschreibung der damit verbundenen Maschinerie, wobei man zugleich darauf hindeutete, daß die Verwirklichung des Projekts voraussetzt, daß Amerika den größten Teil des Geldes der für Deutschland vorgesehenen Anleihe vorstreckt. Aus diesem Grunde erachten wir es für angebracht, hier auf die Verdienste und Mängel vom menschlichen Standpunkt näher hinzuweisen.

Der Bericht der Bankiers setzt die Vernunft an die Stelle des Hasses, die Untersuchung an die Stelle des Ultimatums. Gleichwie sein Vorgänger, der Vertrag von Versailles, geht er von der nun auf Grund historischer Beweise aus alliierten Quellen als falsch erwiesenen Sage aus, daß Deutschland allein für den Krieg verantwortlich zu machen ist und damit seine Kosten allein tragen muß. Aber im Gegensatz zu den Generalen und Politikern von Versailles, die Deutschland das Schwert an die Gurgel setzten und erklärten: „Bezahle was wir verlangen, gleichgültig ob es möglich ist oder nicht“ rechneten die Bankiers mit den Realitäten und sagten: „Wir brauchen euer Leben nicht, denn dann könnten wir kein Geld erhalten. Wir werden euch die Eisenbahnen nehmen, die Banken unter unsere Kontrolle stellen, eure Industrien in Pfand nehmen und euch zwingen, dann 50 Jahre für uns zu arbeiten. Wir glauben, daß hieraus etwa 2,5 Milliarden jährlich herausgewirtschaftet werden können und wenn sich dies als unmöglich erweist, werden wir den Betrag herabsetzen.“

Der hauptsächlichste Fehler des Reparationsplans der Bankiers besteht darin, daß er Deutschland in einen Vasallenstaat verwandelt und seine 60 Millionen-Bevölkerung jeglicher wirtschaftlicher Freiheit auf die Dauer von 50 Jahren, vielleicht auch für länger, beraubt. Das Schema, durch das dies verwirklicht wird, würde in der kaufmännischen Welt als gewissenlos bezeichnet werden. Der Schuldner wird gezwungen, einen Blanko-Scheck auf alle seine gegenwärtigen Einkünfte und eine Blanko-Hypothek auf alles auszustellen, was ihm in der Zukunft gehören mag. Dem Gläubiger bleibt es überlassen, den zu bezahlenden Betrag auszufüllen, wobei dem Schuldner als einziger Schutz die Klausel eingeräumt ist, daß die jährlichen Leistungen den Betrag von 2,5 Milliarden Goldmark nicht übersteigen dürfen, es sei denn, daß sich Deutschland schneller erholt als vorausgesehen wird. In diesem Falle dürfen die Gläubiger die Annuitäten über den genannten Betrag hinaus erhöhen.

Es gibt nur zwei Wege, welche Deutschland die Zahlung von 2½ Milliarden Goldmark ermöglichen. Der erste besteht in der Dienstleistung für andere Nationen durch Schifffahrt, Bank- und Versicherungsgeschäfte usw. Der andere Weg besteht in einem Überschuß des Exports über den Import. Der erste Weg ist für Deutschland ungangbar, weil seine Schifffahrt, seine Kolonien und seine ausländischen Beteiligungen von den Alliierten bereits in Beschlag genommen worden sind. Die zweite

Methode bedeutet, daß die Reparationszahlungen auf Kosten der Haut der deutschen Arbeiter erfolgen, daß sie länger und billiger arbeiten müssen als in andern Ländern, um mehr Waren für den Export zu produzieren.

Um die wirtschaftliche Versklavung Deutschlands zu vervollkommen, werden die Verkehrsmittel- und die Kreditinstitute unter ausländische Kontrolle gestellt. Die Reichsbahnen, vor dem Krieg die besten Eisenbahnen Europas, werden der Verfügung der Regierung entzogen, in hohem Maße verpfändet und als Privatunternehmen betrieben. Eine neue, unter Kontrolle eines Beauftragten der Alliierten stehende deutsche Bank wird die Herrschaft über Deutschlands Finanzen einschließlich der Ausgabe von Geld vervollständigen. Die Bank ist privat, die Regierung ist daran nicht beteiligt. Kann irgend ein Vernünftiger bestreiten wollen, daß die Kontrolle über die Währung und die Verkehrsmittel eines Landes zugleich die Kontrolle über diese Nation bedeutet, und daß Deutschland, dieser souveränen Rechte beraubt, nur ein Vasall der privaten Interessen der alliierten Bankiers wird, die diese Rechte übernehmen?

Wir halten den Plan der Bankiers für ebenso unausführbar wie den Vertrag von Versailles. Die aufzulegenden Steuern, die etwa 30 Prozent des nationalen Einkommens entsprechen, sind eine für jede zivilisierte Nation untragbare Last. Schließlich wird von Deutschland, vorausgesetzt, daß es seinen Export gegenüber der Vorkriegszeit verdoppelt, was mit Rücksicht auf die Deutschland weggenommene Handelsflotte und Rohstoffgebiete eine absurde Unmöglichkeit ist.

„Der Plan der Bankiers wird revidiert werden. Wenn nicht durch Vernunft, so durch Revolution.“



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

Schweiz.

*Eisenbahner.*

### IX. Die Lohnregelung.

#### 1. Das Besoldungsgesetz.

Das gegenwärtig in Kraft befindliche „Bundesgesetz betreffend die Besoldung der Beamten und Angestellten der Schweizerischen Bundesbahnen“ datiert vom 23. Juni 1910 und ist, mit Ausnahme einiger Übergangsbestimmungen, die vorher in Kraft getreten sind, am 1. Januar 1911 rechtskräftig geworden.

Dem Gesetze sind unterstellt die Direktoren, Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen. Es sieht folgende Minimal- und Maximalsätze vor:

1. Klasse	Fr. 10 000—17 000
2. "	" 5 200—11 000
3. "	" 4 000—7 200
4. "	" 2 500—5 500
5. "	" 2 100—3 800
6. "	" 1 600—3 100
7. "	" 1 400—2 500

Die Gehaltsaufbesserungen bis zur Erreichung des Maximalgehaltes werden alle drei Jahre auf 1. April vorgenommen; sie sind folgende:

Klasse 1 und 2	Fr. 500
Klasse 3, 4 und 5	" 400
Klasse 6 und 7	" 350

In Ausführung des Gesetzes wurde bei den Bundesbahnen eine besondere „Gehaltsordnung“ geschaffen, die die sieben Besoldungsklassen wieder in besondere Gehaltsstufen gruppiert, so daß heute nicht weniger als 27 Gehaltsstufen bestehen, in die das Personal der verschiedenen Kategorien eingereiht ist.

**2. Die Teuerungszulagen.**

Die Teuerungszulagen werden vom Parlamente beschlossen. Für die Jahre 1922 und 1923 wurden sie für je ein halbes Jahr und für 1924 für das ganze Jahr festgesetzt. Die Teuerungszulagen setzen sich zusammen aus

1. der Grundzulage
2. der Kinderzulage
3. der Ortszulage.

**A. Die Grundzulage.** Diese richtet sich nach dem Stande der Lebenskosten. Für die Berechnung des Standes der Lebenskosten sind bis heute keine einheitlichen Grundlagen vorhanden. In verschiedenen Städten werden Indices nach verschiedenen Grundlagen berechnet. Die Regierung hat diese Indices herangezogen und willkürlich einen für die Grundzulage maßgebenden Index festgesetzt. Die Folge dieses Umstandes war, daß die Frage des maßgebenden Index zu lebhaften Auseinandersetzungen zwischen den Behörden und den Vertretern des Personals führte.

Das eidgen. Arbeitsamt prüft gegenwärtig die Frage der Schaffung eines Landesindex.

Für die Bemessung der Grundzulage ist für das Jahr 1924 eine allgemeine Verteuerung der Lebenshaltung von 70% angenommen worden. Die Grundzulage ist für das Jahr 1924 wie folgt festgesetzt:

- a) Für Besoldungen und Löhne von Fr. 2800 bis Fr. 4000 pro Jahr 100% der maßgebenden Teuerung, somit 70% der Besoldung.
- b) Für Besoldungen und Löhne von weniger als Fr. 2800 pro Jahr auf je Fr. 10 Minderbetrag oder ein Bruchteil davon  $\frac{1}{4}$ % mehr als 100% bis 135% der maßgebenden Teuerung (also 70—94,5% der Besoldung).
- c) Für Besoldungen und Löhne von mehr als Fr. 4000 pro Jahr auf je Fr. 100 Mehrbetrag oder einen Bruchteil davon,  $\frac{1}{2}$ % weniger bis mindestens 75% der maßgebenden Teuerung (also 70—52,5% der Besoldung.)

Der Höchstbetrag der Grundzulage pro Jahr ist Fr. 4700.

**B. Die Kinderzulage** beträgt für das Jahr Fr. 150 pro Kind unter 18 Jahren. Sie wird in vollem Umfange ausgerichtet bis auf Grundbesoldungen (ohne Teuerungszulagen) von Fr. 5000. Sie sinkt von da an um 12 Fr. auf je Fr. 100 höhere Besoldung oder einen Bruchteil davon.

**C. Die Ortszulagen** sollen den teilweisen Ausgleich der Teuerung von Ort zu Ort bringen. Für die Ausrichtung von Ortszulagen werden die Orte in fünf Stufen eingeteilt. Die Ortszulagen betragen pro Jahr:

für Ledige	für Verheiratete
Fr. 75	100 in der ersten Stufe
„ 150	200 in der zweiten Stufe
„ 225	300 in der dritten Stufe
„ 300	400 in der vierten Stufe
„ 375	500 in der fünften Stufe.

Die Einreihung der Orte in die Zulagenstufen erfolgt auf Grund der ermittelten durchschnittlichen Wohnungsmietpreise und Erwerbssteuern nach folgender Skala:

**Summe des durchschnittlichen Wohnungsmietpreises und der Erwerbssteuern pro Jahr.**

	Stufe
Mehr als Fr. 900 bis einschließlich Fr. 1050	1
Mehr als Fr. 1050 bis einschließlich Fr. 1200	2
Mehr als Fr. 1200 bis einschließlich Fr. 1350	3
Mehr als Fr. 1350 bis einschließlich Fr. 1500	4
Mehr als Fr. 1500	5

Bei der Ermittlung der Wohnungsmietpreise werden sämtliche Wohnungen einer Ortschaft in Betracht gezogen.

Gegenwärtig werden in 185 Ortschaften Ortszulagen gezahlt. Sie verteilen sich auf die fünf Stufen folgendermaßen:

1. Stufe	111 Orte
2. Stufe	51 Orte

3. Stufe	17 Orte
4. Stufe	3 Orte
5. Stufe	3 Orte.

(In der höchsten Stufe befinden sich die Orte Bern, Arosa und Davos.

**3. Die Einreihung des Personals in die Klassen des Besoldungsgesetzes.**

**Klasse I. Fr. 10 000—17 000; dreijährige Gehaltserhöhung Fr. 500**  
 1. Stufe 14 000—17 000 (plus Grundteuerungszulage 4700): Generaldirektoren.

2. Stufe 12 000—14 000 (plus Grundteuerungszulage 4700): Kreisdirektoren.

**Klasse II. Fr. 5200—11 000; dreijährige Gehaltserhöhung Fr. 500**  
 1. Stufe 8 000—11 000 (plus Grundteuerungszulage 4480 bis 4700): Oberingenieur für den Bahnbau und Bahnunterhalt; und dergl.

2. Stufe 7 000—10 000 (plus Grundteuerungszulage 4165 bis 4700): Generalsekretär und Abteilungsvorstände.

3. Stufe 6 000—9 000 (plus Grundteuerungszulage 3780—4700): Die Stellvertreter der Abteilungsvorstände, Werkstättenvorstände 1. Kl. u. dergl.

4. Stufe 5 200—8 000 (plus Grundteuerungszulage 3422 bis 4480): Die Ingenieure 1. Klasse für Bahnbau und beim Maschinendienst bei der Generaldirektion; die Betriebsinspektoren 1. Kl. bei der Generaldirektion; die Bahningenieure 1. Kl. und dergl.

**Klasse III. Fr. 4000—7200; dreijährige Gehaltsaufbesserungen Fr. 400.**

1. Stufe 5 000—7 200 (plus Grundteuerungszulage 3325 bis 4234): Die Ingenieure und Architekten 1. Kl. bei den Kreisdirektionen; die technischen Beamten 1. Kl. bei den Kreisdirektionen; die Bahnhofsinspektoren (Leiter der größten Bahnhöfe).

2. Stufe 4 600—6 600 (plus Grundteuerungszulage 3124 bis 4020): Die Bahnhöfsvorstände 1. Kl.; die Lagerhausverwalter 1. Kl.; die Depotchefs 1. Kl. (Leiter des Lokomotivdienstes in den Bahnhöfen).

3. Stufe 4 000—6 000 (plus Grundteuerungszulage 2800 bis 3870): Die Güterverwalter (größte Güterexpeditionen)

**Klasse IV. Fr. 2500—5500; dreijährige Gehaltserhöhung Fr. 400.**

1. Stufe 3 500—5 500 (plus Grundteuerungszulage 2450 bis 3562): Die Kanzleivorstände; die Chefs 1. Klasse der Güterexpeditionen.

2. Stufe 3 300—5 300 (plus Grundteuerungszulage 2310 bis 3469): Die Bureauchefs der administrativen Abteilungen bei der Generaldirektion; die Vorstände der Rangierbahnhöfe.

3. Stufe 2 100—3 400 (plus Grundteuerungszulage 1731 bis 3374): Die Bureauchefs der Güterverwaltungen bei den Kreisdirektionen; die Bahnhöfsvorstände 3. Kl.; die Obergüter-schaffner 1 Kl.; die Oberlokomotivführer.

4. Stufe 3 000—4 800 (plus Grundteuerungszulage 2100 bis 3226): Die Bureaugehilfen 1. Kl. bei den Abteilungen der Generaldirektion; die Souchefs 1. Kl. (äußerer Stationsdienst).

5. Stufe 2 700—4 500 (plus Grundteuerungszulage 1942 bis 3072): Die Bureaugehilfen 1. Kl. der Materialverwaltung, der Abteilungen der Kreisdirektionen; die Werkführer 2. Kl. (Werkstätten); die Stationsvorstände 1. Kl.

6. Stufe 2 500—4 200 (plus Grundteuerungszulage 1885 bis 2911): Die Chefs der Stationsbureaus; die Bahnmeister 1. Kl.; die Buchhalter der Lagerhäuser.

**Klasse V. Fr. 2100—3800; dreijährige Gehaltserhöhung Fr. 400.**

1. Stufe 2 300—3 800 (plus Grundteuerungszulage 1815 bis 2660): Oberzugführer; Chefvisiteure (technischer Wagendienst).

2. Stufe 2 200—3 600 (plus Grundteuerungszulage 1775 bis 2520): Die Stellwerksaufseher (Aufsicht und Kontrolle über die Stellwerke); Stationsvorstände 2. Kl.; die Telegraphisten 1. Kl. (Telegraphenbureaus der Bahnhöfe); die Güterexpeditionsgelhilfen 1. Kl.; die Lokomotivführer; die Dampfbootkapitäne.

3. Stufe 2 100—3 400 (plus Grundteuerungszulage 1731 bis 2380): Die Wagenvisiteure (Kontrolle des Wagenmaterials auf den größeren Bahnhöfen und Grenzstationen.

**Klasse VI. Fr. 1600—3100; dreijährige Gehaltsaufbesserung Fr. 350.**

1. Stufe 2000—3100 (plus Grundteuerungszulage 1683 bis 2170): Die Stationsvorstände 3. Kl.; die Bahnhofsportiers 1. Kl.; die Lokomotivreserverführer; die Zugführer; die Rangiermeister 1. Kl.

2. Stufe 1800—2900 (plus Grundteuerungszulage 1578 bis 2030): Die Telegraphisten 2. Kl. der zentralen Verwaltung und der Telegraphenbüros in den Bahnhöfen; die Monteure der Kraftunterwerke; die Güterexpeditionsgelhilfen 2. Kl.; die Güterschaffner 1. Kl.; die Motorwagenführer (elektr. Betrieb auf einigen kleinen Nebenlinien; die Dampfbootmaschinenisten.

3. Stufe 1600—2700 (plus Grundteuerungszulage 1458 bis 1942): Bureaudienner 1. Kl.; Vorarbeiter 1. Kl. der Werkstätten und der Depots; die Vorarbeiter 1. Kl. des Bahnunterhaltungsdienstes; die Einnnehmer 3. Kl. in den Bahnhöfen; die Bahnhofsportiers 2. Kl.; die Rangiermeister 2. Kl.; die Spezialarbeiter in den Depotwerkstätten.

**Klasse VII. Fr. 1400—2500, dreijährige Gehaltsaufbesserung 350.**

1. Stufe 1600—2500 (plus Grundteuerungszulage 1458 bis 1885): Bureaugelhilfen 4. Kl. der zentralen Bureaux (General- und Kreisdirektionen); Telegraphisten 3. Kl.; Magazingelhilfen (mit Ausnahme derjenigen der Werkstätten); die Magazingelhilfen 2. Kl. der Werkstätten und der Depots; die Weichenwärter 1. Kl.; die Blockwärter; die Barrierenwärter 1. Kl.; die Stationsgelhilfen 3. Kl.; die Gepäckexpedienten 3. Kl.; die Vorarbeiter beim Rangierdienst; die Vorarbeiter beim Gepäckdienst; die Weichenwärter und Stellwerkswärter 1. Kl.; die Signalwärter 1. Kl. (Signal- oder Abzweigungsstellen); die Drehscheiben- und Schiebehühnenwärter 1. Kl.; die Güterexpeditionsgelhilfen 3. Kl.; die Güterschaffner 2. Kl.; die Vorarbeiter 1. Kl. beim Güterdienst; die Frachteinzügler; die Lagerhausgelhilfen 3. Kl.; die Kondukteure; die Lokomotivheizer und die Führergelhilfen (beim elektr. Betrieb); die Wagenvisiteurgelhilfen; die Dampfbootsteuerleute; die Depothandwerker 1. Kl.

2. Stufe 1500—2400 (plus Grundteuerungszulage 1393 bis 1852): Die Vorarbeiter 2. Kl. des Bahnunterhaltungsdienstes; die Vorstände der Haltestellen; Wagen- und Schriftenkontrollen 2. Kl.; Bahnhofsportiers 3. Kl. des Güterdienstes; die Vorarbeiter in den Lagerhäusern.

3. Stufe 1500—2300 (plus Grundteuerungszulage 1393 bis 1815): Die Magazinarbeiter; die Blockwärter 2. Kl.; die Barrierenwärter 2. Kl.; die Bahnwärter 1. Kl.; die Gepäckarbeiter 1. Kl.; die Weichenwärter 2. Kl.; die Signalwärter 2. Kl.; die Fahrdienststarbeiter 1. Kl. (Lokomotiv- und Wagenreintiger).

4. Stufe 1400—2200 (plus Grundteuerungszulage 1323 bis 1775): Die Nachtwächter; die Arbeiter 1. Kl. des Bahnunterhaltungsdienstes; die Rangierarbeiter 2. Kl.; die Lampisten 2. Kl.; die Güterarbeiter 1. Kl.; die Lagerhausarbeiter 1. Kl.; die Bremser; die Dampfbootuntersteuerleute.

5. Stufe 1400—2000 (plus Grundteuerungszulage 1323 bis 1683): Arbeiter 2. Kl. des Bahnunterhaltungsdienstes; Barrierenwärter 3. Kl.; Bahnwärter 2. Kl.; Gepäckarbeiter 2. Kl.; Eilgutarbeiter 2. Kl.; Güterarbeiter 2. Kl.; Lagerhausarbeiter 2. Kl.; Fahrdienststarbeiter 2. Kl.; Matrosen.

**4. Die Besoldungsverhältnisse der im Tagelohn und Stundenlohn beschäftigten Bediensteten.**

**Personal des Bahnunterhaltungs-, Stations- und Fahrdienstes.**

Im Bahnunterhaltungsdienst wird noch ein großer Teil der Arbeiter im Tagelohn beschäftigt. Das Besoldungsgesetz bestimmt, daß die Höhe der Löhne dieser Tagelohnarbeiter von den Bundesbahnen festgesetzt werde; im bezüglichen Reglement sollen auch die Grundsätze für die Aufbesserung der Löhne nach Maßgabe der Dauer des Dienstverhältnisses geregelt werden.

Auf Grund dieser Bestimmung im Besoldungsgesetze hat die Generaldirektion ein Reglement über die Löhne dieser Arbeiter angesetzt, das vom Verwaltungsrat der Bundesbahnen genehmigt worden ist. Es datiert aus dem Jahre 1912. Die

Tagelohnarbeiter werden in vier Lohnklassen eingeteilt; das sind folgende:

1. Lohnklasse: Rangierarbeiter 1. Kl. Maximallohn	6.—
2. Lohnklasse: Gepäckarbeiter 1. Kl., Eilgutarbeiter 1. Kl., Fahrdienststarbeiter 1. Kl.	5.80
3. Lohnklasse: Bahnarbeiter 1. Kl. (Gleiseunterhalt), Rangierarbeiter 2. Kl., Güterarbeiter 1. Kl.	5.50
4. Lohnklasse: Bahnarbeiter 2. Kl., Gepäckarbeiter 2. Kl., Eilgutarbeiter 2. Kl., Güterarbeiter 2. Kl., Fahrdienststarbeiter 2. Kl.	5.10

(Dazu die entsprechenden Teuerungszulagen.)

Die vorstehend nicht genannten übrigen Tagelohnarbeiter, die ständig beschäftigt werden, werden entsprechend ihrer Beschäftigung in diese Lohnklassen eingeteilt. Für Handwerker und spezielle Berufsarbeiter können die vorstehenden Maximallöhne überschritten und so gestellt werden, daß das Einkommen dasjenige eines gleichartigen Werkstättenarbeiters oder eines definitiven Angestellten der entsprechenden Kategorie erreicht.

Die ständigen Tagelohnarbeiter, die dem Arbeitszeitgesetz unterstellt, also täglich während durchschnittlich mindestens sieben Stunden beschäftigt sind, (wobei Krankheit, Unfall, gesetzliche Ruhetage als Arbeitstage gelten), haben Anspruch auf Bezahlung von sieben Tagen pro Woche. Für diese ist ein Minimallohn von Fr. 3.80 (plus Teuerungszulagen) pro Tag festgesetzt. Beim Inkrafttreten des neuen Arbeitszeitgesetzes wurden für alle Tagelohnarbeiter, die ständig beschäftigt werden und demgemäß dem Arbeitszeitgesetz unterstellt sind, die Tagelöhne auf 7 Wochentage umgerechnet.

Die Aufbesserung der Tagelöhne der ständigen Arbeiter beträgt nach je zwei zurückgelegten Dienstjahren bis zur Erreichung des Maximallages normaler Weise 60 Rp. und kann für Handwerker und spezielle Berufsarbeiter bis auf 60 Rappen angesetzt werden.

Die Löhne der Saisonarbeiter halten sich übungsgemäß im Rahmen der obigen Ansätze.

Inbezug auf die Vergütung für Überzeitarbeit sind die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes maßgebend.

**Die Werkstättenarbeiter.**

Die Werkstättenarbeiter werden im Stundenlohn beschäftigt. Sie sind entweder definitive oder provisorische Arbeiter.

Die definitiven Arbeiter werden bezüglich der Entlohnung in folgende drei Klassen eingeteilt:

**I. Klasse:** Handwerker, die sich über eine genügende Lehrzeit und entsprechende Fähigkeiten in ihrem Berufe ausweisen.

**II. Klasse:** Handwerker, die den vorstehend genannten Anforderungen nicht entsprechen, ferner Handwerkergehilfen und Arbeiter an Maschinen.

**III. Klasse:** Handlanger.

Die Arbeitslöhne werden nach Stunden für die Zeit der wirklich geleisteten Arbeit bezahlt. Die Stundenlohnsätze sind folgende:

	Minimum Rappen	ordentl. Minimum Rappen	aufßerordentl. Maximum Rappen
I. Klasse	40—60	74—80	94
II. Klasse	48—54	60—66	78
III. Klasse	46—52	55—61	68

Die Bundesbahnverwaltung unterhält zurzeit neun Hauptreparaturwerkstätten. Für jede Werkstätte wird der Rahmen des geltenden Minimums und Maximums nach Maßgabe der obigen Sätze festgesetzt. Alljährlich wird sodann von der Generaldirektion für jede Werkstätte ein bestimmter Kredit festgesetzt für die Ausrichtung der außerordentlichen Maximallöhne. Mit dem außerordentlichen Maximum sollen vor allem Arbeiter bedacht werden, die sich über besondere Fähigkeiten und Leistungen ausweisen.

Die Aufbesserung der Löhne der definitiven Werkstättenarbeiter beträgt nach je zwei abgelaufenen Jahren bis zur Erreichung des Maximallöhnes:

Für die 1. Klasse	5 Rappen pro Arbeitsstunde,
" " 2. "	4 " " "
" " 3. "	3 " " "



Mit Bezug auf die Entschädigung für Überzeitarbeit gelten die Bestimmungen des Fabrikgesetzes. Diese sehen vor, daß für Überzeitarbeit ein Lohnzuschlag von 25% zu gewähren ist.

Sowohl für die Tagelohnarbeiter des Bahnunterhaltungs- und Betriebsdienstes als auch für die Stundenlohnarbeiter der Werkstätten gelten die gleichen Teuerungszulagen wie für die auf Amtsdauer gewählten Bediensteten.

Gegenüber Arbeitern im Taglohn und Stundenlohn besteht ein Kündigungsrecht auf 14 Tage. Das gleiche steht den Arbeitern zu.

Zu den Löhnen in den Werkstätten ist zu bemerken, daß sie während der Kriegszeit unter den Löhnen gleichartiger Berufe der Privatindustrie standen. Infolge der Krise hat sich das Verhältnis nun etwas verschoben. Die Vertreter der Industrie machen jeweilen bei der Festsetzung der Teuerungszulagen im Parlament Anstrengungen, um die Teuerungszulagen und damit die Löhne der Staatsangestellten möglichst tief zu halten.

5. Die Nebenbezüge.

Es ist zu unterscheiden zwischen den veränderlichen Nebenbezügen und den festen Zulagen. Feste Zulagen bezieht einzig das Personal des Lokomotiv- und Zugdienstes.

1. Feste Nebenbezüge:

Oberzugführer	Fr. 720,— pro Jahr
Zugführer	600,— " "
Kondukteur, verheiratet	540,— " "
Kondukteur, ledig	510,— " "
Bremser	480,— " "
Oberlokomotivführer	900,— " "
Zugkontrolleur	600,— " "
Lokomotivführer mit Dienst auf Hauptlinien	900,— " "
" mit Dienst auf Nebenlinien	720,— " "
" des Rangier-, Ablösungs- und Rangierdienstes	720,— " "
Lokomotivheizer mit Dienst auf Hauptlinien u. Reserveführer	600,— " "
" mit Dienst auf Nebenlinien	480,— " "
" des Reserve-, Ablösungs- und Rangierdienstes	480,— " "
Dampfbootkapitäne	480,— " "
Steuermann	480,— " "
Dampfbootkassierer	330,— " "
Untersteuermann	300,— " "
Matrose	300,— " "
Dampfbootmaschinist	600,— " "
Dampfbootheizer	480,— " "

Die festen Nebenbezüge werden in monatlichen Raten mit der Besoldung ausbezahlt.

2. Die veränderlichen Nebenbezüge.

A) Personal des Zugdienstes.

Die Oberzugführer erhalten für jeden Dienstag eine Entschädigung von Fr. 4,50; für auswärtiges Übernachten Fr. 5,—.

Die Zugführer, Kondukteure und Bremser erhalten für jeden im Liniendienst zurückgelegten Kilometer:

	Zugführer	Kondukteure	Bremser
	Rp.	Rp.	Rp.
Mit Schnell- u. Personenzügen	1,2	1,0	0,9
Mit Güterzügen mit und ohne Personenbeförderung	2,0	1,5	1,3

Kondukteure und Bremser erhalten für Fahrten, bei denen sie als Zugführer bezw. als Kondukteur amten, das Kilometergeld nach den Sätzen für Zugführer bezw. für Kondukteure. Kondukteure und Bremser, die Zugführerdienst zu versehen haben, erhalten nebst den Sätzen für Zugführer hinsichtlich des Kilometergeldes folgende Entschädigung:

a) Wenn der Dienst als Zugführer nicht mehr als vier Stunden, aber wenigstens zwei Stunden dauert, 50 Rappen pro Tag;

b) wenn der Dienst als Zugführer mehr als vier Stunden dauert, Fr. 1,— pro Tag.

Bei der Bedienung von Güterzügen mit längeren Aufhalten auf Zwischenstationen für Ein- und Ausladen von Gü-

tern, sowie für die Ausführung von Rangierbewegungen, erhalten Zugführer, Kondukteure und Bremser eine Vergütung von 20 Rappen pro Arbeitsstunde.

Für den Reservedienst erhalten Zugführer, Kondukteure und Bremser eine Vergütung von 10 Rappen für jede Stunde. Für die Bedienung von Materialzügen wird an Stelle des Kilometergeldes eine Entschädigung ausgerichtet, und zwar an Zugführer 30 Rappen pro Stunde, an Kondukteure und Bremser 25 Rappen pro Stunde.

Für die vorübergehende Aushilfe im Zugdienste in einer Depotstation, welcher der betr. Zugführer, Kondukteur oder Bremser nicht zugeteilt ist, werden pro Tag Fr. 2,—, für einen halben Tag Fr. 1,— Zulage vergütet. Diese Zulage wird auch vergütet für Abwesenheiten vom dienstlichen Wohnsitz zu Prüfungen, Konfrontationen, Augenscheinen, Ablösungen und Stellvertretungen gemäß den Diensterteilungen.

Für Übernachtungen in auswärtigen Depotstationen wird den Zugführern, Kondukteuren und Bremsern folgende Entschädigung ausbezahlt:

- a) Bei Anweisung eines Dienstbettes pro Nacht Fr. 1,50
- b) Ohne Anweisung eines Dienstbettes pro Nacht Fr. 3,—.

Für jeden bei der Billettkontrolle in den Zügen vom Personal zurückgezogenen und abgelieferten Fahrausweis wird den betr. Angestellten eine Prämie von 1/2 Rappen bezahlt.

Zur Bestreitung der Auslagen für auswärtige Beköstigung werden dem Zugpersonal folgende Zulagen gewährt:

Für ein auswärts eingenommenes Morgenessen	Fr. —,60
Für ein auswärts eingenommenes Mittagessen	" 1,30
Für ein auswärts eingenommenes Nachessen	" 1,10

Die Einkünfte des Zugpersonals aus veränderlichen Nebenbezügen betragen im Sommer 1922 pro Dienstag durchschnittlich:

Zugführer	Fr. 3.50—4.40
Kondukteure	Fr. 3.50—4.30
Bremser	Fr. 2.50—3.50

B) Personal des Lokomotivdienstes.

Die Oberlokomotivführer erhalten für jede Stunde Abwesenheit vom Wohnort eine Entschädigung von Rp. 40. Für auswärtiges Übernachten ohne Dienstbett Fr. 4,—.

Die Lokomotivführer und Heizer erhalten folgende Kilometergelder:

	Führer	Heizer
Für jeden im Liniendienst und Rangierdienst zurückgelegten km (1 Rangierstunde = 6 km)	1,5	1,0

Zu diesen Kilometergeldern werden folgende Zuschüsse pro km gewährt:

- a) Für Schiebedienst mit Dampflokomotiven auf gewissen Tunnelstrecken und Bergstrecken 1,0 1,0
- b) auf Normalstrecken bei Stückgüterzügen und Zügen mit weniger als 15 km Reisegeschwindigkeit 0,5 0,3

Für die Stunde Arbeitszeit einschließlich auswärtige Pausen, wird dem Lokomotivführer ein Stundengeld von 16 Rp. und dem Heizer ein solches von 11 Rp. bezahlt, bei Bedienung von Hilfszügen, Materialzügen, sowie bei Schneeflug- und Brückenprobefahrten tritt an Stelle des Kilometergeldes pro Arbeitsstunde eine Vergütung von 35 Rp. für den Führer und 25 Rp. für den Heizer.

Für auswärtiges Übernachten ohne Anweisung eines Dienstbettes wird dem Führer und dem Heizer Fr. 3,— vergütet. Für vorübergehende Aushilfe in auswärtigen Depots erhält der Führer und der Heizer Fr. 2,— pro Jahr und Fr. 1,— pro halben Tag.

Bei Vertretung des Depotchefs durch einen Lokomotivführer am dienstlichen Wohnsitz wird eine Zulage ausbezahlt von Fr. 2,— pro Tag und Fr. 1,— pro halben Tag. Heizer, die provisorisch Führerdienst besorgen, erhalten pro Tag eine Zulage von Fr. 1,50, außerdem die Nebenbezüge des Lokomotivführers.

Die Reservelokomotivführer, eine neue Klasse, die nur vorübergehenden Charakter hat und bei Schaffung eines neuen Besoldungsgesetzes wieder verschwinden soll, wie das vom Personal auch verlangt wird, sind diejenigen Heizer, die wegen

besonderen Verhältnissen der Elektrifikation außerordentlich lange Zeit nicht zu Führern ernannt werden können. Wenn diese Reserveführer Führerdienst leisten, erhalten sie die veränderlichen Nebenbezüge des Lokomotivführers, und wenn sie Heizerdienst leisten, diejenigen des Heizers. Die Zulage von Fr. 1.50 an Heizer, die Führerdienst leisten, kommt für sie in Wegfall.

Die Einkünfte aus veränderlichen Nebenbezügen des Lokomotivpersonals betragen im Liniendienst durchschnittlich im Monat in den größeren Depots:

Beim Führer . . . . .	Fr. 100—130.—
Beim Heizer . . . . .	Fr. 80—100.—
Im Rangierdienst:	
Beim Führer . . . . .	Fr. 50—65.—
Beim Heizer . . . . .	Fr. 35—45.—

Bis zum Jahre 1913 bestanden für das Lokomotivpersonal sogenannte Ersparnisprämien. Sie wurden zur größten Genußtunung des Personals im Jahre 1913 abgeschafft. Diese Prämien für Kohlen- und Ölersparnis hatten zu beständigen unliebsamen Auseinandersetzungen zwischen Führer und Heizer Anlaß gegeben.

*Die Diätenentschädigungen und Zulagen aller Art an das übrige Personal.*

Die Entschädigungen bei Abwesenheit vom dienstlichen Wohnsitz betragen:

	Tages- entschädigung Fr.	Über- nachten Fr.
a) Generaldirektoren . . . . .	12.—	11.—
b) Abteilungsvorstände bei der Generaldirektion, deren Stellvertreter, Abteilungsvorstände der Kreisdirektionen und deren Stellvertreter, sowie die gesamten Beamten der 1., 2. und 3. Gehaltsstufe der Besoldungsklasse II . . . . .	10.—	9.—
c) alle übrigen Beamten der Besoldungsklasse II . . . . .	9.—	8.—
d) Beamte der Besoldungsklasse III und Beamte der 1. Gehaltsstufe der Besoldungsklasse IV . . . . .	8.—	7.—
e) für alle übrigen Beamten der Besoldungsklasse IV . . . . .	7.—	6.—
f) Beamte der Besoldungsklasse V . . . . .	6.—	5.—
g) Beamte der Besoldungsklassen VI und VII . . . . .	5.—	4.—

Zu diesen Sätzen wird seit dem Jahre 1919 ein Teuerungszuschlag von je Fr. 2.— gewährt.

Bei Abwesenheit von weniger als acht Stunden, oder wenn die Abreise nach 1 Uhr nachmittags oder die Rückkehr vor 12 Uhr mittags erfolgt, wird die Hälfte der obengenannten Entschädigungen bezahlt.

Diese Entschädigungen gelten aber nicht für Beamte, die regelmäßig außerhalb des dienstlichen Wohnsitzes beschäftigt sind. Für diese besteht eine besondere Regelung. Die Stellwerkschlosser und die Handwerker des Bahnunterhaltungsdienstes erhalten z. B. Fr. 2.— plus Fr. 2.— Teuerungszuschlag für den Tag, Fr. 1.— plus Fr. 1.— Teuerungszuschlag für den halben Tag und Fr. 2.50 plus Fr. 2.— Teuerungszuschlag für Übernachten. Die Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes mit Jahres- und Monatslohn und die ständigen Bahnarbeiter, wenn sie außerhalb ihrer Vorarbeiterstrecke verwendet werden, Fr. 1.— plus Fr. 2.— Teuerungszuschlag für den ganzen Tag, Fr. 0.50 plus Fr. 1.— Teuerungszuschlag für den halben Tag und Fr. 2.50 plus Fr. 2.— Teuerungszuschlag für Übernachten.

Die ambulanten Stationsgehilfen und die anderen Beamten des Stationsdienstes, die nach einer zum voraus bestimmten Einteilung auswärtige Ablösungen und Stellvertretungen an wenigstens 104 Tagen im Jahre auf mehreren Stationen besorgen, Fr. 4.— plus Fr. 2.— Teuerungszuschlag für den ganzen Tag, Fr. 2.— plus Fr. 1.— Teuerungszuschlag für den halben Tag und Fr. 3.— plus Fr. 2.— Teuerungszuschlag für die Überwachung.

Bei einer Versetzung an einen anderen Dienstort, oder bei einem sonstigen, einen Umzug nach sich ziehenden Stellenwechsel, soweit sie nicht strafweise erfolgen, werden den Angestellten folgende Beiträge zu den Umzugskosten geleistet:

- a) an Unverheiratete die nachgewiesenen Auslagen maximal . . . . . Fr. 45.—
- b) an Verheiratete die nachgewiesenen Auslagen maximal . . . . . Fr. 375.—

mit einem Zuschlag von Fr. 45.— bei einer Entfernung von mehr als 150 km und für jedes Kind Fr. 15.—.

Bei einer Versetzung von Beamten an einen andern Dienstort mit teureren Lebensverhältnissen oder bei einer solchen in höhere Dienststellung, kann die vorgesetzte Direktion in Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse dem versetzten Beamten eine Zulage bis Fr. 4.— täglich für höchstens 6 Monate bewilligen.

Die ganze Frage der Nebenbezüge ist sehr kompliziert und unübersichtlich geregelt. Mit der Schaffung des im Entwurfe vorliegenden neuen Besoldungsgesetzes wird auch die Revision der betreffenden Reglemente notwendig werden, wobei eine übersichtlichere Ordnung der Verhältnisse wird Platz greifen müssen.

*6. Besondere Bestimmungen über Lohnzahlung usw.*

Bei vorübergehender Ausübung höher besoldeter Funktionen besteht kein gesetzlicher Anspruch auf Auszahlung einer Funktionszulage. Von Fall zu Fall sind jedoch schon besondere Zulagen ausbezahlt worden.

Sämtlichen Bediensteten wird nach Zurücklegung von 25 Dienstjahren eine Dienstaltergratifikation im Betrage eines Monatslohnes bzw. des 30fachen Taglohnes bezahlt. Die gleiche Gratifikation wird den Bediensteten nach 40- und 50jährigem Dienst bewilligt.

Den auf Amtsdauer gewählten Beamten, einschließlich des zeitweilig angestellten Baupersonals mit Jahres- und Monatslohn, wird der Gehalt während des obligatorischen Militärdienstes, soweit nicht im Vertrage hierüber besondere Vereinbarungen getroffen sind, ausbezahlt. Den zeitweiligen Angestellten im Taglohn, sowie den Taglohn- und Stundenlohnarbeitern (einschließlich der Hilfsarbeiter), ferner den Lehrlingen, ist die Löhnung während des Militärdienstes zu bezahlen, wenn deren Dienstzeit bei den Bundesbahnen ununterbrochen mindestens sechs Monate betragen hat. (In der Schweiz kommen als obligatorischer Militärdienst zu Friedenszeiten in Frage: Die Rekrutenschule mit zehnwöchiger Dauer, die jährlichen Wiederholungskurse von 14—16tägiger Dauer, und allfällige Unteroffizierschulen.)

*Preise einiger wichtiger Lebensmittel und Bedarfsartikel.*

	Oktober 1923	1914
	Fr.	Fr.
	pro Kg.	
Rindfleisch (Siedefleisch) . . . . .	3.40	2.—
Kalbfleisch la. . . . .	5.40	2.20
Schweinefleisch frisch . . . . .	5.25	2.40
Speck, geräuchert . . . . .	5.35	2.50
Milch . . . . .	0.40	0.15—0.18
Butter . . . . .	4.—	2.40
Käse (la. Schweizerkäse fett) . . . . .	4.—	2.40
Zucker . . . . .	1.05	0.54
<i>Brennstoffe</i>		
Belg. Anthrazit 30/50 mm pro 100 kg. . . . .	15.—	6.40
Braunkohlen-Briketts (Union) pro 100 kg . . . . .	10.50	4.40
Buchenholz (geschnitten) pro Ster . . . . .	47.50	23.50
Tannenholz pro Ster . . . . .	37.—	20.50
<i>Kleider:</i>		
Veston Anzug engl. Tuch (nach Maß gute Ausführung) . . . . .	200—270	90—130
Veston-Anzug Halbtuch . . . . .	150—190	65—80
Veston-Anzug engl. Tuch (Konfektion) . . . . .	135—200	70—80
Veston-Anzug Halbtuch . . . . .	80—110	45—54
Herrenschuhe Boxcalf . . . . .	30—40	15—18
Herrenschuhe Chevreaux . . . . .	38	18—22
Arbeiterschuhe genagelt . . . . .	10—30	9—15
Frauen Schuhe Boxcalf . . . . .	25—35	12—16
Frauen Schuhe Chevreaux . . . . .	38—40	16—18
Frauen Schuhe einfache . . . . .	23	10—12
Kinderschuh Boxcalf (Nr. 27—35) . . . . .	16—22	7—12
Kinderschuh grob . . . . .	10—14	4—6

Was das Verhältnis der Löhne des Eisenbahnpersonals zu denjenigen des Post- und Telegraphenpersonals anbelangt, kann gesagt werden, daß die Löhne der letzteren gegenwärtig etwas höher sind.

*7. Revision des bestehenden Besoldungsgesetzes.*

Die Revision des bestehenden Besoldungsgesetzes beschäftigt den Eisenbahnerverband seit dem Jahre 1918. Im Jahre

1919 wurden den Behörden die Postulate des Personals eingereicht. Im Jahre 1920 erschien ein Entwurf des schweizerischen Finanzdepartementes zu einem neuen Besoldungsgesetz, zu dem wieder Gegenvorschläge eingereicht worden sind.

Ein zweiter Entwurf der Behörde ist im Jahre 1922 erschienen, der ebenfalls Gegenstand eingehender Erörterungen mit den Behörden bildete. Seither wurde über das Schicksal dieser Vorlage nichts näheres mehr bekannt, trotzdem die Personalverbände sich fortwährend danach erkundigten. Wie verlautet, beschäftigt sich der Bundesrat gegenwärtig mit der Beratung des Gesetzes, das vielleicht noch im Laufe dieses Jahres dem Parlament unterbreitet wird.

Im Entwurfe der Behörden zu einem neuen Besoldungsgesetz sind Kinderzulagen vorgesehen. Die Personalverbände haben sich in bezug auf die Kinderzulagen grundsätzlich auf den ablehnenden Standpunkt gestellt, weil die Kinderzulagen geeignet sind, die Grundlöhne herabzudrücken und somit einer fiskalischen Maßnahme für den Staat im Sinne der Einsparung auf dem Lohnkonto gleichkommen.

8. Die Lohnverhältnisse bei den Privatbahnen.

Die Löhne bei den Privatbahnen sind in der Regel tiefer gehalten als diejenigen der Bundesbahnen. Bei den meisten Privatbahnen wurden während den letzten Jahren die bestehenden Lohnregulative im Sinne der Anpassung an die erhöhten Lebenskosten revidiert, nachdem vorher Teuerungszulagen ausbezahlt worden sind. Bei einer Anzahl von Privatbahnen wurden mittlerweile diese Lohnsätze, wie beim Bunde die Teuerungszulagen, wieder reduziert, nachdem ein gewisser Rückgang in den Lebenskosten eingetreten war. Im Jahre 1921 führte die Lohnregelung bei einer Privatbahn zu einem Streik, der acht Tage dauerte und mit einem Erfolg für das Personal endigte. Am Streike war das gesamte Personal dieser Bahn mit rund 120 Mann beteiligt.

Über die Lohnverhältnisse bei jeder einzelnen Privatbahn zu berichten, würde zu weit führen, da diese Verhältnisse sehr verschiedenartig sind. Immerhin ist zu bemerken, daß die Löhne des Bundes bis zu einem gewissen Grade richtunggebend sind.

X. Pensions- und Krankengeldregelung.

Bei den Bundesbahnen besteht eine „Pensions- und Hilfskasse“ und eine „Krankenkasse“.

1. Pensions- und Hilfskasse.

Diese ist eine auf bundesgesetzlichen Bestimmungen (zurzeit Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 betr. die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen auf Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen) beruhende Einrichtung der Bundesbahnen mit besonderem Rechnungswesen. Sie hat den Zweck, die Beamten und Arbeiter der Bundesbahnen gegen die wirtschaftlichen Folgen der Krankheit, Invalidität, des Alters, der unverschuldeten Nichtwiederwahl, der unverschuldeten Entlassung und des Todes zu versichern.

Bei ihr sind versichert:

- a) die Direktoren,
- b) die auf Amtsdauer gewählten Beamten,
- c) die provisorischen Beamten mit Monatslohn,
- d) die Arbeiter, welche ständig und voraussichtlich länger als ein Jahr bei den Bundesbahnen beschäftigt werden, oder bereits länger als ein Jahr beschäftigt worden sind (einschließlich der Lehrlinge des Verwaltungs-, Stations- und Zugdienstes, aber ausgenommen die Lehrlinge der Werkstätte), die ständig beschäftigten Frauen.

Für dieses Personal ist die Vollversicherung obligatorisch. Für das unter a—d nicht genannte Personal kommt die Sparversicherung in Frage, von der weiter unten die Rede sein wird.

Für die Berechnung der Ansprüche an die Pensionskasse ist einerseits die zurückgelegte Dienstzeit maßgebend. Als anrechenbare Dienstzeit gilt die Zeit, während der ein Angestellter Beiträge an die Kasse geleistet hat. Andererseits gilt als Grundlage der versicherte Jahresverdienst.

Als anrechenbarer Jahresverdienst kommt in Betracht:

- a) bei den Beamten mit Jahresbesoldung der zwölfwache Monatsgehalt,
- b) bei den Arbeitern mit nur sechs bezahlten Wochentagen der 313fache normale Tagesverdienst; bei Arbeitern, die auch für die Sonntage und Feiertage belohnt sind, der 350fache normale Tagesverdienst.
- c) die Nebenbezüge, soweit sie nicht als Entgelt für besondere Auslagen zu betrachten sind.

Das Maximum des anrechenbaren Jahresverdienstes ist auf 15 000 Frs. festgesetzt.

Folgende Beträge werden als Nebenbezüge versichert:

<i>1. Zugpersonal.</i>	
Oberzugführer . . . . .	Frs. 1080
Zugführer . . . . .	" 900
Kondukteure, verheiratete . . . . .	" 800
ledige . . . . .	" 765
Bremsler . . . . .	" 720
<i>2. Lokomotivpersonal.</i>	
Oberlokomotivführer . . . . .	" 1350
Zugskontrolleure . . . . .	" 900
Lokomotivführer mit Dienst auf Hauptlinien . . . . .	" 1350
mit Dienst auf Nebenlinien, sowie Reserve-, Ablöse- und Rangierdienst . . . . .	" 1080
Lokomotivheizer mit Dienst auf Hauptlinien . . . . .	" 900
mit Dienst auf Nebenlinien, sowie Reserve-, Ablöse- und Rangierdienst . . . . .	" 720
<i>Dampfbootpersonal.</i>	
Kapitäne . . . . .	Frs. 720
Steuermann . . . . .	" 720
Dampfbootkassierer . . . . .	" 495
Matrose . . . . .	" 450
Maschinist . . . . .	" 900
Heizer . . . . .	" 720

Andere Nebenbezüge sind zurzeit bei der Pensionskasse nicht versichert.

Tritt ein Angestellter aus dem Dienst der Bundesbahnen freiwillig aus, ohne daß er invalid wäre und demgemäß Anspruch auf Pension erheben könnte, so werden ihm die von ihm geleisteten Beiträge ohne Zins zurückerstattet. Das gleiche ist der Fall, wenn ein Angestellter strafweise entlassen wird.

Ein Versicherter, dessen Jahresverdienst herabgesetzt wird, kann nach Maßgabe des vor der Herabsetzung anrechenbar gewesen Jahresverdienstes versichert bleiben, wenn er sich verpflichtet, für den früheren Jahresverdienst die Beiträge zu leisten. In diesem Falle hat auch die Verwaltung für den früheren Jahresverdienst den ihr zufallenden Beitrag zu leisten. Erklärt sich der Versicherte mit dieser Beitragsleistung nicht einverstanden, so wird der versicherbare Jahresverdienst ebenfalls entsprechend herabgesetzt. Wenn ein Versicherter, der für seine bisherige Stelle und auch für eine andere gleichartige Stellung, zu der er geeignet wäre, dauernd invalid geworden ist, nicht in den Ruhestand, sondern in eine Stelle mit geringem Jahresverdienst versetzt wird, so wird ihm eine auf Grund der Verdiensteinbuße und der zur Zeit der Versetzung zurückgelegten Anzahl Dienstjahre berechnete Teilpension ausbezahlt. Dementsprechend wird dann der neue geringere Verdienst als anrechenbare Besoldung angenommen. Im Falle der Totalinvalidität wird die Pension auf Grund der im ganzen zurückgelegten Dienstjahre und des geringeren Verdienstes berechnet, wozu die bisherige Teilpension geschlagen wird. An Stelle der Teilpension kann er aber auch verlangen, daß er zum bisherigen Gehalt weiterversichert bleibt unter den obengenannten Bedingungen in bezug auf die Beitragsleistung.

Beiträge an die Kasse.

Diese werden geleistet von der Verwaltung der Bundesbahnen und vom Versicherten.

Die Bundesbahnen haben zu leisten:

- a) einen ordentlichen Jahresbeitrag von sieben Prozent, beim Lokomotivpersonal einen solchen von 7½ Prozent des für die versicherten Aktiven anrechenbaren Jahresverdienstes; dieser Beitrag erhöht sich vom 1. Januar 1924 an jährlich um je ein Prozent des gesamten anrechenbaren Jahresverdienstes; bis zu 11¼ Prozent;

b) eine Einlage von fünf Monatsbeträgen von jeder Erhöhung des anrechenbaren Jahresverdienstes;

c) die übrigen besonderen Einlagen, welche gemäß der jeweiligen bestehenden, auf die Bundesbahnen anwendbaren Bundesgesetzgebung notwendig werden könnten.

Die Bundesbahnen übernehmen die Garantie für die Erfüllung der Verpflichtungen der Kasse. Allfällige Betriebsdefizite sind von ihnen zu tragen, wobei unter gewissen Vorbehalten ebenfalls eine Erhöhung der Beiträge der Versicherten erfolgen kann. Gegenüber Versicherten, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der gegenwärtigen Statuten bereits Mitglieder der Kasse waren, darf indessen keine Erhöhung des gegenwärtigen Beitrages noch eine Revision der Statuten im Sinne der Verschlechterung der Leistungen eintreten.

Die Verwaltungskosten der Kasse werden von den Bundesbahnen getragen.

Die *Versicherten* haben zu leisten:

a) einen ordentlichen Jahresbeitrag, bestehend beim Lokomotivpersonal in 5¼, beim übrigen Personal in 5 Prozent des anrechenbaren Jahresverdienstes;

b) eine Einlage von vier Monatsbeträgen von jeder Erhöhung des anrechenbaren Jahresverdienstes.

Die Beiträge werden in 12 monatlichen Raten von den monatlichen Gehaltszahlungen in Abzug gebracht.

Versicherte, die 70 Jahre alt sind oder 50 Dienstjahre zurückgelegt haben, sind von der Beitragspflicht unter Wahrung ihrer Ansprüche an die Kasse, befreit. Für weibliche Versicherte beginnt die Befreiung von den Beitragsleistungen nach 35 Dienstjahren. Der Versicherte, dem während der Krankheit nicht der volle Lohnausfall ersetzt wird, ist während dieser Zeit ebenfalls von der Leistung des Beitrages befreit. Ferner erfolgt die automatische Befreiung von der Beitragspflicht mit dem Zeitpunkt des Rücktrittes, wenn der Versicherte in den Genuß der vollen, seinen Dienstjahren entsprechenden Invalidenpension tritt oder abgefunden wird. Tritt infolge Invalidität oder infolge unverschuldeten Rücktrittes der Anspruch auf Pension bzw. auf Abfindung in Wirksamkeit, so müssen wenigstens zwei Jahresbeiträge à 5 Prozent des anrechenbaren Jahresverdienstes geleistet werden; ist dies nicht der Fall, so wird der noch fehlende Betrag von den Leistungen der Kasse in Abzug gebracht.

#### Die Leistungen der Kasse.

Diese bestehen in der Gewährung von Invaliden-, Witwen- und Waisenpensionen, einmaligen Abfindungen, Krankengeldern, Unterstützungen und des Sterbegeldes.

Die Leistungen der Pensions- und Hilfskasse dürfen weder gepfändet, noch mit Arrest belegt, noch in eine Konkursmasse einbezogen werden.

#### a) Invalidenpension.

Versicherte, die mindestens fünf Dienstjahre zurückgelegt haben und für ihre bisherige Stellung und auch für eine andere gleichartige Stellung, zu der sie geeignet wären, dauernd invalid geworden sind, haben Anspruch auf eine lebenslängliche Pension.

Den nämlichen Anspruch auf Pension besitzen Versicherte, die wenigstens 15 Dienstjahre zurückgelegt haben, wenn sie ohne eigenes Verschulden entlassen oder nicht wiedergewählt werden. Ebenso haben Anspruch auf lebenslängliche Pension Versicherte, die für ihre bisherige Stellung oder eine andere gleichartige Stellung, für die sie geeignet wären, dauernd invalid geworden und beim Eintritt der Invalidität *verheiratet* sind, auch wenn sie noch nicht fünf Dienstjahre zurückgelegt haben. Verwitwete mit Kindern unter 18 Jahren, sowie Geschiedene mit unterstützungsberechtigten Kindern werden den Verheirateten gleichgestellt.

Die Wahlbehörde entscheidet über das Vorhandensein der Invalidität. Ist der Versicherte 65 Jahre alt oder hat er 45 Dienstjahre zurückgelegt, kann er ohne Rücksicht auf seinen Gesundheitszustand zurücktreten; er hat in diesem Falle ebenfalls Anspruch auf die Pension. Weiblichen Versicherten steht diese Berechtigung nach 35 Dienstjahren zu.

Die jährlichen Invalidenpensionen werden nach folgender Skala festgesetzt:

Zahl der zurückgelegten Dienstjahre	Beim Lok. Pers.	Zahl der Prozente	
		für das Lok. Pes.	für das übrige Personal
Weniger als 1 Dienstjahr	—	15	15
1 Dienstjahr	1⅓	20	20
2 Dienstjahre	2¼	25	25
3 „	3⅝	30	30
4 „	4½	35	35
5 „	5⅝	36	36
6 „	6¾	37	37
7 „	7⅞	38	38
8 „	9	40	39
9 „	10⅓	41	40
10 „	11¼	42	41
11 „	12⅝	43	42
12 „	13½	44	43
13 „	14⅝	45	44
14 „	15¾	46	45
15 „	16⅞	47	46
16 „	18	49.5	47
17 „	19⅓	51	48
18 „	20¼	52.5	49.5
19 „	21⅝	54	51
20 „	22½	55.5	52.5
21 „	23⅝	57	54
22 „	24¾	58.5	55.5
23 „	25⅞	60	57
24 „	27	64	58.5
25 „	28⅓	66	60
26 „	29⅝	68	62
26⅞	30 und mehr	70 Max.	—
27 „	} für das übrige Personal	}	64
28 „			66
29 „			68
30 „			70 Max.

(Für das Lokomotivpersonal zählt für die Bemessung der Prozente jedes voll zurückgelegte Dienstjahr als 1⅓ Jahr.)

#### b) Ehegattenpension.

Die *Witwe* eines Versicherten hat Anspruch auf eine jährliche Witwenpension im Betrage von 50 Prozent der jährlichen Invalidenpension, mindestens aber im Betrage von 25 Prozent des anrechenbaren Jahresverdienstes des Versicherten. Den gleichen Anspruch hat auch ein Witwer, der erwerbsunfähig ist, wenn seine Frau Versicherte der Kasse war.

Bei Wiederverheiratung wird die Witwenpension mit dem dreifachen Betrage der Jahrespension abgegolten. Die Witwenpension fällt weg, wenn der Ehemann sich erst nach Vollendung von 60 Jahren verheiratet hat; ist die Ehefrau mehr als 20 Jahre jünger als der Ehemann, so wird die Witwenpension auf die Hälfte herabgesetzt.

#### c) Waisenpension.

Jedes eheliche Kind eines Versicherten, das infolge des Todes seines Vaters Waise geworden ist, hat Anspruch auf eine jährliche Waisenpension von 10% des anrechenbaren Jahresverdienstes des Versicherten. Die Waisenpension läuft bis das Kind 18 Jahre alt ist. Ist das Kind dauernd erwerbsunfähig und der Unterstützung bedürftig, so läuft die Waisenpension solange es lebt, auch wenn es beim Tode des Vaters über 18 Jahre alt war. Der Anspruch aller Kinder zusammen darf jährlich 30% des anrechenbaren Jahresverdienstes des verstorbenen Vaters nicht übersteigen.

Wenn der Versicherte nur eheliche Kinder, aber keine Witwe zurückläßt, oder wenn die Witwe während der Dauer der Waisenpension stirbt, so bezieht künftig jede Vollwaise noch einen jährlichen Zuschlag im Betrage von 10% des anrechenbaren Jahresverdienstes des verstorbenen Vaters. Die jährlichen Zuschläge an alle Vollwaisen dürfen den Betrag der jährlichen Witwenpension nicht übersteigen.





Kinder, die zur Zeit des Todes oder der Pensionierung des Vaters ehelich erklärt oder an Kindesstatt angenommen worden sind, sind den ehelichen Kindern gleichzustellen. Ebenso wird ein außereheliches Kind bezüglich der Ansprüche aus dem Tode des Vaters wie ein eheliches Kind betrachtet, sofern es von ihm anerkannt oder ihm mit Standesfolge zugesprochen war.

In Fällen, bei denen die Witwenpension gekürzt oder ganz in Wegfall kommt, wird die Waisenpension und der Zuschlag an Vollwaisen ungeschmälert ausbezahlt.

Wenn eine Mutter Mitglied der Kasse war und stirbt, so finden diese Bestimmungen über die Waisenpension sinngemäße Anwendung.

**d) Einmalige Abfindungen.**

Abfindungen werden gewährt an ledige Invalide (vor der Zurücklegung von fünf Dienstjahren) und zwar in folgenden Beträgen:

50%	des anrechenbaren Jahresverdienstes im 1. angetret. Dienstjahr
75%	„ „ „ „ 2. „ „
100%	„ „ „ „ 3. „ „
125%	„ „ „ „ 4. „ „
150%	„ „ „ „ 5. „ „

Den Ledigen werden gleichgestellt Verwitwete und Geschiedene ohne Kinder unter 18 Jahren.

Ferner werden Abfindungen gewährt an versicherte Angestellte, wenn sie nach dem zurückgelegten 5., aber vor dem 15. Dienstjahr ohne eigenes Verschulden nicht wieder gewählt werden. (Nach dem 15. Dienstjahr besteht in solchen Fällen Anspruch auf Pension.)

Diese Abfindungen betragen:

- Nach dem 5., aber vor dem 8. zurückgelegten Dienstjahre 125% des anrechenbaren Jahresverdienstes;
- Nach dem 8., aber vor dem 12. zurückgelegten Dienstjahre 150% des anrechenbaren Jahresverdienstes;
- Nach dem 12., aber vor dem 15. zurückgelegten Dienstjahre 200% des anrechenbaren Jahresverdienstes.

**e) Krankengeld.**

In Krankheitsfällen leistet die Kasse ein Krankengeld an solche Angestellte, die einen Lohnausfall erleiden, und zwar in folgendem Umfange:

Während der ersten vier Monate 85% des ausfallenden Gehaltes oder Lohnes.

Während der weiteren folgenden vier Monate 75% des ausfallenden Gehaltes oder Lohnes, und nachher bis zur Wiederaufnahme der Arbeit oder bis zur definitiven Überweisung an die Pensionskasse 50% des ausfallenden Gehaltes oder Lohnes.

Das auf Amtsdauer gewählte Personal hat in Krankheitsfällen Anspruch auf volle Lohnzahlung während der ersten vier Monate. Beim Tag- und Stundenlohnpersonal fällt der Lohn in Krankheitsfällen von Anfang an weg.

**f) Unterstützungen.**

In besonderen, durch Krankheit bedingten Bedarfs- und Notfällen und nach Maßgabe der Mittel des Unterstützungsfonds werden aus diesem Fonds Unterstützungen bezahlt. Dieser Fonds wird durch die Verwaltung allein unterhalten, indem jedes Jahr 1% der am 31. Dezember des Vorjahres versicherten Besoldungen eingelegt wird.

Unterstützungen werden aber nur aus Mitteln der Pensionskasse bezahlt und zwar in folgenden Fällen:

Stirbt ein Versicherter oder Invalidenpensionsempfänger und hinterläßt er weder einen pensionsberechtigten Ehegatten, noch pensionsberechtigende Kinder, wohl aber bedürftige Eltern, Großeltern, elternlose Großkinder oder Geschwister, so erhalten diese Verwandten, sofern der Verstorbene zu ihrem Lebensunterhalt wesentlich beigetragen hat, zusammen, solange die Bedürftigkeit andauert, eine jährliche Unterstützung von höchstens 20% des anrechenbaren Jahresverdienstes des Verstorbenen. Der Anspruch dauert aber in keinem Falle länger als bis 70 Jahre nach der Geburt des Versicherten. Eine gleiche Unterstützung kann auch Invaliden gewährt werden, deren Invalidenpension niedriger ist als die Pension, die dessen Hinterbliebenen im Falle seines Ablebens zukommen würde.

**g) Sterbegeld.**

Das Sterbegeld ist nur in den Übergangsbestimmungen vorgesehen und wird nur bei Todesfällen von Angestellten, die am 1. Januar 1921 Mitglied der Kasse waren, ausbezahlt. Bei Todesfällen von Angestellten, die seither eingetreten sind, kommt das Sterbegeld nicht mehr zur Auszahlung.

Das Sterbegeld beträgt für bisherige, auf Amtsdauer gewählte Angestellte Frs. 100.—, für Taglohn- und Stundenlohnarbeiter, die der früheren Arbeiterkrankenkasse, die nun aber mit der neuen Krankenkasse seit 1. Januar 1921 verschmolzen ist, angeschlossen waren, Frs. 80.—.

**h) Sparversicherung.**

Provisorisch oder aushilfsweise angestelltes Personal, das nicht versicherungspflichtig ist, aber voraussichtlich später versicherungspflichtig wird, ist gehalten, in die Sparversicherung einzutreten. Es hat die gleichen Beiträge zu leisten wie die Vollversicherten. Das gleiche gilt von der Verwaltung der Bundesbahnen.

Das nicht ständig, aber periodisch wiederkehrend beschäftigte Personal hat ebenfalls der Sparversicherung beizutreten. Tritt der Spareinleger aus dem Dienste der Bundesbahnen endgültig aus, so wird ihm das von seinen eigenen Einlagen herrührende Guthaben mit Einschluß der Zinsen zurückerstattet. Endigt das Dienstverhältnis infolge Todes des Spareinlegers, so wird dessen Guthaben mit Einschluß der Zinsen dem Ehegatten oder den Nachkommen, Eltern, Großeltern oder Geschwister nach Maßgabe ihres gesetzlichen Erbrechtes ausbezahlt.

Wird ein Spareinleger zufolge Änderung des Dienstverhältnisses pflichtig, der Vollversicherung beizutreten, so geht sein gesamtes Guthaben in die Pensionskasse über. Die Zeit, für die er Beiträge geleistet hat, wird ihm angerechnet.

**i) Verwaltung.**

Die Pensions- und Hilfskasse wird von der Generaldirektion der Bundesbahnen unter Mitwirkung des Personals verwaltet. Zu diesem Zwecke werden alle drei Jahre besondere „Hilfskassenkommissionen“ aus dem Personal und vom Personal in direkter Wahl gewählt. Es bestehen vier Kommissionen. Eine solche für das Personal der allgemeinen Verwaltung mit 10 Mitgliedern und drei Kommissionen mit je 14 Mitgliedern für das Personal des Betriebes eines jeden Kreises. Den Kommissionen obliegt die Anwendung der Statuten. Sie haben sich insbesondere auch mit den Unterstützungsfällen (Unterstützung von in Not geratenen Angestellten infolge Krankheit oder deren Angehöriger) zu befassen. In dieser Beziehung steht ihnen beschließende Befugnis zu (Festsetzung des Unterstützungsbeitrages).

Unser Verband bereitet jeweils die Wahlen dieser Kommissionen vor und stellt die bezüglichen Listen auf. Mitglieder anderer Organisationen sind bei den letzten Wahlen nicht mehr gewählt worden, da ein zahlenmäßiger Anspruch dieser kleinen Gruppen nicht besteht.\*)

**2. Die Krankenkasse.**

Die Krankenkasse bezweckt die Unterstützung der Mitglieder im Krankheitsfalle. Sie ist in bezug auf die Leistungen teilweise gebunden an das schweizerische Gesetz über die Krankenversicherung. Bei der Kasse kann sich jeder Bedienstete (einschließlich der Lehrlinge) versichern, der den Eintritt innerhalb drei Jahren vom Datum seiner Anstellung an gerechnet, anmeldet, unter der Voraussetzung, daß seine Anstellung länger als zwei Wochen dauert. Die Statuten sehen auch die Einführung der Familienversicherung vor, wonach also auch die Ehefrau und die Kinder bei dieser Kasse versichert werden können, wenn sie ein günstig lautendes Arzzeugnis beizubringen in der Lage sind. Bis heute ist jedoch die Familienversicherung noch nicht eingeführt.

\*) Streitigkeiten zwischen der Pensionskasse und den Versicherten in bezug auf die Leistungen der Kasse können vor das eidgenössische Versicherungsgericht gebracht werden.

Voraussetzung für den Beitritt eines Angestellten zur Krankenkasse ist:

- a) daß der Bedienstete nicht schon bei mehr als einer Krankenkasse versichert ist;
- b) daß ihm im Krankheitsfalle aus der Versicherung bei der Kasse kein Gewinn erwächst.

Diese Einschränkungen stützen sich auf das eingangs erwähnte Gesetz über die Krankenversicherung in der Schweiz.

Die Mitgliedschaft erlöscht durch den Tod oder infolge Austritts aus dem Dienst der Bundesbahnen, durch freiwilligen Austritt und schließlich durch Ausschluß. Der Austritt aus der Kasse ist jederzeit gestattet.

Ein ausgetretenes oder ausgeschlossenes Mitglied verliert alle Ansprüche an das Kassenvermögen.

#### *Leistungen der Kasse.*

Die Kasse gewährt in Krankheitsfällen folgende Leistungen:

- a) entweder ärztliche Behandlung und Arznei,
- b) oder ein tägliches Krankengeld, auch für Sonntage, von wenigstens einem Franken,
- c) oder an Vollversicherte die obengenannten Leistungen zusammen.

Das Personal, welches in Krankheitsfällen auf Weiterbezahlung des Gehaltes oder Lohnes oder auf Entschädigung für Gehaltsausfälle aus der Pensionskasse Anspruch hat, wird gemäß obenstehender lit a), das übrige Personal nach lit c) versichert. Personen, die nicht mehr im Dienst der Bundesbahnen stehen, können nur für Arzt und Arznei oder nur nach lit b) versichert sein.

Die Kasse gewährt ihre Leistungen:

Für die nach lit. a) oder b) Versicherten nur während der vom Arzte bescheinigten Zeit der Erkrankung und nur für 180 Krankentage im Laufe von 360 aufeinanderfolgenden Tagen. Für die gemäß lit. c) Versicherten während 365 Tagen im Laufe von 540 aufeinanderfolgenden Tagen. Ist die Bezugsberechtigung erschöpft, so tritt eine Einstellungszeit von sechs Monaten ein. An Wöchnerinnen gewährt die Kasse ihre Leistungen für die Dauer von sechs Wochen. Diese Zeit wird auf die oben erwähnte Zeit der Bezugsberechtigung nicht angerechnet. Wöchnerinnen erhalten ferner für Entbindungskosten einen Betrag von Frs. 25.— und allenfalls ein Stillgeld von Frs. 20.—. Diese letztere Bestimmung stützt sich ebenfalls auf das schweizerische Bundesgesetz über die Krankenversicherung. Das Stillgeld wird der Krankenkasse vom Staate zurückbezahlt.

Für Vollversicherte, d. h. für die nach obiger lit. c) Versicherten, die während der Krankheit keine Entschädigung für Lohnausfall erhalten oder den Lohn nicht weiterbeziehen, ist das Krankengeld wie folgt festgesetzt:

während den ersten 185 Tagen . . . . . 75% des Lohnes  
während den weiteren 180 Tagen . . . . . 50% des Lohnes  
jedoch nie weniger als Frs. 1.— pro Tag. (Dazu die Kosten für Arzt und Arzneien.) Arznei wird nur dann kostenlos gewährt, wenn sie von einem zur Behandlung befugten Arzte verordnet, bzw. von einer zur Abgabe von Arznei befugten Apotheke verabfolgt werden, und nur dann, wenn sich das Kassenmitglied bei der Inanspruchnahme des Arztes oder der Apotheke als Mitglied der Kasse ausweist.

Die Kosten für Krankenhausbehandlung werden übernommen, wenn sie auf Weisung des Arztes in einer öffentlichen Heilanstalt erfolgt. Die gemäß oben aufgeführter lit. a) oder c) Versicherten, welche sich in Spitalbehandlung befinden, genießen unentgeltliche Spitalpflege. Ebenfalls wird diesen Versicherten ein Zuschuß von Frs. 2.50 pro Tag für höchstens sechs Wochen und ein solcher von Frs. 2.— pro Tag von der 6. bis längstens der 12. Woche zu den Kurkosten bezahlt, wenn das Heilverfahren vom Arzte verordnet wird.

(Fortsetzung folgt.)

## **Bericht der schwedischen Sozialisierungskommission über die Betriebsform der schwedischen Staatsbahnen.**

Die von der Regierung Branting eingesetzte schwedische Sozialisierungskommission besteht aus 7 Mitgliedern, nämlich 4 Sozialdemokraten, 1 Liberalen und 2 Großindustriellen. Sie hat nunmehr den ersten Teil ihres Berichtes nebst ihren einstimmigen Schlußfolgerungen und Vorschlägen dem Parlament vorgelegt. Dieser erste Teil ist ein umfangreiches Werk, das die Frage: „Die Staatsbahnen als öffentliche Betriebe“ behandelt. Die Kommission bringt zum Ausdruck, daß zwischen dem Staat als Unternehmer und als politische Körperschaft ein grundsätzlicher Unterschied zu machen ist. Zu diesem Thema äußert sie sich etwa wie folgt:

Die Verwaltung wirtschaftlicher Unternehmungen durch den Staat ist eine Tätigkeit, die sich grundsätzlich von der gewöhnlichen Staatsverwaltung unterscheidet. Zur Bewältigung dieser Aufgabe müssen spezielle, dem Betrieb angepaßte Methoden zur Anwendung gelangen. Allerdings sind mit den Vorteilen einer kaufmännischen Verwaltung Risiken verbunden. Jede Verwaltungsform hat eine Reihe von Vor- und Nachteilen, die einander ausgleichen sollen, und schließlich darf in keiner Betriebsform eine vernünftige Leitung ausgeschaltet werden. Die Staatsbahnen sind zur Förderung der industriellen Tätigkeit des Landes gebaut worden und haben sich allmählich zum größten Unternehmen des Landes entwickelt. Ihre Betriebsführung ist jedoch doppelter Natur; sie kommt sowohl in ihrer Bahnbaupolitik, wie in ihrer Tarif- und Lohnpolitik zum Ausdruck. Dies erklärt sich aus der Vermischung der Eisenbahnökonomie mit der allgemeinen Staatspolitik. Gewisse, der besonderen Art der Unternehmung entsprechende Richtlinien für ihre Verwaltungen haben sich trotz vorgenommener Versuche in der Hinsicht nicht durchsetzen können.

Die Staatsbahnen sollen als selbständiges öffentliches Unternehmen organisiert werden; sie sollen ausschließlich dem Staate gehören, der die Grundsätze für ihre Verwaltung festlegt und sie kontrolliert. Leitung und Verwaltung sollen aber vollkommen unabhängig von der politischen Organisation des Staates erfolgen. Als ökonomischer Grundsatz muß festgelegt werden, was für jedes selbständige Unternehmen gilt: die Ausgaben müssen durch die Einnahmen gedeckt werden. Der Verkehr muß also an erster Stelle dort aufrechterhalten werden, wo die Ausgaben im Verhältnis zu den Einnahmen stehen. Dies bedeutet nicht etwa, daß der übrige Verkehr eingestellt werden muß, sondern vielmehr, daß der Staat die nötigen Mittel zur Verfügung stellen muß, um diesem ökonomischen Grundsatz auch auf den unrentablen Verkehrsstrecken zur Geltung zu bringen. Die Verantwortlichkeit, Gewinne zu vermeiden, ruht nicht auf der Verwaltung, sondern auf dem Staate durch Ausübung der Tarifhoheit. Der Staat soll diese Kontrolle in der Hauptsache so ausüben, wie dies jetzt bei den Privatbahnen geschieht.

#### *Arbeitsbedingungen bei den Staatsbahnen.*

Da die Personalunkosten bei den Staatsbahnen die Hälfte sämtlicher Betriebsunkosten ausmachen, ist die Regelung der Löhne und Gehälter für das Finanzgebahren der Unternehmungen von wesentlicher Bedeutung. Dadurch, daß die Festsetzung der Löhne und Gehälter durch den Staat auf Grund seiner staatsfinanziellen und staatspolitischen Einstellung erfolgt, wird eine Verwaltung des Staatsbetriebs nach kaufmännischen Grundsätzen unmöglich gemacht. Die Löhne sollen wie für Privatunternehmen geregelt werden. Die gesetzliche Regelung der Löhne oder die Einführung von Soziallöhnen muß prinzipiell abgelehnt werden. Das für die Staatsbeamten geltende Lohnsystem darf nicht für den Staatsbetrieb gelten. Es ist von großer Bedeutung, daß sich die Löhne nach dem Arbeitsmarkt richten auch in bezug auf die besser besoldeten Stellen. Was in sozialpolitischer Hinsicht nicht für sämtliche Unternehmungen oder für Unternehmen ähnlicher Art (z. B. Eisenbahngesellschaften) gesetzlich vorgeschrieben wird, soll

auch nicht bei den Staatsbahnen durchgeführt werden. Dagegen sollen alle gesetzlich eingeführten sozialpolitischen Maßnahmen (z. B. Achtstundentag), die entweder für die Eisenbahnen oder für sämtliche Unetrnehmungen gelten, auch auf die Staatsbahnen Anwendung finden. Der Übergang der behördlichen Lohnabschlüsse zu Kollektivverträgen bedeutet vollständige Ausschaltung der Behörden bei der Festsetzung von Löhnen. Dem Personal muß das Verhandlungsrecht gesetzlich zugesichert werden. Seine Interessen werden übrigens durch eine ihm zu gewährende Vertretung im Hohen Eisenbahnrat gewahrt. Die veränderte rechtliche Stellung des Personals bedeutet, daß das Streikrecht anerkannt werden muß. Die Vorteile des Übergangs von behördlichen Abschlüssen zu Tarifverträgen sind derart, daß das damit verbundene Risiko für die Interessen der Allgemeinheit ausgeglichen wird. Die Abschaffung des Beamtencharakters der Eisenbahner bedeutet nicht, daß die Angestellten keine Pension erhalten. Dieses Recht müssen sie sich, wie alle anderen Rechte, auf dem Verhandlungswege verschaffen, soweit sie nicht bereits vom Staat gesetzlich gewährleistet sind. Den bestehenden Verpflichtungen müssen die Staatsbahnen selbstverständlich nachkommen.

### Kapital und Gewinne.

Das Kapital der Staatsbahnen setzt sich wie folgt zusammen: Obligationsskapital, Stammkapital und Sekundärkapital. Am 31. Dezember 1922 war folgendes Kapital vorhanden:

Obligationsskapital . . . . .	220 Millionen Kronen
Stammkapital . . . . .	228 Millionen Kronen
Sekundärkapital . . . . .	237 Millionen Kronen
<hr/>	
zusammen	685 Millionen Kronen.

Das Sekundärkapital stellt den nicht rentablen Besitz des Staates dar und muß deshalb abgeschrieben werden. Das Obligationsskapital repräsentiert die Anleihen, also das eigentliche Betriebskapital, während das Stammkapital dieselbe Rolle spielt wie bei Privatunternehmen das Aktienkapital. Bei den jetzigen Verhältnissen muß das Obligationsskapital 5% und das Stammkapital 6% Zinsen aufbringen. Ferner muß ein Reservefonds geschaffen werden, in den 10% des jährlichen Reingewinnes ausgeschüttet werden, bis der Fonds 10% des Stammkapitals ausmacht. Aus dem Reservefonds dürfen nur zur Deckung eventueller Verluste Mittel entnommen werden. Bezüglich der Steuerpflicht müssen die Staatsbahnen in derselben Weise wie Privatunternehmen behandelt werden.

### Verwaltungsorgane.

Der Eisenbahnrat setzt sich aus 29 Mitgliedern zusammen, wovon der Reichstag 8 Mitglieder (jede Kammer 4) und der König ebenfalls 8 sowie den Präsidenten ernannt. Von den übrigen werden 6 vom Personal und 6 von Körperschaften, die die Benutzer der Eisenbahnen vertreten, gewählt. Die Wahl der Mitglieder erfolgt auf vier Jahre, nach welcher Frist sie sofort wiedergewählt werden können. Stellvertreter gibt es nicht.

Der Eisenbahnrat wählt aus seiner Mitte ein Komitee von sechs Personen, das zusammen mit dem Direktor den Verwaltungsrat bildet. Der Direktor wird von diesen sechs Personen angestellt. Soweit dies im Rahmen des Handelsgesetzbuches zulässig ist, beschließt der Eisenbahnrat nach Aufstellung der Bilanz über die Verteilung der Gewinne sowie über Abschreibungen und dergleichen. Die eigentliche Leitung des Betriebes obliegt dem Verwaltungsrat. Dieser schließt die Tarifverträge mit dem Personal ab und setzt, soweit er gesetzlich dazu berechtigt ist, die Frachtpreise fest. Der Verwaltungsrat beschließt ferner über die Anlage des Kapitals und über seine Verwendung, mit Ausnahme des Reservefonds, worüber der Eisenbahnrat bestimmt. Ferner hat der Verwaltungsrat das Recht, Kredite bis zur Höhe des Reservefonds aufzunehmen.

## Für die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb.

Die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angehörende französische Eisenbahner-Organisation hat den Wunsch geäußert, daß auf dem nächsten internationalen Transportarbeiter-Kongreß eingehend über die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb diskutiert und gemeinsam darüber beraten werde, wie die Sichtbarkeit der Signale, das Anhalten der Züge und die Zuverlässigkeit der Bremsvorrichtungen verbessert und mit der stets zunehmenden Ladefähigkeit und Fahrgeschwindigkeit in Einklang gebracht werden können.

Die Fragen der automatischen Wagenkuppelung, der Signal-Wiederholung und der durchgehenden Bremsen auf allen Zügen bilden drei Tagesordnungspunkte des Hamburger Kongresses, sind aber eigentlich als ein Kapitel zu betrachten, weil die Einführung der einen Neuerung auch die Einführung der übrigen nach sich ziehen würde. Auch glaube ich, daß der Widerstand der verschiedenen Verwaltungen weniger auf die technische oder finanzielle Undurchführbarkeit, sondern vielmehr auf die mangelnde Initiative der Direktoren, ihre Gleichgültigkeit und auch auf die unbegründete Furcht der Gesellschaften zurückzuführen ist, daß bei Einführung dieser technischen Neuerungen der Pflichteifer des Personals nachlassen würde.

Weil durch die Anforderungen der modernen Wirtschaft die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb immer mehr in Frage gestellt wird, erachtet das französische Lokomotiv- und Gepäckwagenpersonal die Einführung aller technischen Verbesserungen für unerlässlich. Das fortschrittlich gesinnte Personal verrichtet den ihm aufgetragenen undankbaren Dienst nicht mit Widerwillen; es will aber nicht ständig mit dem einen Fuß im Grabe und dem anderen im Gefängnis stehen, um die Absurdität veralteter und rückständiger Dienstvorschriften zu decken.

Hinsichtlich der Verbesserung des Signalwesens haben sich die Gesellschaften lediglich damit begnügt, mehr Signale einzuführen, ohne deren Sichtbarkeit zu erhöhen oder dem Lokomotivführer irgend ein Hilfsmittel an die Hand zu geben, das ihm bei seinem schwierigen Dienst von Nutzen sein könnte.

Die Gesellschaften haben sowohl die Ladefähigkeit als die Geschwindigkeit der Züge mehr als verdoppelt; die Signalwiederholung aber, die ein mögliches Übersehen des Lokomotivführers wieder gutzumachen geeignet ist, haben sie noch nicht eingeführt.

Bei plötzlich eintretendem Unwohlsein kann der Lokomotivführer nicht auf die Hilfe des Heizers rechnen, denn dieser ist ganz durch die Feuerung der Maschine und die Sicherung normalen Druckes in Anspruch genommen; auch der Schaffner kann in diesem Falle nicht einspringen, da er mit dem Sortieren des Gepäcks usw. — von der Überwachung der Wertgegenstände, für die er verantwortlich ist, ganz abgesehen — bis zur Grenze seiner Arbeitskraft belastet ist.

In Frankreich bestehen bereits Wiederholungsapparate. Früher war ein gewisses, durch Hertz'sche Wellen in Bewegung gesetztes System (Augereau) angewendet; die Gesellschaften haben dann gemeinschaftlich mit Konkurrenzunternehmen, die mit den Behörden auf gutem Fuß standen, dieses System durch einen elektrischen Apparat, „Crocodile“ genannt, ersetzt. Begegnete ein mit dem Wiederholungsapparat „Augereau“ ausgestatteter Zug einem Haltesignal, so wurde dies auf dem Geschwindigkeitsmesser angezeigt. Nur auf den Staatsbahnen ist diese Vorrichtung beibehalten, während sich die Gesellschaften der Einführung dieses vom Personal mit allem Nachdruck verlangten Systems entzogen haben. Das Personal trägt gerne seinen Teil Verantwortung und kommt auch für alle Dienstfehler auf; auf der anderen Seite fordert es aber auch von den Eisenbahngesellschaften ein gewisses Maß von Verantwortung und ihre Haftbarmachung für Unterlassungen.

Da es lediglich Sache des Lokomotivführers ist, einen Zug zum Stehen zu bringen, müssen ihm dazu auch alle erlangbaren technischen Hilfsmittel zur Verfügung gestellt werden. Anders ist es verwerflich, ihn für die Folgen eines etwaigen Überfahrens eines Haltesignals verantwortlich zu machen.

Die gesteigerten Verkehrserfordernisse bringen eine viel häufigere Zugfolge mit stets wachsender Geschwindigkeit mit

sich. In der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit ist eine Sparmaßnahme der Unternehmungen zu erblicken; das Material soll dadurch möglichst ausgenutzt werden. Im Interesse des Verkehrs und der Sicherheit müssen solche Leistungssteigerungen unbedingt mit der Einführung durchgehender Bremsen gepaart gehen.

Das betäubende Geräusch einer Lokomotive, die einen übermäßig langen und überladenen Zug bei einer zu hohen Geschwindigkeit zu ziehen hat, macht es dem Bremser oft unmöglich, den Signalpfeif, auf Grund dessen er die Handbremsen anzuziehen hat, zu vernehmen. Tritt bei einer verspäteten Wahrnehmung des Pfeiffes eine Verzögerung in der Handhabung der Bremsen ein, so ist sehr oft ein Unglück unvermeidlich. Aus diesem Grunde ist die Wiederholung der Signale unerlässlich.

Das Zuggespersonal ist in zahllosen Fällen Zeuge und Opfer verhängnisvoller Unglücksfälle gewesen, die auf ein Reißen der Kuppelung zurückzuführen waren. Das Entzweispringen der Kuppelung kann die verschiedensten Ursachen haben; so kann ein Bruch entstehen, indem beim Genuß unbemerkt irgend ein Fremdkörper in das Innere des Metalls gelangt, oder infolge heftigen Rückpralls bei unrechzeitigen Anhalten; eine weitere Ursache kann auch darin liegen, daß die Kupplung wegen Personaleinschränkung und daraus folgender Überlastung der Bediensteten vor Abfahrt des Zuges schlecht befestigt wurde, usw.

Man denke nur an die große Zahl Eisenbahner, die zwischen zwei in Bewegung befindlichen Wagen gequetscht wurden. Solche Unglücksfälle sind in allen Ländern zur Genüge bekannt.

Wieviele Unglücksfälle haben sich allein beim Rangieren auf Zwischenstationen ereignet, wo ein Bediensteter sämtliche Signale bedienen, an- und loskuppeln muß und der geringste Fehltritt oder Mißgriff sein Leben gefährdet. Für einen solchen Bediensteten ergeben sich die schwierigsten Situationen, die ihm nur zu leicht zum Verhängnis werden können. Wir haben genug Witwen und Waisen! Eisenbahner, laßt uns von den Kapitalisten fordern, daß sie das Leben der Arbeiter achten.

Die französische Sektion freut sich, Euch bestätigen zu können, daß eine automatische Wagenkupplung besteht. Ich meine den Apparat „Boirault“. Die französische Eisenbahnerföderation hat durchgesetzt, daß zunächst vergleichende Versuche gemacht und hernach 12 000 Apparate „Boirault“ zur versuchsweisen praktischen Anwendung angeschafft wurden. Dieser Apparat wurde immer als der vollendetste beurteilt. Er hat den Vorteil, daß er gleichzeitig auch die Schläuche für Luftdruck und Heizung sowie die elektrische Stromleitung der einzelnen Wagen miteinander verbindet.

Die französischen Eisenbahner sind der Auffassung, daß die Periode der Versuche auf dem Gebiete der automatischen Kupplung vorbei ist und daß nunmehr zur allgemeinen Anwendung des automatischen Kupplungssystems übergegangen werden muß. Sie bitten Euch daher, sich gleichfalls mit ihnen für die internationale Einführung und Anwendung der kontinuierlichen Bremsen, der Signalwiederholung verbunden mit der Registrierung der Fahrgeschwindigkeit, sowie der automatischen Kupplung „System Boirault“ einzusetzen, denn wie die Verkehrsmittel selbst, ist auch die Sicherheit des Publikums und des Personals eine internationale Angelegenheit.

*Bidegaray.*

## Der Allrussische Verband der Eisenbahner.

Der Allrussische Verband der Eisenbahner ist der stärkste der in Rußland bestehenden 23 Industrieverbände. Er wurde 1905 gegründet, wurde aber noch im selben Jahre von dem Zarenregiment aufgelöst. Erst nach der Februar-Revolution 1917 konnte sich der Verband wieder konstituieren. Zunächst freilich erfolgte der Zusammenschluß nach verschiedenen Branchen, die sich aber schon nach wenigen Monaten in einer Zentrale vereinigten. Die Oktober-Revolution 1917 führte zu

einer Spaltung des Verbandes. Der linke Flügel stellte sich auf dem Januar-Kongreß 1918 offen hinter die Sowjetregierung, während der rechte Flügel die Kongreßberatungen verließ und sich als besonderer Verband konstituierte. Im Januar 1919 rief dann der linke Flügel, der sich im „Allrussischen Zentralauschuß der Eisenbahner“ organisierte, einen sogenannten „Vereinigungskongreß“ ein, doch dauerte die Zersplitterung auch nach diesem Kongresse noch an.

Bis zur Einführung der NEP. (Neue Wirtschaftspolitik) hatte der Verband ein ungeheures Arbeitsgebiet. Er entschied über den Fahrplan, über den Bau von Eisenbahnen usw. und hatte das Recht, Personal einzustellen. Mit der Einführung der NEP. wurde die Verbandstätigkeit auf Arbeiterschutz, Angestelltenversicherung, Abschluß von Kollektivverträgen und dergleichen beschränkt. Bis zur Einführung der NEP war auf den Eisenbahnen — wie übrigens bei allen Gewerkschaftsverbänden — die Zwangsmitgliedschaft eingeführt. Seitdem ist die Mitgliedschaft eine freiwillige. Der Übergang von der zwangsweisen zur freiwilligen Mitgliedschaft scheint dem Verband keine große Einbuße an Mitgliedern verursacht zu haben. Nach den auf dem jüngsten Eisenbahnerkongreß gemachten Angaben zählt der Verband etwa 700 000 Mitglieder. Der Zustand der Finanzen soll sich sogar beträchtlich gebessert haben, sodaß der Verband in der Lage ist, alle Ausgaben durch die laufenden Einnahmen aus Mitgliederbeiträgen zu bestreiten.

Über die sonstigen organisatorischen Verhältnisse sowie die Tätigkeit des Verbandes berichtet das Rote Gewerkschafts-Bulletin:

Es gelang, den Verbandsapparat bedeutend einzuschränken. Vor einem Jahre besaß der Verband 6000 bezahlte Funktionäre, gegenwärtig jedoch ist diese Zahl auf ein Drittel gesunken, wobei die Direktive des letzten Verbandskongresses, wonach ein Funktionär auf 350 Mitglieder entfallen soll, verwirklicht worden ist.

Was die Bildungstätigkeit anbelangt, so besitzt der Verband gegenwärtig 549 Klubs, 358 Lesehallen und 393 Bibliotheken.

Neun Zehntel seiner Zeit widmete das Zentralkomitee der Erledigung von Lohnfragen. Als Ergebnis dieser Tätigkeit ist hervorzuheben, daß die Löhne gegenwärtig 40 bis 42 Prozent der Vorkriegszeit erreichen. Die Rückstände der Löhne sind fast ganz liquidiert. Der Übergang zur Berechnung in Gold beugte gegenwärtig einer Aufhäufung von Rückständen infolge verspäteter Auszahlung der Löhne vor. Im allgemeinen steigerten sich die Löhne im Vergleich zum vorangegangenen Jahre um 70 Prozent.

Auf dem Gebiete der Produktion hat das Zentralkomitee des Verbandes durchgesetzt, daß das Volkskommissariat der Verkehrswege alle seine wichtigsten Verordnungen mit dem Verbandsvereinbart.

## X. Kongreß des Landesverbandes luxemburger Eisenbahner.

Der 10. Kongreß der luxemburger Eisenbahner-Organisation, der am 22. und 23. Juni in Esch abgehalten wurde, stand unter dem Zeichen der bevorstehenden Reorganisation der Luxemburger Eisenbahnen.

Am 1. Kongreßtag fand eine Demonstration des Personals statt, die glänzend verlief, obwohl am selben Tage ein Eucharistischer Kongreß abgehalten wurde.

Auf dem Kongreß waren die Schwesterorganisationen Belgiens, Frankreichs, Hollands sowie die I. T. F. vertreten. Sämtliche Delegierte brachten zum Ausdruck, daß die Luxemburger Eisenbahner, wenn sie sich zur Verteidigung ihrer Interessen gezwungen sehen sollten, einen Kampf zu führen, auf die Hilfe der ausländischen Kollegen rechnen können.

Der Kongreß mißbilligte die Haltung der Regierung hinsichtlich des Eisenbahnbetriebs und beauftragte den Vorstand, die Rechte des Personals mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu verteidigen.



Es wurden ferner Entschlüsse angenommen bezüglich der Durchführung des Achtstundentages; Regelung der rechtlichen Stellung des Personals; Einführung der gleichen Pensionsrechte für das Eisenbahnpersonal wie sie die Staatsbeamten genießen, wobei Pensionsierten, wenn nötig, Rechtsschutz gewährt werden soll; vertragliche Regelung des Angestelltenverhältnisses der Straßenbahner.

Der Kongreß wurde u. a. von der sozialistischen Rathausfraktion der Stadt Esch offiziell begrüßt. (Die bürgerlichen Stadtverordneten, die eine Minderheit bilden, kommen nicht mehr in die Sitzungen).

Der Bürgermeister dieser zweitgrößten Industriestadt des Landes ist Kollege Wilhelm, Bahnhofsassistent und rühriges Verbandsmitglied.

Der Mitgliederstand des Landesverbandes hat seit dem 1. Januar dieses Jahres eine Zunahme um 800 Mitglieder erfahren. Nunmehr gehören von den zirka 7200 Eisenbahnern, die in Luxemburg beschäftigt sind, 6000 dieser Organisation an.

#### IV. Kongreß des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes, abgehalten, am 28. und 29. Juni 1924 in Bern.

Am 28. und 29. Juni fand im Berner Rathaus die jährliche Delegierten-Versammlung des S.E.V. statt, die von ca. 200 Delegierten, Vertreter der verschiedenen Unterverbände, aus denen sich der Verband zusammensetzt, besucht war. Da in den Jahresversammlungen dieser Unterverbände die alltäglichen, auf die Geschäftsordnung und die Arbeitsbedingungen bezug habenden Fragen behandelt werden, hat sich der Kongreß lediglich mit der Festlegung allgemeiner Richtlinien zu befassen. Hauptgegenstand der Diskussion bildete das Programm der Organisation und der Stand der Arbeitsbedingungen, worüber der Verbandssekretär Bratschi ein ausführliches Referat hielt. U. a. sprach er über die Arbeitszeit, die Teuerungszulagen für 1925, Lohn- und Pensionsregelung, Dienstkleidung, Rechtsverhältnisse, Beförderung usw. Nach eingehender Aussprache drückte der Kongreß in einer Resolution sein Bedauern darüber aus, daß das Parlament noch nicht das Besoldungsgesetz für das Reichspersonal behandelt hat und protestierte gegen die Versuche der Regierung, die Aufrückungsmöglichkeit für die mittleren und unteren Beschäftigungsgruppen zu verschlechtern; ferner protestierte der Kongreß gegen die Verlängerung der Arbeitszeit und die in größerem Umfang vorgenommenen Entlassungen. (Von ca. 40 000 Eisenbahnern wurden 5000 entlassen.) Andere Resolutionen sprachen sich für eine Verbesserung des Kleidungsreglements, Einreihung des betr. Personals in das Besoldungsgesetz für das Reichspersonal und gegen die herablassende Weise aus, in der Regierungsvertreter im Parlament über das Personal sprachen.

Die Jahresberichte wurden einstimmig gutgeheißen.

Im S.E.V. sind jetzt ungefähr 90% des gesamten schweizerischen Eisenbahnpersonals organisiert. Die früheren Verbände der verschiedenen Fachgruppen haben sich im Kampfe um Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen zu diesem Verbandszusammengetan und besteht seither eine starke Strömung zur Konzentrierung aller Beschäftigungsgruppen. Der Verband ist so organisiert, daß die Interessen der verschiedenen Gruppen voll und ganz gewahrt werden und dadurch ist ein guter Boden dafür geschaffen, um die Machtstellung des gesamten Personals immer mehr zu festigen und zu erweitern.

Die I. T. F. war auf dem Kongreß durch Kollegen Nathans vertreten, der in seiner Begrüßungsansprache auch an das schweizerische Eisenbahnpersonal um rege Mitarbeit an der internationalen Föderation appellierte.

#### Geschäftsbericht der argentinischen Eisenbahner.

Von dem Argentinischen Eisenbahnerverband (*Unión Ferroviaria*) erhielten wir den Geschäftsbericht über die Jahre 1922 und 1923. Dieser Verband, der im Oktober 1922 durch Verschmelzung des Verkehrsbundes und des Verbandes der Werkstättenarbeiter gebildet wurde, bildet zusammen mit der Organisation der Lokomotivführer die *Confraternidad Ferroviaria*, eine der I. T. F. angeschlossene Eisenbahner-Föderation.

Der Bericht legt von der Zweckmäßigkeit der Verschmelzung und der darauf erfolgten Reorganisation Zeugnis ab. Die Geschäftsführung des Verbandes wurde bedeutend umfangreicher; Hand in Hand damit ging eine strenge Zentralisierung der Verwaltung. Obwohl der Verband im ersten Berichtsjahre nichts besonderes zu verzeichnen hatte, kann man doch feststellen, daß er langsame, aber sichere Fortschritte gemacht hat. Es sind zahlreiche Fälle aufgeführt, in denen die Gesellschaften versucht haben, Abmachungen über Arbeitsbedingungen zu umgehen; mit Hilfe der Organisation konnten sämtliche Versuche vereitelt werden. Für die Werkstättenarbeiter ist es gelungen, eine Vereinbarung abzuschließen, wonach ihnen im Krankheitsfalle bei 90 Krankheitstagen bis zu 90 halbe Tage vergütet werden. Im Geschäftsjahre 1923 hat die Organisation insgesamt 278 Streitsachen und sonstige Angelegenheiten gegen die Gesellschaften durchgeführt, von denen 152 erfolgreich waren.

Es fanden ferner einige wilde Streiks statt, welche die Entlassung einiger der in Frage kommenden Leute zur Folge hatten. Dem Verband ist es aber in beiden Fällen gelungen, ihre Wiedereinstellung zu bewirken.

Der *Fraternidad*, dem Verband der Lokomotivführer, wird für seine Mithilfe zur Erhaltung der Organisation besondere Anerkennung gezollt. Dieser Verband hat vor etwa einem Jahre seinen Mitgliedern die moralische Verpflichtung auferlegt, mindestens zwei Mitglieder für die *Unión Ferroviaria* zu gewinnen, was dieser letzteren Organisation auch tatsächlich zugute kam.

Die Finanzlage der Organisation ist als gesund zu bezeichnen. Das Reinvermögen stieg im Jahre 1923 von 42 967 Pesos auf 108 771; es wurde demnach eine Mehreinnahme von 65 804 Pesos erzielt, der ein Verlust von 24 433 Pesos im Vorjahre gegenübersteht.



#### Der Einmannwagen in den Vereinigten Staaten.

Vom Sekretär der Amalgamated Association of Street and Electric Railway Employees of America erhielten wir nachstehenden Artikel zugesandt:

Der sogenannte Sicherheitswagen, oder der moderne Einmannwagen ist in den Vereinigten Staaten mit dem Aufkommen des Autoverkehrs, der den Trambahnbetrieb empfindlich schädigt, eingeführt worden.

Schon 1914, als eine große Arbeitslosigkeit drohte, haben beschäftigungslose Leute, die im Besitze von Ford-Wagen oder anderer Automobile waren, sich über die schwierige Zeit hinweggeholfen, indem sie Personen beförderten und den Straßenbahnen erheblich Konkurrenz machten. Diese Konkurrenz nahm allmählich solche Formen an, daß allgemein von den städtischen und staatlichen Behörden eine Regelung des Autoverkehrs verlangt wurde. Viele Tramunternehmungen mußten

wesentliche Einschränkungen vornehmen, um die Ausgaben mit den Einnahmen zu decken, andere wieder mußten sich unter Geschäftsaufsicht stellen oder machten Bankrott.

Der Einmannwagen ist eine Schöpfung der *Stone and Webster-Company*, einer bekannten Unternehmung, die neben dem Bau von Straßenbahnen für das ganze Land auch die Errichtung großer Gebäulichkeiten übernimmt. Sie besitzt und betreibt selbst Straßenbahnen. So gehören ihr u. a. die Straßenbahnen von Dallas und anderen Städten in Texas und zum großen Teil die Trambetriebe von Seattle und Tacoma. Um die Betriebskosten zu vermindern und die Autokonkurrenz zu bekämpfen, erfand sie den sogenannten Sicherheits- und Birney-Wagen. Diese Wagen hat sie in ihren verschiedenen Trambetrieben eingeführt, um eine Personaleinsparung zu erzielen. Da die Herstellungskosten der Sicherheitswagen bedeutend niedriger sind und infolge ihrer Bauart der Stromverbrauch geringer ist, ermöglichten sie eine weitere Verringerung der Betriebskosten.

Dem Beispiel der *Stone and Webster Company* sind bald andere Unternehmungen gefolgt, weil auch sie dieses Betriebssystem für rationeller hielten.

Die Gründe, weshalb gerade die Unternehmer auf die Einführung des Einmannsystems ausgingen, liegen auf der Hand. Zunächst ist die Herstellung und der Verkauf der Wagen ein sehr einträgliches Geschäft. Es gehört nicht viel Propaganda dazu, um eine Straßenbahngesellschaft davon zu überzeugen, daß 20 Einmann- oder Sicherheitswagen weniger Betriebsaufwand verursachen als 20 Zweimannwagen. Ein weiterer Vorteil liegt darin, daß sie weniger Betriebskapital erfordern. Immerhin stößt die Ausbreitung des Einmannwagens aber auch auf ein Hindernis, und das ist die öffentliche Meinung.

Für die Unternehmer ist ausschließlich die Personaleinsparung und Verringerung der Betriebskosten ausschlaggebend, und um nun die Einführung des Systems zu erwirken, mußten Gründe erfunden werden, die den Gemeindeverwaltungen und dem Publikum den Einmannwagen sympathisch machen sollten. So wurde behauptet, daß der Einmannwagen 1. eine Verkehrssteigerung, 2. eine schnellere Beförderung und 3. eine Fahrpreisermäßigung mit sich bringe.

Hierzu ist zu bemerken, daß das Publikum selbstverständlich eine Steigerung des Verkehrs wünscht, denn jeder, der die Straßenbahn benutzen will, ist darauf bedacht, so wenig wie möglich auf Fahrgelegenheit warten zu müssen. Darum liegt Häufigkeit der Wagenfolge auch im Interesse der Unternehmer.

Anders ist aber das Interesse des Fußgängers. Häufige Wagenfolge behindert ihn beim Überqueren der Straßen. Je öfter aber die Wagen verkehren, umso mehr bilden sie ein Hindernis im Straßenverkehr und umso größer wird die Unfallgefahr. Die Verkehrsregelung ist für die kommunalen Behörden sowieso schon zu einem Problem geworden. Schon heute weiß man nicht, wie man den Unfallgefahren am besten begegnen kann. Jeder vernünftige Mensch wird wohl ohne weiteres einsehen, daß die persönliche Sicherheit in einer Straße mit wenig Tramverkehr größer ist als in den Straßen mit dichtem Tramverkehr. Das will heißen, daß in dem Moment, wo eine Tram in der Straße erscheint, Gefahr und Hindernisse bestehen, auch für Leute, welche die Straßenbahn nicht benutzen.

Die Vorteile des Einmannwagens existieren also nur für den Unternehmer, denn mit der Verminderung der Anzahl Straßenbahnwagen erfolgt eine Verringerung der Gefahren auch für die Fahrgäste, in deren Interesse es ebenfalls gelegen ist, wenn die Zahl der Wagen auf das für eine ordnungsgemäße Verkehrsabwicklung erforderliche Maß herabgesetzt wird. Die Behauptung, daß es besser sei, die Zahl der Fahrgäste, die sonst in einem großen Zweimannwagen untergebracht werden können, auf etwa vier kleine, einzeln fahrende Wagen zu verteilen, ist deshalb nicht stichhaltig. Tatsache ist ja auch, daß vor mehreren Jahren die Gesellschaften aus Bequemlichkeits- und Sicherheitsrücksichten für das Publikum die bis dahin im Gebrauch befindlichen kleineren Wagen durch große Wagentypen ersetzt haben.

Als zweites Argument führen die Unternehmer die schnelle Beförderung an. Dies kann aber nicht in der besseren Ausrüstung des Einmannwagens begründet sein, weil auch der große Wagentypus mit gleicher Schnelligkeit fahren kann.

Nun ist aber ein Hauptproblem der Gemeindeaufsichtsbehörden, die Fahrgeschwindigkeit so zu regeln, daß sie im Interesse der öffentlichen Sicherheit gelegen ist. Sorgfältig ausgearbeitete Verordnungen bestimmen eine Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit aller Straßenverkehrsmittel. Es ist nun einleuchtend, daß ein schnellfahrender Wagen weniger Gefahren verursacht, als mehrere. Folglich kann das Publikum kein Interesse daran haben, daß zahlreiche Einmannwagen durch die Straßen einer Stadt sausen und um des Vorteils der Unternehmer willen die öffentliche Sicherheit gefährden. Es ist direkt unverantwortlich, eine schnellere Beförderung zu dulden, wenn damit eine Erhöhung der Gefahren und Unfälle verbunden ist. Die Zweimannwagen fahren in den verschiedenen Städten jetzt nur mit der von den Gemeindebehörden und dem Publikum für angemessen erachteten Geschwindigkeit.

Die schnellere Beförderungsweise würde also nur auf Kosten der öffentlichen Sicherheit erreicht werden und ist kein Vorzug des Einmannwagens.

Als drittes Argument wird die „Fahrpreisermäßigung“ angeführt. Eine Ermäßigung des Fahrpreises durch Einsparung an Arbeitskräften und durch Verminderung der Betriebskosten wäre zweifellos im Interesse des Publikums gelegen. Die Ersetzung von zehn Zweimannwagen durch eine gleiche Zahl Einmannwagen würde z. B. den Wegfall des Verdienstes von 20 Straßenbahnern zur Folge haben. Nun behaupten aber die Gesellschaften, daß sie mehr Einmannwagen einführen wollen als Zweimannwagen abgeschafft werden. Nehmen wir also an, daß die Gesellschaft die zehn Zweimannwagen durch fünfzehn Einmannwagen ersetzt. Zehn Zweimannwagen werden von 40 Führern und Begleitern bedient, die mit zwei Mann pro Fahrt 20 Fahrten ausführen. Auf den fünfzehn Einmannwagen werden 30 Bedienstete beschäftigt. Dadurch würde der Lohn von zehn Straßenbahnern eingespart. Nehmen wir einen durchschnittlichen Lohnsatz von \$ 5.— pro Mann an, so würde dies eine Ersparnis von täglich \$ 50.— bedeuten. Dabei ist vorausgesetzt, daß die 15 kleinen Wagen dieselbe Anzahl Fahrgäste befördern wie die zehn größeren. Angenommen, daß 10 000 Passagiere befördert werden, so würde, wenn die wirtschaftlichen Vorteile tatsächlich dem fahrenden Publikum zugute kommen, eine Fahrpreisermäßigung von \$ 50.— eintreten können, was auf 10 000 Passagiere pro Fahrt einen halben Cent ausmachte. Wenn aber diese \$ 50.— tatsächlich in die Taschen der Fahrgäste fließen sollten, so hätten die Unternehmer sicherlich kein Interesse an der Einführung des Einmannsystems, es sei denn, sie erhoffen von der Herabsetzung des Fahrpreises bessere Betriebsergebnisse.

Noch ein anderes Moment spricht dagegen, daß dem reisenden Publikum die ersparten Personalausgaben in Form einer Fahrpreisermäßigung zugute kommen. Von der oben angenommenen Ersparnis von \$ 50.— ist nämlich auch noch ein Abzug für erhöhte Betriebskosten zu machen. So ist das Unfallrisiko eine größere. Ferner ist die Unterhaltung von 15 Wagen kostspieliger als die der zehn großen Wagen usw. Dann kommen noch die Beschaffungskosten einer größeren Anzahl der neuen Wagen hinzu. Alle diese höheren Aufwendungen wären also von der Ermäßigung von  $\frac{1}{2}$  Cent in Abzug zu bringen.

Zugunsten der Einmannwagen wird weiter angeführt, daß eine stärkere Benutzung der Trambahn eintreten würde. Die Unternehmer berufen sich dabei auf den Umstand, daß mehr Wagen in Umlauf seien und dadurch mancher, der sonst kleine Strecken zu Fuß geht, die Straßenbahn benutzen würde. Die Praxis hat das noch in keinem Falle bewiesen und wenn in einem Falle eine stärkere Inanspruchnahme erfolgt ist, so ist der Grund hierzu nicht im Einmannsystem zu suchen. Als der sogenannte „Sicherheitswagen“ zum ersten Mal auftrat, war wegen der starken Autokonkurrenz der Verkehr auf den Straßenbahnen am schwächsten. Ein besonders empfindlicher Rückgang in der Straßenbahnbenutzung machte sich im Jahre 1918 im Zusammenhang mit dem Krieg bemerkbar, während sich gleichzeitig die Betriebskosten beträchtlich erhöhten.

Im November 1918 trat dann der Waffenstillstand ein. Kurz nach seiner Unterzeichnung wurden Armee und Flotte ziemlich schnell demobilisiert. Soldaten, Matrosen und sonstige Kriegsdiensttuende strömten ins Land zurück, sodaß sich im Laufe des Jahres 1919 die Industriezentren langsam wieder anfüllten. Sogar die Einwanderung steigerte sich bis zu einem gewissen Grade. Dies alles begünstigte den Straßenbahnverkehr und die Verteidiger des Einmannsystems haben darum leicht auf die stärkere Inanspruchnahme der Trambahn in jener Zeit hinzuweisen. Es ist aber Demagogie, wenn diese Verkehrssteigerung auf die größere Bequemlichkeit des Einmannwagens zurückgeführt wird, da auch dort, wo der Zweimannwagen in Gebrauch geblieben ist, dieselbe Verkehrssteigerung verzeichnet werden kann.

Sowohl die Gemeindeverwaltungen als das Publikum werden ohne weiteres einsehen müssen, daß bei einem mit Führer und Begleiter befahrenen Wagen weniger Gefahren bestehen als beim Einmannwagen, wo der Führer allein die volle Verantwortung trägt.

Die einzigen Vorteile des Einmannsystems liegen in der Verringerung der Betriebskosten durch Personaleinsparung und einer eventuellen Ersparnis an Strom. Diese Vorteile werden aber, wie bereits ausgeführt, größtenteils durch Erhöhung der Unkosten aufgehoben.

Es würde zu umständlich und weidäufig sein, bei den Polizeiamtern eine Untersuchung über die zahlreichen durch Einmannwagen hervorgerufenen Unfälle anzustellen. Sie entstehen in der Regel durch Zusammenstoß der Wagen mit Autos, meist wenn unmittelbar hinter dem Wagen, der am Ende nicht bewacht ist, ein Auto fährt und der Einmannwagen plötzlich zum Stehen gebracht wird. Diese Art Unfälle ereignen sich zumeist in den Städten mit 25 000 oder mehr Einwohnern. Zur Vermeidung dieser Art Unfälle ist es bei einem Zweimannwagen Pflicht des Schaffners, herannahende Fahrzeuge zu warnen, wenn der Wagen die Fahrt plötzlich verlangsamt oder halten will. Der Einmannwagen ist auf dem hinteren Teil ohne Bewachung, weshalb herankommende Fahrzeuge auch nicht gewarnt werden können.

Ein Hauptmerkmal des Einmannwagens ist die Bremsvorrichtung, die ein plötzliches Halten ermöglicht und in diesem Falle dicht folgende Fahrzeuge in Gefahr bringt. Der Führer des Einmannwagens ist ganz auf sich selbst angewiesen; seine volle Aufmerksamkeit wird in Anspruch genommen, weil er auch noch Schaffnerfunktionen ausüben muß.

Der große oder achträdige Zweimannwagen weist ein schwereres Gewicht und eine bessere Bremsvorrichtung auf, sodaß seine Handhabung und die Regulierung der Fahrgeschwindigkeit bequem erfolgen können. Diese Vorteile wurden seinerzeit von den Straßenbahndirektionen besonders hervorgehoben, um die Einführung der größeren Wagen zu bewirken. Die Wagen haben ferner eine größere Beförderungsmöglichkeit und können auch bei starker Besetzung leicht zum Stehen gebracht werden. Hieraus ergibt sich, daß die Wagen vom Typus des sogenannten Sicherheitswagens zu leicht sind, um eine zuverlässige Regulierung der Geschwindigkeit zu ermöglichen. Der Einmannwagen kann, wenn die sonstigen Umstände günstig sind, so leicht zum Stillstand gebracht werden wie der schwere Zweimannwagen. Es besteht aber die traurige Tatsache, daß im allgemeinen die sonstigen Umstände gerade nicht günstig sind. Jeder Motorwagenführer weiß, daß z. B. die Wetterverhältnisse auf die Schienen einwirken. So ist eine Schiene beispielsweise am Morgen in anderem Zustande als am Abend.

Eine weitere Betriebsunsicherheit entsteht beim Überfahren von Eisenbahnschienen, wo sich noch größere Unregelmäßigkeiten, insbesondere Unterbrechung der Stromzufuhr einstellen können. In einem solchen Falle ist die Anwesenheit eines Begleiters zur Wiederherstellung der Stromschaltung von großer Bedeutung.

Es wäre jedenfalls von den städtischen Behörden unverantwortlich, den Gesellschaften zuliebe die Einführung des Einmannsystems zu begünstigen; ihnen obliegt in erster Linie die Pflicht, das Publikum vor Personen- und Sachschäden zu schützen und für öffentliche Sicherheit und Ordnung zu sorgen.

Im Einmannwagenbetrieb wird der Führer ständig durch Fragen der Fahrgäste nach Straßen und Absteigestellen abgelenkt; dies führt während der Fahrt mehr oder weniger auch zu Gesprächen über andere Dinge. Selbst die kürzeste Antwort auf eine für die Fahrgäste wichtige Frage lenkt den Führer von seiner Aufgabe ab und kann in einem wichtigen Moment zum Verhängnis werden. Eine Reihe Straßenbahnunternehmungen sehen im allgemeinen auch die mit dem Einmannsystem verbundenen größeren Gefahren ein und es ist nur ein Beweis für ihre Profitgier und Geringachtung des Lebens anderer Menschen, wenn sie dennoch zum Einmannsystem greifen.

Einer der vielen durch den Einmannwagenbetrieb verursachten Unglücksfälle ereignete sich in New Castle, Pa., einer Stadt von etwa 40 000 Einwohnern, wo ein Einmannwagen mit großer Schnelligkeit auf ein Auto rannte und dasselbe total zertrümmerte. Dabei kam eine Frau ums Leben, während eine Reihe Fahrgäste schwer verletzt wurden.

Andere schwere Unglücksfälle sind in South Bend, in Saginaw und in mehreren anderen Städten zu verzeichnen, wo der Einmannwagen in großem Umfange Eingang gefunden hat. Tausende dieser Unfälle werden von den Polizeibehörden, dank dem Einfluß, den die Transportgesellschaften auf sie ausüben, gedeckt.

Anfänglich einer über den Sicherheitswagen in einer Stadt von annähernd 125 000 Einwohnern eingeleiteten Untersuchung erklärte ein Sachverständiger, nach Anführung einer Anzahl durch das Einmannsystem verschuldeter Unfälle, die sich in der betreffenden Stadt zugetragen hatten, daß es sich hier lediglich um einen Betrug des Publikums handle. Die Untersuchungskommission bezeichnete den kleinen Sicherheitswagen besonders in verkehrsstarken Zeiten als ungeeignet.

Ein anderer Fachmann führte nach Schilderung von Unglücksfällen aller Art an, daß auch der Führer selbst bei ständiger Ausübung seines Dienstes körperlichen Schaden erleide.

In einem anderen Bericht einer etwa 60 000 Einwohner zählenden Stadt heißt es, daß die Versicherung der Gesellschaft, daß der Einmannwagen eine Diensterweiterung mit sich bringe, „eine Farce und eine offensichtliche Täuschung“ sei. Die Gesellschaft hat in dieser Stadt zunächst auf einer bestimmten Strecke mehr Wagen in Umlauf gesetzt und diese später bei passender Gelegenheit wieder zurückgezogen, sodaß heute genau so viele „Sicherheitswagen“ verkehren wie früher Zweimannwagen.

Auf einer anderen Linie versuchte die Gesellschaft, ihr Defizit durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auszugleichen; sie ist aber davon wieder abgekommen, weil die Betriebsunsicherheit und die damit verbundenen Gefahren sich beträchtlich steigerten. Die betreffende Gesellschaft hat die Hälfte ihrer Bediensteten entlassen und die Leistungsfähigkeit ihres Wagenbestandes um ein Drittel des vorigen Bestandes an Zweimannwagen herabgesetzt.

Das sind die mit dem Einmannwagen gemachten Erfahrungen.

Nashville, (Tenn.), und verschiedene andere Städte haben das Einmannwagensystem wegen der großen Gefahren und Unzweckmäßigkeit verboten. In allen Städten mit mehr als 25 000 Einwohnern belastet das Einmannwagensystem die Behörden mit großer Verantwortung. Nur in kleineren Städten, unter 25 000 Einwohner, oder auf völlig isolierten Strecken, wo sie mit dem übrigen Verkehr nicht in Berührung kommen, mag die Verwendung von Einmannwagen statthaft erscheinen.

Hier den Inhalt einer Zeitungsnotiz aus Grand Rapids, die eine typische Erfahrung enthüllt:

„Ein von Matthew Henzenach von Dorr. geführtes Auto, in dem Frau H. und ihre fünf Kinder saßen, rannte in einem Einmannwagen der Grand Rapids Railway Company in National Ave und Shawmutt Street.

Der Führer des Einmannwagens erblickte das Auto zu spät und der Führer des Autos konnte eine Kollision nicht mehr vermeiden . . .“

In einer anderen Notiz einer in Grand Rapids erscheinenden Zeitung heißt es:

„Seit die Einmannwagen aufgekommen sind, sind mehr Zusammenstöße als je zu verzeichnen. Ich kann mir nicht

denken, daß sie eine Sicherheit im Straßenverkehr darstellen, denn es ist schwer einzusehen, daß ein Mann dieselbe Arbeit verrichten kann wie zwei.“ (A. E. Schulling in Grand Rapids Press.)

Die Gesellschaften wenden alles auf, um Nachrichten über Unglücksfälle, die ihre Propaganda zwecks Erhalts der Erlaubnis zum Betrieb des Einmannwagens gefährden könnten, zu unterdrücken. Würde man indessen alle Berichte, die in den Zeitungen vieler Städte erschienen sind, zusammenstellen, so würde das allein schon ein derart durchschlagendes Argument gegen den sogenannten Sicherheitswagen bilden, daß kein Gemeinderat irgend einer wichtigeren Stadt die Erlaubnis hierzu erteilte.

Es ist ganz offenbar, daß beispielsweise in dem vom Grand Rapids Herald erwähnten Falle die Passagiere nicht erschreckt worden wären, wenn das Automobil mit einem Zweimannwagen zusammengestoßen sein würde. Die Wagentüre wäre nicht zerbrochen worden, noch wäre der Straßenbahnwagen entgleist und der Verkehr somit nicht weiter gestört worden, wie überhaupt das Unglück nicht eingetreten wäre, wenn der Wagenführer nicht noch durch andere Tätigkeiten als die ausschließliche Führung des Wagens abgelenkt worden wäre.

Tatsache ist, daß die Einführung solcher Menschenfallen in derart inferiorer Ausführung als „Sicherheitswagen“ für den Straßentransport nicht verteidigt werden kann. Das Publikum im Wagen ist durch die Struktur der Wagen in keiner Weise geschützt und das Publikum auf den Straßen, die Automobile, Radfahrer und Fußgänger, Männer, Frauen und Kinder, werden mit erhöhten Gefahren bedroht.

Hier einige Vorfälle:

Der kürzliche Unglücksfall auf der Brookton and Plymouth-Straßenbahn, bei dem vier Kinder durch elektrischen Strom getötet worden sind, ist ein sprechendes Beispiel für den Mangel an Respektierung der Sicherheitsvorschriften bei der Einführung des Einmannwagens. Eine in Boston erscheinende Zeitung schrieb hierüber am 28. September 1921:

„Kingston (Mass.), 28. Sept. „Die Tragödie, die hier vier Familien mit Trauer erfüllte, ist direkt auf das Mangelhafte des Einmannwagens zurückzuführen, der für die Straßenbahngesellschaften das Mittel bildet, die Profite auf Kosten des Publikums zu steigern“, so stellte Walter Paunce, Vorsitzender des Kingston Board of Selectmen, fest.“

Eine andere Stelle aus demselben Artikel:

„Louis Sloan, Vater des neun Jahre alten Richard Sloan, eines der Opfer des schrecklichen Unfalls, bei dem vier Kinder das Leben lassen mußten, sagte: Mein Kind wäre nicht tot heute, wenn zwei Leute auf dem Wagen gewesen wären. Der zweite Mann hätte die (zur Zuführung des Stromes bestimmte) Metallrolle beim Ausgleiten wieder sofort einrichten können und der mit Strom gefüllte Draht wäre nicht heruntergefallen. Er hätte auch die Kinder auf dem Wagen zurückhalten können und es wäre keine Panik eingetreten.“

„Das schreckliche Unglück“, heißt es weiter, „hatte zur Folge, daß die Einmannwagen heute förmlich boykottiert wurden.“

Beachtenswert ist auch eine Notiz eines Blattes aus Rochester. Hierin heißt es:

„Waterloo, 11. Okt. Im Zusammenhang mit der gestern erfolgten Zertrümmerung eines Einmannwagens durch einen Zug haben die Geneva, Seneca Falls and Auburn Railroad heute wieder ihre Zuflucht zu einem der Zweimannwagen genommen, die bei Einführung des Einmannwagens ausrangiert worden sind. Es ist auch möglich, daß hinsichtlich der Verwendung von Einmannwagen neue Regelungen bei den drei in Frage kommenden Unternehmungen eingeführt werden.“

Der Wagenführer George Glasson machte verzweifelte Bemühungen, den entgleisten Wagen zurückzubewegen. Da ihm dies aber nicht gelang, nahm er eine rote Laterne und rannte auf dem Eisenbahngleise einem entgegenkommenden Zuge entgegen, um diesen zum Halten zu bewegen. Die Lokomotive zerriß das ganze Wagenende, wobei Holz- und Glassplitter nach allen Seiten flogen.“

Andere neuere Zeitungen bestätigen die Nachricht, daß in Detroit ein Automobil, das mit einem Einmannwagen zusammenstieß, diesen direkt unwarf. Ein glücklicher Zufall wollte, daß gerade keine Leute auf der Seite standen, nach welcher der Wagen fiel.

Vor nicht sehr langer Zeit ereignete es sich, daß ein Einmannwagen, während der Führer die Leitungsrolle umdrehte, plötzlich in Bewegung geriet. Der Wagen blieb zunächst auf dem Geleise und raste ziemlich schnell davon, sodaß ihn der Wagenführer nicht mehr einholen konnte. Später sprang der

Wagen aus dem Geleise, rannte einen Baum nieder und kam erst hierdurch zum Halten. Wäre jemand im Wagen gewesen, so wäre er zweifellos umgekommen.

Ein schreckliches Unglück ereignete sich kürzlich auch in Kansas City. Ein Einmannwagen sprang aus dem Geleise, rannte auf eine Stange und wurde demoliert, wobei mehrere Personen ums Leben kamen.

In Jackson (Mich.) fuhr vor einem Jahr ein Einmannwagen abends an zwei jungen Leuten vorbei. Es war etwas finster, und der Wagenführer bemerkte die Leute erst, als der Wagen dicht vor ihnen stand. Er stoppte den Wagen, konnte ihn aber erst nach zwei oder drei Wagenlängen zum Halten bringen. Da sich neben dem Geleise an dieser Stelle ein Graben befand, fuhr der Führer, um die Leute einsteigen lassen zu können, wieder zurück. Einer von den beiden Leuten hatte sich inzwischen auf das Geleise begeben und war dem Wagen nachgesprungen, ohne dessen Rückwärtsbewegung zu bemerken. Die Folge war, daß er überfahren wurde. Wäre ein Schaffner auf dem Wagen gewesen, so hätte dieses Unglück unmöglich stattfinden können.

So könnten wir zahllose ähnliche Beispiele anführen, bei denen Männer, Frauen und Kinder dem ruchlosen Einmannwagensystem zum Opfer gefallen sind und den Tod gefunden haben.

## Arbeitergenossenschaften für die Löschung von Schiffen.

Da es im Rahmen dieser Zeitung unmöglich ist, einen ausführlichen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung der Arbeitergenossenschaften zu geben, die in einigen Häfen des Atlantischen Ozeans bestehen, bringen wir nachstehend einen kurzen Auszug über ihren Ursprung, ihr Ansehen und die Betriebsergebnisse, die sie im Laufe der Jahre erzielt haben.

Im Jahre 1919 haben sich einige wackere Kameraden des Brester Hafens zur Gründung einer Arbeitergenossenschaft für die Löschung von Schiffen zusammengetan, deren Beispiel mehrere, nicht weniger unternehmende Kollegen der Häfen Saint Nazaire, La Pallice und Nantes gefolgt sind.

Es sei gleich von vornherein gesagt, daß diese Genossenschaften den beabsichtigten Zweck erfüllt und ihren gemeinnützigen Charakter beibehalten haben. Niemand hatte befürchtet, daß sie kapitalistische Grundsätze annehmen oder sich in kleine Arbeitgeber-Verbände verwandeln könnten. Da sie unter Aufsicht der Gewerkschaften standen, konnten sie ihren eigentlichen Charakter nicht verlieren; es ist auch nie ein Versuch nach der Richtung hin gemacht worden. Ihr Betriebskapital setzt sich vollständig aus Einlagen der Mitglieder zusammen; sie werden ausschließlich von solchen Leuten geleitet, die in der Organisation tatkräftige Mitarbeit leisten. Ein Teil des Gewinnes bleibt bei der Genossenschaft, während der Rest zu gemeinnützigen Zwecken Verwendung findet.

Wie wohl zu verstehen ist, hatten diese Genossenschaften, als sie noch in ihren Anfängen steckten, hart zu kämpfen und diejenigen, welche den Entschluß zur Ausführung eines solchen Werkes faßten, bedurften eines Mutes und einer zähen Ausdauer, welche Eigenschaften man angesichts der großen Schwierigkeiten, die sie zu überwinden hatten, nicht genug schätzen kann.

Eine der Hauptschwierigkeiten lag in der Beschaffung der Geldmittel. Zur Löschung von Fahrzeugen ist eine große Menge Gerätschaften erforderlich, die die Genossenschaften zunächst anschaffen mußten. Sie brauchten ferner Mittel, um die Arbeiter täglich entlohnen zu können. Die gezeichneten Anteilscheine waren nicht hinreichend; es wurden aber, um den Anforderungen an die Kasse gerecht zu werden, große Opfer gebracht. So haben zum Beispiel in Brest die vom Krieg Zurückgekehrten nicht gezauert, der Genossenschaft ihre Spargroschen zur Verfügung zu stellen, um sie lebensfähig zu machen. Besonders muß hervorgehoben werden, daß dank dieser selbstlosen Aufopferung die Genossenschaft Egalitaire



von Brest ihren Aufschwung genommen und die Kameraden in anderen Häfen von der Möglichkeit und Notwendigkeit überzeugt hat, überall, wo dies möglich ist, genossenschaftliche Organisationen zu gründen. So wurden nacheinander die Fraternelle von Saint-Nazaire, die Entraide von La Pallice und die Proletarienne von Nantes gegründet.

Nachdem die Finanzfrage geregelt war, mußte versucht werden, die anderen Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen. Das war keine Kleinigkeit. Wo sollten die Kaufleute, die Importeure gefunden werden, die diesen Genossenschaften ihre Güter anvertrauten? Die Arbeitgeber sahen in diesen Einrichtungen einen gefährlichen Gegner; sie schlossen sich zu einer engen Gemeinschaft zusammen und führten gegen sie einen heimlichen und erbitterten Kampf, um es ihnen unmöglich zu machen, in den Häfen Fuß zu fassen. Wo sie nur irgendwie konnten, legten sie den Genossenschaften Fallstricke, wozu ihnen die reaktionären Elemente, die immer bereit sind, die vorwärtsstrebende Arbeiterklasse niederzuhalten, Helferdienste leisteten.

Doch alle Mühe war vergebens! Bei Ausführung von Arbeiten geringeren Umfangs hatten die Genossenschaften Gelegenheit zu zeigen, daß die in Auftrag gegebene Arbeit schnell und tadellos ausgeführt wird und besonders daß ihr Betrieb reell und ihre Preise mäßig sind. Der erste Anspruch war gemacht; sie wußten die ihnen gelegten Fallstricke zu umgehen und durch Überbrückung der Hindernisse hatten sie sich bald eine bedeutende Stellung unter den Hafenerbetrieben erobert. Große Handelshäuser, Eisenbahngesellschaften, selbst der Staat vertrauten ihnen Arbeiten an, die unter den günstigsten Verhältnissen ausgeführt wurden.

Betrachten wir nun die Resultate, welche die Genossenschaften in der kurzen Zeit ihres Bestehens erzielt haben.

Zunächst fanden dort die wegen ihrer gewerkschaftlichen Aufklärungsarbeit vom Unternehmertum boykottierten Kameraden einen Zufluchtsort, wo sie ungehindert ihre Werbearbeit fortsetzen konnten. Diese erkannten sofort, daß die Gewerkschafts- und Genossenschaftsgedanke innig miteinander zusammenhängen und daß wenn der Syndikalismus eine Waffe zur Verteidigung der Arbeiterinteressen ist, die Genossenschaften das Unternehmertum ausschalten können. Infolgedessen warben sie auch für den Genossenschaftsgedanken, und ihre Tätigkeit trug alsbald Früchte. Die Hafenerbeiter, die für ihren Drang nach Freiheit und Unabhängigkeit bekannt sind, bewiesen, daß sie sich auch für die genossenschaftliche Arbeit eignen, und daß ein Arbeiter seine Pflicht gewissenhaft erfüllen kann, ohne vom Arbeitgeber oder seinem Stellvertreter gedrängt zu werden.

Ihre Treue hat sich erwiesen, als es sich s. Zt. darum handelte, den Angriff der Arbeitgeber auf den Achtstundentag abzuwehren, bei welcher Gelegenheit sie eine wichtige Rolle spielten. Es ist tatsächlich ihrem Einfluß und ihrem Auftreten zu danken, daß dieser Angriff abgeschlagen werden konnte; ferner ist es ihnen zu danken, daß die Arbeiter eine Lohnerhöhung durchzusetzen vermochten. Wir geben nachstehend einige Angaben über in St. Nazaire in den letzten Jahren gezahlte Löhne.

Die Arbeitgeber bezahlten im Jahre 1919 15 frs.; 1920 15 frs. plus 1,50 frs. Teuerungszulage; 1921 18 frs. plus 2 frs. Teuerungszulage; 1922 15 frs. plus 1,80 frs. Teuerungszulage und 1923 20 frs.

Die Fraternelle hat während diesen 5 Jahren 20 frs. bezahlt.

An Hand dieser Ziffern ist ersichtlich, daß die Fraternelle sehr gut daran getan hat, wenn sie im Laufe der Jahre die Löhne auf der Höhe von 20 frs. täglich erhalten hat, während die Arbeitgeber die s. Zt. herrschende Arbeitslosigkeit ausnutzten, um ganz nach ihrer Willkür obenverzeichnete Lohnschwankungen eintreten zu lassen. Es ist nicht zuletzt der Haltung der Genossenschaft in der Lohnfrage zu danken, daß es der Gewerkschaft im April vorigen Jahres gelang, allgemein einen Lohn von täglich 20 frs. durchzusetzen.

Im Laufe dieser Aktion wurden die Arbeiten der Privatunternehmungen nur sehr schleppend ausgeführt, während sich diejenigen der Genossenschaft normal abwickelten. Gerade in

dieser Zeit hat die Genossenschaftsleitung beschlossen, beim Löschen von Kohle statt der seit 1918 von den Arbeitgebern eingeführten einstündigen Mittagspause eine solche von zwei Stunden eintreten zu lassen.

Als neulich die Arbeitgeber von Nantes die Hafenerbetriebe einstellen ließen, hielt die Hafenerbetriebsgenossenschaft den Betrieb aufrecht. Kurz nach Verhängung der Aussperrung hatten aber die Unternehmer nichts eiligeres zu tun, als auf schleunigste Wiederaufnahme der Arbeit zu drängen. Dies ist zweifellos ein Ausfluß ihrer Befürchtung, daß die Genossenschaft zu ihrem Schaden aus der Situation hätte Nutzen ziehen können.

In La Pallice, wo seit mehreren Jahren der Mindestlohn 20 frs. beträgt, hat der Arbeitgeberverband vielfach versucht, die Löhne herabzudrücken. Die Ursache dazu ist lediglich darin zu suchen, daß sie durch das Verhalten und den Einfluß der Entraide Schaden erlitten haben.

Das sind die praktischen Erfolge, die wir hier an Hand einiger allgemein bekannten Tatsachen angeführt haben.

Aber auch in moralischer Hinsicht sind die Erfolge von nicht geringerer Bedeutung. Der Genossenschaftsgedanke hat stets weitere Kreise gezogen; eine große Zahl Arbeiter sind diesen Einrichtungen als Mitglieder beigetreten, nicht um Nutzen daraus zu ziehen, sondern um nach Maßgabe ihrer Mittel am Befreiungswerk des Proletariats mitzuhelfen.

Auf der anderen Seite hat sich bei der Ausführung der gemeinsamen Arbeiten ihr Verantwortlichkeitsgefühl dermaßen entwickelt, daß sie den eigentlichen Wert ihrer Anstrengungen und ihrer Einrichtung gegenüber den kapitalistischen Unternehmungen richtig einschätzen lernten.

Wie notwendig solche Arbeitereinrichtungen sind, erkennt man erst, wenn man ihren eigentlichen Zweck: Abschaffung des Unternehmertums und der Lohnsklaverei in Betracht zieht.

Dieses Ziel haben unsere Kämpfer zu verwirklichen gesucht. Sie haben mit Recht eingesehen, daß nach Aufhebung der Unterdrückung durch das Unternehmertum Direktoren und Verwalter notwendig sind, damit keine Unterbrechung in der Produktion eintritt. Diejenigen unter ihnen, die bei Errichtung dieser Genossenschaften von ihren Kameraden mit der Direktion und Verwaltung betraut wurden, konnten nur allmählich ihrer schwierigen Aufgabe gerecht werden. Sie mußten sich mit allen Fragen im Zoll-, Verwaltungs- und Eisenbahnwesen etc. beschäftigen, Voranschläge für auszuführende Arbeiten und sonstige Geschäfte machen können, die nicht mit der Kassenführung in direktem Zusammenhang standen und kein finanzielles Risiko für die Einrichtung bedeuteten. Die Genossenschafter mußten sich ihre Kenntnisse unter umso schwierigeren Verhältnissen aneignen, weil sie auf ihre eigenen Mittel angewiesen waren und soweit sie den Schwierigkeiten gewachsen waren, hatten sie dafür zu sorgen, daß sie ihren Nachfolgern erspart blieben.

Heute bestehen sogar Schulen zur Ausbildung von Genossenschaftlern und in den Sitzungen des Aufsichtsrats können dann die Genossenschafter alle in der Praxis vorkommenden Verwaltungsfragen behandeln. Wir hatten das Vergnügen, einigen derartigen Sitzungen beizuwohnen und wir konnten uns davon über überzeugen, daß diejenigen, welche die Geschäftsführung übernommen haben, ihren Aufgaben auch gerecht wurden; wir mußten uns sogar darüber wundern, mit welcher Geschicklichkeit und Sachkenntnis sie sehr schwierige Fragen zu behandeln wußten. Diese Leute werden morgen gerade so gut wie die tüchtigsten Unternehmer Betrieben vorstehen und sie verwalten können.

Dies sind, in kurzen Umrissen dargelegt, die materiellen und moralischen Erfolge, welche diese Genossenschaften erzielt haben, trotz des schlechten Geschäftsganges im Hafenerbetrieb, der sie daran gehindert hat, ihre Kräfte voll zu entfalten.

Nachdem die Hafenerbeiter-Föderation diesen wichtigen Einrichtungen ihre Unterstützung angedeihen ließ, hat sie jetzt, nachdem sie sich so gut bewährt haben, allen Grund, mit dem Resultat zufrieden zu sein.

E. Vignaud.

## Die Löhne der dänischen Hafen- und Transportarbeiter.

Sämtliche für die dänischen Hafen- und Transportarbeiter geltenden Tarifverträge liefen am 15. April d. J. ab. Die Unterhandlungen verliefen aber ergebnislos, da die Arbeitgeber nicht bereit waren, die Forderungen des Verbandes der Transportarbeiter und ungelerten Arbeiter zu bewilligen. Sie wollten die Stundenlöhne um nicht mehr als 3 Öre erhöhen, was der Steigerung der Lebensunterhaltskosten entsprach. Der Arbeiterverband drohte einen Streik an, worauf die Arbeitgeber die Aussperrung verhängen wollten. Der Schlichtungskommissar griff aber ein und am 24. Mai wurde ein Einvernehmen erzielt, das die Arbeiter durch Urabstimmung mit knapper Mehrheit annahm. Auch bei den Arbeitgebern konnten die Vorschläge nur eine geringe Majorität erwerben. Vorläufig sind die Verträge nun bis zum 15. April 1925 verlängert worden.

Die Lohnerhöhung beträgt für die Hafenarbeiter 6 Öre pro Stunde. Für das Lagerhauspersonal 6 Öre, insofern es 105 Öre verdiente und 4 Öre für diejenigen, die einen Stundenlohn von 108 Öre hatten. Kutscher und Kraftfahrer erhalten zwei Kronen mehr die Woche.

Sämtliche Akkordlöhne sind um 3% erhöht worden. Tatsächlich werden es 5% werden, da die Akkordlöhne durch lokale Verhandlungen vereinbart werden. Diese sind dem Einfluß des mächtigen dänischen Arbeitgeberverbandes entzogen. Fast alle Hafnarbeit wird im Akkord verrichtet, sodaß die Durchschnittslöhne zwischen Kr. 1.80 und Kr. 2.50 betragen.

Von hervorragender Bedeutung ist es, daß die uralte Forderung der Hafenarbeiter in bezug auf die Bedienung der Winchen durch Hafenarbeiter praktisch bewilligt worden ist. Auch für die Arbeit im Schiffsraum sind Bedingungen aufgestellt worden, welche praktisch bedeuten, daß nur Hafenarbeiter beschäftigt werden. Ein Vorschlag der Arbeitgeber auf Einführung des Schichtensystems wurde abgeschlagen, sodaß Überarbeit bezahlt werden muß. Die Überarbeitvergütung beträgt:

30% für die ersten zwei Stunden;

50% für die dritte Stunde;

70—100% für weitere Stunden, sowie für Arbeit an Sonn- und Feiertagen.

Diese Vergütung wird auf den Akkordlohn gezahlt, was natürlich einen wesentlichen Vorteil bedeutet.

Alles in allem hat unser Verband sehr schöne Erfolge erzielt, nicht nur was die beruflichen Forderungen anbetrifft, sondern auch in bezug auf die Löhne.

## Der erfolgreiche Streik der Dockarbeiter in Island.

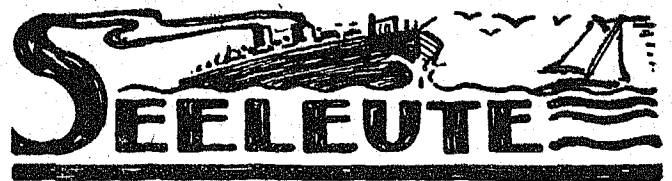
Zu dem erfolgreichen Streik der Dockarbeiter in Island im April dieses Jahres wird uns aus Island geschrieben:

Nach einmonatlichen Verhandlungen mit den Unternehmern in Reykjavik stimmten diese einer Erhöhung der Dockarbeiterlöhne von 1,20 auf 1,30 isl. Kr. pro Stunde und der Überstundenlöhne von 2,00 auf 2,20 isl. Kr. zu. (£ = 32,30 isl. Kr.) Da die Dockarbeiter aber als Mindestlohn 1,40 bzw. 2,50 gefordert hatten, traten diese am 12. April in Streik. Da in Island der Fischfang Ende Februar oder Anfang März beginnt und bis Ende Mai der Beschäftigungsgrad ein außerordentlich hoher ist, so waren die Zeitumstände der Aufnahme des Kampfes günstig. In jedem Jahre gibt es immer zwei Wochen, in denen der Fischfang so erträglich ist, daß 5—6 Tage genügen, die Trawlers zu füllen und gewöhnlich fangen sie dann in diesen zwei Wochen mehr als sonst in zwei Monaten. In dieser Zeit ist es für die Unternehmer fast unmöglich, die Trawlers stillzulegen. Eben diese beiden für den Fischfang so günstigen Wochen waren im Anbrechen, als die Dockarbeiter die Arbeit niederlegten. Im ganzen waren etwa 1200 Leute daran beteiligt; darunter befanden sich auch Nichtorganisierte, die aber den Direktiven des Verbandes folgten.

An einem Platze versuchten die Unternehmer, Streikbrecher heranzuziehen, doch wurde dies von den Arbeitern verhindert. Dann wurden die 22 Polizisten der Stadt zum Schutze der Streikbrecher herangeholt, aber die Arbeiter hielten sowohl die Polizei als die Streikbrecher fern. (Militär konnte nicht herbeigerufen werden, da Island keins hat) Am Abend desselben Tages kamen die Unternehmer zur Einsicht, daß weiterer Widerstand unmöglich war und bewilligten die Forderungen der Dockarbeiter unter Ablehnung einer Vertragsunterzeichnung.

Der Verband beschloß nach einigen Beratungen, die Arbeit zu diesen Bedingungen wieder aufzunehmen. Obgleich auch die bisherigen Löhne auf gleiche Weise errungen und ebenfalls nicht kontraktlich festgelegt waren, ohne daß die Unternehmer während zwei Jahren versucht hatten, sich den Abmachungen zu entziehen, ist in diesem Falle wohl mit der Möglichkeit zu rechnen, daß sie unter Riskierung eines neuen Streiks im April 1925 in der flauen Fangzeit trachten werden, eine Herabsetzung der Löhne vorzunehmen.

Dieser Streik in Reykjavik, der Hauptstadt Islands, ist nicht ohne Einfluß auf die Löhne aller Arbeiter längs der ganzen Küste geblieben. An einigen Plätzen haben ebenfalls kurze Streiks stattgefunden, aber in den meisten andern Plätzen haben die Unternehmer, wenn auch mit Widerwillen, sofort entsprechende Lohnerhöhungen bewilligt. Der erfolgreiche Streik hat die Gewerkschaftsbewegung sehr gestärkt und neu belebt.



## Die I. T. F. und der Streik der griechischen Seeleute.

Nachdem der griechische Seeleutestreik beendet ist, erscheint es uns angebracht, noch kurz auf eine Episode dieses Kampfes zurückzukommen, die die I. T. F. berührt.

Jede Aktion, gleichgültig welchen Verlauf sie nehmen mag, kann für die Arbeiterbewegung von Nutzen sein, wenn man nur bereit ist, sich von den gemachten Erfahrungen belehren zu lassen und die notwendigen Folgerungen daraus zu ziehen. Es liegt nun in erster Linie bei den griechischen Kameraden, nach vorurteilsloser Würdigung der Tatsachen zu beurteilen, wie weit in der Zukunft etwa Maßnahmen getroffen werden können, die sie in der Vergangenheit versäumt haben, und die für die Stärkung der Macht und die Verbesserung der Kampfmöglichkeiten auch der griechischen Organisationen des Eisenbahnpersonals, der Hafenarbeiter und der Seeleute von un-zweifelhafter Bedeutung sein können.

Ende Mai vernahmen wir aus übrigens sehr flüchtigen und mangelhaften Berichten der Tagespresse, daß in Griechenland ein Seeleutestreik ausgebrochen ist, mit dem sich sowohl die Hafenarbeiter als die Eisenbahner solidarisch erklärten.

Wir gaben diese Mitteilung zur Information der Kameraden in allen Ländern in unserem Pressebericht bekannt und verbanden damit eine kurze allgemeine Betrachtung über die Situation der griechischen Arbeiter. Gleichzeitig — am 30. Mai — erbaten wir von dem griechischen Eisenbahnverband nähere Angaben über diesen Konflikt. Der griechische Eisenbahnverband, die einzige Organisation, deren Adresse uns bekannt war und auch mit diesen nicht-angeschlossenen Kameraden datiert unser übrigens noch mangelhafter Kontakt erst seit ganz kurzer Zeit.

Dagegen mußte die I. T. F. in Griechenland bekannt sein, denn 1920 hatte sich die griechische Transportarbeiterföderation

der I. T. F. angeschlossen, die aber nach einmaliger Beitragsleistung trotz wiederholter Zuschriften nichts mehr von sich hören ließ.

Am 31. Mai — also einen Tag nachdem wir uns an den Eisenbahnverband gewandt hatten — traf ein „pour la Confédération Générale des Travailleurs“ unterzeichnetes Telegramm ein, worin die I. T. F. ersucht wurde, den „verkündeten Generalstreik der Seeleute und Hafendarbeiter“ durch eine Solidaritätsaktion zu unterstützen. Nähere Angaben über die Ursachen und den Umfang des Streiks waren nicht enthalten.

Wir erwiderten darauf sofort telegraphisch, daß allgemein und entsprechend den Statuten der I. T. F. Unterstützung nur nach Prüfung und nur *ausnahmsweise nicht-angeschlossenen* Organisationen gewährt werden könne, daß wir aber bereit seien, evtl. zu helfen, wenn uns die notwendigen Daten beschafft würden, die zu unserer eigenen Urteilsbildung sowie zur Unterrichtung der uns angeschlossenen Organisationen, bei denen die Durchführung der Solidaritätsaktion liegt, notwendig sind. Gleichzeitig fragten wir an, ob ein in der Tagespresse erschienener Bericht, demzufolge der Streik beendet war, richtig sei.

Unser Telegramm wurde in einem ausführlichen Schreiben bestätigt. Bei den griechischen Kameraden konnte also kein Zweifel darüber aufkommen, daß wir zu einer Unterstützungsaktion bereit waren, daß wir aber zuvor wenigstens einigermaßen über den Konflikt orientiert sein mußten.

Am 2. Juni traf ein neues Telegramm ein, das als einzige konkrete Angabe über den Streik die Mitteilung enthielt, daß er sieben Tage dauerte und daß die damit verbundenen Forderungen waren: 30prozentige Lohnerhöhung und Anerkennung der Seeleute-Organisation.

Unter diesen Umständen hielten wir uns nicht für befugt, einen Aufruf an die uns angeschlossenen Organisationen zu richten. Wohl hätten wir eine billige Geste machen und ein wortreiches Rundschreiben in die Welt schicken können, von dem aber von vornherein feststand, daß es zu keinerlei Ergebnissen geführt hätte, da in keinem Lande näheres über den griechischen Konflikt bekannt war und die uns gemachten Angaben zu einer Beurteilung nicht hinreichten.

Trotzdem setzten wir unsere Bemühungen, nähere Informationen zu erhalten fort. „Wenn in einer Zeit der Depression und Arbeitslosigkeit“ schrieben wir den griechischen Kameraden „die I. T. F. die angeschlossenen Organisationen zu praktischen Solidaritätsbeweisen aufruft, ist es unerlässlich, daß sie darauf hinweisen kann, daß es Aufgabe aller ist, das Risiko für die Unterstützung anderer Kameraden zu übernehmen“.

Auch in diesem zweiten Brief vom 3. Juni drangen wir aufs neue auf die Übermittlung weiterer Einzelheiten an, wobei wir wiederholten, daß wir uns hinsichtlich der statutarischen Bestimmungen über die Unterstützung nicht-angeschlossener Organisationen von der Auffassung leiten ließen, „daß in einer kritischen Situation, in der Lebensinteressen auf dem Spiele stehen, den Ausgang eines Kampfes nicht durch starre Einhaltung der statutarischen Bestimmungen benachteiligt werden darf.“

Auf diesen Brief erhielten wir keine Antwort. Dagegen erhielten wir von dem Eisenbahnverband als Beantwortung unseres Schreibens vom 30. Mai eine kurze Streikübersicht, die später noch ergänzt wurde. Lediglich der Vollständigkeit halber sei hier noch bemerkt, daß die „Humanité“ vom 3. Juni einen sechszeiligen Bericht brachte, der eine ganz falsche Darstellung von dem von der „Amsterdamer Internationale“, — womit wohl die I. T. F. gemeint war — in der Frage des griechischen Seeleutestreiks eingenommenen Standpunkt gab. Das war überhaupt das Einzige, was wir in diesem Blatt über den griechischen Streik finden konnten. Wir haben dem Blatt eine Richtigstellung zugesandt, doch ist diese bis heute unveröffentlicht geblieben.

Wir wünschen, daß unsere griechischen Kameraden unsere Haltung begreifen und hieraus die Folgerungen ziehen. Schließlich ist der Kampf der Arbeiterklasse nicht die Frage eines Tages, und wir würden es darum begrüßen, daß die Ereignisse auch die griechischen Transportgewerkschaften von der Not-

wendigkeit einer Annäherung an die Internationale Transportarbeiter-Föderation überzeugt haben, damit eine ständige Führungnahme möglich wird, die die Voraussetzung für eine gegenseitige Unterstützung in dem wirtschaftlichen Befreiungskampf der Arbeiterklasse bildet.

## Der Streik der griechischen Seeleute und der Sympathiestreik der Eisenbahner.

Vom Sekretariat der panhellenischen Eisenbahner-Föderation wird uns geschrieben:

Am 26. Mai sind die griechischen Seeleute in den Streik getreten. Vor Verkündung des Streiks hatte die Seeleute-Föderation folgende Forderungen erhoben:

1. Anerkennung der griechischen Seeleute-Föderation und Musterung der Schiffsbesatzungen aus den Reihen ihrer Mitglieder;

2. Erhöhung der Heuern um 30—40 Prozent.

Zur zweiten Forderung ist zu bemerken, daß die Heuern in Griechenland außerordentlich gering sind. (Ein Maschinist erster Klasse erhält beispielsweise monatlich 1200 Drachmen, was etwa 400 französischen Franken entspricht.)

Die Stimmung unter den Seeleuten war ausgezeichnet. Der Ruf der Organisation wurde restlos befolgt. 12 000 Leute nahmen an dem Streik teil, sodaß der ganze Schiffsverkehr stillgelegt wurde. Die Regierung verhielt sich neutral. Gleichwohl kam es im Verlaufe des Streiks zu einigen blutigen Zwischenfällen mit der Polizei.

Die Eisenbahner-Föderation Griechenlands hatte von vornherein ihre Sympathie mit den Streikenden bekundet. Wenn sie sich dennoch nicht sofort zum Eintritt in einen Sympathiestreik entschloß, so hauptsächlich mit Rücksicht auf die bedauerlichen Folgen des im August vorigen Jahres geführten Streiks, von denen sich die Organisation bisher noch nicht wieder ganz erholt hatte. Als aber der Seeleutestreik etwa zwei Wochen andauerte und es sich immer mehr herausstellte, daß die angebliche Neutralität der Regierung auf eine praktische Unterstützung der Reeder hinauslief, beschloß die panhellenische Eisenbahner-Föderation, auf den Linien des Peloponneses am 11. Juni in einen 24stündigen Proteststreik zu treten. Der Streik war vollkommen. Über 3500 Eisenbahner des genannten Netzes legten die Arbeit nieder, sodaß kein einziger Zug verkehren konnte und alle Eisenbahnstationen geschlossen bleiben mußten. Am 12. Juni wurde ein einstündiger Proteststreik auf dem thessalischen Eisenbahnnetz und auf dem Netz von Attika organisiert. An allen diesen Streiks nahmen die Eisenbahner mit großer Begeisterung teil und die Folge war, daß die Regierung beschloß, aus ihrer Neutralität herauszutreten mit dem Versprechen, zwischen Reedern und Seeleuten zu vermitteln.

Der Seeleutestreik wurde dann nach 18tägiger Dauer auf Grund folgender Bedingungen für beendet erklärt:

1. Die Streikenden werden wieder eingestellt.

2. Die Forderungen der Streikenden auf Erhöhung der Heuern sollen geprüft werden. Hierbei wurde eine günstige Entscheidung zugesagt.

3. Die Frage der Anerkennung der Seeleute-Föderation und die damit verbundenen Wünsche sollen demnächst von der Regierung geprüft werden.

Der Seeleutestreik war sowohl hinsichtlich der Bedeutung als hinsichtlich des Eifers und der Begeisterung der Streikenden der bedeutendste Kampf, der bisher in Griechenland stattgefunden hat. Zwei Phasen lassen sich in seinem Verlauf unterscheiden. Die erste Phase bilden die ersten zehn Streikstage. In dieser ganzen Zeit bewahrten die Seeleute eine unbeschreibliche Kampfbegeisterung und Geschlossenheit. Vom elften Tage an war ein Nachlassen der Stimmung unter den Streikenden zu bemerken, und es gelang den Reedern, wenn auch zunächst nur mit großen Opfern, einige Schiffe in den

Verkehr zu bringen. Nach und nach aber drohte der Streik seine Bedeutung zu verlieren, und in diesem Moment griff die Eisenbahner-Föderation ein, was ein neues Aufleben der Stimmung unter den Seeleuten und die Beilegung des Konfliktes zu den erwähnten Bedingungen zur Folge hatte.

## Die Arbeitsbedingungen der russischen Seeleute.

Der Umstand, daß ein russisches Frachtschiff in den Amsterdamer Hafen einlief, bot uns die Gelegenheit, zuverlässige Informationen über die Arbeitsbedingungen der russischen Seeleute zu sammeln. Es handelt sich um den „Delegat“, einen kleinen Dampfer von 1200 Tonnen. Die Besatzung ist 21 Mann stark und besteht aus: einem Kapitän, drei Steuerleuten, drei Maschinisten, einem Bootsmann, einem Zimmermann, drei Vollmatrosen, zwei Leichtmatrosen, vier Heizern, einem Donkeymann, einem Koch und einer Stewardess.

Die Arbeitszeit beträgt acht Stunden für das Deck- und sechs Stunden für das Maschinenpersonal. Die Heuern sind wie folgt geregelt: Kapitän £ 16.5.-; 1. Steuermann £ 19.-.; 2. Steuermann £ 11.15.- 3. Steuermann £ 10.-.; 1. Maschinist £ 14.15.-; 2. Maschinist £ 12.10.-; 3. Maschinist £ 10.15.-; Bootsmann £ 7.10.-; Zimmermann £ 7.-.; Vollmatrose £ 6.-.; Leichtmatrose £ 4.15.-; Donkeymann £ 8.5.-; Heizer £ 6.9.-; Koch 7.10.-; Stewardess £ 4.-.

Ferner ist zu bemerken, daß die Besatzung einen Vertrauensmann bestimmt (d. h. die unteren Chargen), dessen Lohn £ 10.- beträgt. Auf dem „Delegat“ ist es ein Leichtmatrose, der diese Funktion ausübt, sodaß dieser anstatt £ 4.15.- mehr als das doppelte erhält. Für Selbstbeköstigung empfängt jeder £ 4.- pro Monat. Diese insgesamt £ 84.- werden in eine gemeinsame Kasse deponiert und von einer aus drei Personen bestehenden Kommission verwaltet; auf dem „Delegat“ besteht die Kommission aus einem Steuermann, der die Administration besorgt, einem Vollmatrosen und einem Heizer. Sie versorgt die Proviantierung. Die Nahrung ist die gleiche für sämtliche Mitglieder der Besatzung, vom Kapitän bis zum Leichtmatrosen herunter. Soweit wir feststellen konnten, herrscht strenge Disziplin an Bord. An Land aber verkehren Offiziere und Mannschaften wie Kameraden.

Aus einem Vergleich zwischen den Heuern russischer Seeleute und denjenigen anderer Länder ergibt sich, daß die russischen Löhne sicher nicht die schlechtesten sind.

## Der Seeleutestreik in Argentinien.

Auf Beschluß des Vorstandes des Argentinischen Gewerkschaftsbundes wurde am 3. Mai, morgens 6 Uhr, auf sämtlichen Schiffen argentinischer Flagge der Streik proklamiert.

Der Streik, der sich gegen das Gesetz 11289 richtete, wurde von den Offiziers-Verbänden, die das Gesetz bekanntlich befürworteten, nicht unterstützt. Es wurde auch von vornherein mit dem starken Widerstand der Reedereien, der argentinischen vaterländischen Liga und des Bundes der „Arbeit“ gerechnet, deren führende Persönlichkeiten das Pensionsgesetz bekämpften und, wie Anchorena, die Handelsperre und die Lahmlegung der Industrie begünstigen, um der Seeleute-Organisation einen Hieb zu versetzen.

Die Offiziersgewerkschaften haben sich, vielleicht ohne die Tragweite der von der Seeleute-Föderation eingeleiteten Aktion zu überschauen, bei den Reedern bereit erklärt, mit geeigneten Leuten zu fahren. Da die Reeder darin das Vorspiel zu der so lange umsonst-versuchten Spaltung der Gewerkschaftsverbände erblickten, musterten sie wahllos Leute an — gleichgültig ob sie den Seemanns-Ausweis hatten oder nicht —

welche dann auch dank des Entgegenkommens des Marine-Ministers, der in der ganzen Angelegenheit als Vizopräsident der argentinischen vaterländischen Liga fungierte, alsbald eingeschifft wurden.

Diese Tatsache machte den Offizieren die Augen auf und sie sahen ein, daß es sich lediglich um die Vernichtung der Seeleute-Föderation (F. O. M.) handelte, weshalb sie am 7., — drei Tage nach der Abgabe der vorerwähnten Erklärung — beschlossen, nur mit organisiertem Personal zu arbeiten.

Auf Grund dieser Annäherung und der erzielten wesentlichen Änderung des Pensionsgesetzes, die den, die in der von einer Generalversammlung genehmigten Bittschrift niedergelegten Wünschen der Schiffsleute Rechnung trugen, wurde beschlossen, am 8. Mai vormittags 6 Uhr die Arbeit wieder aufzunehmen. Der Hauptvorstand des Argentinischen Gewerkschaftsbundes erklärte dann auch auf diesen Zeitpunkt den Streik als beendet.

Ferner wurden, bis das Personal etwas anderes beschließt, die auf Grund des Gesetzes vorzunehmenden Abzüge bewilligt.

Die Schiffsverkehrsunternehmen Nicolas Mikknovich Lda, Importadora y Exportadora de la Patagonia und A. M. Delfino & Co. wollten den Kapitänen vorschreiben, auf ihren Schiffen fahrendes „freies“ Personal bei der nächstbesten Gelegenheit auszuschiffen oder zu entlassen, um es durch Leute, die von den durch diese Reedereien bezeichneten Stellen angewiesen werden, zu ersetzen. Die übrigen Dampfer, soweit deren Mannschaften nicht bereits vom Bund der „Arbeit“ zugewiesen und mittels Anzeigen in gewissen Tagesblättern angemustert waren, könnten mit organisierten Leuten bemannt werden. Die Kapitäne lehnten dieses Ansinnen aber ab, da es nicht nur ihren Beschluß verletzt, sondern auch eine Einschränkung der gesetzlich verbürgten Rechte bedeutete hätte.

Als Folge dieses Vorfalles hätte sich der Arbeitskampf auf diese drei Unternehmen beschränkt; da aber diese, um der bei einem Konflikt einzig möglichen Lösung aus dem Wege zu gehen, verschiedene Tricks angewendet hätten, proklamierte der Bundesrat am 13. ds. wiederum den Generalstreik und machte den Unternehmern durch eine wuchtige Demonstration verständlich, daß sie mit ihren Schikanen nichts auszurichten vermögen.

Am selben Tage noch hat die „Prefectura General de Puertos“ (Hafenkontrolle) die Ausschiffung sämtlicher, nicht mit Seemanns-Ausweis versehenen Streikbrecher angeordnet und die Kapitäne entließen auch die, welche im Besitze dieses amtlichen Schriftstückes waren. Daraufhin beschloß eine am gleichen Tage einberufene Generalversammlung, die Arbeit aufzunehmen und den Kampf nur noch bei der Reederei Delfino fortzuführen, die sich weigerte, die auf vier Schleppern ohne Seemannsausweis fahrenden Leute auszuschiffen.

In Bezug auf diesen Konflikt, der noch unentschieden ist, wurde beschlossen, daß die Mannschaften der betreffenden Dampfer wohl an Bord erscheinen, sich aber nur an den Lade- und Löscharbeiten beteiligen und wenn der Zeitpunkt zur Ausfahrt herangekommen ist, ihre Einzeichnung in die Musterrolle verweigern. Hieran hielten sich sowohl die Mannschaften wie die Offiziere. Auf diese Weise werden auf Schleppern beschäftigte Verbandsmitglieder davon enthoben, mit Streikbrechern zusammenzuarbeiten.

Es steht sogar bereits fest, daß viele Dampfer deutscher Flagge, die bis jetzt von der Reederei Delfino geschleppt wurden, sich bei einer von F. O. M. durchzuführenden Aktion im Konflikt „Cap Polonio“ solidarisch verhalten werden, indem sie das Tau der auf der Liste der F. O. M. stehenden Schlepper nicht auffangen.

Der Sieg der Föderation ist ein endgültiger gewesen und wird auf die ganze Arbeiterbewegung, besonders aber auf die unserer Berufsschicht einen günstigen Einfluß ausüben und zu einem engeren Zusammenschluß der seemannischen Organisationen führen.