



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: **INTRANSFE-AMSTERDAM**

SITZ: **AMSTERDAM**
(HOLLAND)
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER: **20186**

ALLGEMEINES

Rundschau.

Finnischer Arbeitgeberhochmut und internationale Solidarität.

Die finnische Regierung hat es bisher noch nicht als ihre Aufgabe betrachtet, energisch einzugreifen. Der unermessliche Schaden, welcher Finnland durch den Konflikt erwachsen ist, hat schliesslich dazu geführt, nicht etwa dass der Schlichter sich des Falles annahm, sondern dass die Regierung eine Kommission zur Untersuchung der Arbeitsverhältnisse der Hafentarbeiter und der wahren Ursachen des Kampfes einsetzte. Diese Kommission hat sechs Wochen gearbeitet und einen Bericht herausgegeben, der den Arbeitgebern nicht sehr in den Kram passen wird. Ueber den Umfang der Bewegung und die Anwerbung von Streikbrechern heisst es darin, dass der Streik anfänglich allgemein war, dass es aber gelungen ist, 5700 Streikbrecher — wovon allein 3900 im Juni — anzuwerben. Zu Beginn des Streiks hat man auch die Mannschaften von Schiffen, welche unter fremder Flagge fahren, zur Hafentarbeit herangezogen. Nur eine ganz geringe Zahl von Streikenden hat die Arbeit wieder aufgenommen. Es steht indes fest, dass die Leistungen der Streikbrecher diejenigen der Berufsdocker bei weitem nicht erreichen. Die Arbeitgeber nehmen schätzungsweise an, dass ihre Leistungsfähigkeit in den südlichen Häfen um 30 % und durchschnittlich im ganzen Land um 20 % hinter der normalen zurücksteht. Uebrigens ist sehr viel Mehrarbeit verrichtet worden, mindestens 2 Stunden im Tag und in vielen Fällen in noch grösserem Ausmasse. Ferner haben die Eisenbahnen bestätigt, dass die mit Holz geladenen Eisenbahnwagen viel länger unterwegs sind als unter normalen Verhältnissen.

Eine weitere Folge, welche der Streik zeitigte, war, dass ausländische Reeder ihre Verträge für Transporte nach und von Finnland gebrochen haben. Dies führte zu einer Erhöhung der Stauertarife, die mit „erhöhten Kosten des Ladens und Löschens“, „langsamerem Arbeiten“ und „zu geringer Ladung“ begründet wurde. So wurden für Holzladungen nach England 10 bis 12 Schillinge per „standard“ (d.i. 4,672 kbm für Bretter, 4,247 kbm für Balken und 3,397 kbm für Rundholz) mehr gefordert.

Die Streikbrecher haben grosse Summen gekostet, weil die Arbeitgeber auch für deren Unterkunft zu sorgen hatten. Auch ihre Löhne waren höher als die vor dem Streik gültigen, u. zw. um 11 bis 25 %. Späterhin wurden weitere Erhöhungen vorgenommen. Die hohen Frachtpreise bewirkten eine Abschwächung der Kauflust, weshalb viel weniger Holz verkauft wurde als im verflossenen Jahre.

Schliesslich hat sich die Kommission noch mit den Arbeits- und Lebensverhältnissen der finnischen Hafentarbeiter beschäftigt. Die Wohnungsverhältnisse wurden scharf kritisiert. Zu den schlimmsten Uebeln gehört die Unständigkeit der Arbeit. Nur kurze Zeit des Jahres ist Arbeit vorhanden, für den Rest droht das Gespenst der Arbeitslosigkeit. Ja sogar während der Saison hat der Hafentarbeiter zu gewärtigen, dass er mit leeren Händen ausgeht. Ein Drittel dieser Zeit muss er mit dem Zuwarten auf Arbeit verbringen und bisweilen gar während der Arbeit warten, — alles zu seinem Schaden. Von Arbeiterseite wurde auch Beschwerde darüber geführt, dass sie keine einzige Kontrolle bei der Festsetzung von Tarifen für Akkordarbeit haben. Es wurden Beispiele angeführt, welche auf eine Irreführung durch die Arbeitgeber hinwiesen. In den meisten Häfen sind keine Wartebuden vorhanden, sodass die Arbeiter unter freiem Himmel auf Arbeit warten müssen und dabei oft Schaden an ihrer Gesundheit nehmen, besonders im Herbst, wo es viel regnet. Hinzu kommt noch, dass in den verschiedenen Häfen viel mehr Arbeitskräfte als nötig vorhanden sind. Ein Kommissionsmitglied hat folgende Bemerkungen gemacht: Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse sind in den einzelnen Häfen sehr unterschiedlich. Da die Arbeiter darauf hingewiesen haben, dass sie nach Annahme von Arbeit nicht immer den vereinbarten Lohn erhielten und dass sie auch nicht in der Lage waren, nachzuprüfen, wieviel Arbeit sie verrichtet hatten, ist es nicht zu verwundern, dass sie einen Kollektivvertrag fordern. Wie bekannt, bestehen in unseren westlichen Nachbarländern solche Verträge, die sich als zweckmässig erwiesen haben. Es scheint uns, dass auch in Finnland kein Grund vorhanden sein kann, um die Durchführung von Arbeitsverträgen zu verhindern. Auf Grund hiervon müsste der Ministerpräsident den Schlichter veranlassen, Vorschläge für einen Kollektivvertrag auszuarbeiten, worauf unter Leitung des Schlichters die Parteien zusammentreten können, um eine Beendigung des Konfliktes herbeizuführen.

Die Kommission war der Ansicht, dass sie für eine Entscheidung in dieser Richtung nicht zuständig sei, bezeichnend ist aber doch, dass sie den vollen Wortlaut dieser Ausführungen in ihren Bericht aufgenommen hat.

Wenn der Konflikt nun bereits seit dem 2. Juni ausgefochten wird, ohne dass die Streikenden wankelmütig

INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines:			
Rundschau	113	Die Vergebung der Bahnunterhaltung an Unternehmer	118
Mitteilungen des Sekretariats	114	Kongress des argentinischen Lokomotivpersonals	119
Macht der Gedanke der öffentlichen Verwaltung der Eisenbahnen eine Krise durch?	115	Kongress des argentinischen Eisenbahner-Verbandes	119
Eisenbahner:		Transportarbeiter:	
Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern	117	13. Bundestag des Deutschen Verkehrs-bundes	120
		Der Einmannwagen und die Ehrlichkeit der Schaffner	121
		Der 12. Kongress des schwedischen Transportarbeiter-Verbandes	121
		Lohn- und Arbeitsbedingungen der Kraftdroschkenfürer in verschiedenen Städten und Ländern Europas.	122
		Welt-Autotransport-Kongress	122
		Seeleute:	
		Die belgische maritime Gesetzgebung	123
		Esperanto	124

geworden sind, so ist dies an erster Stelle auf die internationale Unterstützung zurückzuführen, welche den finnischen Kameraden vor allem durch die gewaltigen Opfer der skandinavischen Organisationen zuteil wurde.

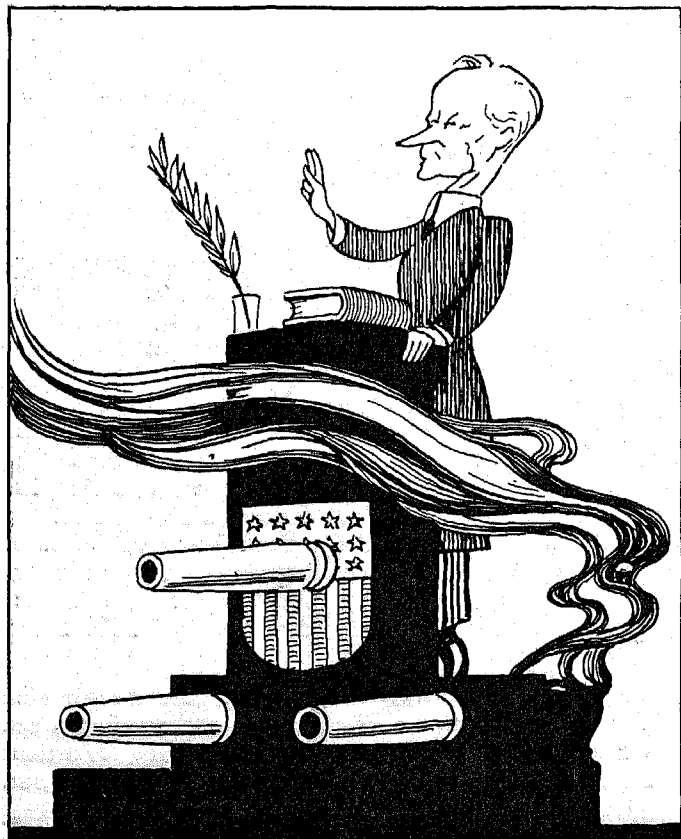
Noch ist es möglich, dass in diesem Jahre ein Kollektivvertrag zustandekommt. Die finnischen Arbeitgeber haben die eiserne Faust der organisierten Arbeiter des eigenen Landes und der benachbarten Länder gespürt. Sie haben ihrem Land unabsehbaren Schaden verursacht, wahrscheinlich sogar die Handelsbilanz gefährdet. Dies werden wir später aus den Zahlen erkennen. Sollten sich die Hafenbetriebsunternehmer weiterhin zu keinem Vertragsabschluss bereithalten lassen, dann dürfen sie dessen sicher sein, dass wenn die Häfen Finnlands, die im Winter zugefroren sind, wieder auftauen, die Aktion mit erneuter und grösserer Tatkraft aufgenommen und solange fortgesetzt wird, bis die Anerkennung der Organisation erfolgt ist.

MITTEILUNGEN
DES SEKRETARIATS

Adressenänderung.

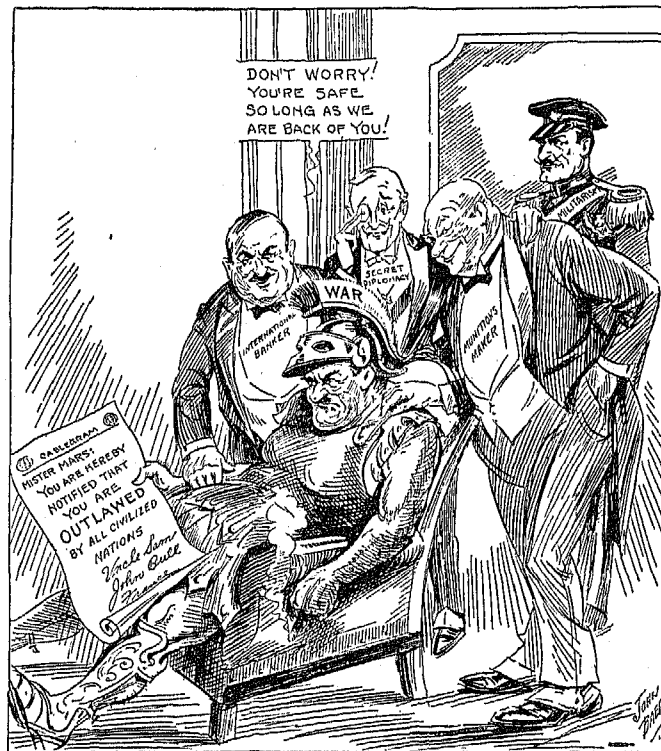
Der schwedische Verband des Lokomotivpersonals in Stockholm hat seine Büros von Hamngatan 24 nach Barnhusgatan 6, II verlegt.

Coolidge erklärt wie der Kellogg-Pakt verstanden werden muss.



„El Obrero Ferroviario“, Buenos-Aires.

Sie trösten ihren alten Freund!
(Zeichnung von John M. Baer für „Labor“).



Wortlaut des Kabelberichtes: „Herr Mars, Ihnen wird hierdurch mitgeteilt, das Sie von allen zivilisierten Nationen geächtet sind“.

Die internationale Hochfinanz, die Geheimdiplomatie, die Munitionsfabrikanten und der Militarismus (beschwichtigend): „Gräme Dich nicht! Du bist gut aufgehoben so lange wir hinter Dir stehen“.

Eingegangene Beiträge für 1928:

Vom Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	Fl.	4 547,35
„ französischen Eisenbahner-Verband	Fr.	10 000.—
„ englischen Verband der Eisenbahnangestellten	£	62.—
„ englischen Transportarbeiter-Verband	„	470.—
„ Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals	Fl.	1 299,52
„ isländischen Transportarbeiter-Verband	„	80,40
„ britisch-indischen Verband der Binnenschiffer	„	59,50

Bericht der Revisionskommission.

Im Anschluss an die Mitteilungen des zweiten Unterzeichneten auf dem Kongresse in Stockholm im Juli 1928 teilen wir hierdurch mit, dass wir die Kassen- und Rechnungsbücher über die Jahre 1926/1927 sowie die dazugehörigen Belege geprüft und in Ordnung befunden haben.

Der Kassensaldo betrug am 31. Dezember 1927 Fl. 2 435,75. Die Gewinn- und Verlustrechnung über das Jahr 1926 wurde mit einem Ueberschuss von Fl. 3 849,67½, diejenige über das Jahr 1927 mit einem solchen von Fl. 2 075,57 abgeschlossen. Das Kapitalkonto wies einen Vermögensbestand von Fl. 42 761,99 auf.

Schliesslich sei noch mit Genugtuung mitgeteilt, dass die Bücher ordnungsgemäss geführt wurden.

- Die Revisionskommission:
- (gez.) W. VAN DELFT,
Kassierer des Niederländischen Eisen- und Strassenbahnerverbandes.
 - (gez.) H. VAN DUGTEREN,
Kassierer des Zentralverbandes der Transportarbeiter.

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

Von EDGARD MILHAUD,

Professor der Nationalökonomie an der Universität Genf.

III.

NAEHERE Betrachtung verdient die Aenderung des Regimes der deutschen und belgischen Eisenbahnen.

Sowohl in dem einen wie im andern Falle hat man das System der direkten Verwaltung keineswegs verlassen aus Erwägungen heraus, die etwa hinsichtlich des Betriebes der Eisenbahnen diktiert worden wären. Dies war lediglich die Folge einer Reihe finanzieller Abmachungen, deren Hauptmerkmal den Uebergang der Eisenbahnverwaltung auf eine bestimmte Zeit an eine Betriebsgesellschaft bildete.

Die beiden Regierungen waren so weit davon entfernt, die „Entstaatlichung“ der Eisenbahnen um ihrer selbst willen durchzuführen, dass sie versuchten, innerhalb des Rahmens des neuen Regimes, das ihnen durch die Umstände aufgezwungen wurde, den Geist und die wesentlichen Grundsätze des öffentlichen Staatsbetriebs, soweit systematische Förderung des Allgemeininteresses dessen Merkmal ist, beizubehalten.

Die Umgestaltung der Deutschen Reichseisenbahn in eine „Deutsche Reichsbahngesellschaft“ war ein Resultat der Londoner Vereinbarungen über die Reparationen. Die Eisenbahnen, deren Anlagekapital auf 26 Milliarden Goldmark festgestellt wurde, waren die beste Sicherheit für die vorgesehene Regelung. Nach dem Dawesplan bildete ihr Einkommen eine Beisteuer von nahezu einer Milliarde Goldmark pro Jahr — genau 950 Millionen ¹⁾ — für die Dauer eines vierzigjährigen Zeitraumes. Nurzwecks Lösung dieser schweren internationalen finanziellen Probleme, mit denen die Eisenbahnen als solche nicht das geringste zu tun hatten, gab Deutschland seine Einwilligung zur zeitweiligen Ersetzung der staatlichen Regie seiner Eisenbahnen durch eine Gesellschaft. Es ist jedoch ausdrücklich bestimmt worden, dass die Gesellschaft „ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen“ hat.

Bei einer Auslegung des Gesetzes, durch welches das neue Regime eingeführt wird, besonders seiner grundlegenden Bestimmung, macht Dr. Alfred v. der Leyen, einer der höchsten deutschen Autoritäten auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, folgende Bemerkungen: ²⁾

Auch die Reichsbahngesellschaft hat den Gedanken aufrecht zu erhalten, „dass für die deutschen Staatsbahnen stets die wichtigste Aufgabe die Förderung des Gemeinwohles bleibt. Dieser Gedanke soll für die Reichsbahngesellschaft unbedingt bleiben. Demgegenüber ist die sogenannte kaufmännische Verwaltung, von der so viel die Rede ist und die in den Verhandlungen über die Eisenbahnpolitik wieder eine gewisse Rolle gespielt hat, etwas mehr äusserliches. Es sind gewisse neue Formen vorgeschrieben für die Buchführung, für die Aufstellung der Bilanzen usw., und die Reichsbahngesellschaft hat freiere Hand bei der Wahrnehmung ihrer Geschäfte.“

Die Neuordnung der deutschen Eisenbahnen wurde von einzelnen Seiten bekämpft als ein Rückschritt des Staatsbahnwesens zum Privatbahnwesen. Ich habe in meinem früheren Artikel gezeigt, von welcher segensreichen Folgen für die gesamte Wirtschaftsentwicklung die Durchführung des Staatsbahnsystems in Deutschland gewesen ist. Die Gründe, die das Gutachten der Dawes-Sachverständigen gegen das Staatsbahnsystem als solches

anführt, sind fadenscheinig im höchsten Grade. Es kann aber, und ich möchte das gerade in dieser Zeitschrift recht scharf hervorheben, von einer Aufgabe des Staatsbahngedankens keine Rede sein. Es ergibt sich dies schon daraus, dass das ganze Kapital der Stammaktien ausschliesslich Eigentum des Reiches ist und nur der Betrieb vorübergehend an eine Privatgesellschaft, die aber nicht für Rechnung einzelner Privatpersonen, sondern, abgesehen von den 1,5 Milliarden Vorzugsaktien, ausschliesslich für das Reich arbeitet, dem sie eine hervorragende Hilfe bei den durch den Krieg aufgebürdeten Lasten leistet.

Es ist endlich im Gesetz vorgesehen, dass nach Ablauf einer bestimmten Zeit die Privatgesellschaft aufhört und auch der Betrieb wieder vom Reich übernommen wird. Dieses Rechtsverhältnis wird nicht geändert durch die auch nur vorübergehende Mitwirkung des Verwaltungsrates mit einer Mehrheit deutscher Mitglieder bei der Verwaltung und dem Betriebe der Reichsbahn und ebensowenig durch die Einsetzung des ausserdeutschen Eisenbahnkommissars. Die Organisation der Verwaltung ist fast unverändert geblieben. Die Beamten der Reichsbahngesellschaft sind Reichsbeamte geblieben, es handelt sich nur um eine vorübergehende, uns durch den Krieg aufgezwungene Einschränkung gewisser der Reichsbahn bisher zustehenden Befugnisse. Niemand in Deutschland denkt ernstlich daran, dass etwa der Staatsbahngedanke abgewirtschaftet habe und dies zugunsten eines Privatbahnsystems. Der Staatsbahngedanke wird nach wie vor in Deutschland hochgehalten und das mit vollem Rechte.“

Ähnliche Bemerkungen könnten hinsichtlich Belgien gemacht werden. Dort war die Errichtung einer Landesgesellschaft die Folge der Geldkrise und der Bestrebungen, sie zu überwinden. Wie Eduard Anseele, Minister für Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Telephonie, Schiffahrt und Luftfahrt in einem Artikel über die neue Einrichtung schreibt, ist die Landesgesellschaft der belgischen Eisenbahnen (Société Nationale des Chemins de Fer Belges) hauptsächlich geschaffen worden, „um zur Lösung der Finanzkrise beizutragen, die seit dem Waffenstillstand das Wirtschaftsleben Belgiens stark beunruhigte. Ihre Schaffung ermöglichte die Konsolidierung der schwebenden Schuld, die zur Zeit der Geschäftsübernahme der Regierung vom Juni 1925 eine so furchtbare Höhe erreicht hatte, dass an eine Stabilisierung der Währung nicht gedacht werden konnte.“ ¹⁾ In bezug auf den finanziellen Mechanismus der Operation macht Anseele folgende Mitteilungen: ²⁾

„Das Kapital der Landesgesellschaft wurde willkürlich auf 11 Papiermilliarden geschätzt, 1 Milliarde davon in unveräusserlichen ordentlichen Aktien zu je 100 Franken Nennwert und 10 Milliarden in Vorzugsinhaberaktien zu je 500 Franken. Alle diese Titel wurden dem Staat als Entgelt für seine Einlage übergeben. (Art. 3 des Gesetzes vom 23. 7. 1926).“

Die Einlage des Staates besteht in der Gewährung der Nutzung und des Betriebsrechtes der staatlichen Eisenbahnen auf 75 Jahre.

Vom 21. Jahre ab ist ein Ablösungsrecht zugunsten des Staates vorgesehen, von dem durch Rückübertragung der Vorzugsaktien mit einem zum Ausgleich des Verlustes des Rechtes auf die zweite Dividende, von der weiter unten die Rede ist, bestimmten Aufschlag gemacht wird. Dieser Aufschlag beträgt für den Fall, dass die Ablösung zwischen dem 21. und dem 31. Jahre stattfindet, mindestens 250 Franken und für die Folge mindestens 150 Franken (Art. 12).

Diese Vorzugsaktien nehmen insofern eine Sonderstellung ein, als sie dazu bestimmt waren, auf dem Wege einer fast zwangsmässigen Konversion gegen kurzfristige Schatzanweisungen ausgetauscht zu werden.

¹⁾ Hiervon sind 290 000 Goldmark aus Eisenbahnverkehrssteuern abzuführen.

²⁾ D. jur. Dr. phil. h. c. v. der Leyen. „Die Entstehung der Reichsbahngesellschaft und ihre Entwicklung“. *Annalen der Gemeinwirtschaft*. 3. Jahrgang, Heft 1. Januar-Februar 1927. S. 15/16.

¹⁾ Eduard Anseele. „Die Eisenbahnen in Belgien. Die Landesgesellschaft der belgischen Eisenbahnen.“ *Annalen der Gemeinwirtschaft*. 3. Jahrgang, Heft 4. Oktober-Dezember 1927. S. 261.

²⁾ 1. c. S. 276/277.

Sie gewähren das Recht auf eine feste Dividende von 6 %, die vom Staat und nicht von der Gesellschaft gezahlt wird. Diese Belastung für das Schatzamt ist für die bisher vom Staat von seinen Schatzanweisungen getragene Verpflichtung eingetretten. Die Rückübertragung der Vorzugsaktien zu Pari (vom 11. Jahre ab) erfolgt auf Kosten des Schatzamtes.

Zu Lasten der Landesgesellschaft geht also, was die Vorzugsaktien anbetrifft, tatsächlich nur die Zahlung einer zweiten bedingten Dividende (Zusatzdividende). Nach Massgabe der Rückübertragungen der Vorzugsaktien händigt die Gesellschaft zinstragende Aktien aus, für die sie die gleiche Zusatzdividende zahlt. Kurz zusammengefasst besteht die erzwungene Konsolidierung der schwebenden Schuld also darin, dass der Staat gegen sechsprozentige kurzfristige Schatzanweisungen, die von ihren Inhabern leicht verwertet oder innerhalb eines kurzen Zeitraumes hätten eingelöst werden können, zum gleichen Nennwerte zu tilgende Vorzugsaktien übergeben hat, die neben einem festen Zinssatz eine zweite veränderliche Dividende abwerfen, aber keine Rückzahlung der Schuldforderung am Fälligkeitstermin einschliessen.

Für den Tausch wurde keine bestimmte Form vorgeschrieben. Die Inhaber hatten die Möglichkeit, die Anweisungen stempeln zu lassen und einen auf 5 % ermässigten Zinssatz sowie eine durch den Amortisationsfonds in monatlichen Ziehungen nach Massgabe der verfügbaren Summen zu bewirkende unterschiedliche Rückzahlung anzunehmen. Der Tausch gegen Schuldtitel der Gesellschaft wurde zum Betrage von etwa vier Milliarden vorgenommen. Die nichteingetragenen Anweisungen sind inzwischen alle zurückgezahlt worden.⁴⁾

Dies war der Plan des finanziellen Wiederaufbaues — derselbe wurde, was erwähnt werden muss, restlos durchgeführt — demzufolge Belgien auf einen genau begrenzten Zeitabschnitt die unmittelbare Verwaltung der Eisenbahnen aufgegeben hat.

Bei Einführung des Systems der Verwaltung durch eine Gesellschaft war man aber besonders darauf bedacht, dass diese Verwaltung so eingestellt ist, dass sie den Allgemeininteressen des Landes dient. Die neue Gesellschaft ist keine Konzessions-Gesellschaft gewöhnlicher Art. Sie gehört in das System der nationalen Wirtschaftskörper.

In Belgien hat man sich in Verbindung mit öffentlichen Einrichtungen und Betrieben bemüht, das Allgemeininteresse durch elastische und schnellwirkende, von allen bürokratischen Traditionen freie Methoden zu wahren durch die Schaffung von besonders für diesen Zweck eingerichteten Organismen, die — seien es private Gesellschaften oder genossenschaftliche Einrichtungen — in die Form von Privatgesellschaften gekleidet sind, dem Allgemeininteresse aber das Uebergewicht sichern durch den Anteil, den öffentliche Körperschaften an ihrer Zusammensetzung und Leitung haben. Als Beispiele hierfür können wir anführen den *Crédit Communal* (eine Bank, die Gemeinden Darlehen gewährt), die *Société Nationale des Chemins de fer vicinaux* (Landesgesellschaft der Kleinbahnen), die *Société Nationale des Distributions d'eau potable* (Landesgesellschaft für Wasserversorgung), die *Société Nationale des Habitations et Logements à bon marché* (Landesgesellschaft für billige Wohnungen) und die *Société Nationale de Crédit à l'industrie* (Landesgesellschaft für Industriekredite). Diese Gesellschaften stehen in bezug auf Aufbau und Orientierung, den autonomen Einrichtungen und Körperschaften in anderen Ländern, die in die Kategorie der autonomen Regien eingeteilt werden, sehr nahe.

Diese juristische Form haben die beiden belgischen Kammern, welche durch die Verhältnisse gezwungen waren, zur Wiederherstellung eines normalen Geldumlaufs eine Finanzoperation grossen Stils vorzunehmen, einstimmig angenommen. Artikel 4 der Statuten bestimmt, dass die Gesellschaft „die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen, welche zurzeit vom Staat verwaltet und betrieben werden, zum Zwecke hat; dabei sind aber stets die volkswirtschaftlichen Interessen zu wahren.“ Der Eisenbahnminister ist Vorsitzender des Verwaltungsrats. „Die Generalversammlung der Aktionäre setzt sich aus den Delegierten des Staates zusammen, der Eigentümer der ordentlichen Aktien ist, und aus den Inhabern von wenigstens zehn Vorzugs- oder

zinstragenden Aktien (actions de jouissance). Die Aktien, die der Staat besitzt, gewähren ihm 10 Millionen Stimmen. Die Inhaber der Vorzugsaktien haben eine Stimme für je zehn Aktien, d. h. zwei Millionen Stimmen für die 10 Milliarden Franken, über die Aktien bereits ausgegeben oder noch auszugeben sind. Dem Staat ist also in der Generalversammlung eine gewaltige Mehrheit gesichert.“¹⁾

Gewiss wollen wir bei einer Beschreibung des Aufbaues der Einrichtung nicht verschweigen, dass bei der Aenderung des Regimes u. a. auch eine wirtschaftlichere Verwaltung bezweckt wurde, noch wollen wir den Anschein erwecken, als ob wir von den durch die „Rationalisierungs“-Politik geschaffenen schweren Problemen der Arbeit nichts wüssten. Der Kampf gegen die wirtschaftliche und finanzielle Unordnung im Staate ist bei der Landesgesellschaft der belgischen Eisenbahnen mit den selben, die Welt der Arbeit schwer treffenden Massnahmen geführt worden wie in anderen Zweigen der belgischen öffentlichen Betriebsführung. In den meisten Ländern haben ähnliche Zustände sowohl in den öffentlichen Betrieben, als auch in der Privatindustrie geherrscht. Angesichts all dieser Massnahmen muss die fortwährende und beharrliche Forderung der Welt der Arbeit sein: allgemeine Organisierung des Wirtschaftslebens, offene Anerkennung des heiligen Rechtes auf Arbeit, Schaffung einer ausreichend finanzierten Arbeitslosenversicherung und systematische Bemühungen allerseits, um sämtlichen Arbeitern, die durch irgend welche wirtschaftliche oder Rationalisierungsmassnahmen verdrängt werden, die regelmässige Zuweisung neuer Arbeit sicherzustellen, Schaffung nationaler Wirtschaftsräte mit einer starken Vertretung der Welt der Arbeit in allen Ländern, Ausbau der wirtschaftlichen Organismen des Völkerbundes und Einsetzung eines wirklichen internationalen Wirtschaftsrates zu dem Zwecke, System in die Weltwirtschaft hineinzubringen und kluge Lösungen für die internationalen, mit der Beschäftigung von Arbeitern verbundenen Probleme — all diese Wege müssen eingeschlagen werden, wenn den zahllosen individuellen und gemeinsamen Sorgen und Leiden ein Ende gemacht werden soll, welche die Arbeiter durch die mannigfaltigen Rückschläge der vielen, in der Nachkriegszeit entstandenen Krisen durchmachen müssen.

* * *

DIESE Probleme fallen nicht in den Rahmen des Gegenstandes, den wir hier behandeln: die verschiedenen Formen der Verwaltung der Eisenbahnen, des Gegenstandes, den wir in die Frage gekleidet haben: „Macht der Gedanke der öffentlichen Verwaltung der Eisenbahnen eine Krise durch?“ Wir haben die Tatsachen klargelegt, wir haben sie klassifiziert und wir haben die verschiedenen Verhältnisse und wechselnden Umstände, welche eine Anzahl Strömungen hervorgerufen haben, zergliedert.

Am Schlusse unserer Untersuchung können wir erklären, dass trotz der grössten wirtschaftlichen Umwälzungen, welche die Welt je durchzumachen hatte, trotz der Verschwörung der Ereignisse und Geldmächte gegen die öffentliche Wirtschaftsführung, trotz Intrigen und offener Angriffe sich, allgemein gesprochen, das öffentliche Eigentum als Ganzes behauptet hat und wenn in bestimmten Fällen Opfer in bezug auf die Form gebracht werden mussten, so waren sie nicht die Folge irgend einer Meinungsänderung, sondern harter grausamer Notwendigkeit. Und selbst die Verhältnisse, unter denen Kompromisse in dieser Hinsicht geschlossen worden sind, haben die gewaltige, unerschütterliche Macht des Gedankens der Verwaltung der grossen gemeinwirtschaftlichen Betriebe durch die Allgemeinheit offenbart.

¹⁾ I. c. S. 280.



Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

DEUTSCHLAND.

I. Betriebsform.

Der Bau und der Betrieb der deutschen Eisenbahnen stand bis zu den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts im Zeichen der Privatwirtschaft. Während der Zeit sind in Deutschland so ziemlich alle nur denkbaren Eisenbahnsysteme versucht und durchgeführt worden, bis sich endlich das reine Staatsbahnprinzip für den wichtigen Verkehr und die Durchgangsstrecken durchgesetzt hat. Bis zum Ausbruch des Weltkrieges bestanden in Deutschland 8 Staatsbahnen unter einzelstaatlicher Verwaltung. Nur die elsasslothringischen Eisenbahnen wurden gleich nach dem Friedensschluss 1871 vom Reich übernommen, von einer Generaldirektion verwaltet und bildeten so die ersten und wirklichen Vorläufer der nachmaligen Reichsbahn.

Eine Zusammenfassung der verschiedenen Staatsbahnen zu einer Reichsbahn war vor dem Kriege nicht möglich und scheiterte immer wieder an dem Partikularismus der einzelnen Bundesstaaten.

Erst der Weltkrieg rückte die Vereinheitlichung der verschiedenen Staatsbahnsysteme wieder in den Vordergrund. Grössere Bedeutung gewannen die im Jahre 1917 gemachten Versuche, eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft zu bilden. Auf Antrag Preussens wurden 1918 die Vorarbeiten hierzu auf allen Staatsbahnen der deutschen Bundesstaaten ausgeführt. Das Ziel war ein engerer Zusammenschluss, der so gedacht war, dass die Selbständigkeit der einzelnen Verwaltungen und ihre Verantwortung bestehen bleiben sollten. Bayern verhielt sich abgeneigt und der Ausgang des Weltkrieges machte den Bestrebungen zunächst ein Ende.

Nach kurzer Pause setzten die Bestrebungen für eine Vereinheitlichung der deutschen Staatsbahnen neu wieder ein. Die Nationalversammlung von Weimar forderte zur *Stärkung der Reichseinheit*, also aus politischen Gründen, eine Vereinheitlichung des Verkehrswesens, insbesondere der Eisenbahnen. Im gegenseitigen Einvernehmen aller deutschen Länder mit Staatsbahnbesitz — einschl. Bayern — wurde in Artikel 89 der Reichsverfassung die Uebernahme aller, dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in das Eigentum des Reichs festgelegt. Die Reichsverfassung bestimmt, dass die Reichseisenbahn als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten sei, wobei die Eingliederung ihres Haushalts in den Haushalt des Reichs und damit die volle Verantwortung der Volksvertretung für den Eisenbahnhalt ausdrücklich aufrecht erhalten blieb. Einem Antrag auf Herauslösung der Reichsbahn aus der Verwaltung des Reichs und der Bildung eines Sondervermögens widersprach damals der Reichsfinanzminister mit Erfolg. Die Loslösung der Reichsbahn von den Verwaltungs- und Finanzeinrichtungen des Reichs wurde von verschiedenen Bevölkerungskreisen trotzdem als unumgänglich notwendig bezeichnet. Nur in

der Frage der Durchführung bestanden lebhafteste Meinungsverschiedenheiten. So forderte der „Reichsverband der deutschen Industrie“ die Ueberlassung der Reichsbahn an die Privatwirtschaft. Bedeutende Verkehrsmänner widersprachen den Vorschlägen dieses Verbandes ganz entschieden. Das gleiche taten die Sozialisierungskommission, die Gewerkschaften und die Personalvertretungen.

Allen Diskussionen, die in drei Jahren nicht weniger als sieben Gesetzentwürfe über die Gestaltung oder Umgestaltung der Reichsbahnverwaltung zeitigten, machte das Dawesgutachten ein Ende. Dieses bezeichnet als die Quellen, aus denen Leistungen aus dem Friedensvertrage bewerkstelligt werden können, die Steuern, die Eisenbahn und die Industrie. Als Leistung der Eisenbahn sah der Plan die Schaffung von erststellig hypothekarisch gesicherten Eisenbahnobligationen vor, die jährlich mit 5 % zu verzinsen und mit 1 % zu tilgen sind.

Der Dawesplan forderte im wesentlichen :

- a) Die Belastung des Unternehmens mit einer hypothekarisch gesicherten Schuldverschreibung in Höhe von 11 Milliarden Goldmark;
- b) Die Umwandlung des Unternehmens in eine Privatgesellschaft, die von einem mit starkem ausländischem Einschlag durchgesetzten Verwaltungsrat geleitet wird;
- c) Die Kontrolle des Unternehmens — zum Schutze der Schuldverschreibungsgläubiger — durch einen ausländischen Kommissar.

Die Durchführung im einzelnen übertrug der Plan einem Organisationskomitee. Deutsche Sachverständige arbeiteten nun Vorschläge für ein Eisenbahngesetz und für eine Gesellschaftssatzung aus und legten sie dem Organisationskomitee vor.

Diese Entwürfe wurden auf einer in London abgehaltenen Konferenz angenommen und von den deutschen parlamentarischen Körperschaften (Reichsrat, vorläufigen Reichswirtschaftsrat, Reichstag) in der Zeit vom 19. bis 30. August 1924 verabschiedet. Es handelt sich um :

1. ein Gesetz über die Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz), dem als Anlage eine „Satzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ beigelegt ist.
2. ein Gesetz über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahnpersonal-Gesetz).

Beide Gesetze waren auf dem Dawesplan aufgebaut und mussten mit 2/3 Mehrheit im Parlament angenommen werden, um Gesetzeskraft zu erlangen.

Die Reichsbahn-Gesellschaft lehnt sich an privatrechtliche Formen an. Ihr Aufbau gleicht dem einer nach deutschem Gesetz aufgezogenen Aktiengesellschaft, mit dem Unterschied, dass der Verwaltungsrat die Befugnisse der Generalversammlung und des Aufsichtsrats in sich vereinigt.

Der Verwaltungsrat besteht aus 18 Personen, von denen die Hälfte gemäss der Satzung der Reichsbahn-Gesellschaft durch die Reichsregierung, die andere Hälfte vom Treuhänder ernannt wird.

Der Generaldirektor sowie die Direktoren müssen Deutsche sein. Die von der Reichsbahn-Gesellschaft aufzulegenden Vorzugsaktien müssen durch deutsche Aktionäre in der Gesellschaft vertreten werden.

Von den 9 vom Treuhänder ernannten Ver-

treten müssen mindestens 4 Ausländer sein. Der vom Verwaltungsrat zu wählende Präsident muss Deutscher sein. Er hat bei Abstimmungen eine Zusatzstimme. Das Personal und die gewerkschaftliche Organisation wurden völlig ausgeschaltet. Dagegen sind die Vertreter der grössten Kapitalgruppen stark vertreten.

Der Verwaltungsrat bestimmt zur Führung der Geschäfte einen Arbeitsausschuss von 6 Personen. Drei davon bestimmt die Deutsche Regierung und drei sind Vertreter der Obligationeninhaber. Einer dieser sechs Ausschussmitglieder muss ein Ausländer sein. Die Gesellschaft hat lediglich das Recht zur Betriebsführung und zwar bis 31. Dezember 1964. Die Oberhoheit und das Eigentumsrecht bleibt nach wie vor beim Deutschen Reich.

Mit der Interessenwahrung der Gläubiger wird ein ausländischer Kommissar betraut. Solange die Gesellschaft den vorgesehenen Zahlungsplan einhält, hat der Kommissar keinerlei Recht, in die Befugnisse der Gesellschaft einzugreifen. Ist aber Zahlungsverzug eingetreten, so kann der Kommissar nach Ablauf von 6 Monaten den Betrieb selbst führen.

Ein Verkauf der Bahnen durch den Kommissar ist unzulässig, dagegen ist die Möglichkeit einer Verpachtung im Reichsbahngesetz vorgesehen.

Die Gesellschaft übernimmt vom Reich das Monopol auf die zur Zeit vorhandenen Reichsbahnen, aber nicht auf die Privat- und Kleinbahnen.

Für die Geschäftsführung der Gesellschaft trägt der Generaldirektor formal allein die Verantwortung. Er hat dem Verwaltungsrat allmonatlich über die finanzielle Lage und den Stand des Unternehmens Bericht zu erstatten, ist aber nicht dem Parlament oder der Reichsregierung gegenüber verantwortlich.

Als beratende Körperschaften sind der Reichsbahngesellschaft beigegeben: Der Reichseisenbahnrat, die Landeseisenbahnräte und die ständige Tarifkommission, welche bei der Beratung der Verkehrs- und Tarifangelegenheiten mitwirken. Die Räte sind zusammengesetzt aus Vertretern des Handels, der Industrie und der Arbeitnehmer; in der Tarifkommission fehlen die Arbeitnehmer-Vertreter.

Der Regierung ist das Aufsichtsrecht über die Sicherheit des normalen und des Not-Betriebes verblieben. Die Ausserbetriebsetzung von Strecken und wichtigen Bahnhöfen, die Ausdehnung oder Einschränkung der elektrischen Zugförderung, Systemänderungen im Sicherungswesen, der Erwerb anderer Unternehmungen oder die Beteiligung an solchen, sowie die Abschaffung einer Wagenklasse unterliegen ihrer Genehmigung. Sie wirkt mit an der Aufstellung der Tarife und Fahrpläne des Personenverkehrs.

Die Reichsbahn-Gesellschaft ist als deutsche Gesellschaft dem deutschen Recht unterworfen. Die für Eisenbahnen allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen, mögen sie zur Zeit bereits in Kraft sein oder in Zukunft erst erlassen werden, sind auf die Gesellschaft anzuwenden, soweit sie dem Reichsbahngesetz oder der Gesellschaftssatzung nicht widersprechen. Wo ein Widerspruch vorliegt, gehen diese Sondergesetze nach Par. 16 des Reichsbahngesetzes den allgemeinen Gesetzen vor.

Der Umfang des Betriebes der Reichsbahn-Gesellschaft ergibt sich aus nebenstehenden Ziffern.

In Privatbesitz befinden sich die Eisenbahnstrecken Hamburg-Lübeck, Lübeck-Büchen, Lübeck-Eutin (Vollbahnen) und einige andere Strecken mit 3790 km Betriebslänge und 1100 Mann Personal.

Die Vergebung der Bahnunterhaltung an Unternehmer.

Ein interessanter Beschluss in den Vereinigten Staaten.

Eine amerikanische Eisenbahngesellschaft (Pittsburgh & Lake Erie Railroad Co.) ging während des Krieges dazu über, mit Unternehmern Abmachungen für die Bahnunterhaltung zu treffen. Die Gesellschaft sorgte für Unterkunftsmöglichkeiten, Licht, Heizung, Wasser, etc., während ihre Aufseher die vorschriftsmässige Ausführung der Arbeiten überwachten. Dem Unternehmer erstattete sie die gezahlten Löhne mit einem Zuschlag von 10 v. H.

Dieses Verfahren blieb auch nach dem Kriege bestehen.

Die Folge davon war, dass der reguläre Personalet der Bahnunterhaltung der Gesellschaft immer mehr verkleinert wurde, während die Unternehmerkolonnen dauernd wuchsen. Obschon die Unternehmer mitunter niedrigere Löhne zahlten als die Gesellschaft selber, kam die Bahnunterhaltung teurer zu stehen als unter gesellschaftseigener Ausführung. Vom 1. März 1920 bis 30. Juni 1925 zahlte die Gesellschaft 6 083 068 Dollar an die Unternehmer, wovon nur 4 961 711 Dollar auf die Löhne entfielen.

Unter den Vorteilen, welche die Gesellschaft daraus zog, führten ihre Vertreter an, dass die Unternehmer ihre Leute zu „unbegrenzten Arbeitszeiten ohne Ueberstundenzuschläge“ heranziehen können, und „dass der Unternehmer, welcher nicht Regierungsvorschriften unterworfen ist, manches tun könne, was die Gesellschaft nicht machen kann“. (1) Auf die Behauptung, dass die Gesellschaft durch die Konkurrenz gezwungen sei, mehr Geld auszugeben als das Eisenbahn-Arbeitsamt vorsehe, wurde entgegnet, dass bei dem jetzigen Verfahren die Arbeitsstunde 2,59 Cents (= 11 Pfg) teurer zu stehen komme als nach dem amtlichen Lohn-tarif.

Die Bundesverkehrskommission (Interstate Commerce Commission) erachtete, dass die Bahnunterhaltung auf dem Umwege der Vergebung an Unternehmer unnütz verteuert wird und dass ein solches Verfahren „nicht vereinbar ist mit einer rationellen und wirtschaftlichen Betriebsführung“.

Eine solche Behauptung dürfte auch in Fällen verschiedener europäischer Bahnen zu treffen.

	1913	1926	
	Voll- und Schmalspur zusammen	Vollspur	Schmalspur (0,75 à 1 m.)
Betriebslänge Km.	55 872	52 449	967
Dampflokomotiven.	} 28 104	25 353	263
Elektr. Lokomotiven		297	4
Motorwagen.	?	706	2
Personenwagen	62 247	62 561 ¹⁾	915 ²⁾
Packwagen	?	21 910 ³⁾	178
Güterwagen	655 139	655 341	6 281
Personalbestand.	740 000	708 899	

¹⁾ einschl. 1 116 Motorwagen und Anhänger. ²⁾ einschl. 4 Motorwagen und Anhänger. ³⁾ einschl. 532 Bahnpostwagen.

Kongress des argentinischen Lokomotivpersonals.

La Fraternidad, der Verband des argentinischen Lokomotivpersonals hielt vom 22. bis 31. Mai, unter dem Vorsitz des Kollegen Emilio Firpo, an den man sich in Verbindung mit seiner Anwesenheit als Delegierter auf dem I.T.F.-Kongress zu Hamburg noch erinnern wird, in Buenos Aires seinen jährlichen Kongress ab. Ausser den 56 Ortsgruppenvertretern wohnten Gäste von der *Unión Ferroviaria*, (allgemeiner Eisenbahner-Verband), der *Confraternidad Ferroviaria* (Eisenbahnerföderation) und dem Argentinischen Gewerkschaftsbund bei. Der alte Kämpfer José Molinari, der jetzt pensioniert ist, i. J. 1887 aber einer der Gründer der *Fraternidad* und Mitglied des ersten Exekutivkomitees war, gehörte zu den Teilnehmern und sprach auch zu der Versammlung.

Der Bericht über die Tätigkeit der Organisation beweist, dass diese Fortschritte macht. In den letzten drei bis vier Jahren sind mit allen bedeutenden Eisenbahngesellschaften für fast alle Gruppen des Lokomotivpersonals Kollektivverträge abgeschlossen worden. Dies konnte nicht ohne Schwierigkeiten erreicht werden und in einem Falle war es sogar notwendig, mit der „Arbeit genau nach Vorschrift“ zu drohen, um eine Lohnaufbesserung durchzusetzen. Die Gesellschaften haben zwei Tage vor Ablauf des ihnen gestellten Ultimatums nachgegeben. Noch viele Fragen harren ihrer Erledigung, weshalb der Kongress den Vorstand ermächtigte, wenn nötig unter Anwendung von Gewalt deren Lösung herbeizuführen.

Zu den im verflossenen Jahre geführten Bewegungen gehörte ein 15-Minutenstreik, der als Protest gegen den Justizmord an Sacco und Vanzetti durchgeführt wurde. Diese Arbeitsniederlegung war ein grosser Erfolg; einige wenige Ortsgruppen legten jedoch mehr Eifer als Disziplin an den Tag und dehnten den Streik auf 24 Stunden aus. Der Kongress hat sie dieserhalb gerügt.

Die finanzielle Lage ist sehr befriedigend. Das Reinvermögen beträgt \$ 359 358.36 (argent. Währung); ferner besteht eine besondere Kasse mit einem Bestand von \$ 213 895.17. Letztere Mittel sind bestimmt für ein Anwesen, das gemeinsam mit der *Unión Ferroviaria* erbaut werden soll. An die Mitglieder wurden ausbezahlt: \$ 16 511.50 an Krankenunterstützung, \$ 13 320.— an Invalidenrente, \$ 32 352.— an Sterbegeld und \$ 1 772.90 als Beisteuer zu Beerdigungskosten.

Ueber eine Anzahl Fälle, wo pensionierte Eisenbahner in anderen Industrien mit Arbeitern, die später nicht in den Genuss einer Pension kommen, Beschäftigung fanden, wurde Missbilligung laut. Es gelangte eine Resolution zur Annahme, in der die Vorstände der Ortsgruppen aufgefordert wurden, den Hauptvorstand über alle derartigen Fälle in Kenntnis zu setzen, damit die notwendigen Schritte unternommen werden könnten.

In einer anderen Entschliessung wird der Vorstand beauftragt, Massnahmen zu ergreifen, damit alle Eisenbahnangestellten, welche infolge Erwerbsunfähigkeit vorzeitig pensioniert sind, an ihre ehemaligen Posten zurückkehren können, sobald der Grund, welcher sie an der Fortsetzung ihrer Arbeit verhinderte, in Wegfall gekommen ist. Es wurde die Ansicht geäussert, dass für den Fall, dass sie infolge ihres körperlichen Zustandes nicht mehr in der Lage sein sollten, ihre frühere Arbeit zu verrichten, ihnen eine andere Stelle bei mindestens dem selben Gehalt, das sie früher bezogen, zugewiesen werden müsste.

Kongress des argentinischen Eisenbahner-Verbandes.

Vom 26. Mai bis 4. Juni tagte in Buenos Aires unter dem Vorsitz des Kollegen Antonio Tramonti der Kongress der *Unión Ferroviaria*. 85 Delegierte waren anwesend sowie Gäste des Verbandes des Lokomotivpersonals, *La Fraternidad*, des argentinischen und des mexikanischen Gewerkschaftsbundes.

Der Kassenbericht lässt auf eine gute finanzielle Lage des Verbandes schliessen, dessen Reinvermögen \$ 624 010.44 (argent. Währung) beträgt. Ferner ist ein Fonds mit einem Bestand von \$ 98 908.47 vorhanden, der für ein gemeinsam mit der *Fraternidad* zu erstellendes Gebäude bestimmt ist. Von den Ausgaben des Verbandes für Unterstützungen sind zu erwähnen ein Posten von \$ 29 676.70 für Sterbegelder und ein solcher von \$ 17 499.67 für Unterstützung bei Dienstenthebung und Entlassung. Im Laufe des Jahres sind dem Verbands 13 813 neue Mitglieder beigetreten.

Da ein Bericht über die Tätigkeit der Organisation in der April-Nummer des Mitteilungsblattes veröffentlicht wurde, sehen wir von einer nochmaligen Wiedergabe eines solchen an dieser Stelle ab.

Am ersten Kongresstage wurden verschiedene Entschliessungen angenommen, so eine, worin gegen das Verhalten der Streikbrecher während des kürzlichen Hafnarbeiterstreiks protestiert wird, eine andere, welche den auf Rüstungen gegründeten Frieden verwirft, eine weitere, die sich mit den Arbeitern der ganzen Welt solidarisch erklärt und schliesslich wird in einer Resolution kräftig Protest gegen die Hinrichtung von Sacco und Vanzetti erhoben.

Zu den wichtigsten Beschlüssen gehört eine vom Kameraden Emilio López — wohl noch erinnerlich als Delegierter zum Hamburger Kongress der I.T.F. — unterbreitete und vom Kongress angenommene Entschliessung, worin gegen die Art und Weise, in welcher die Eisenbahngesellschaften um die Bewilligung der Forderungen des Verbandes herumzukommen versuchen, Einspruch erhoben und der Vorstand ermächtigt wird, nötigenfalls unter Anwendung von Gewaltmitteln die Dinge in Schuss zu bringen. (In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass der Vorstand auf diesen Beschluss hin am 17. Juni nochmals seine Forderungen bei den Gesellschaften geltend machte und sie aufforderte, sich innerhalb sieben Tagen dazu zu äussern).

In den neun Kongresstagen ist eine Fülle von Arbeit geleistet worden, weshalb wir uns hier auf eine kurze Wiedergabe des Beschlusses beschränken müssen. Der Vorstand wurde beauftragt, die nötigen Schritte zur Verwirklichung folgender Forderungen einzuleiten:

- 14tägiger, bezahlter Urlaub für alle Bediensteten, die einen solchen noch nicht erhalten;
- Schaffung eines Gesetzes betr. Mindestlöhne;
- Verbesserung des Unfall-Entschädigungs-Gesetzes;
- Erstellung bequemer und gesunder Dienstwohnungen durch die Gesellschaften an Orten, wo solche nicht vorhanden sind, besonders aber in Malarialagegenden;
- Gleichstellung der Werkstättenarbeiter mit den übrigen Bediensteten in bezug auf Fortzahlung des Lohnes im Erkrankungsfall;
- Verbesserung der Bestimmungen über die Freifahrt;
- Anhängen eines Packwagens bei Leerfahrten mit leichten Lokomotiven wegen der Unannehmlichkeiten, welche Zugbegleitbedienstete beim Fahren auf solchen Maschinen empfinden;
- Neufassung der Dienstvorschriften, die als zu dehnbar, unbestimmt und als durchweg unbefriedigend betrachtet werden;
- Einführung der automatischen Kuppelung;
- Einheitliche Lohn- und Arbeitsbedingungen bei verschiedenen spurigen Bahnen;
- Sonderzulage für die in Malarialagegenden beschäftigten Bediensteten;
- Heizung von Bahnhöfen;
- Versorgung der Bediensteten mit Trinkwasser an allen Orten, wo solches zur Zeit nicht erhältlich ist;
- Einführung des Achtstundentages für alle Bediensteten, die ihn noch nicht haben;
- Einrichtung besonderer Räume für erste Hilfeleistung bei Unglücksfällen an Orten, wo eine grosse Anzahl von Bediensteten arbeiten.

Zu den Problemen, welche dem Vorstand zur Prüfung überwiesen wurden, gehört dasjenige der beträchtlichen Anzahl Hilfsarbeiter, welche bei den Gesellschaften zu schlechteren Bedingungen arbeiten als das fest angestellte Personal, dasjenige der Einwanderung im Zusammenhang mit der Erwerbslosigkeit und schliesslich die Regelung zum Gebrauch der starken Waffe, welche die Arbeiterklasse in dem Boykott besitzt.

Der Kongress bat den Vorstand, den Wünschen und Bedürfnissen der Eisenbahnkassisten besondere Aufmerksamkeit zu schenken und ferner eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Bediensteten des Verbandes anzustreben.



13. Bundestag des Deutschen Verkehrsbundes.

Vom 12. bis 18. August d. J. wurde in Leipzig der alle 3 Jahre stattfindende Bundestag des Deutschen Verkehrsbundes abgehalten. Es waren 348 Delegierte und Gäste einschliesslich der Vertreter der städtischen und staatlichen Behörden und der Bruderorganisationen Deutschlands und des Auslandes anwesend. Unter den letzteren war F. Scheffel (Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands) und Ch. Lindley (schwedischer Transportarbeiter-Verband), während Edo Finnen die I.T.F. vertrat. Drei wichtige Jahre, 1925, 1926 und 1927 sollten Revue passieren.

Der Eröffnungsansprache des Vorsitzenden Schumann folgten verschiedene Begrüssungsreden, bei welcher Gelegenheit auch Kollege Finnen die guten Wünsche der Internationalen Transportarbeiterbewegung, die den Deutschen Verkehrsbund zu den treuesten und stärksten der ihr angeschlossenen Organisationen zählen kann, überbrachte. Er gab seiner Freude darüber Ausdruck, dass sich der Verkehrsbund von den schweren Rückschlägen durch die Inflation, die jetzt ganz der Vergangenheit angehören, so gut erholt hatte.

Darnach wurde der interessante Geschäfts- und Kassenbericht des Bundesvorstandes entgegengenommen. Er zeigte, dass der Verband die Schwierigkeiten, welche vor ihm auftauchten, endgültig zu überbrücken wusste und auf dem besten Wege war, die vor der Inflation innegehabte Machtstellung wieder zurückzuerlangen.

Nicht weniger als 6 203 Lohnbewegungen sind in den drei Berichtsjahren geführt worden. Dass für die Mitglieder ansehnliches geleistet worden ist, zeigt der Umstand, dass von den 1927 geführten 2 216 Bewegungen nicht weniger als 2 177 erfolgreich waren. Die Mitgliederbewegung lässt ebenfalls auf einen ständigen Fortschritt schliessen. Der Verkehrsbund zählte Ende 1924 = 274 275 Mitglieder, Ende 1925 = 289 455, Ende 1926 = 313 069 und Ende 1927 = 351 435. Auch die Finanzen der Organisation weisen eine fortwährende Besserung auf. Die Einnahmen betragen 1925 M. 8 726 445, 1926 M. 9 729 950 und 1927 M. 11 516 557; an Ausgaben standen dem gegenüber: 1925 M. 7 729 400, 1926 M. 8 824 426 und 1927 M. 9 828 316. Der Netto-Ueberschuss betrug demnach M. 1 688 240 oder 14,6 % der Einnahmen i. J. 1927, im Vergleich zu einem Ueberschuss von M. 975 524 oder 11,1 % der Einnahmen i. J. 1926 und einem solchen von M. 1 007 044 oder 11,5 % der Einnahmen i. J. 1925.

In den vergangenen drei Jahren war auch eine ständige Zunahme der Tarifabschlüsse zu verzeichnen, was folgende Aufstellung beweist:

Ende des Jahres	Tarifverträge	Unternehmungen	Zahl der Beschäftigten	Davon Mitglieder	Organisiert Prozent
1924	610	33 750	359 500	243 613	68.6
1925	655	36 466	456 865	581 195	61.5
1926	720	36 943	467 319	278 698	59.7
1927	814	38 188	460 275	285 252	62.0

Aus den jährlich gezahlten Unterstützungen ist ferner ersichtlich, welche Bedeutung der Deutsche Verkehrsbund für seine Mitglieder erlangt hat. Es wurden ausbezahlt an

Unterstützungen im Falle von:	Insgesamt		
	1925	1926	1927
Erwerbslosigkeit	403 347.02	868 955.89	602 327.76
Krankheit	660 392.87	824 338.79	1 151 370.69
Tod	122 095.60	160 298.15	218 703.39
Not	99 627.01	355 831.98	161 237.77
Reise	4 395.55	5 873.75	4 685.05
Rechtsschutz	102 604.61	123 949.76	173 238.95
Streiks	779 692.40	60 085.99	252 941.65
Massregelung	41 305.81	10 833.51	10 124.80
Im ganzen	2 213 460.87	2 410 167.82	2 573 669.11

	Prozentsatz		
	1925	1926	1927
Erwerbslosigkeit	18.2	36.1	23.4
Krankheit	29.8	34.2	44.7
Tod	5.5	6.7	8.5
Not	4.5	14.7	6.3
Reise	0.2	0.2	0.2
Rechtsschutz	4.7	5.1	6.7
Streiks	35.2	2.5	9.8
Massregelung	1.9	0.5	0.4
Im ganzen	100	100	100

Der Geschäfts- und Kassenbericht wurde nach einer lebhaften Debatte, an der sich 25 Delegierte beteiligten, angenommen; von den 225 Delegierten stimmten nur 14 gegen ihn. Nach einem interessanten Vortrag über die Tätigkeit des Bundes auf dem Gebiete der Anflörung und Bildung sprach Kollege Döring über die Entwicklung des internationalen Verkehrswezens unter besonderem Hinweis auf den Kraftwagenverkehr, dessen grosse Bedeutung für das ökonomische Leben er besonders hervorhob. Er zollte der I.T.F., welche eine grosse Zukunft vor sich hat, besondere Anerkennung. Ein anderer Tagesordnungspunkt bildete ein Referat über Verkehrspolitik und Verkehrsrecht; im Anschluss daran gelangten zwei Entschliessungen zur Annahme, wovon eine sich vor allem dagegen wendet, dass die Handhabung der strafrechtlichen Vorschriften für die im Strassenverkehr tätigen Arbeitnehmer einen Ausnahmezustand und ein Unrecht schlimmster Art darstellen, da Zusammenstösse oder Unfälle, die vielfach auf unzureichende und undurchführbare Verkehrsvorschriften zurückzuführen sind, immer als strafbare Handlung angesehen und verfolgt werden.

„Die neuere arbeitsrechtliche und soziale Gesetzgebung“ bildete späterhin Gegenstand der Beratungen. Erfreulicherweise kann festgestellt werden, dass in dieser Richtung bemerkenswerte Erfolge erzielt wurden. Eine Entschliessung gelangte zur Annahme, in der u. a. verlangt wurde, dass die Bestimmungen im Entwurf des neuen Strafgesetzbuches, welche die Kampffreiheit der Arbeiter in den sogenannten lebenswichtigen Betrieben beschränken, beseitigt werden. Ferner wurde darin die Ausdehnung des Arbeitsschutzgesetzes sowie die Kurzarbeiter- und Krisenunterstützung auf alle Berufsgruppen gefordert.

Weniger befriedigend waren die Mitteilungen über das Ergebnis der Zusammenschlussverhandlungen des Verkehrsbundes mit dem Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands und dem Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter. Obwohl eine allgemeine Bereitwilligkeit zur Verschmelzung der drei Verbände zum Ausdruck gebracht wurde, war es doch nicht möglich, alle Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen. Der Bundestag sprach sein Bedauern über die vorgekommenen Differenzen aus und ermächtigte den Bundesvorstand, mit seinen Bemühungen zur Herbeiführung des Zusammenschlusses fortzufahren.

Bei der Wahl des Bundesvorstandes wurden die bisherigen Kollegen wiedergewählt, wobei sich 8 Stimmen gegen die Vorschläge der Wahlkommission erklärten. Der 3. Vorsitzende des Verbandes, Kollege Werner, der 29 Jahre lang in unermüdlicher Arbeit für die Organisation tätig war, hatte den Entschluss gefasst, sich pensionieren zu lassen, weshalb er aus dem Vorstand ausschied.

Lebhaften Beifall ertete Edo Finnen, als er dem Verkehrsbund eine rote, von der I.T.F. gestiftete Fahne als Symbol internationaler Solidarität überreichte. Er führte u. a. aus, dass die I.T.F. beauftragt sei, allen angeschlossenen Transportarbeiterverbänden mit derartigen Flaggen, die in einer der oberen Ecken das Abzeichen der betreffenden Organisationen tragen, ein Geschenk zu machen. Der Vorsitzende Schumann dankte im Namen des Verkehrsbundes, worauf Kollege Döring die Schlussansprache hielt. Damit endete eine Tagung, die sich durch ein unablässiges, erfolgreiches Streben, Erspriessliches für die Arbeiterklasse zu leisten, ausgezeichnet hat.

Der Einmannwagen und die Ehrlichkeit der Schaffner.

Eine Ansicht der Unternehmer.

In einem Berichte über die Frage des Einmannwagens, den Herr Nieuwenhuis, Direktor der Städtischen Strassenbahn in Arnhem (Holland), dem Internationalen Kongresse der Strassenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraftfahrunternehmen erstattet hat, sind wir auf einen Abschnitt gestossen, den wir wegen seiner schweren Anspielungen auf die Strassenbahnschaffner weder stillschweigend übergehen können, noch übergehen wollen. Wir haben den erwähnten Bericht, welcher in der deutschen Arbeitgeberzeitschrift „Verkehrstechnik“ übersetzt erschienen ist, der uns angeschlossenen Organisation des Eisen- und Strassenbahnpersonals Hollands zur Kenntnis gebracht, die unter Veröffentlichung des berüchtigten Abschnittes in ihrer Verbandszeitung sogleich gegen die verletzenden Worte des Herrn Nieuwenhuis protestierte. Die Behauptungen, um die es sich hier dreht, sind folgende:

„Die von Schaffnern gewöhnlich verübten Unredlichkeiten sind allgemein bekannt: er hebt einen fortgeworfenen Fahrschein auf und verkauft ihn zum zweiten Male oder er nimmt das Fahrgeld ein, ohne einen Schein auszuliefern oder er gibt viel später einen anderen als den bezahlten Schein.

Mit der selbsttätigen Vorrichtung geht das ganze Fahrgeld in den Besitz der Gesellschaft über, so dass die Möglichkeiten für Veruntreuungen ausgeschaltet sind. Das Geld wird in eine Schale gelegt, der Betrag geprüft und der Apparat vom Fahrer betätigt, worauf der Fahrgast einen Fahrschein erhält. Der Schaffner kann nicht mehr einen Schein aufheben und dessen Preis vom Fahrgast verlangen. Dieser Vorgang würde unverzüglich zur Kenntnis des Direktors kommen. Die absichtliche Unterlassung der Zahlung des Fahrpreises wird somit unmöglich, auch kann es bei der gegenwärtigen Zahlungsweise bei Andrang vorkommen, dass manche Fahrgäste nicht zahlen; andererseits muss die Gesellschaft dem Personal eine Entschädigung für die beim Abrechnen verbrachte Zeit zahlen. Jetzt wird nach Eröffnung der Zahlkasse das Geld ohne weiteres abgeliefert, so dass die Gesellschaft diese Entschädigung nicht mehr zu zahlen braucht.

Die Nachprüfung der Kasse erfolgt in Abwesenheit des Schaffners. Ist der Betrag höher als den verausgabten Scheinen entspricht, so bleibt der Ueberschuss Eigentum der Gesellschaft; ist er geringer, als nach Massgabe der abgegebenen Scheine sein müsste, so liegt ein Irrtum eines Fahrgastes vor, der leicht aufzufinden ist.“

Nachdem die holländische Organisation Herrn Nieuwenhuis aufgefordert hatte, sich näher auszulassen oder seine Behauptungen zurückzunehmen, teilte dieser in einem Briefe mit, dass er nicht habe sagen wollen, dass Schaffner in der Regel unehrlich seien, sondern nur, dass bei Unredlichkeit eines Schaffners gewöhnlich in der von ihm (Nieuwenhuis) erwähnten Art und Weise vorgegangen werde. Um seine gewiss ziemlich zweifelhafte Ausdrucksweise zu rechtfertigen, führt der Arnhemmer Strassenbahndirektor an, dass es manchmal schwierig sei, seine Gedanken in einer fremden Sprache genau wiederzugeben. . . . Wir sind aber erstaunt darüber, dass das Sekretariat der Internationalen Union der Strassenbahnunternehmungen in

einem von ihm gedruckten und veröffentlichten Bericht einen Satz hat stehen lassen, welcher zu Auslegungen Veranlassung geben kann, die von dem wirklichen Gedanken des Verfassers dermassen abweichen.

Wir wären nach der Erklärung des Herrn Nieuwenhuis auf diese Angelegenheit nicht mehr zurückgekommen, wenn nicht in den Kreisen der I.T.F. ausserhalb Hollands die Behauptungen des Urhebers des Berichtes ebenfalls nicht unbemerkt übergangen worden wären und deshalb eine lebhafte Entrüstung hervorgerufen hätten.

Es wird, sobald der Bericht über den kürzlichen Kongress in Rom erschienen ist, interessant sein, nachzuforschen, ob in dieser Unternehmeratmosphäre ein Protest gegen derartige beleidigende Aeusserungen gegenüber dem Strassenbahnpersonal laut geworden ist. Es mutet jedenfalls sonderbar an, dass ein auf technischen Gebiete so erfahrener und zuständiger Mann wie Herr Nieuwenhuis es für nötig gehalten hat, solche Argumente ins Feld zu führen, um seine Zuhörerschaft von den Vorteilen der einmännigen Bedienung von Strassenbahnwagen zu überzeugen.

Der 12. Kongress des schwedischen Transportarbeiter-Verbandes.

Vom 1. bis 7. Juli tagte in Stockholm der 12. Ordentliche Kongress des schwedischen Transportarbeiter-Verbandes. Seit dem letzten Kongress ist eine Zunahme des Mitgliederstandes von 25 % zu verzeichnen, sodass er jetzt 17 969 Köpfe beträgt. An den Sitzungen beteiligten sich 166 Delegierte aus allen Teilen des Landes; die I.T.F. war durch ihren Generalsekretär Fimmen vertreten.

Der Kongress hatte eine Menge von Arbeit zu bewältigen; u. a. waren 70 Resolutions-Entwürfe zu behandeln.

Es wurde beschlossen, Mitglieder bei einer Erwerbslosigkeit von über einer Woche ihrer Beitragspflicht zu entheben. Ferner ist die Einkommensgrenze, bis zu welcher die Mitglieder den halben Beitrag bezahlen können, auf Kr. 1 500 erhöht worden.

Die Vorschläge über verschiedene Punkte, welche die Organisation bei den nächsten Verhandlungen mit den Arbeitgebern über Kollektivverträge beachten sollte, hat der Kongress eingehend geprüft. Anlass dazu gab eine Aenderung der bisherigen Verhältnisse durch die Inkraftsetzung eines neuen Gesetzes über die Kollektivverträge. Der Kongress ersuchte den Hauptvorstand, nach Möglichkeit auf die Verwirklichung der geäusserten Wünsche hinzuwirken.

Um gegenseitige Konkurrenz zu vermeiden, wurde beschlossen, die kleineren Kraftwagenbesitzer — Selbstfahrer — zur Organisation zuzulassen.

Ein Vorschlag betr. Gründung eines russisch-schwedischen Komitees wurde mit grosser Mehrheit abgelehnt; desgleichen ein während der Debatte eingebrachter Antrag, die Russen zum nächsten Kongresse einzuladen.

Der Kongress bewilligte ziemlich grosse Beträge für verschiedene Zwecke, so 2 000 Kronen für Arbeiterbildungszwecke, 500 für den Matteotti-Fonds, 5 000 für die Grubenarbeiter, 5 000 für den Wahlfonds der sozialdemokratischen Partei und 5 000 für die norwegischen Bauarbeiter.

Lohn- und Arbeitsbedingungen der Kraftdroschkenführer in verschiedenen Städten und Ländern Europas.

DEUTSCHLAND.

BERLIN.

Lohn. M. 2.50 Festlohn pro Schicht, die laut Manteltarif 12 Stunden nicht überschreiten darf; ferner 25 % der Bruttoeinnahme.

Arbeitszeit. 8 Stunden täglich, im Höchsthalle 12 Stunden.

Freizeit. Ein Tag in jeder Woche.

Reparaturtage. M. 5.— pro Schicht.

Ferien. Nach einjähriger Tätigkeit im Betriebe 5 Tage, für jedes weitere Beschäftigungsjahr 1 Arbeitstag mehr, bis zur Höchstdauer von 12 Tagen.

Für jeden Ferientag erhält der Fahrer M. 6.50.

HAMBURG.

Lohn. M. 9.50 pro Tag.

Arbeitszeit. 10 Stunden täglich.

Freizeit. Ein Tag in jeder Woche.

Reparaturtage. M. 9.50.

Ferien. Nach 1/2 Jahre 7, nach ein- und mehrjähriger Beschäftigung 10 Tage.

Bem. Vorstehende Arbeitsbedingungen gelten bei der Autobetriebs-Genossenschaft, eine Einrichtung, die wie verschiedene andere in Deutschland mit Hilfe des Deutschen Verkehrsbundes gebildet worden ist. (Siehe Mitteilungsblatt No. 1 vom Januar 1928).

Diese Genossenschaft gewährt den Kraftdroschkenführern in *Krankheitsfällen*, für *Ferientage* sowie bei *unverschuldeter Verhinderung an der Dienstleistung eine besondere Zulage von M. 2.20 täglich*.

Ferner übernimmt sie für geleistete Arbeitstage die Tragung der sozialen Lasten, nämlich Kranken- und Invalidengeld, Beitrag zur Erwerbslosenfürsorge und Haftpflichtversicherung.

Bei Erwerbsunfähigkeit durch Krankheit wird für die Dauer von 8 Wochen, durch Betriebsunfälle für die Dauer von 13 Wochen der Lohn unter Anrechnung der reichsgesetzlichen Leistungen weitergezahlt.

FRANKREICH.

PARIS.

Lohn. Bei den grossen Pariser Transportunternehmungen erhalten die Kraftdroschkenführer:

bei einer Einnahme von	Fr. 1 — 30 = 27½ %
„ „ „ „	„ 30 — 40 = 32½ %
„ „ „ „	„ 40 — 50 = 37½ %
„ „ „ „	„ 50 und mehr 42½ %

Die übrigen Gesellschaften zahlen folgende Sätze:

bei einer Einnahme bis zu Fr. 50.—	40 %
„ „ „ von 50 und mehr Franken	50 %

Die *Chauffeure* müssen den Betriebsstoff selbst kaufen. Bei den grossen Unternehmen erhalten sie denselben zu ermässigten Preisen.

Extratarife für Gepäck, Nachtfahrten etc. kommen den Fahrern zugut.

Sie haben jedoch täglich einen Franken an den Arbeitgeber zu zahlen, wenn die Wagen mit automatischem Anlasser und elektrischer Beleuchtung versehen sind.

Ferien. Die *Chauffeure* erhalten keinen bezahlten Urlaub; sie haben jedoch das Recht, eine gewisse Anzahl Tage vom Dienst fernzubleiben.

BORDEAUX.

Lohn. Fr. 12.— Festlohn zuzüglich 5 % der Bruttoeinnahme. Einige Arbeitgeber bezahlen Fr. 15.— netto täglich. Die Gesellschaften liefern den Betriebsstoff. Alle anderen Arbeitgeber bezahlen die Kraftfahrer nach den in Paris gültigen Prozentsätzen.

Bordeaux ist die einzige Stadt Frankreichs wo Festlöhne bezahlt werden.

GROSSBRITANNIEN.

LONDON.

Lohn. In London sind eine Reihe Kraftdroschkenführer Besitzer oder Mitbesitzer der von ihnen gefahrenen Wagen. Die in einem Arbeitsverhältnis stehenden Führer erhalten 30 % der auf dem Taxameter registrierten Einnahmen. Ihr Wochenverdienst beträgt durchschnittlich £ 3.—.—; Einnahmen aus Extratarifen beim Mitführen von mehr als zwei Fahrgästen oder von Gepäck an der Aussenseite des Wagens gehen dem Führer.

Arbeitszeit. Die Arbeitszeit beträgt durchschnittlich 10 Stunden im Tag. Wird ein Wagen von 2 Arbeitnehmern bedient (bei Tag- und Nachtschicht), so beträgt deren durchschnittliche Arbeitszeit 8 Stunden im Tag.

Ferien. Regelrechte Ferien kennt man im Kraftdroschkengewerbe nicht.

MANCHESTER.

Lohn. In Manchester gelten für die Kraftdroschkenführer keine allgemeingültigen Sätze. Manche erhalten 35 sh. pro Woche und 5 % aller £ 3.—.— überschreitenden Einnahmen, andere einen Festlohn von £ 2.—.—. Diesen Verdienst können sie durch Trinkgelder und sonstige zufällige Einnahmen steigern.

SOUTHPORT

Lohn. Die wenigen, im Taglohn arbeitenden Kraftdroschkenführer verdienen £ 2.—.— in der Woche. Die meisten sind Selbstfahrer und dem englischen Transportarbeiter-Verband angeschlossen.

LIVERPOOL und BOLTON.

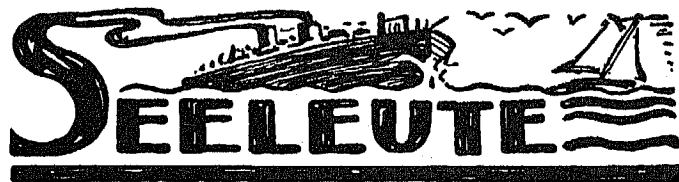
Sämtliche Mitglieder des Verbandes in diesen Städten sind, soweit es sich um Kraftdroschkenführer handelt, Selbstfahrer.

Ferien. In Manchester, Liverpool, Bolton und Southport gibt es keine Bestimmungen über Ferien. Soweit solche genommen werden, erfolgt keine Bezahlung.

(Fortsetzung folgt).

Welt-Autotransport-Kongress.

Vom 25. bis 29. September ist in Rom der 5. Welt-Autotransport-Kongress abgehalten worden. Markante Entschliessungen wurden nicht gefasst. Als Vorsitzender amtierte Senator Silvio Crespi, Präsident des Königl. Ital. Automobilklubs, der eine kurze Eröffnungsansprache hielt über das Thema: „Der Einfluss des Fortschrittes des Automobilismus auf den nationalen Wohlstand“. Zum Problem Eisenbahn gegen Auto hat der Vertreter der französischen Eisenbahn Paris-Lyon-Méditerranée, M. Pourcel, den Standpunkt eingenommen, dass jeglicher Verkehr die Transportroute oder Routenkombination benutzen solle, die ihm am besten passt. Dies ist die einzige Lösung dieses so viel umstrittenen Problems, welche auf dem Kongress angeregt wurde. Der Vertreter der Deutschen Reichsbahn,



Die belgische maritime Gesetzgebung.

Das Jahr 1928 ist im Hinblick auf die Gesetzgebung für die belgischen Seeleute von ganz besonderer Bedeutung.

Von jeher sind den Seeleuten die Vorteile, derer die Arbeiter zu Land durch die Sozialgesetzgebung teilhaftig waren, entzogen worden. Erst in den letzten Jahren haben die gesetzgebenden Körperschaften eingesehen, dass auch die Seeleute Grund zu Klagen und Forderungen zu stellen haben.

Der erste Schritt in der Richtung der notwendigen Verbesserungen stellt das Gesetz über die ständige Ueberwachung der Schiffe und die Einsetzung eines Untersuchungsrates für die Schifffahrt dar. Als Anseele zum Eisenbahn- und Marineminister ernannt wurde, berief er einen Vertreter der Seeleute und einen der Offiziere in der Kauffahrt in den Obersten Maritimen Rat, die höchste Instanz für Schifffahrtsangelegenheiten, welcher alle Gesetzentwürfe über maritime Fragen unterbreitet werden. Bald stellte sich heraus, dass diese Ernennungen günstige Auswirkungen hatten.

Der Rat wurde beauftragt, zwei Gesetzentwürfe auszuarbeiten, die sich gegenseitig ergänzen sollten, u. zw. einen über die Regelung des Heuervertrags der Seeleute und einen zum Zwecke der Revision des Disziplinar- und Strafgesetzbuches der Handelsmarine und Seefischerei.

Die Vertreter der Seeleute hatten in genanntem Rat keine leichte Aufgabe. Ihnen gegenüber standen nicht nur die juristischen Berater des Marineministeriums, sondern auch eigens in den Rat berufene Juristen, die sich im Seerecht besonders auskennen.

Das Gesetz über den Heuervertrag ist als eines der Resultate der 1920 in Genua abgehaltenen Internationalen Arbeitskonferenz zu betrachten. Abgesehen von den Artikeln in der Musterrolle und 14 Artikeln im Handelsgesetz — einige derselben datieren aus dem Jahre 1804 — gab es keinen die Rechte und Pflichten der Seeleute festlegenden Arbeitsvertrag.

Dr. Trübner, gab die Erklärung ab, dass der Grund, weshalb noch keine engere Zusammenarbeit erfolge, darin liege, dass man das für die Zusammenarbeit geeignetste Mittel überhaupt noch nicht habe finden können. Er schilderte darauf die in den einzelnen Ländern herrschenden grundverschiedenen Verhältnisse. Der italienische Automobilklub stellte vor Aufhebung des Kongresses einen Betrag von 5 000 Dollar bereit und machte den Vorschlag eine internationale Kommission mit dem Studium der Durchführungsmöglichkeiten eines von seinem Vorsitzenden unterbreiteten Planes zu beauftragen. Der Grundzug dieses Planes ist die Einsetzung einer einflussreichen internationalen Körperschaft, die sich mit der Einführung — in allen Ländern — einheitlich konstruierter offener Güterwagen und Kraftfahrzeuge zum ausschliesslichen Transport von Behältern befassen soll.

Im Gesetz über den Arbeitsvertrag vom März 1900 sind die Rechte und Pflichten der Arbeiter und Arbeitgeber der Industrien an Land genau umschrieben. Das neue Gesetz bezweckt für die Seeleute nun ähnliches.

Die Arbeitnehmervertreter hatten gegen den Vorentwurf so viel Einwände zu erheben, dass die Sitzungen des Obersten Maritimen Rats zu ihrer gründlichen Besprechung nicht ausreichten und erst nach mehreren Sondersitzungen mit den juristischen Beratern des Ministeriums konnte man sich über alle Einzelheiten einigen. Die Seeleute haben jetzt allen Grund, über das neue Gesetz vom 5. Juni 1928 zufrieden zu sein.

Es ist nicht möglich, auf das Gesetz näher einzugehen, da es aus 174 Artikeln besteht. In den verschiedenen Kapiteln werden folgende Fragen behandelt: Die Anwerbung von Seeleuten; die Anmusterung; die allgemeinen Anheuerungsbedingungen; Rechte und Pflichten des Seemannes; Pflichten des Reeders; die Art der Heuerberechnung; die Entziehung und Einbehaltung der Heuer; Abrechnung und Auszahlung der Heuer; Vorschusszahlungen und Vollmachten; Erkrankungen und Verletzungen der Seeleute; Rückbeförderung nach dem Hafen der Ausreise; Ende und Aufkündigung des Heuervertrages; etc.

Im Gesetze ist ferner die Bildung eines besonderen Gerichtes vorgesehen, das sich aus Vertretern der Seeleute und Reeder zusammensetzen soll und für die Austragung aller Streitsachen zuständig ist, die während einer Reise entstanden sind und vor dem Seekommissar oder dem Konsul nicht geschlichtet werden konnten.

Die Seeleute haben das Recht, sich vor diesem Gericht durch einen Verbandsbevollmächtigten vertreten zu lassen.

Das neue Disziplinar- und Strafgesetz bildet eine Ergänzung des Gesetzes über den Heuervertrag, sodass es eigentlich die Seemannsordnung darstellt.

Das vor der Inkraftsetzung dieses Gesetzes gültige Disziplinar- und Strafgesetz der Handelsmarine war überholt und stützte sich auf Grundsätze, die unseres jetzigen Zeitalters unwürdig sind. Es stammte aus dem Jahre 1849 und war im Grunde nichts anderes als eine Kopie des französischen Gesetzes vom Jahre 1808. Schon vor 25 Jahren wurde eine Kommission zur Vorbereitung einer Revision des Disziplinar- und Strafrechtes ernannt, doch der von ihr eingereichte Gesetzentwurf ist im Parlament nie behandelt worden. Der neue Gesetzentwurf hat dem 25 Jahre alten Entwurf Rechnung getragen, ist von ihm aber insofern abgewichen, als die Strafen bedeutend milder ausgefallen sind.

Schon bei den ersten Beratungen tauchte eine wichtige Rechtsfrage auf. Im Vorentwurf hiess es, dass das Gesetz auf alle an Bord eines Schiffes arbeitenden Personen Anwendung finde und das deshalb der Kapitän befügt sei, gegen jedermann und in allen Fällen Disziplinarmassnahmen zu ergreifen. Demnach hätten die Docker, die Schiffsausbesserer etc. unter das Disziplinar- und Strafgesetz für Seeleute fallen müssen. Eine solche These konnten die Seeleute unmöglich annehmen. Die Arbeiter zu Land unterstehen dem bürgerlichen Gesetz und wenn ein belgisches Schiff in einem Hafen des Landes anlegt, ist die Musterrolle ungültig und der Kapitän kann dann höchstens noch als Vertrauensmann des Reeders betrachtet werden. Der Auffassung der Seeleute wurde beigegeben, sodass Artikel 3

des Gesetzes nun bestimmt, dass alle in die Musterrolle eingetragenen Personen, sowie die Fahrgäste während ihres Aufenthalts an Bord unter die Vorschriften des Gesetzes fallen.

Durch das neue Gesetz wurden die in Artikel 5 des alten Gesetzes vom Jahre 1849 vorgesehenen Strafen abgeschafft, so u. a. der Entzug der Ration von Branntwein oder Wein, der Ausguck auf den Querstangen der Bramstange oder im Mastkorb, Einsperrung, Anlegung von Fussesisen und Zwangseinschiffung auf einem staatlichen Fahrzeug bei Zahlung der Heuer eines Schiffsjungen.

Im ersten Titel sind die Verstöße gegen die Mannszucht sowie die strafbaren Vergehen und Verbrechen zur See umschrieben. Der zweite Titel enthält Bestimmungen über die Rechtsprechung und der dritte Titel legt das Verfahren bei den verschiedenen Verfehlungen und Vergehen fest. Bei den meisten Verstößen sind, sofern keine erschwerenden Umstände vorliegen, nur Disziplinarstrafen vorgesehen. Die Artikel 48, 49 und 50 drohen mit Gefängnisstrafen für den Kapitän, welcher seiner Mannschaft unzureichenden oder verdorbenen Proviant verabreicht, oder der einen kranken oder verletzten Seemann auf fremder Erde zurücklässt, ohne die zuständigen Behörden davon in Kenntnis zu setzen.

Das frühere Gesetz sprach dem gewöhnlichen Strafrichter, der über die maritimen Gepflogenheiten nicht auf dem Laufenden ist, das Recht zu, Kapitäne oder Offiziere mit dauerndem Entzug ihrer Befehlsgewalt zu bestrafen; das neue Gesetz sieht eine derartige Strafe nicht vor. Sie kann jedoch auch heute noch vom Untersuchungsrat der Handelsmarine und der Seefischerei, der sich aus Leuten aus dem Berufe zusammensetzt, verhängt werden.

Die wichtigste Neuerung im Gesetze bezieht sich auf ein Vergehen, das bisher als Entweichung bezeichnet wurde. Die dafür angedrohte Strafe stammt aus der Zeit der französischen Verordnungen der Jahre 1681 und 1784, Verordnungen, in denen der Ursprung des maritimen Eintragungswesens zu erblicken ist. Nach dem alten Gesetz konnte jeder Seemann, welcher im Ausland entwich, zu 14 Tagen Gefängnis und im Anschluss daran zur Einschiffung auf ein staatliches Fahrzeug für 1—3 Jahre verurteilt werden, mit der Verpflichtung, die Arbeit gegen die Heuer eines Schiffsjungen zu verrichten, oder evtl. für jedes Jahr Staatsschiffdienst zu einem Monat Gefängnis, sodass auf jeden Fall eine Mindeststrafe von 45 Tagen verwirklicht war. Artikel 22 des neuen Gesetzes spricht nicht mehr von Entweichung, sondern von „Abwesenheit“ im Augenblicke der Abfahrt. Die angedrohte Strafe beträgt 15 Tage bis 3 Monate Gefängnis und eine Geldstrafe von Fr. 50 bis 300 oder nur eine dieser Strafen.

Das neue Gesetz ist gewiss nicht ideal, es bedeutet aber eine beträchtliche Verbesserung. In vielen Fällen werden übrigens die Disziplinarstrafen überhaupt nicht verhängt. 99 % der Anmusterungen in Belgien erfolgen in Antwerpen. Der belgische Seeleuterverband kennt, von einigen Ausnahmen abgesehen, alle Kapitäne und Offiziere und pflegt mit ihnen freundschaftliche Beziehungen. Vielfach genügt ein Schritt seinerseits, um einem Seemann, welcher sich einen geringen Verstoß gegen die Mannszucht hat zuschulden kommen lassen, die Strafe zu ersparen. Die Organisation schärft aber den Seeleuten fortwährend ein, dass an Bord eines Schiffes Disziplin herrschen muss.

JAN CHAPELLE.

ESPERANTO.

Der Nutzen des Esperanto.

Das Proletariat, das die internationale Verständigung will, muss nach einem internationalen Verständigungsmittel suchen.

Darin besteht gerade der Wert jeder fremden Sprache, dass er die Denkfähigkeit ganz gewaltig fördert. Je logischer nun die zweite Sprache, die man erlernt, aufgebaut ist, um so mehr wird das logische Denken geschult. Welch ein Mangel an Logik in den sogenannten natürlichen Sprachen aufgehäuft ist, weiss meist nur der, der sich damit eingehend beschäftigt hat. Dem gegenüber ist Esperanto vollkommen folgerichtig aufgebaut. Darauf beruht seine leichte Erlernbarkeit und seine Förderung des Denkvermögens.

Trotz aller dieser Vorteile würden aber viele sich von der Erlernung des Esperanto zurückhalten lassen, wenn die Beschäftigung mit ihm nur Mühe und nicht auch grosses Vergnügen bereiten würde. Die Beschäftigung mit Esperanto verschafft dauernden Genuss, man mag sich mit dem gelistvollen Aufbau der Sprache beschäftigen, mit ihrer Hilfe Gedankenaustausch pflegen oder sich nach kurzer Lerndauer in die Schätze der umfangreichen Esperantoliteratur versenken.

(Dr. Theodor Tichauer im „Vorwärts“).

Eingegangene Schriften.

„La Laborisia Esperantismo“. (Die Arbeiter-Esperanto-Bewegung) von E. Lanty. Herausgegeben von der S.A.T., Colmstrasse 1, Leipzig O. 27.

In einer früheren Veröffentlichung „For la Neutralismon“ („Weg mit der Neutralität“) behandelte der sachverständige Verfasser die Frage, weshalb sich die Arbeiter-Esperantisten gesondert organisieren müssen. In der obigen, 40 Seiten umfassenden Schrift behandelt er eine Frage, die mehr von direktem Interesse ist: die Aufgabe des Esperanto im Kampfe der Arbeiterklasse. Wir können das Werkchen nur empfehlen.

Esperanto in der I. T. F.

Der Stockholmer Kongress der I. T. F. hat eine von den schwedischen Eisenbahnern eingebrachte Entschliessung angenommen, wonach bei den angeschlossenen Organisationen darauf gedrängt werden soll, „dass Esperanto in ihren Fachzeitungen, sei es durch Kurse oder in anderer Weise propagiert wird.“

Die Organisationen haben vom Sekretariat genauere Mitteilungen über die Ausführung dieses Beschlusses erhalten. Es scheint uns jetzt schon angebracht, denjenigen Organisationen, die in ihren eigenen Reihen keine in der Esperantobewegung stehende Kameraden haben, ein im Jahrbuch der Arbeiter-Esperanto-Internationale (S. A. T.) enthaltenes Adressenverzeichnis zur Kenntnis zu bringen. Die betreffenden Arbeiter-Organisationen werden bei der Propaganda für Esperanto zweifelsohne mit allen Kräften mithelfen.

Oesterreich: Angererstr. 14 (Arbeiterheim), Wien XXI.

Norwegen: A. Stensrud, Torshovgatan 4, Oslo.

Grossbritannien: 57, Hedsor Buildings, Bethnal Green, London E. 2.

Frankreich:)

Belgien:) 177, Rue de Bagnolet, Paris XX.

Schweiz:)

Finnland: Kluuvikatu 7, Helsinki (Helsingfors).

Ungarn: Jozsef-köut 9. I. 3, Budapest VIII.

Deutschland: Wasastr. 16, Leipzig C. I.

Lettland: Liepajas iela 41, Riga.

Niederlande: Brinkstr. 7, Amsterdam-Oost.

Polen: Marszalkowska 81, Warszawa (Warsow).

Schweden: Box 73, Göteborg.

Belgien: „Achtorenhuis“, Carnotstraat 12, Antwerpen.

Lansbury über Esperanto.

In einer Betrachtung über den Kongress der Sozialistischen Internationale in Brüssel schreibt G. Lansbury in *The Labour Magazine* vom September 1928 u. a.:

„Meine Ansicht ist, dass, abgesehen von Reden, Resolutionen und Manifesten, der Wert solcher internationaler Versammlungen darin liegt, dass Arbeiter vieler Länder zusammenkommen, um eine Woche miteinander zu verbringen — sie essen, lesen, diskutieren, sprechen miteinander, wodurch sich die Menschen besser verstehen lernen. Bines Tages werden wir entweder durch die Einführung des Esperanto oder einer anderen internationalen Sprache ohne die Sprachschwierigkeit zusammenkommen, und dann werden, dessen bin ich sicher, solche Zusammenkünfte bessere Erfolge haben.“