



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

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

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

## INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines: Stockholm . . . . .	77	Gehälter und Forderungen in Indien . . . . .	86	Krafftahernotizen. . . . .	95
Genf . . . . .	78	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Schweden) . . . . .	87	Der Streik der finnischen Hafearbeiter . . . . .	97
Rundschau . . . . .	79	Die Frage der gewerkschaftlichen Taktik auf der X. Jahresversammlung des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, P.T.T.-Bediensteten und Matrosen . . . . .	91	Die VIII. Konferenz der internationalen Arbeitsgemeinschaft der in der Donauschiffahrt interessierten Organisationen . . . . .	97
Mitteilungen des Sekretariats. . . . .	80	Kongress der deutschen Eisenbahner . . . . .	92	Seeleute: Kriegsgefangene . . . . .	97
Aussprüche, gehört auf der XI. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz . . . . .	80	Transportarbeiter: Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft (Schweiz) . . . . .	93	Bericht aus Island . . . . .	98
Macht der Gedanken der öffentlichen Verwaltung der Eisenbahnen eine Krise durch? . . . . .	81			Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern (Jugoslavien) . . . . .	99
Eisenbahner: Die Verhinderung von Eisenbahnunfällen durch die Einführung der automatischen Kuppelung . . . . .	84			Vergleichende Arbeitszeittabelle der einzelnen Seeleutegruppen in verschiedenen Ländern . . . . .	100
Die Finanzen des englischen Eisenbahnerverbandes hart mitgenommen, doch nicht erschüttert . . . . .	85			Esperanto . . . . .	100

## Stockholm.

Vom 9. bis einschliesslich 14. Juli d. J. tagt, zum sechsten Mal nach dem Kriege, der Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Dieses Mal in Stockholm.

Er kommt zu einem Zeitpunkte zusammen, da jedenfalls für die in der I. T. F. organisierten Arbeiter alle Illusionen über die Möglichkeit einer Versöhnung von Kapital und Arbeit zu Wasser gemacht wurden. Beim Schreiben dieser Zeilen hat der Streik der deutschen Schiffer und Hafearbeiter auf und an dem Rhein sein Ende noch nicht erreicht; der Hafen von Antwerpen, wo 14 000 bei der I. T. F. angeschlossene Hafearbeiter in den Streik getreten sind, liegt vollständig still; in 29 finnischen Häfen streiken ebenfalls 14 000 Mann unter Leitung unseres Transportarbeiter-Verbandes; es streiken die zur I. T. F. gehörigen Eisenbahner und Seeleute in Griechenland und die ebenfalls bei unserer Internationale angeschlossenen britisch-indischen Eisenbahner streiten seit Wochen einen erbitterten Kampf mit ihren vermessenen Arbeitgebern.

Der Wirtschaftsfriede möge gepredigt werden — er bleibt doch eine Utopie. Wirklichkeit ist noch stets der Kampf von Klasse gegen Klasse, auch in den Transportanstalten, und Wirklichkeit wird der Klassenkampf solange bleiben, bis unsere Klasse in diesem Kampfe den endgültigen Sieg errungen hat und der Sozialismus an die Stelle des heutigen Produktionssystems getreten ist.

Und wie der Friede zwischen Arbeit und Kapital eine fromme, aber gefährliche Illusion ist und bleibt, so ist und bleibt auch der Friede unter den Völkern eine fromme, aber möglicherweise noch gefährlichere

Illusion, solange die Arbeiterklasse nicht auf Grund ihrer eigenen Macht und Stärke die herrschende, d. h. die noch allein bestehende Klasse geworden ist.

Unser sechster Nachkriegs-Kongress tritt zu einem Zeitpunkt zusammen, da noch stets die Kriegsgefahr droht. Alle Gerede über den Frieden in Genf, Washington und anderen Orten hat bisher noch keinerlei praktische Wirkung gehabt. Zur vollständigen oder teilweisen Abrüstung wird nur in denjenigen Ländern übergegangen, die dazu durch die sog. Friedensverträge gezwungen werden — und auch da nur soweit sie kontrollierbar ist. In allen anderen Ländern wird mehr und mehr aufgerüstet. Dass neue Kriege drohen, kommen müssen und kommen werden, stellt kaum jemand noch in Abrede. Nur der Zeitpunkt, an welchem sie ausbrechen werden, steht noch nicht fest.

Der erste Kongress der I.T.F. in der Nachkriegszeit, der vor 8 Jahren in Oslo abgehalten wurde, hat scharf und unumwunden zu dem Kampfe Stellung genommen, den die Arbeiterklasse im allgemeinen und die Transportarbeiter im besonderen zur Verhinderung neuer Kriege und zur Verwirklichung des Sozialismus zu führen haben.

Möge der Kongress der I.T.F. zu Stockholm der Beschlüsse des Kongresses von Oslo eingedenk sein und, getragen vom selben Geiste, der die Delegierten in Oslo beseelte, Beschlüsse fassen, die die I.T.F. stärken, ihren Wirkungskreis erweitern und sie selber zu einer Macht gestalten, die stets mehr und stets besser imstande ist, den rücksichtslosen Kampf gegen den Kapitalismus und seine Sprossen, Militarismus und Imperialismus, zu führen bis der Endsieg errungen, der Kapitalismus geschlagen und beseitigt und die sozialistische Gemeinschaft Tatsache geworden ist.

E. F.

## Genf.

Vom 30. Mai bis einschliesslich 16. Juni fand zu Genf die XI. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz statt, eine Konferenz, an der die Mitgliedsorganisationen der I. T. F. mehr Interesse hatten als an irgend einer früheren Arbeitskonferenz. Es war insbesondere der zweite grosse Beratungsgegenstand, die Unfallverhütung — der erste bezog sich auf ein Verfahren zur Festsetzung von Mindestlöhnen in gewissen Erwerbszweigen oder Teilen von solchen —, der die Aufmerksamkeit der Transportarbeiter auf sich lenkte. Steht es doch fest, dass nach den Bergwerken es die Transportbetriebe sind, welche die meisten Opfer der Arbeit fordern, in denen infolge mangelhaften oder ungenügenden Schutzes gegen die bei der Arbeitsverrichtung drohenden Gefahren zahllose Personen unfallverletzt, auf ihr ganzes Leben verstümmelt oder gar getötet werden.

Von dieser Erwägung ausgehend beschlossen die I.T.F. und die bei ihr angeschlossenen Organisationen, die Beratungen möglichst stark zu beeinflussen und die Arbeitskonferenz als Plattform zu benutzen, um die Forderungen der verschiedenen, in der I. T. F. organisierten Transportarbeitergruppen auf ausreichenden internationalen Arbeitsschutz geltend zu machen. Zu diesem Zwecke haben wir durchzusetzen versucht, dass mittels der gewerkschaftlichen Landeszentralen eine möglichst grosse Anzahl Vertreter von Mitgliedsorganisationen der I. T. F. als Arbeiterdelegierte oder technische Berater nach Genf entsandt werden; diese Bemühungen waren in mancherlei Hinsicht auch von Erfolg begleitet. Es waren in Genf 18 Kameraden, Vertreter von der I.T.F. angehörigen Organisationen, anwesend u. zw. aus jedem der nachstehenden Länder zwei: Argentinien, England, Frankreich, Britisch-Indien, Oesterreich, Schweden und der Schweiz, und je einer aus Estland, Holland, Polen und der Tschechoslowakei. Mit Bedauern und Befremden wurde konstatiert, dass bei den Arbeiterdelegationen von zwei für das Transport- und Verkehrswesen so wichtigen Ländern wie Belgien und Deutschland kein Transportarbeiter oder Eisenbahner war. Ausser den 18 Kameraden, welche an den Arbeiten der Konferenz offiziell teilnahmen, waren noch anwesend die beiden Sekretäre der I. T. F. und je ein Vertreter des Eisenbahner- und des Transportarbeiter-Verbandes in Holland.

Die Arbeiten der Arbeitskonferenz ausser durch diese indirekte Vertretung der I. T. F. und ihrer Mitgliedsorganisationen wurden noch durch die von der I. T. F. getroffenen vorbereitenden Massnahmen stark beeinflusst. So sind in fünf Denkschriften, die englisch, deutsch, französisch, spanisch und schwedisch geschrieben wurden, die mit der Arbeit der Transport- und Verkehrsarbeiter verbundenen Gefahren geschildert worden.

Diese an alle Delegierten und technischen Berater auf der Arbeitskonferenz, sowie an die Vertreter der internationalen Presse verteilten, Brochüren haben neben einer Ausstellung, in der nochmals durch Bilder und Gegenstände die Gefahren des Transportgewerbes vor Augen geführt wurden, ganz bedeutend auf den Verlauf der Arbeitskonferenz eingewirkt.

Die Folge davon war, dass im Mittelpunkt der Debatte über den zweiten Punkt: *Unfallverhütung* die Gefahren im Transport- und Verkehrsgewerbe und die Massnahmen standen, die zum Schutze der verschiedenen Transportarbeiter-Kategorien getroffen werden müssen. Ueber die Gefahren, welchen die Bergleute, Bauarbeiter, Fabrikarbeiter, Metallarbeiter und andere Arbeitergruppen bei ihrer Arbeitsverrichtung ausgesetzt sind, ist nicht oder kaum gesprochen, noch viel weniger sind diesbezügliche Beschlüsse gefasst worden. Dies ist die Folge davon, dass von diesen Gruppen keine Forderungen laut geworden sind, kein Druck ausgeübt wurde

und dass sie keine vorbereitenden Massnahmen getroffen haben. Wenn sich die Konferenz mit den Forderungen der Transportarbeiter und Eisenbahner beschäftigte und Entscheidungen traf, die — wenn auch vorläufig noch auf dem Papier — die Belange dieser Gruppen berücksichtigen, so ist dies nicht dem grösseren Interesse, welches die Regierungen und Arbeitgeber für die Arbeiter in den Transportbetrieben haben zuzuschreiben, sondern ausschliesslich dem Umstand, dass die I. T. F. und ihre Organisationen die nötigen Beweise ihrer Existenz gegeben haben.

Die Resultate — wir wiederholen, vorläufig nur noch auf dem Papiere stehend — waren, dass die Frage des Gewichtes von Traglasten, die Frage der einmännigen Besetzung von Lokomotiven und diejenige des Kraftfahrerschutzes an den Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes zum Studium verwiesen wurden. Bezüglich der Frage der automatischen Kuppelung

wurde der Verwaltungsrat beauftragt, eine aus 7 Regierungsvertretern, 7 Arbeitervertretern und 7 Arbeitgebervertretern bestehende Studienkommission einzusetzen. Wie es vor zwei Jahren infolge des geschlossenen Vorgehens der I. T. F.-Männer gelang, die paritätische maritime Kommission mit Arbeitervertretern zu besetzen, die von der I. T. F. ernannt waren, so ist es auch jetzt wieder gelungen, eine Kandidatenliste aufzustellen, auf Grund welcher die Arbeitervertretung in dieser Kommission ausschliesslich aus Kameraden, welche von der I. T. F. bestimmt wurden — unter ihnen auch deren Sekretär Nathans — bestehen wird.

Hinsichtlich der Unfallverhütung für Hafenarbeiter wurde beschlossen, diese Frage auf der 1929 stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz besonders zu behandeln sowie den von der I. T. F. eingereichten Entwurf bei Aufstellung des Fragebogens, der den Regierungen zugestellt werden soll, als Richtschnur zu nehmen, und



den Entwurf selbst dem Fragebogen als Empfehlungsentwurf beizufügen.

Die Herren Arbeitgeber haben auch wieder auf dieser Arbeitskonferenz — einzelnen nicht zu nahe getreten — alles mögliche getan, um die Arbeit zu sabotieren. Besonders in der Kommission für Hafnarbeiterschutz haben sie gezeigt, wie weit ihre Liebe zu den Arbeitern geht und was für schlechte Taktiker sie sind. Ihr Hauptziel war die Abtrennung aller die Unfallschutzeinrichtungen auf Schiffen betreffenden Fragen und deren Verweisung an die Paritätische Maritime Kommission, die Kommission, welcher es gelungen ist, seit ihrer Errichtung im Jahre 1921 jegliche gesetzgebende Tätigkeit auf internationalem Gebiet für die Seeleute zu sabotieren und zu stoppen. Selbstverständlich haben sich die Arbeitervertreter unter Leitung von Bevin dagegen mit Händen und Füßen gestäubt. Die Arbeitgeber haben die Obstruktion sogar so weit getrieben, dass sie die Kommission in einem Aufzug verlassen mit der Erklärung, sich nicht mehr länger an deren Arbeit beteiligen zu können, um... am nächsten Tage wieder zurückzukommen und ihrer Freude darüber Ausdruck zu geben, dass sie wieder die Arbeit in der Kommission aufnehmen können.



Die vorläufigen günstigen Ergebnisse für die Hafnarbeiter und Eisenbahner sind zufolge der bereits oben erwähnten Faktoren hauptsächlich der Disziplin zu verdanken, welche unter den Arbeiterdelegierten in den beiden betreffenden Kommissionen — meistens Vertreter

von I. T. F.-Organisationen — geherrscht hat. In anderen Kommissionen war diese Disziplin leider nicht vorhanden. Dort bestand unter den Arbeitervertretern manchmal die schrecklichste Verwirrung und Uneinigkeit; vielfach fehlten bei der Abstimmung eine beträchtliche Zahl Abgeordnete oder stimmten sie gegeneinander ab. Bessere Vorbereitung, bessere Organisation, grössere Disziplin sind vorläufig noch dringende Forderungen, denen die Arbeitergruppe entsprechen muss, wenn sie auf den internationalen Arbeitskonferenzen für die Arbeiter Resultate erzielen will.

Ob diese vorläufigen Resultate zu dauernden werden, ob sie national und international eine Verbesserung der Sozialgesetzgebung bringen werden, all das hängt von dem Faktor ab, der letzten Endes massgebend

ist; von der Machtentfaltung der Arbeiterklasse.

Der Wille zu dieser Machtentfaltung ist und bleibt das alles überragende Ziel der I. T. F. und ihrer angeschlossenen Organisationen.

## Rundschau.

### Der Streik im Antwerpener Hafen.

Mit voller Wucht hat sich das Proletariat des Antwerpener Hafens in den Kampf gestürzt. Bürgerliche Zeitungen haben die Sache so darzustellen versucht, als hätten einzelne Kommunisten gegen den Willen der verbandsleitung den Streik angestiftet. Wer die Verhältnisse im Antwerpener Hafen kennt, wer vor allem die Arbeiter in Antwerpen selber kennt, weiss besser Bescheid. Der weiss, dass die Behauptung über die kommunistische Streikhetzerei Unsinn ist. Die kommunistische Partei hat in Belgien nicht den geringsten Anhang.

Wahr ist, dass die Unzufriedenheit über die erbärmlich niedrigen Löhne, die niedriger, ja viel niedriger als in irgend einem anderen Nordseehafen sind, von Tag zu Tag gewachsen ist, bis sie sich plötzlich und unerwartet Luft machte in einem Widerstand, so fest und unerschütterlich, dass jede Stimme, die sich gegen den Streik erhob, leerer Schall wurde.

Die Leitung der Organisation ist, während sie bemüht war, Unterhandlungen mit den Unternehmern wegen einer Lohnaufbesserung vorzubereiten, durch den Streik überrascht worden und hat versucht, ihm durch Annahme eines Vermittlungsvorschlages des Arbeitsministeriums ein Ende zu machen. Mit überwältigender Mehrheit, im Verhältnis von 12 zu 1, haben die Streikenden aller Richtungen, die in unserm Transportarbeiter-Verband und zum Teil in einer christlichen und einer sog. liberalen Gewerkschaft organisiert sind, den Vorschlag abgelehnt und die Fortsetzung des Streiks beschlossen.

Es muss damit gerechnet werden, dass dieser Kampf von langer Dauer sein wird. Unterstützung, tatkräftige Unterstützung wird notwendig sein. Der Streik muss gewonnen werden im Interesse der belgischen Transportarbeiter, aber auch im Interesse der Hafnarbeiter in anderen, an die Nordsee angrenzenden Ländern. Grösstmögliche Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Nordseehäfen ist erste Vorbedingung zu einem gemeinsamen Kampfe für die Hebung der Lebenslage aller Hafnarbeiter.

### Der Kampf auf dem Rhein.

Das Reichsarbeitsministerium hat den Schiedsspruch, wonach die vor dem Konflikt bestehenden Tarife auch weiter Geltung haben sollen, für verbindlich erklärt, aber damit ist die Lage in der Rheinschifffahrt noch nicht geklärt. Die Hafnarbeiter, die sich anfänglich in einem Sympathiestreik befanden, stellten selbst Lohnforderungen. Der gefällte Schiedsspruch stellte eine 7%ige Erhöhung der Löhne dar. Weil jedoch die Streiks bald in dem einen, bald im andern Hafen ausbrechen, befindet sich die Rheinschifffahrt immer noch im Stocken. Ferner ist auch ein Kampf des holländischen Personals zu erwarten, da die holländischen Reeder nicht bereit sind, in Verhandlungen über einen Neuausschluss der Tarifverträge einzutreten. Es ist also keinesfalls unmöglich, dass mit dem 1. Juli ein Streik in der holländischen Rheinschifffahrt beginnt. In diesem Fall würde die wirtschaftliche Ruhe auf dem Rhein nicht eintreten, da das deutsche Personal Solidarität üben wird. In unserer nächsten Nummer werden wir auf diese Kämpfe näher zurückkommen.

## MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS

### Neue Anträge und Amendemente zu den Kongressanträgen.

#### Resolutions-Entwürfe,

vorgelegt vom Landesverband des Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Telephon-Personals in Palästina.

- 1.) Der Kongress beauftragt das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, sich aufs energischste für die Anerkennung der gewerkschaftlichen Organisationen durch die Regierungen solcher Länder einzusetzen, in denen diese Anerkennung bisher noch nicht erfolgt ist.
- 2.) Der Kongress beauftragt das Exekutivkomitee, alle nötigen Massnahmen zu ergreifen zur Errichtung eines besonderen Sekretariats, das mit der Wahrung der Interessen der Arbeiter in den Ländern des Orients betraut wird.

*Amendement des belgischen Landesverbandes des Eisenbahn-, Post-, Telegraphen-, Telephon-, Marine- und Luftfahrtpersonals, zu Antrag 1, Anschluss der russischen Transportarbeiterorganisationen.*

Es wird vorgeschlagen, dem Text des Resolutions-Entwurfes folgenden Absatz hinzuzufügen:

... unter den folgenden Bedingungen:

- a) Anerkennung der Grundsätze des Internationalen Gewerkschaftsbundes in Amsterdam;
- b) Austritt aus der Roten Gewerkschafts-Internationale in Moskau;
- c) Verpflichtung zur Einstellung aller Angriffe gegen die Mitgliedsorganisationen der I.T.F. und des I.G.B. und die Ablehnung jeglichen Spaltungsversuchs bei oder innerhalb dieser Organisationen.

*Amendement des belgischen Landesverbandes des Eisenbahn-, Post-, Telegraphen-, Telephon-, Marine- und Luftfahrtpersonals, zu Antrag 2: Verteilung der Reisekosten anlässlich der internationalen Kongresse.*

Es wird vorgeschlagen, den bisherigen Zustand beizubehalten, doch soll das Exekutivkomitee besondere Fälle prüfen in denen es sich erweist, dass eine angeschlossene Organisation aus finanziellen Gründen ausserstande ist, einen Delegierten nach dem Kongress zu entsenden, und das Nötige unternehmen.

*Amendement des holländischen Eisen- und Strassenbahnerverbandes zu Antrag 7: Organisationszuständigkeit der Berufskraftfahrer.*

Ferner hält es der Kongress im Interesse einer intensiven und zielbewussten Bewegung zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen für dringend notwendig, dass alle im Strassenbahnbetrieben beschäftigten Bediensteten gleichgültig ob Angestellte oder Arbeiter in Werkstätten, ob Streckenunterhaltungs- oder Fahrpersonal, in jedem Lande bei einer der I.T.F. angeschlossenen Gewerkschaft organisiert sind, ungeachtet der Betriebsform der fraglichen Unternehmen.

*Amendement des belgischen Landesverbandes des Eisenbahn-, Post-, Telegraphen-, Telephon-, Marine- und Luftfahrtpersonals, zu Antrag 8: Angleichung der Transportmittel.*

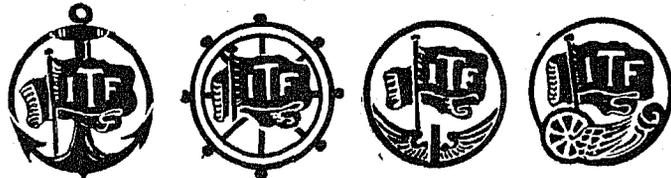
Es wird vorgeschlagen, den Anfang des Resolutionsentwurfes wie folgt zu ändern:

Der Kongress, nochmals seine Auffassung zum Ausdruck bringend, dass Staatsbesitz und Wirtschaftsführung durch die Arbeitervertreter, Techniker und Benutzer in Körperschaften, die in Finanz- und Verwaltungsfragen autonom sind, die einzige befriedigende Lösung darstellen, erkennt. . . . usw.

#### Eingegangene Beiträge.

für 1927:	
Französischer Eisenbahnerverband	Hfl. 35,10
für 1928:	
Französischer Eisenbahnerverband	„ 354,90
Französischer Transportarbeiterverband	frs. 2713,68
Britischer Transportbund	Hfl. 2838,99
Jugoslavischer Eisenbahnerverband	„ 99,80
Spanischer Eisenbahnerverband	„ 450,00
Schweizerischer Verband der Arbeiter des Handels, der Transport- und Nahrungsmittelindustrie	„ 130,00

#### Abzeichen.



Neben dem allgemeinen I.T.F.-Abzeichen, sind für die verschiedenen Sektionen Spezialabzeichen geschaffen worden. In Nadel oder Broschenform werden diese zum Preise von Hfl. 0,25 geliefert. Nachstehend geben wir einen Abdruck des Abzeichens der Sektionen der Eisenbahner, Kraftfahrer, Seeleute und Binnenschiffer; das Abzeichen für die Sektion der Hafnarbeiter ist noch in Bearbeitung. Etwaigen Bestellungen sehen wir entgegen.

#### Kongresse.

Hafenarbeiterverband Rumäniens, vom 12.—15. August in Constanza.

Deutscher Verkehrsbund vom 12.—18. August in Leipzig.

### Aussprüche, gehört auf der XI. Tagung der Inter- nationalen Arbeitskonferenz.

Das Problem der Unfallverhütung ist eines derjenigen Probleme, welche die Arbeiterschaft am meisten und überall interessiert. In der Tat ist dieses Problem ausser der rein menschlichen Seite der Frage an sich eng mit der Produktion verknüpft. Die Vervollkommnung der industriellen Arbeit erfordert zwangsläufig besondere Sicherheitsmassnahmen für den Arbeiter. Ohne diese Massnahmen würde der Arbeiter, ungeschützt durch die Technik selbst und gezwungen, jeden Augenblick auf seine Sicherheit bedacht zu sein, ein schlechter Produzent.

M. MIRCEA,

Rumänischer Arbeitgebervertreter.

Zweifelsohne kann der Staat neue Massnahmen anregen, auf ihre Durchführung drängen, aber die Ergebnisse werden nur in der Masse wirklich erreicht, als sich der neue Geist den ich soeben erwähnte, durchsetzt. Es handelt sich hauptsächlich um eine freie Bewegung, um eine freiwillige Bewegung und nicht um eine Massnahme von Staats wegen. Der Erfolg dieser Bewegung wird eben davon abhängen, inwieweit die Arbeitgeber und Arbeitnehmer der verschiedenen Industrien in den einzelnen Ländern an ihr mitarbeiten werden.

SIR MALCOLME DELEIVINGNE,

Britischer Regierungsvertreter.

Man wird sagen können, dass ein Arbeiter, welcher bei Betrachtung des „Safety first“-Grundsatz gelernt hat, vorsichtig zu sein, nicht von einem Unfall ereilt wird. Meine Damen und Herren! Es scheint mir unmenschlich einen Arbeiter die Gefahr der Verstümmelung oder der Verletzung von Körperteilen auszusetzen, wenn diese Gefahr vermieden werden könnte durch Anbringung wirksamer Schutzvorrichtungen, welche für eine grosse Anzahl Maschinen bestehen, oder indem man den Maschinenbauer zwingt, die Grundsätze der Sicherheit zu beachten. Ich weiss, die private Initiative betätigt sich auf diesem Gebiet. . . . Aber ich weiss auch, dass die private Initiative nicht ihr Ziel erreicht, solange sie nicht vom Gesetz unterstützt wird.

M. SCHOLTE,

Holländischer Regierungsvertreter.

# Macht der Gedanke der öffentlichen Verwaltung der Eisenbahnen eine Krise durch?

Von EDGARD MILHAUD,

Professor der Nationalökonomie an der Universität, Genf.

Herr Edgard Milhaud, der bekannte Volkswirtschaftslehrer, welcher die grosse, vom Internationalen Arbeitsamt durchgeführte „Erhebung über die Produktion“ leitete, deren Ergebnis im Jahre 1924 veröffentlicht wurde, hat in freundlicher Weise einen Artikel für unser Mitteilungsblatt geschrieben, über die in gewissen Ländern vorhandenen Bestrebungen zur Entstaatlichung der Eisenbahnen.

Als Direktor und führender Geist der Zeitschrift „Die Annalen der Gemeinwirtschaft“ (früher: „Internationale Rundschau der Oeffentlichen Wirtschaftsverwaltung“) ist Professor Milhaud wie kein anderer für die Behandlung dieses Gegenstandes zuständig. In der von ihm gegründeten Zeitschrift kämpft er seit Jahren für die öffentliche Wirtschaftsverwaltung in allen ihren Formen. Wir können unseren Lesern die „Annalen der Gemeinwirtschaft“ aufs wärmste empfehlen. Die Zeitschrift erscheint in vier Sprachen (Französisch, Deutsch, Englisch und Spanisch) und enthält Artikel von grosser Bedeutung. (Jährlicher Bezugspreis R.M. 20.—; Geschäftsstelle: Genf, Rue Pécolat 6).

**M**AN hat in den verschiedensten Kreisen wiederholte Male die Behauptung aufgestellt, dass sich im Laufe der Nachkriegsperiode eine ausgeprägte Reaktionsbewegung Bahn gebrochen habe, die sowohl gegen die kommunalen wie gegen die staatlichen Wirtschaftsbetriebe gerichtet sei und dass sich diese starke Strömung in einer Reihe von Misserfolgen ausgewirkt habe, die der Grundsatz der öffentlichen Wirtschaftsverwaltung namentlich auf dem Gebiete der Eisenbahnen erlitten hätte. Man weist in dieser Hinsicht ganz besonders auf die vor verhältnismässig kurzer Zeit erfolgte Ersetzung des Systems der direkten staatlichen Betriebsführung durch Gesellschaften in zwei der europäischen Länder hin, die bisher als klassische Beispiele der staatlichen Verwaltung des Transportmonopols angesprochen worden sind, nämlich Belgien und Deutschland.

Das Vorhandensein dieser Strömung und die damit zusammenhängenden oder damit in Zusammenhang gebrachten Tatsachen haben die eingefleischten Gegner der öffentlichen Verwaltung der grossen öffentlichen Betriebe veranlasst, die Schlussfolgerung zu ziehen, dass nach einem Zeitabschnitt der Illusion die Völker nach Fühlungnahme mit der Wirklichkeit und den harten Lehren einer ersten Krisenzeit schliesslich zu der Ueberzeugung gelangt wären, dass die Gesamtheit zur Verwaltung wirtschaftlicher Unternehmen nicht fähig sei und dass sie die Sorge um dieselben entschlossen und endgültig dem privaten Unternehmen überlassen müsse.

Wie man sieht, ist die Frage von weitreichender Bedeutung. Es handelt sich um nichts Geringeres als im Lichte der Erfahrung auf dem Eisenbahngebiet zu wissen, welcher Art die allgemeine Politik der Gemeinschaft auf wirtschaftlichen Gebiet sein sollte. Es ist deshalb der Mühe wert, zu untersuchen, ob die Tatsachen, auf die sich diese Schlussfolgerungen stützen, wissenschaftlich begründet sind oder ob nicht in der Beweisführung Verstösse gegen die Logik vorliegen.

\* \* \*

**E**IN Punkt muss bei allen Erörterungen dieser Frage im Vordergrund stehen, nämlich die notwendige Unterscheidung zwischen dem Grundsatz der öffentlichen Wirtschaftsführung selbst und den Verwaltungssystemen der öffentlichen Betriebe.

Tatsächlich sind die entschiedensten Verfechter des Grundsatzes auch die hartnäckigsten Gegner gewisser bestehender Formen der Verwaltung öffentlicher Betriebe im allgemeinen und des unmittelbaren Betriebs der Eisenbahnen durch den Staat im besonderen.

Man braucht nur an den jahrzehntelang von den Sozialisten in vielen Parlamenten gegen die Organisationsformen und die Verwaltungsmethoden der meisten staatlich verwalteten Betriebe unternommenen systematischen Vorstoss zu erinnern, an ihre so oft wiederholte Forderung auf eine radikale Trennung zwischen dem Staat als Machtfaktor und dem Staat als Wirt-

schaftsfaktor und auf ihre Forderung einer sehr weitreichenden Autonomie der gemeinwirtschaftlichen Betriebe, der Befreiung von den drakonischen und lähmenden Grundsätzen des staatlichen Rechnungswesens und den willkürlichen Eingriffen der Politiker. Im gleichen Zusammenhange könnte man das Buch von Vandervelde mit dem paradoxen, aber fesselnden Titel „Der Sozialismus gegen den Staat“ (Le Socialisme contre l'Etat) erwähnen, das kurz nach Einstellung der Feindseligkeiten erschien.

Aber andere noch bemerkenswertere Tatsachen bestimmen (in dieser Hinsicht) die Haltung der sowohl durch ihre politischen wie durch ihre gewerkschaftlichen Verbände vertretenen Welt der Arbeit. In den ersten Nachkriegsjahren haben die Arbeiterorganisationen, die in zahlreichen Ländern einen ausserordentlich gesteigerten Einfluss auf die öffentlichen Angelegenheiten ausübten, Pläne zur Vergesellschaftung eines Teiles der Wirtschaft entworfen. So kamen sie dazu, Programme für den Aufbau und die Verwaltung grosser öffentlicher Wirtschaftsbetriebe aufzustellen, Programme, die nicht nur neue, der Gemeinwirtschaft zuzuweisende Zweige erfassen, sondern auch die bereits vom Staate betriebenen Anstalten oder Unternehmen, u. a. auch die Eisenbahnen.

In jedem einzelnen Falle, wo solche Versuche unternommen worden sind, gleichviel ob es sich um Deutschland, Oesterreich, Frankreich, Schweden, die Niederlande oder andere Länder handelt, stellen wir nun aber immer wieder ungeachtet der Verschiedenartigkeit der Nebenumstände eine und dieselbe im Mittelpunkt stehende Hauptsorge fest, nämlich die des Aufbaus der öffentlichen Unternehmen auf der Grundlage nicht etwa der bürokratischen Staatsverwaltung, sondern der angemessenen Vertretung der grossen sozialen Interessen — d. s. diejenigen der Verbraucher, der Arbeiter und der Volkswirtschaft selbst als Ganzes genommen — und der Finanzen der Gesamtheit.

In diesem Zusammenhang möchten wir ganz besonders auf das österreichische System der gemeinwirtschaftlichen Anstalten verweisen, die sogar unter den kritischen Verhältnissen des wirtschaftlichen Chaos der Nachkriegszeit die Probe der Verwirklichung auf ziemlich grossem Gebiete bestanden haben. In bezug auf Deutschland wollen wir erwähnen den Plan für die Sozialisierung der Steinkohle, der von der Mehrheit der Sozialisierungskommission ausgearbeitet worden war, und hinsichtlich Frankreich von den verschiedenen, vom Arbeitswirtschaftsrat — errichtet unter der Obhut des Gewerkschaftsbundes — ausgearbeiteten Plänen zur „industriellen Verstaatlichung“ den Entwurf betreffend die Eisenbahnen.

Da letzterer mit unserem Thema eng zusammenhängt, dürfte es angebracht sein, in gewisse Einzelheiten einzutreten, um eine positive Form sozialen Aufbaus der Verwaltung der Eisenbahnen gemäss dem Ziele einer grossen Arbeiterorganisation, die bei ihren Bemühungen durch technische Sachverständige und bevollmächtigte Vertreter der Verbraucherorganisationen unterstützt wurde, genau zu bestimmen.

Die wesentlichen Grundzüge der „industriellen Verstaatlichung“ werden in folgender Begriffsbestimmung zusammengefasst: „Ein Unternehmen ist verstaatlicht, wenn es einzig und allein im Hinblick auf die Bedürfnisse der Gemeinschaft verwaltet wird und keinen anderen Zweck hat als den Verbrauchern möglichst grossen Nutzen und grösste Wirtschaftlichkeit zu verschaffen.“

Soweit die Betriebsführung in Frage kommt, ist die Auffassung des vom Arbeitswirtschaftsrat ausgearbeiteten Entwurfes in folgenden Zeilen niedergelegt:

Der aufgestellte Grundsatz besagt, dass alle öffentlichen Betriebe ausschliesslich im Hinblick auf die Interessen des Publikums verwaltet werden sollten. Dies kann nicht geschehen, wenn zwischen dem Publikum und denjenigen, die es bedienen, ein Vermittler steht.

Wenn dieser Vermittler eine private Gesellschaft ist, wird diese notwendigerweise eine Politik persönlichen Profits, eine Dividendenpolitik verfolgen, die ihre Interessen zwangsläufig in Gegensatz zu denen des Publikums bringen wird.

Wenn es der Staat ist, wird der Betrieb in die Hände einer unverantwortlichen Bürokratie fallen, die für politische Einflüsse weit empfindlicher ist als für wirtschaftliche Notwendigkeiten.

Deshalb schlägt die „Confédération Générale du Travail“ die unmittelbare Verwaltung der Eisenbahnen durch die Beteiligten selbst vor.

Diese Beteiligten bestehen aus zwei Gruppen, nämlich:

- a.) diejenigen, welche die Eisenbahnen benützen, d. s.
  1. Reisende;
  2. diejenigen, welche Waren versenden (Landwirte, Handel- und Gewerbetreibende);
  3. diejenigen, welche diese Waren erhalten, d. s. die Verbraucher;
- b.) diejenigen, welche die Beförderung der Züge sichern: Techniker, Beamte und Arbeiter.

Die zur erstgenannten Gruppe gehörigen Personen wissen genau, welchen Anforderungen der Eisenbahndienst genügen muss. Wenn diesen Anforderungen in ungenügender Weise entsprochen wird, leiden sie persönlich darunter; sie werden daher energisch auf eine ständige Verbesserung des Betriebes drängen. Sie wissen aber nicht, wie dies zu erreichen ist.

Die zweite Gruppe, die Verwalter, Ingenieure und Beamten aller Grade kennen die technischen Schwierigkeiten und verfügen über die praktischen Mittel, um sie zu überbrücken.

Die Zusammenfassung der beiden wird stets die Verbindung der beiden, für eine gute Betriebsführung wesentlichen Eigenschaften gewährleisten: Sachkunde und Verantwortlichkeit.

Wie werden diese verschiedenen Elemente vertreten werden? Es ist, wie es auch die Verfasser des Berichtes zugeben, klar, „dass eine von ihnen bunt durch einander auf dieselbe Weise wie ein Parlament gewählte Körperschaft nur Verwirrung und Intrigen verursachen würde“.

Glücklicherweise haben alle Gruppen von Beteiligten jetzt ihre Berufsverbände. Die Eisenbahner haben ihre Gewerkschaften und ihre Eisenbahnerföderation, ihre Verbände der technischen Angestellten usw. usw. Von den Benutzern der Eisenbahnen haben die Reisenden den Französischen Touring Club, die Leiter der Unternehmungen ihre Handelskammern, ihre landwirtschaftlichen und Weinbau-Verbände, ihre Allgemeine Vereinigung der Produktion usw.; die Verbraucher haben ihren Genossenschaftsverband usw.

An der Spitze dieser Organisationen stehen Führer, die von Leuten aus dem gleichen Gewerbe auf Grund ihrer Fachkenntnisse und des Vertrauens, das sie erwecken, gewählt wurden. Jeder von ihnen spricht über Dinge, worüber er eine Berufserfahrung besitzt und durch deren Zusammenfassung wären alle Gesichtspunkte des Betriebes von dem dreifachen Standpunkt der Technik, der Produktion und des Verbrauches aus vertreten.

Um diese Männer zu finden, ist keine grosse Wahlkampagne notwendig. Es würde genügen, wenn jede Organisation bei der Wahl ihrer leitenden Körperschaft diejenigen ihrer Mitglieder bestimmt, die mit der Vertretung in den Eisenbahnausschüssen beauftragt werden sollen. Selbstverständlich wird jede Organisation jederzeit die ihrem Vertreter gegebenen Vollmachten zurück ziehen können. Dadurch wäre eine strenge Kontrolle der Auftraggeber über die Vertreter verbürgt.

Wir können uns nicht mit den einzelnen Bestimmungen eines Entwurfes befassen, der noch in einem Parlament durchgepeitscht werden soll, und müssen uns daher mit diesen allgemeinen Darlegungen begnügen.<sup>1)</sup> Diese Andeutungen werden aber genügen, um eine Auffassung und eine Methode zu kennzeichnen und vor allem zu zeigen, was für ein Widerspruch besteht zwischen dem jetzigen Betriebssystem der Staatsbahnen und den auf Neuerungen ausgehenden Bestrebungen der Welt der Arbeit.

\* \* \*

ES ist klar, dass Kritiken an den heutigen gemeinschaftlichen Verwaltungssystemen öffentlicher vom Standbetriebepunkte sozialer Verbesserungen aus nicht als Argument gegen den allgemeinen Grundsatz der öffentlichen Betriebsführung durch die Gesamtheit dienen können.

Das selbe trifft auch auf die Kritiken zu die in den verschiedenen Ländern gegen die noch heute bestehenden Typen bürokratischer Verwaltung durch den Staat laut geworden sind, sowie auf Entwürfe, die auf eine stufenweise Verbesserung abzielen.

Und hier handelt es sich wiederum weit weniger um eine jüngere Bewegung als um alte Tendenzen, deren Ursprünge fast bis zu den Anfängen der öffentlichen Verwaltung der Eisenbahnen zurückreichen.

In den Ländern, wo die Eisenbahnen bereits öffentlich betrieben werden — bekanntlich traf dies bei Kriegsausbruch auf die meisten Länder Europas zu — ist die ursprüngliche Betriebsform den allgemeinen öffentlichen Verwaltungsformen angepasst worden. Dies ist nicht nur den Eisenbahnen eigentümlich. Als der moderne Staat, dessen Struktur auf Verwaltungsaufgaben zugeschnitten ist, allmählich an verschiedene wirtschaftliche Funktionen herangehen musste, hat er keine Sorgfalt darauf verwendet, zu diesen Zwecke neue Einrichtungen zu schaffen, die dazu geeignet gewesen wären, Er hat seinen überlieferten Verwaltungsorganen und alten Methoden Aufgaben zugeteilt, für welche sie niemals vorgesehen waren. Daher die zahllosen Schwierigkeiten, die seine Betätigung auf wirtschaftlichem Gebiete lähmen und die normale Entwicklung seiner Unternehmungen hemmen. Aus der Natur der Dinge musste eine Reaktion gegen eine solche Sachlage eintreten und deshalb sind nach und nach auch verschiedene Besserungen durchgeführt worden. So haben Zug um Zug die neuen Staatsunternehmungen in den verschiedenen Ländern danach getrachtet die bürgerliche Rechtspersönlichkeit zu erlangen, die Methoden der kaufmännischen Rechnungsführung zu übernehmen, auf finanziellem Gebiete autonom zu werden etc. etc. Es handelt sich dabei um eine Bewegung von grosser Flügelweite, die je nach Land und Industrie verschiedene Entwicklungsstadien erreicht hat. Der vorherrschende Zug ist die Tendenz zu verschiedenen Autonomieformen sowohl auf dem Gebiete der Verwaltung wie der Finanzen und eine wachsende Beteiligung an der Verwaltung durch Vertreter der Benutzer der Eisenbahnen und, wenn auch in etwas geringerem Masse, der Vertreter der Arbeiter.

Vielleicht dürfte es hier angebracht sein, an einem oder zwei Beispielen die absolute Notwendigkeit solcher Veränderungen zu zeigen. In Belgien haben viele Jahre hindurch die von den Eisenbahnen veröffentlichten Betriebsergebnisse die Illusion erweckt — es handelte sich um eine reine Illusion — dass die Eisenbahnen für den Staat eine reiche Ertragsquelle wären. Die Eisenbahnverwaltung wurde gemeinhin die „Milchkuh“ des Staates genannt. Ein berühmter Eisenbahnminister, Herr Van

<sup>1)</sup> Siehe hierzu; „La nationalisation des chemins de fer“ (Die Verstaatlichung der Eisenbahnen). Vorwort ausgearbeitet vom Arbeitswirtschaftsrat in der *Internationalen Rundschau der öffentlichen Wirtschaftsverwaltung*, No. 131-138, März-Oktober 1920; S. 121 ff.

den Peereboom, pflegte zu sagen, er sei der „Nährvater des Finanzministers“.

Als jedoch um 1906 bei den Staatseisenbahnen neue Buchführungsmethoden, die der Wirklichkeit mehr entsprachen, eingeführt und diese rückwirkend auf die 70 bereits abgeschlossenen Rechnungsjahre angewandt wurden, stellte sich heraus, dass der Gesamtüberschuss für diese lange Periode ca. 30 Millionen Franken, d. s. pro Jahr nur einige hunderttausend Franken, betrug. In andern Worten: die belgischen Eisenbahnen haben, die guten und schlechten Jahre zusammengenommen, ihre Dienste zum Selbstkostenpreis verkauft, ein Umstand, der übrigens sowohl die aussergewöhnliche Niedrigkeit der Transporttarifsätze wie den gewaltigen Einfluss dieser so vorteilhaften Tarife auf die kommerzielle und industrielle Entwicklung des Landes erklärt. Man hatte die Wirklichkeit ganz ausser Betracht gelassen, weil die Gesamt-Einnahmen und -Ausgaben nicht in Erwägung gezogen und den auf dem Unternehmen ruhenden Lasten nur teilweise Rechnung getragen wurde sodass man Schlüsse zog aus unvollständigen Zahlen, die auch nicht den elementarsten, an eine kaufmännische Rechnungsführung zu stellenden Anforderungen entsprachen.<sup>1)</sup>

Aus ähnlichen Erwägungen hat man in Belgien „seit langem — schon seit dem Jahre 1846 — erkannt, dass das Verfahren der öffentlichen Verantwortlichkeit für die Rechnungslegung sich für die kaufmännische Betriebsführung einer Eisenbahn schlecht eignet und dass die Beschränkungen eines jährlichen Etats, bei dem jede Ausgabe durch das Gesetz festgelegt ist, häufig den Abschluss günstiger Geschäfte oder, ganz allgemein, die wirtschaftliche Führung des Unternehmens verhindern.“<sup>2)</sup>

\* \* \*

**A**BER die soeben von uns aufgezeigten Tendenzen dürfen uns keineswegs die Tatsache verkennen lassen, dass neuerdings Strömungen entstanden sind, die sich ganz entschieden gegen die öffentliche Wirtschaftsführung im allgemeinen und gegen gewissen öffentlich verwalteten Eisenbahnunternehmungen im besonderen richten.

In dieser Hinsicht können wir in der Nachkriegszeit zwei Perioden unterscheiden.

Noch niemand hat die strenge staatliche Zwangswirtschaft vergessen, unter der die Welt während des Krieges gelebt hat: bei dem allgemeinen Mangel aller notwendigen Lebens- und Bedarfsartikel rief das Wirtschaftsleben der Völker das düstere Bild des Holzflusses der Medusa wach. Nur die damals in allen Ländern durchgeführten strengen Zwangsmassnahmen bewahrten die Bevölkerungen vor der Hungersnot. Nachdem aber die Feindseligkeiten eingestellt waren und man die kritischste Stunde hinter sich hatte wandte sich die öffentliche Meinung, irreführt durch eine geschickte Propaganda, übereilt von Methoden ab, die für ein Uebel verantwortlich gemacht wurden, zu dessen Milderung sie beigetragen hatten und neigte — oder liess sich vielmehr treiben — zu einer Politik absoluter Freiheit, einer Freiheit, welche Freiheit aller Spekulationen, Freiheit einer masslosen Verteuerung der Waren, Freiheit der Schiebungen werden und alsbald zum Ausbruch einer furchtbaren Krise beitragen sollte.

In dieser Gedankenrichtung bewegt sich auch die erste grosse Nachkriegsströmung gegen die Wirtschaftsführung durch den Staat. Diese Strömung wurde natürlich von den klugen Leuten, die sie geschaffen, genährt fortwährend gefestigt hatten, geleitet; sie richtete sich sowohl gegen die nationalen und internationalen Ver-

<sup>1)</sup> Vgl. Emile Vandervelde. „Die Verstaatlichung der Eisenbahnen“. Internationale Rundschau der Öffentlichen Wirtschaftsverwaltung, No. 60-62, April bis Juni 1914, S. 129 ff.

<sup>2)</sup> Vgl. Eduard Anseele. „Die Landesgesellschaft der belgischen Eisenbahnen“. Annalen der Gemeinwirtschaft (früher: Internationale Rundschau der öffentlichen Wirtschaftsverwaltung, No. 217-219, Juli-September 1927, S. 261 ff.)

proviantierungs- und Verteilungsorganisationen der Kriegszeit wie gegen die früheren vom Staat geführten Betriebe und im allgemeinen mehr gegen den eigentlichen Grundsatz der wirtschaftlichen Betätigung der Gesamtheit.

An einen späteren Zeitpunkt sollten andere Umstände dieser Bewegung einen neuen Anstoss geben. Wir sprechen hier von der Finanz- und Geldkrise vieler Länder und den darauf unternommenen und durchgeführten Bemühungen, um die Finanzen und die Währung auf eine gesunde Grundlage zu stellen. Während der ganzen Dauer der Geldwertung konnten die Staaten nur unter schrecklich erschwerten Bedingungen Anleihen aufnehmen. Das heisst, dass die erste finanzielle Bedingung zu einer Ausdehnung des wirtschaftlichen Betätigungsfeldes der Gesamtheit nicht gegeben war, da die Ausdehnung dieses Bereiches die Erwerbung aktiven Kapitals mit auf dem eine Anleihewege aufgebrachten unbeweglichen Kapital bedeutet oder in andern Worten: die Umwandlung eines einfachen Kreditkapitals in eine werbende Anlage (Unternehmungskapital). Aber die Geldwirren dieser Zeit und die darauf folgenden Wiederaufrichtungsbemühungen mussten nicht nur jegliche neue Verstaatlichung oder Kommunalisierung beeinträchtigen, sie mussten auch zu Gegenoffensiven gegen den Kollektivbesitz führen. Bei der Finanznot der verschiedenen Staaten bildeten ihre Wirtschaftsunternehmen einen Aktivposten, dessen Flüssigmachung sich als Mittel zur Lösung der Schwierigkeiten erweisen konnte. Auch die Finanzmächte der ganzen Welt liessen nicht davon ab, ihre Blicke auf diese Reichtümer zu richten und Winke bezüglich deren Veräusserung zu geben.

Zu der Stunde, wo die Wiederherstellung der Einlösbarkeit der Noten in Gold oder Golddevisen — Hauptbedingung jeder Münzreform — die Aufhäufung beträchtlicher Kapitalien in Metall oder Golddevisen in den Zentralbanken nötig machte, boten sich die grossen gemeinwirtschaftlichen Betriebe als das Wechselgeld oder wenigstens als Sicherheit dar, und die eventuellen Lieferer der nötigen Kapitalien versäumten nicht, diese Lösung nahezulegen

So erklärt sich ganz natürlich aus unglücklichen Umständen der in einer Anzahl Länder von der internationalen Hochfinanz gegen die Staatsverwaltungen unternommene Angriff. Und da unter diesen die Eisenbahnen einen Ehrenplatz einnehmen — man weiss, dass sie sehr häufig ein Kapital von etwa dem zehnten oder zwölften Teil des gesamten Volksvermögens darstellen — so wurde überall ganz besonders auf sie abgezielt. Sie waren jedoch keineswegs darin die einzigen. Es sei nur auf die vielfachen, oft erfolgreichen Offensiven des Schedschen Streichhölzertrustes, die vielen, sogar auf die „Entstaatlichung“ der Telegraphenverwaltungen gerichteten Feldzüge, auf die Bildung der Pachtgesellschaften der Postverwaltungen verwiesen. Man glaubte sich in das uneingeschränkte alte Regime zurückversetzt.

Während Mächte, die die grössten Mächte der Welt sind, solche Ziele verfolgten wurde selbstverständlich die öffentliche Meinung methodisch durch die der „Kontrolle“ dieser Mächte unterworfenen Presse bearbeitet; geschickte Argumente verfochten die Sache der privatwirtschaftlichen Betriebsführung und erregten die Gemüter gegen die öffentlichen Staatsbetriebe.

\* \* \*

**A**LL diese Zusammenhänge muss man ins Gedächtnis zurückrufen, um in ihrer eigentlichen Tragweite und ihrer genauen Bedeutung, eine Reihe von Eingebungen, Vorschlägen, Initiativen oder Massnahmen erfassen zu können, die, unabhängig von ihren Ursachen betrachtet, als Ausdruck einer allgemeinen ersten Misstimmung gegen die gemeinwirtschaftlichen Betrieben erscheinen könnten.

Wir werden einige dieser Tatsachen in einem folgenden Artikel näher betrachten.

# EISENBAHNER

## Die Verhinderung von Eisenbahnunfällen durch die Einführung der automatischen Kuppelung.

Da wir wegen Mangel an Raum Abstand davon nehmen müssen, die Denkschrift über die automatische Kuppelung im Mitteilungsblatt zu veröffentlichen, begnügen wir uns mit einer Wiedergabe der Einleitung und der Schlussfolgerungen.

### Einleitung.

Die Nachricht, dass die nächste Internationale Arbeitskonferenz die Frage der automatischen Kuppelung besprechen werde, wurde in den Kreisen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation mit Genugtuung aufgenommen, zumal da diese Föderation mehr als einundeneunviertel Millionen Eisenbahner aus 28 verschiedenen Ländern umfasst und da sie in diesem Falle unzweifelhaft Anspruch darauf hat, sich als Wortführer der Gesamtheit des organisierten Eisenbahnpersonals zu betrachten. In der Tat hat sie seit Jahren sich für die Einführung der automatischen Kuppelung eingesetzt und erklärt, dass eine Lösung der Frage nur im Rahmen eines internationalen Einverständnisses gefunden werden könne und dass das Recht der Teilnahme an den Beratungen den Vertretern des Eisenbahnpersonals sowohl national wie international gewährt werden müsse. Selbst wenn die Frage der Einführung dieses Kuppelungssystemes nur eine Frage technischer Art wäre, würde eine Mitarbeit der Eisenbahner sicher ihre Bedeutung haben; da es sich jedoch um eine Sicherheitsmassnahme handelt, die in erster Linie den Schutz des Personals bezweckt, sind die Gründe, die zugunsten einer Teilnahme desselben ins Feld geführt werden können, noch umso mehr von Bedeutung.

Man kann allgemein sagen, dass es auf nationalem Gebiete zu einer ständigen Gepflogenheit geworden ist, dass Besprechungen zwischen den Regierungen, den Eisenbahnverwaltungen und den Personalverbänden über alle die Interessen des Personals angehenden Fragen und oft selbst über Fragen, die sich auf die Interessen der Unternehmungen beziehen, stattfinden. Es ist jedoch eine immer weniger haltbare Situation, dass die Eisenbahnverwaltungen in wachsendem Masse im Schosse ihrer internationalen Organismen Beschlüsse fassen, die in nationalem Rahmen zur Ausführung gelangen, ohne dass dem Personal die Möglichkeit geboten wird, seine Meinung über diese Beschlüsse zur Geltung zu bringen. So geht es auch in weit stär-

kerem Masse im Falle der automatischen Kuppelung, die seit Jahren einen Beratungsgegenstand der internationalen Verwaltungsorganismen bildet, während die nationalen Personalverbände mehrerer Länder erfahren mussten, dass ihre sich auf die Einführung dieses Sicherheitsapparates beziehenden Forderungen mit der Behauptung zurückgewiesen wurden, dass dies eine Frage wäre, die nur international geregelt werden könne.

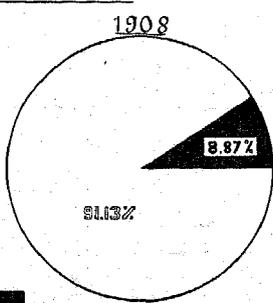
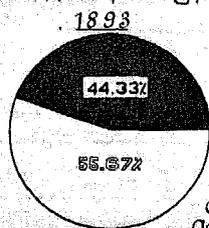
Man ist überrascht, wenn man zu der Feststellung gelangt, dass die seit mehr als 40 Jahren erörterte Frage der automatischen Kuppelung aus dem Stadium der Versuche noch nicht herausgekommen ist. Wenn die Eisenbahngesellschaften den Beweis zu erbringen wünschen, dass sie auf dem Gebiete technischer Neuerungen und praktischer Massnahmen für die Sicherheit des Personals nicht als rückständig zu betrachten sind, dann drängt sich eine sofortige Verwirklichung unserer Forderung auf. Alljährlich fällt eine beträchtliche Anzahl Eisenbahnangestellter mangelhaften Sicherungseinrichtungen zum Opfer, eine Zahl, die beträchtlich über die Angaben unvollständiger Statistiken hinausgeht. Allerdings bestehen in allen Ländern auf dem Papier bewundernswerte Vorschriften, die die Sicherheit der Angestellten während der Tätigkeit des Ankuppelns und Abkuppelns zu gewährleisten bestimmt sind. Wenn indessen zum Zwecke der Verbürgung seiner eigenen Sicherheit das Personal zur genauen Befolgung dieser Vorschriften überginge, so würden schwere Verkehrsstörungen die Folge sein. Vielleicht hatten diese Vorschriften einen gewissen Wert zur Zeit ihrer Verkündung; immerhin kann bei der gegenwärtigen Verkürzung der Fahrtdauer und der wachsenden Dichtigkeit der Verkehrs nicht mehr von einer strengen Befolgung dieser Grundsätze die Rede sein.

Nach den zur Frage der automatischen Kuppelung im Jahre 1924 von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und besonders vom Internationalen Arbeitsamt veröffentlichten Unterlagen ist es uns gegenwärtig möglich, in gedrängter Form den Delegierten

## UNITED STATES

### Casualties to Trainmen

Accidents survenus aux agents des trains  
Unfallziffern für Zugpersonal



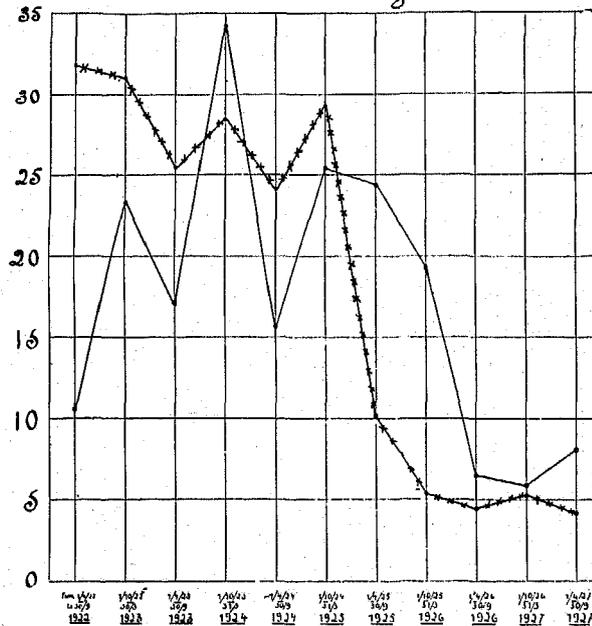
Coupling accidents  
Accidents d'accouplage  
Kuppelungsunfälle

20,414	Total casualties - Nombre total d'accidents - Gesamtzahl der Unfälle	38,165
9,063	Coupling casualties - Accidents d'accouplage - Kuppelungsunfälle	3,385
179,636	Trainmen employed - Effectif agents des trains - Bestand des Zugpersonals	281,645

## JAPAN

### Coupling breakages and coupling accidents

Ruptures et accidents d'attelage  
Zugtrennungen und Kuppelungsunfälle  
per 10,000,000 train-miles  
Zugmeilen



With screw and link couplings  
Attelage à vis  
Mit Schrauberkuppelung

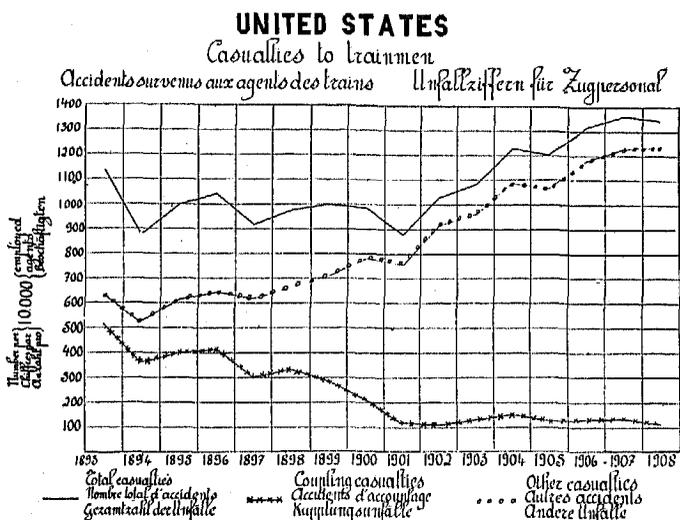
With automatic couplings  
Attelage automatique  
Mit automatischer Kuppelung

zur XI. Internationalen Arbeitskonferenz die Betrachtungsweise der Eisenbahner zu vermitteln, wobei wir unserer Hoffnung Ausdruck geben, dass die Arbeiten der Konferenz in naher Zeit dazu beitragen mögen, die Eisenbahner von der schweren sie bedrohenden Gefahr zu befreien.

\* \* \*

Die graphischen Darstellungen sind nicht in der Broschüre enthalten, sondern in einem besonderen Ausstellungsraum in Genf zur Schau gestellt worden.

Die einzelnen Kapitel der Schrift, in der zunächst die Bestrebungen zur Einführung der automatischen Kuppelung in der Vergangenheit geschildert werden, behandeln die technischen und finanziellen Gesichtspunkte, die Dienstanweisungen zur Vermeidung von Kuppelungsunfällen, die Sicherheit, das Recht des Personals auf Mitwirkung und schliesslich Unfälle und Statistiken.



**Schlussfolgerungen.**

Wir sind überzeugt, dass die Internationale Arbeitskonferenz sich zugunsten der automatischen Kuppelung aussprechen wird. Eine andere Meinung ist unbegreiflich, wenn man die Fürsorge für die Sicherheit der Arbeiter, von der sie in den ersten Jahren ihres Bestehens Zeugnis abgelegt hat, in Betracht zieht. Schwierigkeiten werden indessen entstehen können, wenn die Konferenz von theoretischen Beschlüssen zur praktischen Durchführung übergehen will.

Wir haben eine Lösung vorgesehen. Da das Problem nun einmal einen besonderen Charakter hat, wird ein internationaler Organismus beauftragt werden müssen, die Sache zu einem guten Abschluss zu bringen. Die vorhandenen Organismen schrecken davor zurück, sich für die Erledigung der Frage zuständig zu erklären. So bleibt nur die Schaffung eines paritätischen Ausschusses übrig — eines Ausschusses, der einen provisorischen Charakter haben könnte —, der aus Regierungs-, Arbeitgeber- und Arbeiter-Vertretern zusammengesetzt sein müsste. Die Arbeitgeberschaft wie auch die Arbeitnehmerschaft in der Eisenbahnindustrie ist international organisiert, die eine Partei in der Internationalen Vereinigung der Eisenbahnen und in dem Internationalen Verein des Kongresses der Eisenbahnen, die andere in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Die Konferenz könnte sich also darauf beschränken, eine grundsätzliche Entscheidung zu treffen und den Organismus, dessen Errichtung wir empfehlen, zu beauftragen, die Möglichkeiten der praktischen Durchführung zu studieren.

Im Namen aller Eisenbahner fordern wir, dass eine solche Entscheidung getroffen werde. Die Eisenbahner erwarten von der Konferenz, dass sie nicht mehr das Leben und die Gesundheit Zehntausender von Menschen von Massnahmen abhängen lasse, die nur auf dem Papier vorhanden sind und deren praktische Anwendung

die Lähmung des Eisenbahnverkehrs, folglich des Wirtschaftslebens, zur Folge haben würde.

Die Konferenz wird nicht wollen, dass man noch mit Recht die Behauptung des Präsidenten der Vereinigten Staaten wiederholt, der in seiner Botschaft von 1890, als er vom Kongress eine gesetzgeberische Massnahme für die Einführung der automatischen Kuppelung forderte, sagte:

„Es ist ein Vorwurf für unsere Zivilisation, dass eine Klasse von Arbeitern unseres Landes, die einen notwendigen und nützlichen Beruf ausübt, einer Leibes- und Lebensgefahr ausgesetzt ist, die ebenso gross ist wie diejenige, die einem Soldaten im Kriege droht!“

**Die Finanzen des englischen Eisenbahner-Verbandes hart mitgenommen, doch nicht erschüttert.**

Der diesjährigen Generalversammlung des englischen Eisenbahner-Verbandes (N.U.R.) ist ein Kassenbericht mitgeteilt worden, der in der Gewerkschaftsbewegung als denkwürdig betrachtet werden kann.

Der grosse Streik vom Jahre 1926 ist noch frisch in unserem Gedächtnis. Er hat ein gut Teil dazu beigetragen, dass sich die Ausgaben des englischen Eisenbahner-Verbandes in diesem Jahre auf

die gewaltige Summe von 44,75 Millionen Mark steigerten.

Nicht weniger als 2,45 Millionen Mark wurden an Unterstützungen ausbezahlt. Allein die Streik- und Arbeitslosen-Unterstützung (Erwerbslosigkeit infolge des Generalstreiks) machte die

ansehnliche Summe von 36,44 Millionen Mark aus.

Am Ende des Generalstreiks hatte der Verband bei der Genossenschaftsbank eine Schuld von 20,45 Millionen Mark. Ein Teil dieser Schuld musste durch Flüssigmachung von Wertpapieren sofort getilgt werden.

Mit dem Wiederaufbau der Verbandsfinanzen wurde 1927 begonnen, wenn gleich zu Anfang dieses Jahres noch nicht alle Mitglieder eingestellt waren. Zunächst wurde der ordentliche Beitrag um 20 % erhöht (von 5 auf 6 d. pro Woche); von diesen 6 d. erhalten die Ortsgruppen 1½ d. und ½ d. wird an den politischen Fonds abgeführt, dessen Vermögen sich Ende 1927 auf 2,3 Millionen Mark belief. Mitglieder, die nicht zum politischen Fonds beizutragen wünschen, zahlen einen halben Penny weniger Beitrag pro Woche; ausserdem wurde ein Sonderbeitrag von 3 d. pro Woche eingeführt. Mehr denn je wurde gespart und dank der grossen Solidität der Gewerkschaft, haben diese Massnahmen Früchte gezeitigt. Das Defizit der Verbandskasse, das sich Ende 1926 auf 14,83 Millionen Mark belief, konnte bis Ende 1927 auf 10,74 Millionen zurückgebracht werden. Der Verband besitzt jedoch verschiedene Unterstützungseinrichtungen, deren Gesamt-Haben-Saldo am 31. Dezember 1927 24,32 Millionen Mark betrug. Diese konnten ihren Verpflichtungen nachkommen. An Unterstützungen aus den Kassen dieser Einrichtungen wurden ausbezahlt:

- 460 000 M. Invaliden-Rente;
- 920 000 „ Witwen- und Waisenrente; Sterbegelder;
- 357 000 „ Unfallrente und
- 198 000 „ Krankenunterstützung.

Die Kosten für Rechtsschutz werden von der Verbandskasse bestritten; sie beliefen sich auf 237 600 Mark.

Die Mitgliederzahl des Verbandes ist im Laufe des Jahres 1927 von 387 540 auf 311 740 gesunken. So unerfreulich dieser Verlust auch ist, so kann doch mit Bestimmtheit erwartet werden, dass eine Organisation,

die solches zu leisten vermag, bald wieder das Vertrauen derjenigen Mitglieder gewinnen wird, die ihr in einer schweren Zeit den Rücken gekehrt haben.

Der englische Eisenbahner-Verband steht mit seinen vorbildlichen Leistungen als Gewerkschaft wohl einzig in der Welt da. Den angeführten Zahlen weitere hinzufügen hiesse nur, ihrer berechtigten Sprache Abbruch tun.

## Gehälter und Forderungen in Indien.

Die indischen Verwaltungsbeamten der Ost-Bengal-Bahn sind unzufrieden mit ihrem Los.

Die Anfangsgehälter sind niedrig, die Aufstiegs-möglichkeiten beschränkt und die Ruhestandseinkommen unzulänglich. Die allgemeine Unzufriedenheit macht sich Luft in Versammlungen und in Kollektiv-Gesuchen an die Generaldirektion.

Der Verband der indischen Eisenbahner der Ost-Bengal-Bahn hat die Forderungen der Beamten der Hauptverwaltung programmässig zusammengefasst und begründet. Seit April 1920 betragen die Monatsgehälter in Rupien (1 Rupie = 1,50 Mk.):

Generalsekretariat				Verkehrs-abteilung				Andere Abteilungen			
Klasse	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Betrag der Erhöhungen (Dienstalterszulage)	Klasse	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Betrag der Erhöhungen (Dienstalterszulage)	Klasse	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Betrag der Erhöhungen (Dienstalterszulage)
6	50	75	5	A	28	40	4	A	28	40	4
5	80	100	5	B	45	60	5	B	45	60	5
4	80	125	5	C	65	80	5	C	65	80	5
3	105	125	5	D	85	100	5	D	85	100	5
	130	160	10	E	110	140	10	E	110	140	10
2	130	225	10	F	150	200	10	F	150	200	10
	175	225	10	G	210	250	10	G	230	300	10
1	250	350	20	H	260	300	10				

Die Klassen werden auf Grund der Wichtigkeit der Arbeit und der an das Personal gestellten Anforderungen bestimmt. Der Aufstieg in eine höhere Klasse erfolgt daher nur nach Bedarf. Da im allgemeinen nur vier oder fünf Dienstalterszulagen gewährt werden, ist das Höchstgehalt in verhältnismässig kurzer Frist erreicht. Die Beförderungen werden ausserdem seltener durch Einstellung neuer Beamten, die nach höheren Gehaltsklassen bezahlt werden.

Der Verband hat eine Untersuchung über die Kosten der Lebenshaltung — einer wirklich bescheidenen Lebenshaltung — angestellt und errechnet, dass ein Jungeselle für seinen Lebensunterhalt 55 Rupien pro Monat aufwenden muss. Dabei ist angenommen, dass die Samstage und Sonntage bei Familienangehörigen kostenlos zugebracht werden. Zur Befriedigung der elementarsten Lebensbedürfnisse von Mann und Frau sind monatlich 65 Rupien in Mussafil, 75 Rupien in Kalkutta und Dacca erforderlich.

In der Begründung befinden sich einige Angaben amtlicher Kommissare, die sich mit Lohnfragen in Britisch-Indien befasst haben. Das „Eastern-Bengal and Assam Ministerial Officers' Committee“ erachtete schon 1908, dass ein Lohn von 30 Rupien unter dem Existenzminimum stünde und in den letzten 20 Jahren ist die Kaufkraft der Rupie gesunken.

Um dem Existenzminimum näher zu kommen, fordern die indischen Eisenbahnbeamten einen Mindestlohn von 50 Rupien pro Monat. Die in ihrer Forderung enthaltene Tabelle vereinigt die Beamten der Verkehrsabteilung mit denen der anderen Abteilungen und sieht folgende Sätze vor:

Klasse	Anfangsgehalt	Höchstgehalt	Betrag der Steigerungen (Dienstalterszulagen)	Beförderung in die nächsthöhere Klasse auf Grund
A	50	110	6	guter Leistungen Nachweis der Leistungsfähigkeit (Prüfung oder auf andere Weise)
B	120	150	10	
C	160	250	15	guter Leistungen besonderer Verdienste dto
D	270	350	20	
E	370	450	20	
F	470	500	30	

Als Ortszuschlag für Kalkutta und Dacca werden 10—15 % auf den Höchstgehalt jeder Klasse gefordert.

Die Tabelle lehnt sich an die Gehaltssätze an, welche für indische Beamte der Regierung und bei verschiedenen Handelsfirmen bei gleicher Verantwortung und Leistung gelten.

Pensionen bekommen die Eisenbahnbeamten nicht.

Die meisten Verwaltungsbeamten erreichen nach dreissigjähriger Dienstzeit ein Gehalt von 100 Rupien im Monat. Bei ihrer Versetzung in den Ruhestand erhalten sie eine Gratifikation von 1500 Rupien; ferner wird eine Summe von durchschnittlich 4500 Rupien auf ihr Konto bei einem Pensionsfonds (Provident Fund) eingezahlt. Diese Gesamtsumme von 6000 Rupien, zu 4 % verzinst, verschafft ihnen ein Einkommen von 20 Rupien im Monat. Die Verwaltungsbeamten erachten, dass wenigstens die Hälfte des Dienstehaltens im Ruhestand erforderlich ist. Um vorzeitigem Aufzehren des Kapitals vorzubeugen, fordern sie eine Erhöhung desselben um einen Monatslohn für jedes Dienstjahr.

Anspruch auf die Abfindungssummen entsteht erst nach 15 zurückgelegten Dienstjahren. Sie empfinden diese Vorschrift als eine Härte. Die Altersgrenze wird mit dem 55. Lebensjahre erreicht. Es ist absolut nicht selten, dass Bewerber zwischen 40 und 45 Jahren eingestellt werden. Diese Beamten können dann einen Anspruch auf Abfindungssummen nicht erwerben. Für diese wird eine Verkürzung der 15-jährigen Frist gefordert.

Welche Aussichten haben die Verwaltungsbeamten, ihr Programm zu verwirklichen?

Von dem Wohlwollen ihres Arbeitgebers haben sie nicht viel zu erwarten. Die Generaldirektion hat sich bereits zu einigen ihrer Forderungen geäußert. Den Antrag auf Erhöhung der Anfangsgehälter hat sie abgewiesen mit dem Hinweis auf die zahlreichen Bewerbungen, „welche beweisen, dass die Arbeitsbedingungen anziehend sein müssen“. Die Forderung auf Verbesserung der Beförderungsmöglichkeiten wird als unberechtigt abgewiesen, denn: 1) ist in den Augen der Verwaltung ein Monatseinkommen von 80 Rupien eine angemessene Entlohnung; 2) „darf der Lohn nur abhängen von der Art der Arbeit und die Länge der Dienstzeit kann nicht dauernde Steigerungen bedingen.“

Illusionen scheinen die Verwaltungsbeamten sich auch nicht zu machen. Sie zitieren folgenden Ausspruch der Kommission der öffentlichen Betriebe (Public Service Commission): „Die Indische Regierung ist praktisch in der Stellung eines monopolistischen, von den Gewerkschaften unbehelligten Arbeitgebers, welcher aus einem reichbeschiedenen Arbeitsmarkt schöpfen und die Löhne frei nach eigenem Ermessen festsetzen kann.“

Die in letzter Zeit spürbare Erstarkung der Gewerkschaftsbewegung in Britisch-Indien dürfte diese Lage über kurz oder lang verändern.

## Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

### SCHWEDEN.

Die Versuche, eine gesetzliche Begrenzung der Arbeitszeit der Industriearbeiter herbeizuführen reichen bis auf das Jahr 1856 zurück. Der erste diesbezügliche Antrag kam von einem Vertreter der Landwirtschaft im schwedischen Parlament; der Antrag wurde für unsinnig befunden und abgewiesen. Ein ähnliches Los war drei liberalen Anträgen in den Jahren 1886, 1891 und 1893 beschieden. Die Wiederholung des Antrages im Jahre 1894, führte in der II. Kammer zum Beschluss der Begrenzung der Arbeitszeit in gesundheitsschädlichen Betrieben. Die Durchführung des Beschlusses scheiterte jedoch am Widerstand der ersten Kammer. Im Jahre 1895 gab die II. Kammer ihrem Willen erneut Ausdruck in einer Entschliessung von geringerer Tragweite als der frühere gescheiterte Beschluss. Genau auf dieselbe Weise verlief diese Bemühung ergebnislos.

Im Jahre 1900 wurde schliesslich doch ein Arbeitszeitgesetz durchgeführt, welches die Höchstarbeitszeit der Kinder unter 13 Jahren auf 6 Stunden pro Tag begrenzte, und die der Jugendlichen von 13—18 Jahren auf 10 Stunden.

1908 kam der erste sozialdemokratische Antrag, welcher in der Forderung auf eine regierungsseitige Untersuchung über die Durchführbarkeit des Achsturentages und der 48-Stundenwoche gipfelte. Der Antrag wurde abgewiesen. Dasselbe Los teilte 1910 ein ähnlicher Antrag zugunsten der Arbeiter und Hilfskräfte in gesundheitsschädlichen Betrieben. Ein sozialdemokratischer Vorstoss im Jahre 1913 führte zu einem Beschluss der II. Kammer, wodurch die Regierung aufgefordert wurde, eine Untersuchung über den Höchstarbeitstag im allgemeinen einzuleiten. Die erste Kammer wies den Antrag ab mit der Begründung, Schweden könne den grösseren europäischen Kulturstaaten nur folgen, nicht aber vorangehen. Die Angelegenheit könne nur durch eine internationale Vereinbarung gelöst werden.

Nach den Wahlen von 1917 bildeten die Sozialdemokratie und die liberale Partei eine Koalition, wobei in das aufgestellte Programm auch die Festsetzung eines Höchstarbeitstages aufgenommen wurde. Die Regierung beauftragte eine Kommission mit der Untersuchung und der Aufstellung eines diesbezüglichen Gesetzentwurfs. Diese beendete am 25. Januar 1919 ihre Arbeit und schlug einen Höchstarbeitstag von  $8\frac{1}{2}$  Stunden und die 48-Stundenwoche vor. Auf Grund der Schlussfolgerungen der Kommission legte die Regierung einen Gesetzentwurf vor. Die II. Kammer nahm den Regierungsentwurf an, die I. Kammer lehnte ihn jedoch ab. Die Regierung antwortete mit der Auflösung der I. Kammer, und legte dann dem Parlament einen neuen Gesetzentwurf vor, welcher statt  $8\frac{1}{2}$  nur 8 Stunden tägliche Arbeitszeit vorsah. Dieser neue Entwurf wurde von beiden Kammern angenommen.

Artikel 1 dieses Gesetzes bestimmt, dass die „Arbeiten in staatlichen Betrieben“ und die „Arbeiten, die dem Verkehrspersonal der für den allgemeinen Verkehr freigegebenen Eisenbahnen obliegen“ den Bestimmungen des Gesetzes nicht unterworfen sind. Folglich fallen die Staats- und die Privatbahnen nicht unter das Gesetz.

Vor Annahme des Gesetzes war jedoch zwischen den Sozialdemokraten und den Liberalen vereinbart worden, dass die parlamentarische Kommission bei der Begründung des Gesetzes unterstreichen würde, dass die Staats- und Privatbahnen sich ebenfalls in Kürze dem Prinzip des Achtsturentages zu fügen hätten; die Eisenbahnen sollen lediglich deshalb nicht unter das Gesetz fallen, weil den Sonderbedürfnissen dieser Unternehmen durch Sonderbestimmungen Rechnung getragen werden müsse.

Da im Werkstätdendienst, in der Bahnunterhaltung und in den Materialienlagern von Sonderbedürfnissen keine Rede ist, ist die Arbeitszeit bei allen Bahnen auf Grund des Achtsturentagesgesetzes tarifvertraglich festgesetzt auf  $8\frac{1}{2}$  Std. an den ersten fünf Tagen der Woche,  $5\frac{1}{2}$  Std. an Samstagen und tags vor Feiertagen. Für das Bahnbe-  
wachungs-, Betriebs- und Verkehrspersonal der Staatsbahnen gelten die Bestimmungen der Kgl. Bekanntmachung vom 4. Juni 1920, deren Paragraphen 2 und 5 durch Verordnungen vom 28. August 1922 und 21. Dezember 1921 eine kleine Abänderung erfuhren.

Für das gesamte Personal der Privatbahnen gelten die Bestimmungen der Kollektivverträge, welche zwischen der Arbeitgebervereinigung der Eisenbahnen und den Gewerkschaften geschlossen werden. Das Personal der Staats- und Privatbahnen ist in denselben Gewerkschaften organisiert.

Um sich ein ungefähres Bild von den schwedischen Verhältnissen machen zu können, seien folgende Ziffern über das Jahr 1922 angeführt:

BAHN	Betriebslänge in Km.	Personal- bestand	Personen- kilometer (in tausend)	Tonnen- kilometer (in tausend)
Staatsbahnen . . . . .	5 650	28 400	1 167 064	1 953 400
Normalspurige Privatbahnen . . . . .	5 950	17 100	635 803	760 319
Schmalspurige Privatbahnen . . . . .	3 529	6 100	195 716	120 370

## DIENSTZEIT IM BETRIEB UND VERKEHR.

Die diesbezüglichen Vorschriften sprechen ausschliesslich von Dienstzeit, nicht von Arbeitszeit. Ausser für die Bediensteten im Betrieb und Verkehr, gelten sie für diejenigen, deren Dienst mit dem Betrieb unmittelbar zusammenhängt.

**Begriff des Dienstes.** Auf Staats- und Privatbahnen wird Dienstbereitschaft am Arbeitsort zur Hälfte als Dienst angerechnet. Fahrgastfahrten, für welche keine Reise- oder Tagegelder gezahlt werden, werden ganz als Dienstzeit berechnet. Aufenthalte auf Stationen ausserhalb der Heimatstation, werden auf den Dienst angerechnet:

### STAATSBAHNEN.

die 1ste Stunde ganz,  
die 2te und 3te Stunde zur Hälfte,  
die 4te bis 12te Stunde zum vierten Teil, unter der Voraussetzung, dass es sich nicht um Nachtruhe oder Ersatz für Nachtruhe handelt.

### PRIVATBAHNEN.

zum vierten Teil, wenn der Aufenthalt nicht ausdrücklich als Nachtruhe oder Ersatz für Nachtruhe bezeichnet wird.  
Als Ruhezeit gelten mindestens 7 und höchstens 11 Stunden Aufenthalt; der auf die 11 Stunden folgende Aufenthalt wird zum vierten Teil auf die Dienstzeit angerechnet.

Für die Abfassung der Fahr- und sonstigen Berichte, werden bewilligt:

### STAATSBAHNEN.

den Lokomotivführern 15 und den Zugführern 30 Minuten pro Tag.

### PRIVATBAHNEN.

den Lokomotivführern 5 Minuten pro Zug und höchstens 15 Minuten pro Tag; den Zugführern 10 bzw. 30 Minuten.

Bei den Staatsbahnen bestehen ferner Bestimmungen über die Zeitbemessung für Vorbereitungs- und Abschlussdienst, wofür je nach den Zügen oder Lokomotiven pro Schicht bewilligt werden: 30—45 Minuten für Zugpersonal, 40—105 Minuten für Lokomotivführer, 55—120 Minuten für Lokomotivheizer.

Obschon derartige Bestimmungen nicht für die Privatbahnen bestehen, so gelangen sie dort zwangsläufig zur Anwendung durch die Einschränkung der planmässigen Fahrzeiten. (S. dieses Kap.).

## DIE DIENSTZEIT

beträgt in der Regel 208 Stunden im 30-tägigen Zeitraum. Der maximale Tagesdienst ist festgesetzt, bei den

### STAATSBAHNEN.

auf 11 Std. für das stationnäre Personal;  
„ 13 „ für das Fahrpersonal.

### PRIVATBAHNEN.

auf 11 Std. für das stationnäre Personal und ausnahmsweise

auf 13 Std. wenn eine andere Regelung nicht möglich ist;  
„ 13 „ für das Fahrpersonal, und ausnahmsweise;  
„ 15 „ wenn besondere Verhältnisse es erforderlich machen, jedoch unter keinen Umständen mehr als  
„ 26 „ an zwei aufeinanderfolgenden Kalendertagen.

Mit Rücksicht auf besondere klimaterische Verhältnisse gelten für das Bahnbewachungspersonal folgende Grenzen:

### STAATSBAHNEN.

195 Stunden pro 30 Tage in den Monaten Oktober—März;  
221 Stunden pro 30 Tage in den Monaten April—September.

### PRIVATBAHNEN.

182 Stunden pro 30 Tage in den Monaten Oktober—März;  
234 Stunden pro 30 Tage in den Monaten April—September.

Durchgehende Dienstzeit des stationären Personals kommt auf Privatbahnen fast gar nicht vor.

Auf den Staatsbahnen darf die Dauer dieser Dienstzeit nicht überschreiten:

8 Stunden am Tage, 9 Stunden in der Nacht, 10 Stunden bei Tag und Nacht, wenn es sich um wenig anstrengenden Wachedienst handelt.

### STAATSBAHNEN.

Bei wenig anstrengendem Wachedienst werden je 2½ Stunden Dienst nur als 2 Stunden angerechnet; dadurch kann bei diesem Dienst die Höchstgrenze von 208 Stunden pro 30 Tage bis auf 260 Stunden heraufgesetzt werden.

Die Dienstzeit des Büropersonals örtlicher Dienststellen richtet sich nach der Dienst- und Arbeitszeit des übrigen Personals. In den Büros der Bezirksverwaltungen, Sektionen und Hauptwerkstätten ist sie festgesetzt auf:

7 Stunden pro Tag;  
8 Stunden pro Tag bei leichtem Dienst.

Die Arbeitszeit der Bürodienner wird von dem unmittelbaren Vorgesetzten nach Massgabe der Bedürfnisse festgesetzt.

### PRIVATBAHNEN.

Bei wenig anstrengendem Dienst werden über Verlängerung der Dienstzeit lokale Abmachungen zwischen der Verwaltung und den Verbänden getroffen im Rahmen der Höchstgrenze von 260 Stunden pro 30 Tage.

Diese Art Verlängerung der Dienstzeit kommt nur auf Haltestellen und kleinen Abhöfen vor.

Die normale Dienstzeit des Büropersonals ist festgesetzt auf:  
8 Stunden pro Tag,  
10 Stunden wo der Dienst geringere Anforderungen stellt,  
11 Stunden wo der Dienst hauptsächlich aus Wachedienst besteht.

Die maximale Dienstzeit darf die normale Dienstzeit um nicht mehr als 3 Stunden überschreiten.

## DIE PLANMÄSSIGE FAHRZEIT

darf im 30-tägigen Zeitraum nicht überschreiten auf den

### STAATSBAHNEN.

#### I. Zuggesellschaft:

185 Stunden für Zugführer und Schaffner;  
200 Stunden für Wagenwärter, Wagenheizer, Dienstfrauen, Bremser und Oberbremser.

### PRIVATBAHNEN.

Für Elektromotorführer, Zugführer, Schaffner, Packmeister und Wagenwärter welche als Zugführer etc. fungieren.

A) 190 Stunden auf Zügen die mit weniger als 35 km Stundengeschwindigkeit fahren;  
B) 180 Stunden auf Zügen deren Geschwindigkeit 35 km übersteigt;

C) Bei Vorortzügen werden lokale Bestimmungen vereinbart. Kommen im Dienste eines Zugbegleitbeamten Züge mehrere Geschwindigkeitsnormen vor, so gelten folgende Grenzen:

165 Stunden, wenn in einem Monat zusammen vorkommen die normen A, B und C oder A und C, oder B und C;  
180 Stunden beim Vorkommen der Normen B und C auf Strecken, wo die Fahrkartenkontrolle durch Bahnsteigsperrung geschieht, und

185 Stunden, wo diese Kontrolle nicht besteht;  
Die planmässige Fahrzeit der Bremser, Wagenwärter und Wagenheizer darf  
200 Stunden im 30-tägigen Zeitraum nicht überschreiten.

### STAATSBAHNEN.

#### II. Lokomotivpersonal:

180 Stunden auf Zügen mit einer Geschwindigkeit von weniger als 27 km (A);  
160 Stunden auf Zügen mit einer Geschwindigkeit von 27—35 km (B);  
140 Stunden auf Zügen, deren Geschwindigkeit 35 km übersteigt (C).

### PRIVATBAHNEN.

180 Stunden auf Zügen mit einer Geschwindigkeit von weniger als 27 km (A); auf Rangierlokomotiven nicht mehr als 180 Stunden effektive Rangierarbeit;  
160 Stunden auf Zügen mit einer Geschwindigkeit von 27—35 km (B);  
130 Stunden auf Zügen, deren Geschwindigkeit 35 km übersteigt und auf drei Vorortlinien von Stockholm (C).

(Fortsetzung Seite 4 unter).

## SCHICHT- UND RUHEZEIT.

Die Höchstgrenzen der SCHICHTZEIT ergeben sich aus den Bestimmungen über die MINDESTDAUER DER TÄGLICHEN RUHEZEIT, welche auf beiden Bahnen betragen muss:

8 Stunden für stationäres Personal; 9 Stunden für Fahrpersonal, wenn die Ruhe in der Heimat und 7 Stunden, wenn sie ausserhalb der Heimat verbracht wird.

Für stationäres Personal kann die Ruhezeit auf 6 Stunden herabgesetzt werden beim Schichtenwechsel, unter der Bedingung, dass die nächste Ruhezeit 12 Stunden beträgt. Fallen durch solche Umstände 24 oder mehr Stunden Dienst auf zwei Kalendertage, dann muss eine ununterbrochene Ruhe von 16 Stunden gewährt werden.

Die Ruhezeiten des Fahrpersonals ausserhalb der Heimatstation können auf dessen Wunsch gekürzt werden, wenn der Dienst zur Heimat zurückführt und Ueberanstrengung nicht zu befürchten ist.

### PAUSEN.

Die Ausführungsbestimmungen zur Kgl. Bekanntmachung sagen hierzu, dass es zu vermeiden ist, die Dienstschicht durch unnötige Pausen zu zerstückeln und zu verlängern. Besonderer Nachdruck wird darauf gelegt, im Nachtdienst die Anzahl und Dauer der Pausen möglichst einzuschränken.

Wenn Pausen ausser den Essenszeiten unvermeidlich sind, sollen sie so lang sein, dass das Personal Nutzen daraus ziehen kann.

Unterbrechungen von weniger als dreissig Minuten werden nicht von der Dienstzeit in Abzug gebracht.

### NACHTDIENST.

#### STAATSBAHNEN.

Als solcher gilt der Dienst welcher mit mindestens zwei Stunden in die Zeit von 11 Uhr abends bis 5 Uhr morgens fällt. Nachtdienst ist höchstens jede dritte Nacht oder bei Wechselschicht nur jede zweite Woche anzusetzen.

#### PRIVATBAHNEN.

Als Nachtdienst gilt der Dienst welcher mit mindestens 6 Stunden in die Zeit von 9 Uhr abends bis 5 Uhr morgens fällt. Derselbe ist möglichst gleichmässig auf die dafür in Frage kommenden Bediensteten zu verteilen.

Für das *Büro*personal wird jede Dienststunde zwischen 11 Uhr abends und 5 Uhr morgens mit 80 Minuten bewertet.

### RUHETAGE UND „HEIMTAGE“.

Als Ruhesonntage oder Ruhefeiertage sind die in der Nacht auf Sonn- und Feiertage, spätestens um 12 beginnenden Ruhetage anzusehen.

Wenn irgendmöglich soll jeder Bedienstete an Sonn- und Feiertagen dienstfrei sein. Muss an Sonn- und Feiertagen Dienst geleistet werden, so soll jeder zweite Sonn- oder Feiertag ein Ruhetag sein. An Sonn- und Feiertagen nicht gewährte Ruhetage sind durch Dienstbefreiung an einem Wochentage zu ersetzen.

Am „Heimtage“ ist der Bedienstete grundsätzlich dienstfrei, darf aber seine Wohnung nicht verlassen und muss stets dienstbereit sein. „Heimtage“ werden als Ausgleichsmittel herangezogen zur Einhaltung der Höchstgrenzen der Dienstzeit und gelten bei den Privatbahnen in begrenztem Masse als Ersatz für Ruhetage.

#### STAATSBAHNEN.

Das Fahrpersonal hat Anspruch auf drei Ruhetage im Monat.

Die Mindestdauer des Ruhetages beträgt:

24 Stunden, wenn öfter als an jedem zweiten Sonn- oder Feiertag ein Ruhetag gewährt wird;

36 Stunden in den übrigen Fällen; der Ruhetag kann ausnahmsweise bis auf

30 Stunden herabgesetzt werden, wenn die Betriebsbedürfnisse es erfordern.

Falls die Ruhetage nicht genügen zur Einhaltung der Höchstgrenzen der Dienstzeit im 30-tägigen Zeitraum, dann kommen eine entsprechende Anzahl „Heimtage“ hinzu.

#### PRIVATBAHNEN.

Das Fahrpersonal hat Anspruch auf mindestens zwei, und wenn nicht mindestens zwei „Heimtage“ gewährt werden, auf drei Ruhetage im 30-tägigen Zeitraum.

Die Gesamtzahl der Ruhetage und „Heimtage“ beträgt mindestens vier.

Im Jahre sind 30 Ruhetage zu gewähren, wovon höchstens 10 auf Wochentage gelegt werden dürfen. Der Ruhetag muss eine ununterbrochene Ruhe von 30 Stunden umfassen, die nur ausnahmsweise zu verkürzen ist.

Bediensteten in dauernden Nachtdienst sind monatlich mindestens drei dienstfreie Nächte zu gewähren.

### DIENSTPLAENE.

Die Dienststellenvorsteher haben sich nach den Wünschen des Personals zu erkundigen und dieselben nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Dem Personal steht das Beschwerderecht gegen ungünstige Diensterteilungen zu. Bei den Staatsbahnen entscheidet die Direktion nach Anhörung einer paritätisch zusammengesetzten Dienstkommission; bei den Privatbahnen einigen sich Arbeitgeber und Gewerkschaft oder unterbreiten die Streitfrage einem Schlichtungsausschuss.

### UEBERZEITARBEIT.

Durch Zugverspätungen verursachte Ueberzeitarbeit von weniger als  $\frac{1}{2}$  Stunde wird nicht berücksichtigt. Stundenbruchteile von 30 Minuten und mehr zählen als eine volle Stunde.

Wenn Naturereignisse, Unglücksfälle oder andere unvorhergesehene Umstände den regelmässigen Gang des Eisenbahnbetriebes stören oder zu stören drohen, kann Ueberzeitarbeit angeordnet werden.

#### STAATSBAHNEN.

Ist Ueberzeitarbeit an mehr als sechs Tagen erforderlich, so entscheidet die Direktion nach Anhörung der Dienstkommission, ob und in welchem Umfange Ueberzeitarbeit anzunehmen ist.

Ausserdem kann die Verwaltung im Hinblick auf besondere Verhältnisse die Dienstzeit verlängern um höchstens

30 Stunden im Monat, und

150 Stunden im Jahr.

In der Regel werden Ueberstunden nach besonderen, ziemlich hohen Stundensätzen vergütet.

#### PRIVATBAHNEN.

Ist Ueberzeitarbeit an mehr als fünf Tagen erforderlich, so wird durch Verhandlung zwischen den vertragschliessenden Organisationen über Notwendigkeit und Umfang der Ueberzeitarbeit beschlossen. Gegebenenfalls wird die Angelegenheit einem Schlichtungsausschuss unterbreitet.

Wenn besondere Verhältnisse vorliegen, können auf dem Verhandlungswege Verlängerungen der Dienstzeit vereinbart werden, jedoch höchstens

25 Stunden im Monat, und

150 Stunden im Jahr.

Ueberstunden werden vergütet mit  $\frac{1}{208}$  des Monatslohnes zuzüglich 20 %.

## FERIEN.

Die Gewährung des bezahlten Erholungsurlaubs wird zu einem gewissen Grade von den Erfordernissen des Dienstes abhängig gemacht. Soweit möglich soll den Wünschen des Personals entsprochen werden. Bei den *Staatsbahnen* wird der Erholungsurlaub gemäss nachstehender Tabelle gewährt.

Lohnstufe	STICHMANN DER KATEGORIE	Bis zum Alter von 40 Jahren Tage	Davon in der Feriensaison*) Tage	Bei einem Alter von über 40 Jahren Tage	Davon in der Feriensaison*) Tage
I	Bahnwärter, Stationsarbeiter . . . . .	20	15	30	20
II	Betriebsarbeiter. . . . .	20	15	30	20
III	Rottenführer, Lokomotivheizer . . . . .	20	15	30	20
IV	Schaffner, Stationsvorarbeiter, Stationsvorsteher 7. kl.	20	15	30	20
V	Bahnmeister, Zugführer . . . . .	20	15	30	20
VI	Lokomotivführer, Stationsvorsteher 6. Kl. . . . .	25	17	35	25
VII	— (besteht nur in anderen Staatsbetrieben) . . . . .	—	—	—	—
VIII	Werkmeister, Bürobeamter. . . . .	25	17	35	25
IX	Lokomotivmeister, Stationsvorsteher 5. Kl. . . . .	25	17	35	25
X	Buchhalter, Erster Stationsbeamter . . . . .	25	17	35	25
XI	Erster Buchhalter, Stationsvorsteher 4 Kl. A . . . . .	25	17	35	25
XII	Unter-Ingenieur, Stationsvorsteher 3. Kl. . . . .	25	17	35	25
XIII	Gütervorsteher, Revisor . . . . .	25	17	35	25
XIV	Elektroingenieur, Stationsvorsteher 2. Kl. . . . .	25	17	35	25
XV	Stationsvorsteher 1. Kl. . . . .	35	25	45	30
XVI	Ingenieur, Oberinspektor . . . . .	35	25	45	30
XVII	Oberingenieur . . . . .	35	25	45	30
XVIII	Architekt . . . . .	35	25	45	30
XIX	— (besteht nur in anderen Staatsbetrieben) . . . . .	—	—	—	—
XX	Vorstand der Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenämter . . . . .	45	30	45	30

Ausserdem besteht ein ziemlich weitläufiges und weitgehendes Reglement über teilweise Fortgewährung des Lohnes (etwa 40—85 %) zu folgenden Zwecken: Bekleidung öffentlicher Aemter, Leistung des Militärdienstes, Gesundheitspflege, Berufsstudium und Ausbildung, Teilnahme an gewerkschaftlichen Tagungen, Wahrnehmung privater Angelegenheiten. Bei den *Privatbahnen* besteht folgende Urlaubsregelung:

### A. *Linienspersonal.*

Darunter ist zu verstehen das Personal der Bahnbewachung und Bahnunterhaltung, des Betriebs und Verkehrs.

Das *planmässig* angestellte Personal erhält jährlich einen vollbezahlten Urlaub von 15 Tagen während der ersten fünfzehn Dienstjahre und von 20 Tagen während der folgenden Jahre. Darüber hinaus haben diese Bediensteten Anspruch auf 15 Tage Urlaub mit halbem Lohn.

Dem *ausserplanmässig* angestellten Personal werden gewährt:

6 Tage mit vollem Lohn während der ersten 5 Dienstjahre;

10 Tage mit vollem und 10 Tage mit halbem Lohn vom 5. bis 10. Dienstjahr;

15 Tage mit vollem und 15 Tage mit halbem Lohn nach mehr als 10 Dienstjahren.

Der Urlaub muss möglichst 8 Tage zuvor beantragt werden; über Urlaubsanträge muss 48 Stunden vor dem gewünschten Antrittszeitpunkt beschieden sein.

### B. *Werkstattpersonal.*

Dieses erhält genau denselben Urlaub wie das ausserplanmässige Linienspersonal.

### C. *Büropersonal.*

In den ersten 10 Jahren der *planmässigen* Anstellung erhalten Kanzleibedienstete 20 Tage Urlaub mit vollem Lohn.

Nach zehn Anstellungsjahren erhöht sich dieser Urlaub auf 30 Tage im Jahr, wozu noch 5 Tage mit halbem Lohn kommen können.

Das *ausserplanmässige* Büropersonal erhält denselben Urlaub wie das ausserplanmässige Linienspersonal.

### D. *Weibliches Personal.*

Weibliche Bedienstete erhalten während der ersten 4 Dienstjahre 5 Tage Urlaub mit vollem Lohn, während der folgenden fünf Jahre 6 Tage, und ab dem vollendeten 9. Dienstjahre 8 Tage.

\*) d. i. März—Oktober, im nördlichen Landesteil Mai—September.

(Fortsetzung von der 2. Seite.)

Befördert das Lokomotivpersonal Züge mehrerer Geschwindigkeitsnormen und werden in einem Monat bei den *Staatsbahnen* mindestens 30 und bei den *Privatbahnen* mindestens 27 Stunden in einer anderen (oder zwei anderen) Norm(en) geleistet, dann gelten folgende Grenzen:

#### STAATSBAHNEN.

150 Stunden, wenn die Normen A, B und C, oder A und C, oder B und C zusammen in einem Monat vorkommen;

170 Stunden, wenn die Normen A und B in einem Monat vorkommen.

#### PRIVATBAHNEN.

160 Stunden, wenn die Normen A, B und C, oder A und C, oder B und C zusammen in einem Monat vorkommen;

170 Stunden, wenn die Normen A und B zusammen in einem Monat vorkommen.

## Die Frage der gewerkschaftlichen Taktik auf der X. Jahresversammlung des belgischen Landesverbandes der Eisenbahner, P.T.T.-Bediensteten und Matrosen.

Vom 12. bis 14. Mai fand in Brüssel die X. Jahresversammlung des belgischen Eisenbahnerverbandes (Syndicat National) statt, an der Kollege H. J. van Braambeek im Namen der I.T.F. teilnahm.

Im Vordergrund stand die Debatte über die gewerkschaftliche Taktik. Genosse Paulis hatte den Auftrag erhalten, ein Referat auszuarbeiten und für Klarheit bezüglich der von den Verbandsvertretern einzunehmenden Haltung zu sorgen.

Der Referent hat sich nicht darauf beschränkt, seinem eigenen Gedankengang zu folgen, er hat sich auch in die Auffassungen seiner Gegner hineinversetzt und den ihm zugedachten Auftrag in einer ganz eigenartigen Weise zu lösen versucht.

Er unterbreitete dem Kongress im Namen der Verbandsleitung zwei Resolutionen statt einer: eine von revolutionärer und eine von reformistischer Tendenz.

Die revolutionäre Resolution hat folgenden Wortlaut:

„Der Kongress des *Syndicat National*, tagend in Brüssel den 12., 13. und 14. Mai 1928,

beratend über den Bericht betreffend die gewerkschaftliche Doktrin und Taktik, in Anbetracht der Notwendigkeit, die Politik der Organisation gegenüber der Regierung und der Landesgesellschaft der belgischen Eisenbahnen zu ändern und eine ausgesprochene revolutionäre Haltung anzunehmen;

beschliesst, der Landesgesellschaft der Eisenbahnen und der Regierung folgende Forderungen zu unterbreiten: Aufhebung der 3- und 7-prozentigen Kürzung der Gehälter und Löhne, Gewährung eines beweglichen Zuschusses von 5 % für je 35 Punkte über der Indexziffer 700, allgemeine Einführung der Ortszulage und Verwirklichung des Besoldungsprogramms des *Syndicat National*;

ferner beschliesst er sofort, eine Werbekampagne mittels Flugschriften, Versammlungen und Kundgebungen einzuleiten, um die Mitglieder für den Fall der Abweisung unserer Forderungen auf den Generalstreik vorzubereiten;

im Falle eines Generalstreikes verpflichten sich die Mitglieder, alle Opfer und Folgen des Kampfes zu tragen, treu dem Prinzip der revolutionären Aktion, da das *Syndicat National* weder grundsätzlich noch tatsächlich den Streikenden Unterstützung, den Gemassregelten Gehälter und Pensionen gewähren kann.

In Anbetracht dessen, dass die Mitwirkung unserer Delegierten in den Paritätischen Kommissionen und Unterkommissionen, in den Personalräten, im Disziplinarausschuss, in den Untersuchungsausschüssen, im Verwaltungsrat und Direktionskomitee eine Art Zusammenarbeit mit der Bourgeoisie darstellt und dass eine solche Mitwirkung nur zu Kompromissen, nicht aber zum wirklichen Klassenkampf führt;

dass folglich auf die Beurlaubungen und Freifahrtkarten, die den ständigen Gewerkschaftsdelegierten gewährt werden, Verzicht zu leisten ist;

beschliesst der Kongress den Rücktritt aller Delegierten des *Syndicat National* aus diesen Körperschaften;

Er fordert seine Wortführer in der Kammer und im Senat auf, sich an die revolutionäre Taktik zu halten und sich zu trennen von der reformistischen Politik der Belgischen Arbeiter-Partei (\*), indem sie jede Ge-

legenheit benützen, um die Bourgeoisie und den Kapitalismus auf der parlamentarischen Tribüne anzugreifen;

verlangt von den ständigen Gewerkschaftsfunktionären und Propagandisten, alle offiziösen und offiziellen Schritte wegen persönlicher Beschwerden und Reklamationen zu unterlassen und sich der revolutionären Propagandabewegung zu widmen;

und beauftragt die Verbandsleitung mit der Ausführung dieser Beschlüsse.“

An Deutlichkeit lässt diese revolutionäre Resolution nichts zu wünschen übrig. Sie bildet eine Persiflage der Ideen, deren Träger jeden Gefühls der Verantwortlichkeit entblösste Kommunisten sind.

Die Folge war denn auch, dass die „revolutionäre“ Resolution einstimmig abgelehnt wurde.

Während der Beratungen wurden noch zwei Kompromiss-Resolutionen vorgeschlagen, die jedoch keinen Widerhall beim Kongress fanden. Schliesslich gelangte mit allen Stimmen gegen eine die „reformistische“ Resolution zur Annahme.

Die reformistische Resolution lautet:

„Der X. Kongress des *Syndicat National*, tagend in Brüssel den 12., 13. und 14. Mai 1928,

beratend über den Bericht betreffend die gewerkschaftliche Doktrin und Taktik,

in Anbetracht, dessen

dass das *Syndicat National* kraft Artikel 2 und 4 seiner Statuten die Existenz des Klassenkampfes anerkennt und die Verwirklichung des materiellen und moralischen Wohlstandes seiner Mitglieder anstrebt durch die Verteidigung ihrer allgemeinen beruflichen und wirtschaftlichen Interessen,

dass das *Syndicat National* diese Ziele verfolgt auf wirtschaftlichem, politischem und sozialem Gebiet und mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln, dabei jedoch in erster Linie versucht, die persönlichen Mittel zu erschöpfen;

erachtend,

dass seine Grundsätze und das Interesse der Mitglieder es ihm zur Pflicht machen, zusammenzuarbeiten auf wirtschaftlichem Gebiet mit dem Gewerkschaftsbund (Commission Syndicale) und auf politischem Gebiet mit der Belgischen Arbeiterpartei (Parti Ouvrier Belge), welche der politische Ausdruck der auf dem Grundsatz des Klassenkampfes aufgebauten belgischen Gewerkschaftsbewegung ist,

dass die durch seine Delegierten in den Paritätischen Kommissionen, Personalräten, im Disziplinarausschuss, Verwaltungsrat und Direktionskomitee der Landesgesellschaft der Eisenbahnen unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen erzielten Resultate so befriedigend sind als möglich, dass es andererseits wertvoll und sogar nötig ist, dass das *Syndicat National* Vertreter im Parlament hat,

dass es einer gewerkschaftlichen Organisation unmöglich ist, in dauerndem Kriegszustande mit den Arbeitgebern zu leben, ohne eine Niederlage zu erleiden oder der Vernichtung entgegenzugehen, dass in allen Ländern, einschliesslich Russland, die Gewerkschaftsbewegung immer mehr zum Abschluss von Gesamtarbeitsverträgen, Eintsetzung paritätischer Körperschaften übergeht;

dass eine zielbewusste, wissenschaftliche und ständige Aktion der Gewerkschaftsbewegung greifbarere Ergebnisse zeitigt als eine chaotische, unregelmässige und zerstörende Aktion,

beschliesst, dass das *Syndicat National* auf kein Kampfmittel verzichtet, und

spricht dem Vorstande sein Vertrauen aus bezüglich der Fortführung der Aktion auf Grund dieser Resolution.“

(\*) Mitglied der II. Internationale.

(Anm. der Redaktion).

## Kongress der deutschen Eisenbahner.

Vom 17. bis 23. Juni tagte in Frankfurt a. M. der Kongress des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands, der zweite seit der i. J. 1925 erfolgten Verschmelzung mit der Beamtenföderation.

Mehr als jede andere Gewerkschaft hat diese Organisation unter den Folgen der Diktatur des internationalen Bankkapitals zu leiden gehabt, und leidet noch darunter. So müssen z. B. die Eisenbahnen jährlich 1060 Millionen Mark aufbringen. Umso erfreulicher ist es, dass der Kongress trotz der ungeheuern Schwierigkeiten das Bild eines inwendig starken und gefestigten Verbandes bot.

Die Mitgliederzahl, welche infolge des Personalabbaues — von ca. 1 100 000 auf ca. 700 000 — von mehr als 440 000 im 4. Quartal 1921 auf rund 160 000 im 3. Quartal 1925 zurückgegangen war, betrug im 1. Quartal 1926 202 167 und stieg weiter regelmässig bis zu einem Stand von 210 568 Ende des 4. Quartals 1926 und auf 233 368 Ende des 4. Quartals 1927. Im Jahre 1928 hat die Steigung angehalten, sodass die Mitgliederzahl im April d. J. 240 797 betrug. Am 21. Dezember 1927 waren 101 901 Mitglieder im Betriebsdienst, 63 149 in Haupt- und Nebenwerkstätten und 59 530 in den Bahnmeistereien beschäftigt.

Die Einnahmen der Organisation betragen 1927 über 6 Millionen Mark, wovon über M. 5 200 000 Beiträge. Die Ausgaben beliefen sich im selben Jahre auf M. 4 800 000, wovon mehr als M. 1 100 000 auf Unterstützungen aller Art entfallen. Das gesamte Verbandsvermögen belief sich am 31. Dezember 1927 auf ca. 2½ Millionen Mark.

Zwei ausführliche, 342 bzw. 274 Seiten starke Jahresberichte, die hinsichtlich des darin enthaltenen reichhaltigen Materials als mustergültig betrachtet werden können, schildern nicht nur ausführlich das Leben und Wirken der Organisation, sie enthalten auch eine Reihe allgemeiner Kapitel, z. B. *Zur Weltwirtschaft, Verkehrsprobleme, Die Wirtschaftslage in Deutschland, Das Problem der internationalen Schulden* u.a.m.

167 Delegierte waren anwesend, sowie Vertreter der Eisenbahner-Organisationen Belgiens, Dänemarks, Schwedens, Frankreichs, Hollands, Oesterreichs, Polens; der Tschechoslowakei (Tschechen und Deutsche), der I.T.F., sowie Vertreter des Deutschen Verkehrsbundes, des Allgemeinen Deutschen Beamtenbundes, des Verbandes der Gemeinde- und Staatsarbeiter und des Magistrats der Stadt Frankfurt.

Auf der Tagesordnung standen 699 Anträge. Die Jahresberichte wurden nach ausführlichen Debatten, an denen sich hauptsächlich kommunistische Delegierte beteiligten, gutgeheissen. Ferner hat der Kongress gegen 12 Stimmen den Ausschluss einer Anzahl Mitglieder in Königsberg beschlossen.

Besonders erwähnenswert ist ein lehrreicher, von Professor Dr. Nötling gehaltener Vortrag über *Wirtschaft und Verkehr*.

Die wichtigsten Beschlüsse betrafen: die Forderung einer baldigen Aenderung der Reichsbahngesetze und die Rechtsgleichheit mit den übrigen Arbeitern, Angestellten und Beamten; die gesetzliche Festsetzung der Arbeitszeit auf höchstens 8 Stunden im Tag oder 48

Ein Propagandaplakat.



Stunden pro Woche, Neuregelung des Schlichtungswesens, — das in seiner gegenwärtigen Form kein Vertrauen mehr genießt — Verbesserung der Lohnregelung und des Lohnsystems.

Der Kongress befasste sich in langen Erörterungen mit Möglichkeit der Verschmelzung der Organisationen der Eisenbahner, der Transportarbeiter und der Arbeiter, Beamten und Angestellten der Reichs-, Staats- und Kommunalbetriebe. Die Vertreter des Deutschen Verkehrsbundes und des Verbandes der Gemeinde- und Staatsarbeiter haben sich eifrig dafür eingesetzt. Der neue Industrieverband besässe von vornherein schon 850 000 Mitglieder, die bald auf über eine Million gesteigert werden könnten. Der Verbandsvorsitzende Scheffel bemerkte in seinen Schlusss Ausführungen, dass man zu einer abschliessenden Meinung über den Zusammenschluss bei den Eisenbahnern noch nicht gekommen sei. Der Gedanke müsse noch reifen, die Eisenbahner seien jedoch keine grundsätzlichen Gegner der neuen Organisationsform. Es gelangte darauf eine Entschliessung zur Annahme, worin der Vorstand des Verbandes beauftragt wurde, die Verhandlungen mit den beiden anderen Organisationen weiterzuführen und unter den Mitgliedern eine Urabstimmung vorzunehmen, wenn die beiden anderen Verbände sich mit den Sonderwünschen der Eisenbahner einverstanden erklären. Schliesslich hiess es darin noch, dass der Vorstand die Gründung des Industrieverbandes durchzuführen habe, falls sich 3/3 der Mitglieder für den Zusammenschluss aussprechen.

Der Kongress nahm darauf neue Verbandsatzungen an und führte eine Aenderung der Beiträge durch, die je nach der Höhe des Lohnes zwischen M. 0.20 bis M. 1.50 pro Woche schwanken.



## Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

SCHWEIZ.

(Schluss).

### Arbeitszeit.

Das Gesetz vom 6. März 1920 führte in der Schweiz den Grundsatz des durchschnittlichen 8-stündigen Arbeitstages bei allen Transportunternehmen ein. Die durch die Bestimmungen dieses Gesetzes geschaffene Lage lässt sich etwa folgendermassen zusammenfassen:

*Durchschnittlich 8 Stunden Arbeit* pro Tag innerhalb eines Berechnungszeitraumes von 14 Tagen. Verlängerung auf 9 Stunden in Dienstzweigen, wo die Zeit der blossen Dienstbereitschaft 2 Stunden täglich überschreitet (Reservedienst, Dienst auf kleinen Stationen).

*Diensttouren von 12—13 Stunden*, oft von kürzerer Dauer. Das Höchstmass beträgt vierzehn Stunden.

*Bezahlte Ferien*: jährlich 7 Tage während der 7 ersten Dienstjahre, 14 Tage nach 8 Dienstjahren oder nach Vollendung des 28. Lebensjahres, drei Wochen nach dem 15. Lebensjahre oder Vollendung des 35. Lebensjahres, vier Wochen nach Vollendung des 50. Lebensjahres.

*Ruhetage*: jährlich 56 Tage, wovon mindestens 20 auf Sonn- oder gesetzliche Feiertage fallen sollen.

Bei finanziell gutgestellten Privatgesellschaften, wie auch bei den meisten kommunalen Strassenbahnbetrieben wird das Gesetz genau eingehalten.

In Artikel 16 des Gesetzes werden Unternehmen in weniger guten Finanzverhältnissen Ausnahmen zugestanden. Von diesen Vergünstigungen machen sehr viele Lokalbahnen und mehrere private Strassenbahngesellschaften Gebrauch. Auf Grund der Bestimmungen des Artikels 16 können die Maximalarbeitsdauer auf durchschnittlich 9 Stunden im Tag ausgedehnt und die Ferien um ein wenig verkürzt werden (durch Berechnung auf Grund der Dienstjahre allein und Streichung der 4. Ferienwoche).

Ferner enthält das Gesetz noch folgende Sonderbestimmungen, von welchen die meisten Strassenbahnunternehmen Gebrauch machen:

Nebenbahnen, Schiffahrtunternehmungen und Nebenbetrieben ist gestattet, allfällig weitere staatlich anerkannte Feiertage als Ruhesonntage einzuteilen.

Für das fahrende Personal der städtischen Strassenbahnen darf die Zahl der auf Sonn- und allgemeine Feiertage fallenden Ruhetage im Kalenderjahr bis auf zwölf herabgesetzt werden (statt 20).

Diese Ermächtigung kann Vorortbahnen, Zahnradbahnen, Seilbahnen, Schiffahrtunternehmungen eingeräumt werden.

Das Personal der Hauptreparaturwerkstätten ist dem Fabrikgesetz vom Jahre 1919 unterworfen, welches die 48-Stundenwoche und den Ruhetag, nicht aber die Ferien vorschreibt. Den Gewerkschaften ist es jedoch gelungen, für die Werkstättenarbeiter der wichtigsten Privatunternehmen 5 bis 18 Tage Ferien durchzusetzen.

### Soziale Versicherung.

Bei den Versicherungseinrichtungen zugunsten des Personals der Strassenbahn- und Kleinbahnunternehmen besteht keine Einheitlichkeit. Das einschlägige Gesetz vom Jahre 1911, welches 1918 in Kraft getreten ist, regelt die Unfall- und Invalidenversicherung und ist bindend für alle Fabriken und Transportunternehmen. Obschon die Bestimmungen dieses Gesetzes günstig sind, bleiben sie für das Personal der Transportbetriebe etwas hinter den im früheren Haftpflichtgesetz vorgesehenen Leistungen zurück. Deswegen hat der Schweizerische Eisenbahnerverband bei den Bundesbahnen Zuschüsse zu den Tagesentschädigungen und Invaliden- und Hinterbliebenenrenten gefordert und auch erhalten. Diese weitgehenden Leistungen wurden auch bei einigen privaten Betrieben erkämpft. Die Verpflichtung der Transportunternehmen zur Versicherung ihres Personals gegen Krankheit ist bereits im Konzessionsvertrag festgelegt. Die Versicherungsverfahren sind von Bahn zu Bahn verschieden; das Krankengeld beträgt aber selten weniger als 75 % des Lohnes, wozu noch freie ärztliche Behandlung kommt.

Ausserdem bestehen bei den grösseren Nebenbahngesellschaften und einer Anzahl privater Strassenbahnen Pensions- und Hilfskassen, die einem besonderen Gesetz aus dem Jahre 1889 unterstehen. Eine beträchtliche Anzahl kleinerer Gesellschaften begnügen sich mit der Errichtung von Sparkassen, besitzen aber keine Altersversicherung für ihr Personal. Die Organisation erstrebt jedoch eine Zwangs-Pensionsversicherung für das Personal aller Transportanstalten.

Die Bediensteten der kommunalen Strassenbahnbetriebe sind bei den Pensionskassen des Gemeindepersonals versichert.

Im allgemeinen kann gesagt werden, dass das Klein- und Strassenbahnpersonal wirtschaftlich besser gestellt ist als die übrige Arbeiterschaft. Während des Krieges war dem nicht so, da das Personal öffentlicher Betriebe nur schwer und allmählich Teuerungszulagen erhielt, die lange Zeit hindurch unzulänglich waren. Dem steigenden Einfluss des Sozialismus in den grossen Städten ist es zu verdanken, dass das Personal gewisser Gemeinden und kommunaler Strassenbahnen in der deutschen Schweiz besser entlohnt wird als die Staatseisenbahner.

Die Löhne sind selbstverständlich niedriger bei den kleinen Privatunternehmen und den Strassenbahngesellschaften der französischen und italienischen Schweiz. Es gibt sogar kleine Gesellschaften, wo die Löhne unter denen qualifizierter Industriearbeiter stehen.

Berücksichtigt man hingegen die Beständigkeit des Arbeitsverhältnisses, die sozialen Versicherungen, die Bekleidungsvergünstigungen usw., so steht doch die wirtschaftliche Besserstellung der schweizerischen Strassen- und Eisenbahner gegenüber den Angestellten der Privatwirtschaft im allgemeinen ausser Zweifel.

### Strafrechtliche Verfolgung.

Das Strafgesetzbuch des schweizerischen Bundesstaates enthält nur eine einzige Bestimmung, auf Grund welcher das Personal strafrechtlich verfolgt werden kann. Es handelt sich um Artikel 67 des Strafgesetzes, der folgendermassen lautet:

Wer durch Fahrlässigkeit die Sicherheit des Eisenbahn-, Dampfschiff- oder Postwagenverkehrs erheblich gefährdet, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und, wenn ein Mensch bedeutend verletzt oder getötet worden ist, mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft. Mit der Gefängnisstrafe kann auch Geldbusse verbunden werden. In leichteren Fällen kann der Richter auf Geldbusse allein erkennen.

In der ganzen Schweiz entscheiden die Gerichte auf Grund dieses Artikels, gleichgültig ob es sich um Strassenverkehrsunfälle in der Stadt oder um schwere Eisenbahnkatastrophen handelt. Die gewerkschaftliche Organisation erachtet diese Bestimmung, soweit die Strassenbahnen in Betracht kommen, für zu streng und fordert eine Unterscheidung zwischen Strassenbahnen und eigentlichen Eisenbahnen.

Da die schweizerischen Kantongerichte über eine gewisse Selbständigkeit verfügen, haben die Genfer Richter sich geweigert, diese Strafgesetzbestimmung bei Strassenverkehrsunfällen anzuwenden; sie entscheiden auf Grund der Polizeiverordnungen. Das Personal beklagt sich auch nicht über die Stellungnahme der Genfer Richter, da dieses Verfahren weniger kostspielig, bedeutend schneller und mit weniger strengen Strafen verbunden ist. Vom rein juristischen Standpunkt gilt jedoch nur Artikel 67, welcher auch sonst überall Anwendung findet.

Aus dem Wortlaut des Artikels ergibt sich, dass in jedem Falle festgestellt werden muss, ob Nachlässigkeit vorliegt, und ob die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet wurde. Eine Fahrlässigkeit, die keinen Unfall zur Folge hat, kann nicht geahndet werden; eine sogar folgenschwere Gefährdung der Betriebssicherheit kann nicht gerichtlich belangt werden, wenn der Beweis der Unvorsichtigkeit oder Nachlässigkeit nicht erbracht ist. Folglich müssen zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein, um richterliche Massnahmen erlassen zu können.

Bei der Strafbemessung muss der Richter dem Grad der Fahrlässigkeit Rechnung tragen. Eine kleine Unvorsichtigkeit zieht ein mildes Gerichtsurteil nach sich, auch dann, wenn der Betrieb ernstlich gefährdet worden ist, und eine grobe Unvorsichtigkeit wird ziemlich hart bestraft, selbst wenn die Gefährdung des Betriebes nicht so erheblich war.

Es gibt keine Bestimmungen über die Heranziehung zu Schadenersatzleistungen von Bediensteten, die an einem Unfall Schuld oder Teilschuld trifft. Viele Unternehmungen machen aber solche Bedienstete für verursachte Sachschäden haftbar. Den Verwaltungen ist es freigestellt, Disziplinarstrafen zu verhängen, selbst wenn vor Gericht Freispruch erfolgt ist. In gewissen Fällen kommt die Disziplinarstrafe (Geldbusse, zeitweilige Dienstenthebung, Degradierung) noch zu der gerichtlichen Strafe hinzu.

#### *Gesetzliche Bestimmungen für die Strassen- und Kleinbahnen und die Autobuskonkurrenz.*

Wie eingangs dieses Berichtes erwähnt, werden Bau und Betrieb einer Eisen- oder Strassenbahn von einer Konzession des Parlaments auf Grund des Gesetzes vom 23. Dezember 1872 abhängig gemacht. Die Konzession wird nur unter gewissen Bedingungen erteilt und der Konzessionsvertrag legt den Unternehmungen eine Reihe Verpflichtungen auf. Es seien nur die folgenden Punkte angeführt:

1. Staatliche Genehmigung der Statuten, Baupläne, des Rollmaterials, usw.;
2. Sicherung von Uebergängen durch Schranken und sonstige Vorrichtungen;
3. Transport von Poststücken zu den durch den Staat festgesetzten Tarifen;
4. Genehmigung der Fahrpläne durch die Zivilbehörden (Gemeinden, Kantone);
5. Bestimmung der Grundlagen des Tarifwesens im Konzessionsvertrag;
6. Versicherung des Personals gegen Krankheit;
7. Periodische Prüfungen des Personals auf physische und berufliche Fähigkeiten;

8. Beachtung der staatlichen Vorschriften über Geschwindigkeiten, Bremsen, Signalwesen und sonstige Sicherheitsvorkehrungen;
9. Transport von Militär zu halbem Fahrpreis in Friedenszeiten (nur für Eisenbahnen und Dampfschiffe gültig).

Ein ergänzendes Gesetz vom 21. Dezember 1899 sieht für Kleinbahnen einige Erleichterungen bezüglich der Sicherheitsanlagen, der Transporte von Poststücken usw. vor.

Das Gesetz vom 29. März 1893 betr. den Transport mit Eisenbahnen und Dampfschiffen legt die Verpflichtung zur Ausführung der Transporte fest. Es enthält Bestimmungen über die Art der zulässigen Transporte, über die Transportbedingungen, Güterabfertigung und -bestätterei, über die zivilrechtliche Haftung bei Verlust oder Beschädigung von Gütern, sowie bei tödlichem Verunglücken oder bei Verletzung von Bediensteten oder beförderten Reisenden. Ein am 1. April 1894 erlassenes Transportreglement enthält im II. Anhang besondere Bestimmungen betreffend die Fahrpläne der auf Strassen rollenden Bahnen, die Fahrausweise, das Kontrollverfahren, die zivilrechtliche Haftung, usw. Dieses Reglement weicht nicht erheblich ab von den entsprechenden Verordnungen für die Eisenbahnen im allgemeinen.

Die Tarife müssen innerhalb der durch den Konzessionsvertrag festgesetzten Grenzen bleiben. Die Tarifgrundlagen lassen gewöhnlich auf den Kleinbahnen höhere Tarife als auf den Bundesbahnen zu. In den Städten haben die meisten Strassenbahnen den sog. Zonentarif mit Umsteigekarten eingeführt. Durchschnittlich sind die Tarife der kommunalen Bahnen niedriger als die der privaten Unternehmen.

Nur die Bergbahnen erhalten staatliche Bauzuschüsse. Bisweilen gewähren Gemeinde- oder Kantonalverwaltungen Zuschüsse oder beteiligen sich finanziell an Strassen- oder Kleinbahnunternehmen in ihrem Gebiet. In gewissen Fällen sind zur Förderung der Elektrifizierung von Kleinbahnen öffentliche Subventionen gewährt worden.

Kleinbahnen, welche die Strasse als Tracé benützen sowie Strassenbahnen haben für einen Teil der Unterhaltskosten der Strasse aufzukommen; dies ist durch Verträge mit den Gemeinden und Kantonen geregelt. Die Finanzlage der privaten Strassenbahnen der französischen Schweiz ist im allgemeinen wenig rosig; die kommunalen Strassenbahnen der grösseren Städte der deutschen Schweiz hingegen bilden eine ergiebige Einnahmequelle.

Da in der Schweiz für den regelmässigen Betrieb einer Autobuslinie eine staatliche Konzession notwendig ist, bestehen in der Schweiz keine Autobuslinien mit regelmässigem Fahrplan, welche den Strassen- oder Kleinbahnen Konkurrenz machen. Die Konkurrenz der Lastkraftwagen für den Gütertransport und der Touristenautos für den Personenverkehr ist aber ohnehin scharf genug. Die Strassen- und Kleinbahnunternehmen fordern daher eine Gesetzgebung für den Kraftverkehr, da die Automobilsteuern zur Unterhaltung der Strassen nicht ausreichen. Die Autos unterliegen keinem Transport- und keinem Tarifzwang und werden vom Haftpflichtgesetz nur ungenügend erfasst.

Die Privatbahnen sind auf die Seite der Staatsbahnen getreten, um gegen die Autokonkurrenz anzukämpfen. Es ist bereits ein Unternehmen zur Güterbestätterei per Auto gebildet worden. Ferner haben einige Schmalspurbahnen gewisse Linien durch Autobusdienste verlängert und die Berner und Züricher Strassenbahnverwaltung haben im Vorortverkehr Autobuslinien in Betrieb genommen.

### Die Normierung des Wagenparks.

Das Streben sowohl der Strassenbahnen wie der Eisenbahnen geht dahin, ihr Rollmaterial auf wenige Modelle zu beschränken, die Fahrzeuge dagegen mit den letzten technischen Neuerungen auszustatten. Zur Zeit sind auf fast jedem Netz noch Motorwagen und Anhänger der verschiedensten Gattungen zu finden. So laufen auf gewissen Kleinbahnen Dampflokomotiven und Dieselmotorwagen nebeneinander. Diese letzteren scheinen nicht alle Hoffnungen erfüllt zu haben. Auf den Strassenbahnen im Stadtverkehr sind noch verschiedene Motorwagenmodelle im Gebrauch (Triebwagen mit zwei Motoren, grosse Motorwagen mit vier Motoren).

Die Arbeitgebervereinigung der Klein- und Strassenbahnen hat seit einigen Jahren einen gemeinsamen technischen Dienst geschaffen, dessen Aufgabe sich nicht nur darauf beschränkt, Materialanschaffungen jeglicher Art zentral vorzunehmen, sondern auch die technische Vereinheitlichung und Verbesserung der Klein- und Strassenbahnen zu studieren.

Die meisten Motorwagen der schweizerischen Strassenbahnen sind gleichzeitig mit der Handbremse (Spindelbremse) und einer anderen Bremse (Luft-, elektrischen oder elektromagnetischen Bremse) ausgerüstet. Die elektromagnetische Bremse wird durch den Motor- und Linienstrom betätigt. Sie gilt als die sicherste und die schnellste Bremse. Die Luftdruckbremse scheint sich nur auf ebener oder leicht abfallender Fahrstrecke wirklich zu bewähren, während sie im Gefälle weit weniger zuverlässig arbeitet.

Die Motoren sind sehr verschiedenartig. Auf den älteren Wagen findet man durchweg Motoren mit 25—30 PS; die neuesten Wagen sind mit 45 PS-Motoren ausgerüstet.

Sandstreuer werden mit dem Fuss, nur selten mit der Hand bedient. Immer mehr wird das Rollmaterial mit automatischen Sandstreuern versehen.

Die zulässigen Geschwindigkeiten sind von Stadt zu Stadt, je nach den örtlichen Verhältnissen, verschieden. Die Höchstgeschwindigkeit für Strassenbahnen beträgt im Gefälle 15, auf ebener Fahrstrecke 20—30 Stundenkilometer.

Die Wagen ohne abgeschlossene Führerplattform werden immer seltener. Die neuesten Wagen sowohl der privaten wie der kommunalen Strassenbahnen sind mit einem automatischen Schutzfänger vor den Rädern versehen. Leuchtsignale bei Halt und Abfahrt ersetzen die Zugglocke.

Seit einigen Jahren sind einige Verbindungsbahnen dazu übergegangen, das Ein-Mann-System auf den weniger verkehrsreichen Strecken durchzuführen, so den Führer zwingend, gleichzeitig den Fahrkartenverkauf zu besorgen. Dabei beriefen sie sich hauptsächlich auf das Beispiel in Holland. Mehrere Strassenbahnunternehmen studieren diese Neuerung. Das Personal widersetzt sich dieser Massnahme aus Gründen der Verkehrssicherheit und das Eisenbahnministerium als überwachende amtliche Stelle scheint sich eine gewisse Zurückhaltung aufzuerlegen. Die Ein-Mann-Wagen sind alle mit der Sicherheitssteuerung, dem sogenannten Totmannsknopf, versehen.

Zehn Schmalspur- und Verbindungsbahnen haben ihren gesamten Wagenpark mit automatischer Kuppung (System Fischer, Schaffhausen) ausgerüstet. Ihnen folgten eine oder zwei private Strassenbahnen, die diese Neuerung ebenfalls durchführten. Überall sind damit sehr gute Erfahrungen gemacht worden, doch diese technische Neuerung setzt sich nur langsam durch. Als Hauptgrund wird seitens der meisten Unternehmen die schwierige Finanzlage vorgeschützt.

### Kraftfahrernotizen.

#### *Kampf des englischen Transportarbeiter-Verbandes gegen übermässige steuerliche Belastung des Kraftverkehrs.*

Die englische Tagespresse beschäftigt sich seit einiger Zeit mit der vom Finanzminister im Budget vorgesehenen Benzinsteuern von 4 d. pro Gallone (ca. 4½ l.), womit dem Kraftverkehr, unter dessen Konkurrenz die Eisenbahnen so schwer zu leiden haben, offenbar ein Schlag versetzt werden soll. Es ist ausgerechnet worden, dass die mannigfachen Schwierigkeiten, welche ohnehin für die im Kraftdroschkenbetrieb Beschäftigten bestehen, durch eine Steigerung der Betriebskosten von 8 auf 10 sh. pro Woche und Wagen, erhöht würden. Das *Cab Trade Committee* (Kommission für das Kraftdroschken-gewerbe) des englischen Transportarbeiter-Verbandes hat sich mit den verantwortlichen Behörden wegen der Tarife, der Zulassungs- und Führerscheine und der sonstigen den Kraftdroschken auferlegten Steuern in Verbindung gesetzt. Mit besonderem Nachdruck ist darauf hingewiesen worden, dass die Tarife einer gesetzlichen Einschränkung durch den Innenminister unterliegen. Der Verband hat um eine Erhöhung der Tarifgrenzen oder um die Gewährung sonstiger Erleichterungen nachgesucht und auch an den Finanzminister ein ähnliches Schreiben gelangen lassen.

In einem Artikel des Kollegen *Bevin* im Verbandsorgan „*The Record*“, weist er darauf hin, dass die neue Steuer nicht für den Strassen-Bau und -Unterhalt oder zur Förderung der Strassenverkehrslinien bestimmt ist. Zu den letztjährigen indirekten Schädigungen des Strassenverkehrs durch den englischen Finanzminister gehört auch die anderweitige Verwendung der speziell für den Strassenausbau in Form einer Kraftwagensteuer aufgebrachtten Mittel. Ferner heisst es in dem Artikel: „Wir haben nichts dagegen einzuwenden, wenn andere Industrien unterstützt werden. Wir wissen nur zu gut, in welcher Lage sich einige Industrien seit 1921 befunden haben, ach Industrien, die von lebenswichtiger Bedeutung für den Staat sind; wogegen wir uns aber wenden ist, dass man das verhältnismässig junge und aufstrebende Strassen-transport- und -Verkehrsgewerbe für eine besondere Steuer aussucht, um die Einnahmen daraus zur Verminderung der auf andern Industrien ruhenden Lasten zu verwenden. Es kann nicht in Abrede gestellt werden, dass ein leistungsfähiger Strassen-transport- und -Verkehrsdienst für das Volk von grossem Nutzen ist; seine Entwicklung wird aber durch die Auferlegung weiterer Lasten gehemmt, damit andere Industrie- und Eisenbahngesellschaften daraus Nutzen ziehen können.“

#### *Erhöhung der Omnibus-Tarife in London.*

Die Londoner *General Omnibus Co.*, die 1925 infolge des Wettbewerbs der heute unter dem Namen *London Public Omnibus Company* bekannten Unternehmung eine Herabsetzung ihrer Tarife vornahm, hat diese auf den betreffenden Strecken auf den sonst gültigen Tarif erhöht, u. zw. auf gewissen Linien von 8 auf 11 d. und 2 auf 3 d. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass sich die L.G.O.C. bei dem London Public Omnibus-Unternehmen, das 300 Wagen besitzt, ein Kontrollrecht gesichert hat.

#### *Omnibusführer und -schaffner, die 16 Stunden täglich arbeiten.*

Ein Propagandist des englischen Transportarbeiter-Verbandes hat festgestellt, dass Omnibusführer und

-schaffner in Belfast und Umgebung 16 und 17 Stunden im Tag arbeiten. Ein Schaffner hat sogar nach Beendigung der Fahrt eine Scheune als Schlafstelle benutzt, um morgens rechtzeitig abfahren zu können. Der Taglohn beträgt 10 sh. 6 d. für Lenker und 9 sh. 2 d. für Schaffner (an Sonntagen 11 bezw. 10 sh.) Die betreffenden Gesellschaften haben diejenigen Bediensteten, welche der Gewerkschaft beigetreten sind, entlassen. Die Mitglieder sämtlicher Gewerkschaften in Belfast sind aufgefordert worden, praktische Unterstützung zu verleihen, soweit dies bei den Unterhandlungen mit den Omnibusunternehmen notwendig sein sollte.

#### *Geplante Autostrasse zwischen Birmingham und Mersey Tunnel.*

Der Plan zum Bau einer 90 Meilen langen Autostrasse zwischen Birmingham und Mersey Tunnel ist in einer Versammlung von Vertretern der in Frage kommenden Unternehmungen besprochen worden, wonach die Interessenten ihre Unterstützung und Förderung dieses Planes zusagten. Der Bau dieser Strasse würde ca. £ 6 000 000 kosten. Ein provisorischer Ausschuss, der die Vorbereitungsarbeiten zur Ausführung des Planes zu erledigen hat, ist bereits gebildet worden.

#### *„Autolotsen“ in Deutschland.*

Die nach Berlin fahrenden Automobilisten werden demnächst auf den Einfallstrassen Autolotsen vorfinden, die gegen eine geringe Gebühr die ortsfremden Autofahrer sicher auf den kürzesten Wegen durch das Gewühl in den Strassen und das Labyrinth der Berliner Verkehrsbestimmungen mandatsleitend werden. Der Gau Berlin-Brandenburg des Allgemeinen Deutschen Automobil-Klubs (Adak) wird diese begrüssungswerte Einrichtung an vorerst fünf Einfallstrassen in den Berliner Vororten in Verbindung mit der Reichs-Kraftsprit G.m.b.H. durchführen, der einzigen Gesellschaft, die berechtigt ist, unmittelbar an den Strassen sowie auf Strasseninseln Tankstellen einzurichten. Für den Lotsendienst stellt der Adak 15—18jährige junge Leute ein, die sich für eine dreijährige Lehrzeit verpflichten müssen. Bevor sie den Dienst als Lotse beginnen, erhalten sie eine gründliche Unterweisung in den Verkehrsbestimmungen, Vermittlung genauer Ortskenntnis und Kenntnis von öffentlichen Einrichtungen, Vergnügungsstätten usw. In der verkehrssarmen Zeit im Winter erhalten sie eine technische Ausbildung als Motorschlosser.

#### *Verzicht der Deutschen Reichsbahn auf den Betrieb eigener Autobuslinien.*

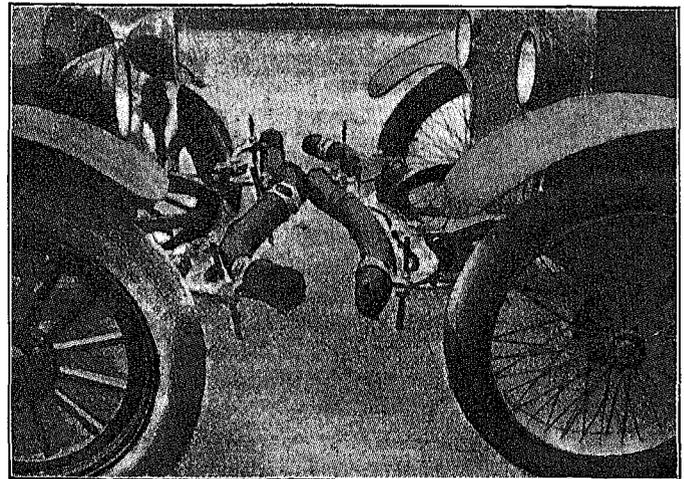
Die Deutsche Reichsbahn verzichtet infolge einer Vereinbarung mit der Reichspostverwaltung auf den Betrieb eigener Autobuslinien. Das Verkehrsministerium hat zwecks Ausbau des Autobetriebes der Postverwaltung in verkehrssarmen Gegenden und zur Erweiterung der staatlichen Anteilnahme an Autoverkehrsunternehmen einen Kredit von 2 Millionen Mark beantragt, der vom Haushaltsausschuss des Reichstages zur Hälfte bewilligt worden ist.

#### *Verdrängung der Strassenbahn durch Autobusse.*

Die Stadtverwaltung von Wiesbaden hat beschlossen, den Strassenbahnbetrieb, der bisher in den Händen der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft gelegen hat, stillzulegen und dafür Omnibusverkehr einzurichten. Von dieser Umstellung wird eine wesentliche Verbesserung der Wiesbadener Verkehrsverhältnisse erwartet.

#### *Ein neuer Schutzpuffer für Kraftwagen.*

Die Tagespresse weiss von einer neuen Erfindung zu berichten, die Auto-Zusammenstöße gefahrlos machen soll. Es handelt sich um eine „Casco-Automobil-Schutzpuffer“ genannte Vorrichtung, die aus einer run-



den, weichen Vollgummistange besteht. Diese ist durch besondere Verbindungsstücke am Chassisrahmen befestigt, schwebt jedoch praktisch gesprochen frei vor dem Wagen. In Berlin wurde eine Anzahl „praktisch ausgetesteter Zusammenstöße“ in einem Film gezeigt. Das Zusammenfahren von Wagen erfolgte ineinander, sei es von hinten, sei es frontal mit Geschwindigkeiten von 28, 36 und 38 km. Der Hauptversuch zeigte das Zusammenfahren zweier Wagen mit einer Geschwindigkeit von 56 km. frontal gegeneinander, ohne dass Puffer, Wagen und Insassen auch nur die geringste Verletzung aufwiesen. Es wurde ein Mann angefahren, der nicht unter den Wagen zu liegen kam, sondern von den Puffern aufgenommen wurde. Da alle Patente auf die Erfindung bereits erteilt sind, wird man die Puffer bald in der Öffentlichkeit auftauchen sehen. Eine Versicherungsgesellschaft hat nach Teilnahme an der letzten Vorführung dem Erfinder sofort einen Vertrag angeboten, ihre Versicherungsprämien bei „Casco“-Schäden um 30 Prozent, bei Haftpflicht- und Personalschäden um 25 Prozent herabzusetzen.

#### *Elektrisch beleuchtete Hausnummertafeln in Wien.*

Auf Betreiben der Kraftfahrerschaft haben sich die städtische Häuserverwaltung Wiens und einige private Hausverwaltungen entschlossen, die gusseisernen Hausnummertafeln durch elektrisch beleuchtete zu ersetzen, die sich vortrefflich beim Aufsuchen der Häuser am Abend und in der Nacht bewähren. Die neuen Tafeln zeigen auf blauem Grund eine weisse Zahl. Um die allgemeine Einführung derselben zu erleichtern, hat der Wiener Stadtsenat die Direktion der städtischen Elektrizitätswerke ermächtigt, für Häuser, die einen Anschluss für die Stromabgabe besitzen, die Herstellung elektrisch beleuchteter Hausnummertafeln und die Stromlieferung zu *besonders günstigen Bedingungen* zu übernehmen.

#### *Per Autobus von New York nach Los Angeles in sechs Tagen und Nächten.*

Es sind z. Zt. Unterhandlungen im Gange über eine transkontinentale Omnibusverbindung von New York nach Los Angeles, die sechs Mal 24 Stunden dauern wird. Es kommt hier die Zusammenarbeit von 232 Omnibusunternehmen in Betracht, die bei einer Fusion über ein Gesamtkapital von 150 Millionen Dollar verfügen. Vorläufig sollen von New York täglich 2 Omnibusse mit Restaurationssaal, Schlafgelegenheit etc. abfahren. Als Fahrpreis ist die Hälfte des Eisenbahntarifes, nämlich 55 bis 60 Dollar, vorgesehen.

## Der Streik der finnischen Hafenarbeiter.

Im finnischen Hafenarbeiterkonflikt ist noch keine Aenderung eingetreten. Allerdings hat eine Anzahl von kleinen Dampfern die Häfen verlassen, doch ist zu bedenken, dass diese beim Ausbruch des Streikes schon teilweise beladen und in manchen Fällen fast seeklar waren. Solidaritätsmassnahmen sind von den Organisationen der benachbarten Ländern schleunigst getroffen worden.

Die skandinavische Transportarbeiter-Föderation hat am 8. Juni in Stockholm eine Sitzung abgehalten, wo nachfolgendes beschlossen wurde:

- 1.) Der finnischen Transportarbeiter-Organisation ab 16. Juni die statutenmässige finanzielle Unterstützung angedeihen zu lassen;
- 2.) Die Unternehmer in ihrem eigenen Lande davon in Kenntnis zu setzen, dass nach Ablauf der gesetzlich festgesetzten Frist die Blockade in den Häfen von Norwegen, Dänemark und Schweden für die von Finnland kommenden Schiffe beginnen wird;
- 3.) Sich an die I.T.F. zu wenden mit dem Ersuchen, die finnischen Hafenarbeiter mit allen Kräften zu unterstützen.

Zur finanziellen Unterstützung sind inzwischen folgende Beträge eingegangen, bezw. zugesagt worden:

Organisation	
der französischen Hafenarbeiter	Fr. 1 000.—
„ rumänischen Hafenarbeiter	Schw. Fr. 150.—
„ deutschen Eisenbahner in der Tschechoslowakei	H.fl. 250.—
„ deutschen Transportarbeiter in der Tschechoslowakei	Kc. 2 000.—
„ kanadischen Eisenbahnbeamten	\$ 200.—
„ bulgarischen Eisenbahner	Lewas 5 000.—
„ spanischen Eisenbahner	Peseten 200.—
„ holländischen Transportarbeiter vorläufig für jede Streikwoche	H.fl. 250.—
Deutscher Verkehrsband (als erste Rate)	M. 2 000.—
N. U. R. (Englischer Eisenbahnverband) (vorläufig für 8 Wochen)	£ 25.—

Alles in allem kann festgestellt werden, dass für den Kampf der finnischen Hafenarbeiter grosses Interesse bei den Bruderorganisationen vorliegt. Der Konflikt wird mit einem Sieg der Arbeiterschaft beendet werden, wenn es gelingt, den finnischen Export lahmzulegen und den Streikenden eine wenn auch nur geringe Streikunterstützung auszuzahlen. „Die finnischen Hafenarbeiter sind gewöhnt, zu hungern, auch wenn sie arbeiten“, — so schrieb uns der Verbandssekretär.

## Die VIII. Konferenz der internationalen Arbeitsgemeinschaft der in der Donauschiffahrt interessierten Organisationen.

Am Dienstag den 8. Mai 1928 fand in Wien die VIII. Konferenz der internationalen Arbeitsgemeinschaft der in der Donauschiffahrt interessierten Organisationen statt. Es nahmen Vertreter Deutschlands, Oesterreichs und der Tschechoslowakei an der Konferenz teil. Die ungarische Organisation hatte einen Vertreter bestimmt, der in letzter Stunde nicht abkommen konnte.

Die Sekretär der I.A.G., Kollege J. Schmiedeck (Wien), erstattete einen Bericht über die vertragliche Regelung des Lohnverhältnisses. Die Donaudampfer durchqueren mehrere Länder, in denen die Arbeitsbedingungen voneinander abweichen. Die Schiffsfahrtsge-



## Kriegsgefangene.

VON

J. HENSON,

Vorsitzender der Seeleute-Sektion der I. T. F.

Vor 1914 glaubte der Seemann, ganz gleichgültig, welcher Nationalität er sein mochte, dass es nur einen gemeinsamen Feind gäbe: der Reeder. Harte, bittere und traurige Erfahrungen während langer Jahre haben ihm beigebracht, dass der Reeder, ob er nun britisch, deutsch, skandinavisch oder von anderer Nationalität ist, darauf ausgeht, die Seeleute zu jeder Zeit gegen niedrige Heuern bei langer Arbeitsdauer zu beschäftigen.

Internationale Brüderlichkeit hatte hauptsächlich durch die Bemühungen des englischen Landesverbandes der Seeleute und Heizer (National Sailors' and Firemen's Union) gute Fortschritte gemacht. Dieser Verband, der schon infolge der Zusammensetzung der Mannschaften auf britischen Schiffen notwendigerweise international war, ging weiter als den internationalen Gedanken lediglich in Grossbritannien zu predigen; seine führenden Köpfe, J. H. Wilson, Ed. Cathery, Tom Chambers und andere begaben sich in die amerikanischen und kontinentalen Häfen und halfen anderen Verbänden bei ihren Bestrebungen, die Seeleute zusammenzuschliessen.

Dann ertönten im August 1914 die Kriegstrommeln und die internationale Brüderlichkeit wurde auf die Probe gestellt. Einige andere Gewerkschaften hatten in ihren Reihen Mitglieder, die Angehörige feindlicher Staaten waren und diese wurden nach Erhebung des Kriegsgeschreies ausgeschlossen.

Anfänglich ist der Seemannsverband den Grundsätzen des Internationalismus treu geblieben. Der Hauptvorstand leitete sofort Unterredungen mit den Regierungsbehörden ein darüber, was mit den deutschen und österreichischen Seeleuten auf britischen Schiffen geschehen müsse. Der Verband besass in Northampton ein Stück Land, das er zum Bau von Heimen für bejahrte Seeleute bestimmt hatte, und ein zweites bei „The Priory“ (Hampshire), die der Regierung als Gefangenenlager zur Verfügung gestellt und als solche verwendet wurden.

So wie Angehörige feindlicher Staaten auf englischen

sellschaften sind international; dies beeinträchtigt einerseits die Führung von Lohnbewegungen, weil das Binnenschiffahrtspersonal in allen Ländern nicht gleich stark organisiert ist, andererseits wird es dadurch möglich auf die Gesellschaften in den gewerkschaftlich starken Ländern einen Druck auszuüben. In Bayern und Oesterreich wurde eine allgemeine Lohnerhöhung gewährt, in Ungarn eine Mietzinsbeihilfe und in Rumänien eine einmalige ausserordentliche Zuwendung.

Ferner wurde vereinbart, dass Neueintretende im ersten Dienstjahr statt 80, 90 %, und in zweiten Dienstjahr statt 90, 95 % des Anfangsgehaltes ihrer Dienst-kategorie erhalten.

Es wurden Massnahmen besprochen zwecks Ausbau der Organisationen, besonders diejenigen in Jugoslawien und in der Tschechoslowakei. Schliesslich gelangte noch eine Resolution über die Krankenversicherung zu Annahme.

Schiffen in einen Hafen einliefen, wurden sie vor den Polizeirichter gebracht, der sie dann in die Obhut der Verbandsangestellten gab mit der Weisung, ihre Interessen wahrzunehmen und sie schliesslich in eines der Gefangenenlager zu bringen. Man hat manchen bitteren Abschied sehen können von Männern, die ihre Lebtag auf britischen Schiffen zugebracht haben und Frau und Kinder verlassen mussten, um ins Gefangenenlager zu gehen.

In diesen Lagern wurden die Männer zusammengerufen und ein Verbandsangestellter sprach zu ihnen. Sie wurden gefragt, ob sie im Baugewerbe, in der Gärtnerei etc. arbeiten wollten oder vorzögen, nichts zu tun. Sie haben einmütig beschlossen, zu arbeiten. Sie bauten Häuser und Hütten, kochten und verrichteten Gartenarbeit. Sie versprachen auf ihr Ehrenwort, nicht aus dem Lager auszubrechen und als einzige Wärter für hunderte von Gefangenen fungierten zwei kleine Pfadfinder und ein Schutzmann. Nahrung gab es reichlich; es fehlte auch nicht an Tabak und Zigaretten. Damals herrschten in Grossbritannien soweit Kriegsgefangene in Betracht kamen, zwei Gefühlsströmungen: bei der einen kam zum Ausdruck, dass der Krieg nicht die Schuld der Arbeiter sei, dass sie deshalb als Menschen behandelt werden sollten und ihnen der Aufenthalt möglichst leicht zu machen sei; bei der andern, durch Lügen und den sog. Patriotismus genährten Strömung war die Auffassung vorherrschend, dass alle Angehörigen feindlicher Staaten niedergeschossen werden müssten. Die Gewerkschafter und viele andere stellten sich auf den ersteren Standpunkt, was zur Folge hatte, dass viele Leute ihre Dienste anboten zur Veranstaltung von Konzerten und Vorstellungen in den Lagern. Ein sozialistischer Geiger hat nach der Veranstaltung eines Konzerts in einem Artikel geschrieben: „es hat der richtige internationale Geist geherrscht und der Verband hat seine Seele gerettet“.

Da kam der Untergang der „Lusitania“ mit seinem gewaltigen Verlust an Menschenleben. In dem einen Lager ist sofort Unruhe entstanden, weil einige der jüngeren deutschen Seeleute über den Erfolg des Unterseebootkrieges so erfreut waren, dass sie dieser Freude in den Gesängen „Gott erhalte den Kaiser“ und „Deutschland, Deutschland über alles“ Luft machten. Dies wurde von den Angestellten des Seemannsverbandes und denjenigen, welche im Lager ihr Bestes taten, um es ihren Schiffskameraden angenehm und bequem zu machen, sehr übel aufgenommen. Auch die älteren deutschen Seeleute, die nicht nur auf britischen Schiffen Dienst getan hatten, sondern in manchen Fällen auch im Verbandsvorstand sassen, nahmen dies sehr übel auf. Das Konzert, welches gerade gegeben wurde, ist sofort abgebrochen worden, da man glaubte, dass es nicht Zeit dazu sei um zu singen und zu johlen, wenn Mitglieder desselben Verbandes, dem sie angehörten, in die Tiefe des Meeres versinken.

Dieses Ereignis hat eigentlich dazu geführt, dass die Heeresstellen das Lager übernahmen und während der Kriegsperiode beaufsichtigten, was nicht zum Vorteil der internierten Personen war.

Der Krieg ist zu Ende gegangen und die internierten Menschen haben sich zerstreut. Die meisten kehrten nach Deutschland, der kleinste Teil zu den Frauen und Familien zurück, die in England geblieben waren.

Die Zeit hat die durch den Krieg erzeugten Unruhen und Gefühle abgeschwächt und gemildert und diejenigen, die damals in ihrer Kriegsbegeisterung einander scharf bekämpft hatten, sind heute zu der Einsicht gelangt, dass internationale Brüderlichkeit das Beste ist; sie sind von der Hoffnung erfüllt, dass sie oder ihre Söhne nie wieder einander zur See oder auf dem Schlachtfelde bekämpfen werden.

## Bericht aus Island.

Die Fischerei wird hauptsächlich von der Hauptstadt des Landes Reykjavik, und von einem kleinen Dorf in der Nähe von Hafnarfjörður aus betrieben. Von beiden Plätzen fahren ca. 40 Trawler mit isländischer Besatzung zum Fischen aus, während ungefähr 10 kleine Dampfer mit Netzen und langen, mit Angelhaken versehenen Leinen, fischen; ferner gibt es noch 6 Dampfer zur Personen- und Güterbeförderung.

Die meisten der auf diesen Schiffen beschäftigten Personen bilden das Rückgrat unserer Organisation. Die Anmusterung der Besatzungen liegt in den Händen der Reeder und es ist ganz von ihrem guten Willen abhängig, ob jemand Beschäftigung bekommt oder nicht. Es herrscht daher ein starker Wechsel unter den Mannschaften, da es an Leuten, die Beschäftigung auf Schiffen suchen, nicht fehlt. Solche kommen in der Regel aus anderen Teilen des Landes oder es handelt sich bisweilen auch um Personen, die versuchen, sich bei den Reedern oder Kapitänen einzuschmeicheln. Unsere Hauptaufgabe ist folglich, solche Neuankömmlinge, die vielfach nur verhältnismässig kurze Zeit auf den Schiffen beschäftigt sind, zu organisieren. Hieraus kann man sich eine ungefähre Vorstellung von unserer Lage machen.

Für die Fischerei, das Hauptgewerbe des Landes, war 1927 ein ergebnisreiches Jahr; der für gesalzene Kabeljau erzielte Preis war aber sehr niedrig, und trotz des guten Fanges beklagten sich die Eigner der Trawler über schlechte Einnahmen. Der diesjährige Fang der Trawler war viel geringer als der vorjährige, der Preis für gesalzene Kabeljau aber bedeutend höher. Der Anteil der Trawlermannschaften an den Fangergebnissen was dieses Jahr ziemlich klein, da die Sonderentschädigungen wesentlich vom Fang abhängen.

Wie Anfang 1926 im *Mitteilungsblatt* erwähnt, haben wir mit den Eignern der Trawler und Handelsschiffe einen Tarifvertrag auf 3 Jahre abgeschlossen, in dem vorgesehen war, dass die Heuern und Extravergütungen mit dem amtlichen Lebenshaltungs-Index steigen und fallen sollen. Anfang 1927 sind sie dementsprechend um 10 % und i. J. 1928 um 7 % gekürzt worden. Diese Kürzungen entsprachen denselben an den Gehältern der Beamten in öffentlichen Betrieben vorgenommenen Abzügen; für diese ist nämlich eine besondere gleitende Lohnskala aufgestellt worden. Unser Tarifvertrag läuft am 31. Dezember 1928 ab. Für nächsten Winter steht ein harter Kampf zu erwarten, weil die Heuerkürzung nach unserer Meinung, infolge einer unrichtigen Errechnungsmethode für die Indexziffer, zu gross ist. Die Preise sind hier ziemlich hoch. Im April d. J. betrug der Index für die Lebens- und Bedarfsartikel 222; im Oktober 1919 erreichte er mit 460 den Höhepunkt. In Reykjavik steht die Indexziffer für Wohnungsmiete auf 440. Im allgemeinen Lebenshaltungs-Index ist jedoch die Miete nicht inbegriffen. Die hohen Wohnungsmieten bereiten allen niedrig bezahlten Arbeitern grosse Schwierigkeiten und sie sind zu einem guten Teil die Ursache der Armut. Deshalb dürfte künftig grössere Aktivität zu erwarten sein. Das Interesse dazu ist schon geweckt.

Auf politischem Gebiet haben wir bessere Fortschritte gemacht. Die Gewerkschaften des Landes bilden zusammen eine „Althydusamband Islands“ genannte Föderation, die gewerkschaftliche und politische Zwecke verfolgt.

Bis zum Jahre 1926 hatte unsere Partei im „Althing“, dem Parlament, von 42 Sitzen nur einen inne. Bei den diesjährigen Wahlen für das Oberhaus gewann unsere Partei durch die Verhältniswahl von 3 Sitzen einen, nämlich das Mitglied für die Stadt Reykjavik,

und bei einer folgenden Nachwahl siegte im Wahlkreis Reykjavik unser Kandidat. Bei den allgemeinen Wahlen i. J. 1927 erhielt unsere Partei von 36 Sitzen 4, u. zw. die Sitze der zweit- und drittgrössten Stadt und in Reykjavik von 4 Sitzen 2. Letztere haben inne der Vorsitzende des Transportarbeiter-Verbandes (Verkmannafélagid Dágsbrun) und der Vorsitzende des Seemanns-Verbandes (Sömannafélag Reykjavik).

Die jetzigen Sitze der Parteien verteilen sich wie folgt: Demokraten (Framsókn) 19; Konservative 16; Sozialdemokraten 5; Liberale 1 und Unabhängige 1. Die Demokraten bildeten mit Hilfe unserer Neutralität und derjenigen der Unabhängigen die Regierung.

Das Wahlergebnis war bei der letzten Wahl: 1 441 für die Konservativen, 9 962 für die Demokraten, 6 257 für die Sozialdemokraten und 1 996 für die Liberalen und Unabhängigen. Das Verhältniswahlssystem besteht nur in Reykjavik.

Durch diese Aenderungen sind die Interessen der Arbeiterklasse im Parlament in mancherlei Hinsicht gefördert worden. Für die Bemannungen der Trawler wurde eine gesetzliche *8stündige Ruhepause in 24 Stunden* festgesetzt. Das Unfall-Versicherungsgesetz hat einige Verbesserungen erfahren. Es wurde auch ein Gesetz zu Gunsten der Arbeitslosen angenommen. Ferner gelangte ein Vorschlag zwecks Revision unseres Schiffahrtsgesetzes zur Annahme, um dieses ebenso demokratisch wie das skandinavische zu machen. Ein konservativ eingestellter Wahlkreis ist in zwei Kreise geteilt worden, von denen für die Zukunft ein Sitz für unsere Partei sichergestellt ist, nämlich für die Stadt Hafnarfjörður. Auch das Steuergesetz wird einer Revision unterzogen. Von den drei damit beschäftigten Personen gehört eine unserer Partei an. In der letzten Parlamentssession — 19. Januar bis 18. April — wurden verschiedenen Gesetze zu Gunsten der Arbeiterklasse angenommen.

Arbeitsbedingungen der Seeleute  
in verschiedenen Ländern.

JUGOSLAVIEN.

1. Löhne.

	Grosse Fahrt Pfd. Sterling	Küsten- und kleine Fahr Dinar
<b>A. Deckpersonal.</b>		
Bootsmann . . . . .	4.10.0	993.—
Zimmermann . . . . .	4.10.0	—
Vollmatrose . . . . .	3.15.0	746.—
Leichtmatrose . . . . .	2. 0.0	432.—
<b>B. Maschinenraumpersonal.</b>		
Hilfskesselwärter . . . . .	4.10.0	993.—
Heizer . . . . .	4. 5.0	959.—
Trimmer. . . . .	3. 0.0	648.—
<b>C. Verpflegungs- und Bedienungspersonal.</b>		
1. Steward oder Alleinsteward . . . . .	4. 0.0	993.—
2. Steward . . . . .	—	746.—
Messeraumsteward . . . . .	2.10.0	497.—
1. Koch oder Alleinkoch . . . . .	4.10.0	993.—
2. Koch . . . . .	—	746.—
Kochsmaat . . . . .	—	428.—
Junge . . . . .	1. 0.0	240.—

Anmerkung.

Die Lohnsätze für farbige Matrosen sind dieselben wie für weisse Matrosen. Auf den Passagierdampfern in der nationalen und internationalen Küstenfahrt erhalten die 1. Köche eine Zulage von 300, die 1. Stewards von 250 und die 2. Stewards von 200 Dinar.

II. Arbeitszeit.

A. Deckpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt:  
auf See: 8 Stunden;  
im Hafen und auf der Reede: 8 Stunden;  
an Tagen der Ankunft und Abreise: ?  
in den Tropen: ?

Der Dienst wird im Zweiwachensystem geleistet. Gewisse Mitglieder der Mannschaft die nicht auf Wache gehen, werden als Tagelöhner betrachtet. Diejenigen, die auf Wache gehen arbeiten 12, die Tagelöhner 8 Stunden. Die Arbeitsstunden sind auf allen Schiffen für weisse und farbige Matrosen gleich.

Ueberstunden sind bis zu einem Höchstmass von 2 Stunden pro Tag zulässig. Es werden 33—66 Dinar monatlich für Ueberstunden bezahlt.

B. Maschinenraumpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt:  
auf See: 8 Stunden;  
im Hafen und auf der Reede: 8 Stunden;  
an Tagen der Ankunft und Abreise: ?  
in den Tropen: ?

Das Maschinenraumpersonal verrichtet den Dienst im Dreiwachensystem.

C. Bedienungs- und Verpflegungspersonal.

Die normale Arbeitszeit beträgt:  
auf See: 12 Stunden;  
im Hafen und auf der Reede: 12 Stunden;  
an Tagen der Ankunft und Abfahrt: ?  
in den Tropen: ?

III. Verschiedenes.

Die Matrosen werden angemustert durch den Kapitän, die Seeämter, oder im Auslande durch die Konsuln.

In der Küstenfahrt findet die Ausbezahlung der Löhne und Ueberstundengelder monatlich statt, in der grossen Fahrt am Ende jeder Reise.

Ein Teil des Lohnes kann an die Familie ausbezahlt werden, nach erfolgter Verständigung zwischen dem Matrosen und dem Reeder. Ebenfalls werden Lohnvorschüsse gezahlt, deren Höhe im allgemeinen den bereits verdienten Lohn nicht übersteigt. An dritte werden keine Lohnvorschüsse gezahlt.

Wir verfügen nicht über Angaben betr. die *Bemannungsskala* und die *Rationen*.



Vergleichende Arbeitszeitabelle der einzelnen Seeleutegruppen in verschiedenen Ländern.

	Grossbritannien		Deutschland		Holland		Frankreich		Belgien		Schweden		Dänemark		Norwegen		Finnland		Lettland		Jugoslawien	
	Deckpersonal	Maschinenraumpersonal	Deckpersonal	Maschinenraumpersonal	Deckpersonal	Maschinenraumpersonal	Deckpersonal	Maschinenraumpersonal	Deckpersonal	Maschinenraumpersonal	Deckpersonal	Maschinenraumpersonal	Deckpersonal	Maschinenraumpersonal	Deckpersonal	Maschinenraumpersonal	Deckpersonal	Maschinenraumpersonal	Deckpersonal	Maschinenraumpersonal	Deckpersonal	Maschinenraumpersonal
Tägliche Arbeitszeit:	12	9	12	12	12	12	7	7	16	12	10	10	14	12-14	10-12	10-14	8	8	12	12	12	12
Auf See . . . . .	12	9	12	12	12	12	7	7	16	12	10	10	14	12-14	10-12	10-14	8	8	12	12	12	12
Im Hafens und auf der Reede . . . . .	8	8	8	8	8	8	8	8	8-16	8-8 1/2	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
An Tagen der Ankunft und Abreise . . . . .	12	8	12	8	8	8	8	8	8-16	8-8 1/2	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
In den Tropen . . . . .	12	8	12	8	8	8	8	8	8-16	8-8 1/2	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8

1) Wenn die Wachen abgeschafft sind. Auf der Reede ist der Kapitän berechnigt, Seewachen, d.h. bis zu 12 Std. täglich, gehen zu lassen. 2) Einschliesslich der zum Aschehieven erforderlichen Zeit. 3) Durchschnittlich, d.h. 10 1/2 und 13 1/2 abwechselungsweise. 4) 5 Stunden Samstags und 10 Stunden bei Nachtschicht. 5) Zusätzlich Zeit für Aschehieven. 6) Samstags 5 Stunden. 7) In Ausnahmefällen kann eine tägliche Arbeitszeit bis zu 12 Stunden verlangt werden, jedoch nur bei Ueberstundenvergütung oder Gewährung entsprechender Freizeit. 8) 8 Stunden in belgischen, 16 Stunden in fremden Häfen. 9) Durchschnittlich 10 und 14 Stunden, einen Tag um den anderen. 10) 8 1/2 Stunden, einschliesslich 1/2 Stunde zu Vorbereitungs- und Aufklarungsarbeiten. 11) In der grossen und kleinen Fahrt 8 Stunden, in der übrigen Fahrt 16 Stunden. 12) Oder 24 Stunden in zwei aufeinanderfolgenden Tagen, in denen ein Tag der Ankunft oder Abreise inbegriffen ist. 13) 10 und 14 Stunden, einen Tag um den anderen. 14) Ausschliesslich der zum Aschehieven erforderlichen Zeit. 15) 8 Stunden auf sehr wenigen Schiffen. 16) 8 Stunden im Winter und 9 Stunden im Sommer.

ESPERANTO.

Der Welt-Esperanto-Kongress in Göttingen.

Die schwedischen Organisationen der Eisenbahner und der Seeleute werden offiziell an dem von 14.-19. August d. J. in Göttingen stattfindenden Weltkongress des Internationalen Arbeiter-Esperantistenbundes (S. A. T.) teilnehmen. Bei dieser Gelegenheit finden mehrere Sonderkonferenzen statt, u. a. auch solche für das Eisen- und Strassenbahnpersonal.

Wie bekannt hat das Exekutiv-Komitee der I.T.F. beschlossen, der Einladung dem Kongresse Folge zu leisten.

Ein wichtiger Beschluss.

Der vor kurzer Zeit zusammengetretene Kongress der Sozialdemokratischen Partei Schwedens, die mit ihren 200 000 Mitgliedern die stärkste Partei des Landes darstellt und fast über die Hälfte der Sitze im Abgeordnetenhaus und mehr als ein Drittel der Sitze in Senat innehat, sprach sich zugunsten des Esperanto aus.

Die Ortsgruppe Stockholm hatte eine Entschliessung vorgelegt, in der es u. a. hiess, dass „für keine andere soziale Klasse das Bedürfnis einer internationalen Sprache sich so stark geltend gemacht hat, wie für die Arbeiterklasse. . . .“

Das Verlangen nach internationaler Verständigung stiess in der Praxis und in jeder Weise auf die durch die Sprachenverschiedenheit aufgerichteten Schranken. . . .

Für die meisten ist es unmöglich eine fremde Sprache zu lernen mit Hilfe einer komplizierten Grammatik und eines umfangreichen Wörterbuches. . . .

Mit seinem logischen Aufbau, mit seiner auf ein Mindestmass beschränkten Grammatik und einem Wortschatz, den jeder gebildete Mensch sowieso zu drei Viertel schon besitzt, bietet das Esperanto eine wirkliche Lösung des Problems der internationalen Sprache. Für die Werkthätigen eröffnet Esperanto eine neue Welt. . . .“

Deshalb beantragte die Ortsgruppe Stockholm „der Kongress möge beschliessen, die Vertreter der sozialdemokratischen Partei aufzufordern, im Parlament dahin zu wirken, dass Esperanto in den Lehrplan der Schulen, zum mindestens als wahlfreies Fach, aufgenommen wird, dass der Staat die erforderlichen Mittel zur Ausbildung der Lehrer in dieser Sprache bereitstellt, und dass die sozialdemokratische Partei auf jede Weise die Erlernung des Esperanto fördert und der Esperantistenbewegung ihre moralische Unterstützung gewährt.“

Zu diesem Antrage gab die Parteileitung u. a. folgende Erklärung ab: „Mit der stetigen Ausdehnung der internationalen Beziehungen fallen die sich aus den Sprachunterschieden ergebenden Schwierigkeiten immer mehr ins Gewicht. Darum ist auch die Frage einer internationalen Sprache aktueller denn je zuvor. Es bedarf keines Beweises, dass diese Umstände die Arbeiterbewegung besonders berühren. Aus politischen Gründen kann eine gewisse Landessprache nicht zur Weltsprache erhoben werden. Folglich ist man gezwungen, die Lösung in den künstlichen Sprachen zu suchen, nach dem Grundsatz: „Muttersprache und Hilfssprache.“ Die Hilfssprache müsste neben der Landessprache in den Schulen der ganzen Welt gelehrt werden. Unter den künstlichen Sprachen nimmt Esperanto die erste Stellung ein, weil es die einzige ist, die schon eine weite Verbreitung hat.“

Die Parteileitung sympathisiert mit der Bewegung zugunsten einer Weltsprache als Verständigungsmittel zwischen Menschen, die verschiedene Sprachen sprechen. Mit Hilfe des Esperanto wird die Arbeiterklasse mehr denn je Einfluss auf die internationalen Beratungen ausüben können. Ganz besonders wird dies der Fall sein bei der Arbeiterschaft kleiner Nationen.“

Auf Grund dieser Erwägungen schlug der Parteileitung folgendes vor: „Der Kongress gibt seiner Sympathie für das von der Esperanto-Bewegung unternommene Verständigungswerk zwischen Angehörigen verschiedener Nationen Ausdruck, fordert alle Parteimitglieder auf, die Sprache zu erlernen, sich dieser bei ihren internationalen Beziehungen zu bedienen, und die Esperanto-Bewegung mit allen Mitteln zu fördern und zu unterstützen.“

Bei den Beratungen über diesen Punkt wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Frage auch vom internationalen Standpunkt aus zu untersuchen. Genosse Lindhagen, Bürgermeister von Stockholm, schlug vor, die Entschliessung der Parteileitung durch folgenden Wortlaut zu ergänzen: „Der Kongress wird ersucht, sich für eine internationale Abmachung betreffend die Annahme des Esperanto in den Lehrplan der Schulen der ganzen Welt auszusprechen; die Partei wird alle derartige Bestrebungen unterstützen.“

Nachdem der Antrag von mehreren Vertretern darunter auch unser Kollege Eriksson, Vorstandsmitglied des schwedischen Eisenbahnerverbandes, verteidigt worden war, nahm der Kongress der Vorschlag der Parteileitung und das Amendement dazu einstimmig an.