



MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT AM 1. UND 15. JEDES MONATS IN DEUTSCHER, ENGLISCHER,
FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM (HOLLAND)
VONDELSTRAAT 61
FERNSPRECHER 186SÜD

EPOSTFACH 996
AMSTERDAM.

NUMMER 17/20

AMSTERDAM, DEN 15. OKTOBER 1923

Inhalt: *Allgemeines:* Der Faschismus wuchert weiter. — Die faschistische Regierung in ihrem neuen Gewande. — Streik der Bergleute Amerikas. — *Mitteilungen des Büros.* — *Gegen den Krieg.* — Berichtigung. — *Eisenbahner:* Die Eisenbahn-Direktionen und der Achtstundentag. — Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Auto. — Verlängerung der Arbeitszeit bei den schweizerischen Bundesbahnen. — Ein erster Konflikt bei den schweizerischen Bundesbahnen. — Die passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner. — Drohende Verschlechterungen in Holland. — Österreich. — Jugoslawien. — England. — Aus der Tätigkeit des russischen Eisenbahnverbandes. — Die Bedachung der für Rußland bestimmten neuen Güterzuglokomotiven. — Der skandinavische Eisenbahnerbund. — Der schwedische Eisenbahnerverband im Jahre 1922. — Der Kongreß des schweizerischen Eisenbahnverbandes. — Die spanischen Eisenbahner. — Einschränkung des Eisenbahnpersonals in Italien. — Die nordamerikanischen Eisenbahner verlangen Lohnerhöhung. — Münchener Eisenbahner verhindern Fasziistentransporte. — *Transportarbeiter:* Hans Dreher †. — Skandinavische Transportarbeiterkonferenz in Gothenburg. — Berliner Straßenbahnbetriebsgesellschaft m. b. H. — Deutscher Verkehrsband. — Eine neue Richtung in Italien? — *Seeleute:* Die italienischen Seeleute. — Norwegen. — Der Streik der jugoslawischen Seeleute. — Außerordentlicher Kongreß der französischen Seeleute-Föderation. — Löhne und Arbeitszeit der Seeleute in verschiedenen Ländern. — *Aus anderen Berufssekretariaten:* Boykott der Firma E. Remy A.-G. — Der Internationale Metallarbeiterbund. — *Verschiedenes:* Aufruf an alle Esperantisten im Transportgewerbe.

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Mitteilung.

Durch Krankheit verschiedener Angestellten war es uns trotz allen Bemühungen unmöglich, die Nummer unseres Mitteilungsblattes rechtzeitig fertigzustellen.

Nun sind einige Nummern zusammengefaßt.

Die nächstfolgende Nummer, in der wir mit der Veröffentlichung der Ergebnisse unserer Erhebungen über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals beginnen werden, werden wir im November herausgeben. Diejenigen Organisationen, die unsern diesbezüglichen Fragebogen noch nicht beantworteten, wollen nunmehr für eine unverzügliche Zusendung — eventuell teilweise — Sorge tragen.

Der Faschismus wuchert weiter.

Ein neues Warnungszeichen.

Die „Demokratie“, in deren Namen sich die Proletarier in der verflochtenen Kriegstragödie millionenweise abgeschlachtet haben, triumphiert von neuem.

Die spanische Regierung liegt in den Händen einer Offiziersklique, die die parlamentarische Tätigkeit vollkommen unterbunden hat.

Der in dieser Strömung herrschende Geist spricht am deutlichsten aus einem Schreiben vom 15. September d. J., das General Rivera, der Anführer dieser Bewegung, an den spanischen König richtete.

Darin heißt es u. a.:

„... Ich gestatte mir deshalb, Eurer Majestät vorzuschlagen, unter meiner Leitung eine militärische Behörde einzusetzen, die, ohne den Ministern die Portefeuilles oder Ämter zuzuteilen, alle Machtbefugnisse in sich vereinigt, jede Initiative ergreifen kann und jede, irgendwie auf einer Regierung lastende Verantwortlichkeit trägt und die zum Vollzug der getroffenen Maßnahmen lediglich die Unterschrift Ihrer Majestät einholt. Ich sollte die einzige in Betracht kommende Person sein, die vor Eurer Majestät und dem Staatsanwalt des Königreichs mit aller Ehrfurcht und Vaterlandsliebe, welche die feierliche Abgabe eines Schwurs für König und Reich erfordert, vor dem Worte Gottes niederkniet, um Eurer Majestät und dem Lande zu dem Zwecke Treue zu schwören, daß der verfassungsmäßige Zustand wieder hergestellt wird, sobald Eure Majestät das Regime annimmt, das ich ihr vorschlage.“

Der gehorsame König ernannte noch am selben Tage General Rivera zum Chef einer Militär-Kommandostelle und gab ihm namens der Staatsregierung die unumschränkte Ermächtigung, Dekrete und Gesetze zu erlassen, die solange in Kraft bleiben sollen, bis ein vom König anerkanntes Parlament sie für nichtig erklärt.

Ferner wurde die Abschaffung sämtlicher Ministerstellen verfügt.

Durch den imperialistischen Krieg hat der Kapitalismus einen solch chaotischen Zustand im ganzen Weltgetriebe hervorgerufen, daß seine eigene bevorrechtigte Stellung als Ausbeuter der Arbeiterklasse und Beherrscher der Welt gefährdet ist.

In allen Ländern ruft man nach dem starken Mann, der wieder Ordnung zu schaffen vermag, d. h., der dem Kapitalismus seine uneingeschränkte Herrscherrolle zuteilen kann und die Arbeiterklasse möglichst in ihrem Lebensstandard und in seiner Freiheit unter das vor dem Kriege bestandene Niveau herabdrückt.

Der Diktator schreckt dabei vor keinem Mittel zurück und sei es selbst die Gewalt in ihrer brutalsten Form. In dieser Hinsicht hat die Arbeiterbewegung der verschiedenen Länder manches erfahren.

Und wo der Faschismus, diese von internationaler Bedeutung gewordene Erscheinung der Reaktion, noch nicht öffentlich ihren Einzug hält, sind unznweideutige Anzeichen dafür vorhanden, daß auch dort die besitzende Klasse die bisherige Kampfweise gegen die Arbeiterbewegung nicht als ausreichend erachtet und nach dem Augenblick späht, wo sie durch entscheidende Maßnahmen sich durchsetzen kann.

Die jüngsten Ereignisse in Spanien bedeuten für die Arbeiterklasse in internationaler Hinsicht ein neues Warnungssignal und neuen Ansporn, um gründlicher als je zuvor mit dem, was uns noch trennt, aufzuräumen und größtmögliche Einheitlichkeit in *organisatorischer Beziehung* wie im *Kampfe* sich der ständig vergrößern Gefahr des internationalen Faschismus gegenüberzustellen.

* * *

Unsere spanischen Kollegen gehen schweren Zeiten entgegen. Wir müssen versuchen, nicht nur den weiter sich ausdehnenden Faschismus einzudämmen, sondern auch unsere ganze Aufmerksamkeit auf die Frage richten, wie wir in Spanien die Wiederholung der Ereignisse in Italien verhindern können, damit nicht auch die spanische Arbeiterbewegung jenen Verfolgungen ausgesetzt wird.

Die faschistische Regierung in ihrem neuen Gewande.

Der gewerkschaftliche Wiederaufstieg der italienischen Transportarbeiter-Organisationen.

Muß man in der Haltung der faschistischen Regierung die Gesinnungsänderung eines Menschen erblicken, der sich über die Schädigungen gegenüber der Arbeiterklasse Rechenschaft ablegt — zahlloser Schädigungen von der Abbrennung der Gewerkschaftshäuser (Case del Popolo) und der Zerstörung der Konsumgenossenschaften, bis zu der grausamsten und brutalsten Mißhandlung von Frauen und Männern, die, weil sie an die proletarischen Einrichtungen glaubten, sich diesen mit ihren ganzen Kräften gewidmet hatten — oder ist darin nur eine einfache politische Eskamotage zu erblicken, um diejenigen, die im Parlament das Proletariat und die linksstehenden Parteien vertreten, zu betrügen?

Mussolini hat am 15. Juli in einer Parlamentssitzung, indem er sich an die Abgeordneten wandte, die beim italienischen Gewerkschaftskongreß eine leitende Stellung einnehmen, erklärt, daß er zu Kundgebungen jeder Art seine Zustimmung geben würde, sie hätten sich jedoch nach den gesetzlichen Bestimmungen zu richten.

Auf diese eindeutige Zusage hat die Confederazione Generale del Lavoro (der italienische Gewerkschaftsbund) durch ihren Generalsekretär und Abgeordneten von Aragona kurz und bündig erklärt, daß:

„Wir, die Vertreter der Confederazione Generale del Lavoro, Abgeordnete der sozialdemokratischen Partei sind und deshalb gegen die Regierung stimmen.

Wir fühlen uns verpflichtet, gleichzeitig zu erklären, daß unsere politische Stellungnahme unabhängig von der Confederazione Generale del Lavoro erfolgt, die, wie bekannt, frei von jeder Parteipolitik ist.“

Jetzt weiß Mussolini, daß diese Erklärung nichts anderes bedeutet, als daß wir vorläufig nur eine abwartende Stellung einnehmen, daß wir also sehen wollen, ob die gemachten Versprechungen auch eingehalten werden.

Die gewerkschaftlichen Organisationen, besonders die Transportarbeiter-Organisationen, können sich in keiner Weise

betätigen, denn man verbietet ihnen die Abhaltung von Versammlungen; seitens der Polizeibehörde geht man zur Beschlagnahme der Verbandsbeiträge über und verbietet Kundgebungen aller Art, die früher auf Grund der heute noch bestehenden Gesetze zugelassen wurden.

Daß wir gezwungen waren, unsere politische und gewerkschaftliche Tätigkeit voneinander zu trennen, erhellt aus dem Umstand, daß wir, in diesem bewegten Augenblick unseres Lebens im Interesse der gequälten und beschimpften Arbeiterklasse, die uns noch folgt, abwarten müssen, ob die gemachten Versprechungen auch erfüllt werden.

Es ist erforderlich, den Kollegen der Internationale über diese Vorgänge volle Klarheit zu verschaffen, denn es ist anzunehmen, daß im Auslande Ereignisse, die sich in letzter Zeit in Italien zugetragen haben, in einer ungenauen Fassung und ohne Zweifel auch in übertriebener Weise verbreitet werden.

Wir möchten auf die Beziehungen, die zwischen der faschistischen Regierung und der Confederazione Generale del Lavoro bestehen, hinweisen und versuchen, in objektiver und sachlicher Weise unsere Meinung darzulegen.

Das Oberhaupt unserer diktatorischen Regierung hielt in einer Sitzung des Abgeordnetenhauses eine Rede, die inbezug auf die Form etwas von früheren abwich, die gewöhnlich in drohendem und eigenmächtigem Tone gehalten wurden. Er sprach u. a. von seiner Liebe zur Arbeiterklasse und ließ durchblicken, daß er die Mitarbeit der Confederazione nicht verschmähen würde.

Die Führer dieser Organisation hatten im November v. Js., als der Faschismus zur Herrschaft gelangte, ein Gesuch um Gewährung einer Unterredung eingereicht, um über das gewerkschaftliche Programm der Regierung Auskunft zu erhalten. Dieses Gesuch wurde jedoch abgelehnt. Die Führer glaubten nun, daß jetzt der Augenblick gekommen sei, um das, was im November unerreichbar war, durchzusetzen und nahmen den durch Vermittler gemachten Vorschlag, mit dem Vorsitzenden des Ministerrats eine Unterredung abzuhalten, an.

In dieser Sitzung wurden rein gewerkschaftliche Probleme behandelt und die Gewerkschaftsvertreter bestanden besonders auf Gewährung der Organisationsfreiheit, die jetzt durch die faschistischen Gewalttätigkeiten gehemmt wird und auf die Durchführung der Sozialgesetzgebung. Die faschistische Presse hat ihrerseits diese Episode übertrieben und sogar davon gesprochen, als ob mit der Möglichkeit des Eintritts der Führer der Confederazione in die Regierung zu rechnen sei. Zu gleicher Zeit hat dieselbe Presse anlässlich der Rede Mussolinis und der zuletzt erwähnten bestätigt, daß der Faschismus wieder in voller Gesetz- und Verfassungsmäßigkeit die Staatszügel in die Hand nehmen würde.

Was die faschistische Presse mit diesen Übertreibungen bezweckt, liegt offen zutage: Es soll damit im Auslande der Eindruck erweckt und verbreitet werden, als ob jetzt nicht mehr die schrankenlose Herrschaft und Diktatur einer Regierungspartei bestehe, sondern daß im Parlament einzig und allein der freie Volkswille entscheide. Diese Presse sucht im Ausland glauben zu machen, als ob die faschistische Regierung so wenig antiproletarisch sei, daß man sich jetzt sogar mit dem Gedanken vertraut mache, die führenden Vertreter der Arbeiterbewegung an den Regierungsgeschäften teilnehmen zu lassen.

In Wirklichkeit verhalten sich die Dinge jedoch ganz anders, denn in politischer Beziehung hat sich die Regierung durchaus nicht geändert. Am besten beweist das die Tatsache, daß gerade dieser Tage in der Regierung die Frage erneut zur Diskussion stand, wie *ihre* Partei und *ihre* Revolution durch bewaffnetes Militär erhalten und gestützt werden soll und auf der anderen Seite sehnt sich das arbeitende Volk nach Ruhe.

Was die famose Mitarbeit der Confederazione anbelangt, so hat es sich bald herausgestellt, welche Rolle sie für die Regierung spielen sollte. Diese Mitarbeit wurde tatsächlich

davon abhängig gemacht, daß die in der Arbeiterbewegung stehenden führenden Kreise ihre sozialistische Weltanschauung aufgeben. Andererseits haben sich die reaktionären Elemente, die den Faschismus unterstützen, dagegen gestäubt, worauf die Leiter der faschistischen Behörden dazwischen traten und ihnen zu verstehen gaben, daß sie sich ihr Monopol nicht nehmen lassen wollten.

Ein Blick auf die Chronik des Tages genügt, um zu der Einsicht zu gelangen, daß die Regierung keinen neuen Weg eingeschlagen hat. Ich erinnere nur an die gewalttätige Besetzung der Arbeitskammern (Camere del Lavoro) wie in Como, den Maurerstreik in Rom, bei dem hunderte von Streikenden gefangen gesetzt oder in ihre Heimat abgeschoben wurden; nicht zu vergessen die neuen schweren Verfolgungen in Bologna, das Verbot der Arbeiterpresse in verschiedenen Gegenden usw.

Man könnte auch annehmen, daß die Regierung nicht imstande sei, von heute auf morgen die Situation zu ändern und daß, dem Faschismus leicht zugängliche Elemente ein Interesse daran hätten, durch das Hervorrufen gewisser Vorgänge und Machinationen jeden Verbesserungsversuch zu vereiteln. Wir müssen nun abwarten, was kommt.

Bis jetzt hat sich nichts geändert. Damit man sich keinen falschen Illusionen hingeebe, halte ich es für angebracht, den Kollegen genau, ganz unabhängig von jeglichem parteipolitischen Standpunkt, darzulegen, wie sich die Dinge in Wirklichkeit verhalten.

Organisation der in Staatsdiensten stehenden Eisenbahner.

Die an die Opfer der Reaktion, die durch die gegenwärtige Regierung eingesetzt hat, ausbezahlten Unterstützungsgelder erreichen nunmehr enorme, Besorgnis erregende Summen.

Aus einer von der italienischen Eisenbahnergewerkschaft (Sindacato Ferrovieri Italiani) selbst stammenden Mitteilung entnehmen wir nachstehende runde Ziffern, woraus hervorgeht, auf welche Posten sich die äußerst notwendigen Unterstützungsbeträge verteilen. Wir möchten vorausschicken, daß in diesen Beträgen sämtliche Verwaltungsspesen, wie Gehälter der Beamten, Drucksachen, Büromiete, Porto usw. nicht inbegriffen sind, ganz abgesehen von der nicht unbedeutenden Ausgabe für die Herausgabe des Verbandsorgans: „Tribuna dei Ferrovieri“.

An Unterstützungsgeldern wurden ausbezahlt:

Für Dienstentlassene	1 300 000,— Lire
Für solche, die vorübergehend des Dienstes enthoben wurden	300 000,— Lire
Für fristlos Entlassene	600 000,— Lire
Für Inhaftierte und Verbannte, sowie für Entschädigungen bei Zerstörung	100 000,— Lire
Für Rechtsschutz bei Prozessen aus Artikel 181 und Rechtsschutz bei Berufungsverfahren von Dienstentlassenen	200 000,— Lire
	2 500 000,— Lire

Zu dieser Summe sind noch 140 000,— Lire für zu bezahlende Anwaltsgebühren und laufende Prozesse hinzuzurechnen.

Auf Grund obiger Darlegungen werden unsere Kollegen nun in der Lage sein, zu beurteilen, wie dringend notwendig es ist, daß bis auf den letzten Mann sämtliche der I. T. F. angeschlossenen Mitglieder ihren aus dem Eisenbahndienste entlassenen italienischen Kollegen gegenüber Solidarität üben.

Es erscheint uns indessen nicht angebracht, über den Mitgliederzuwachs genauere Angaben zu machen. Es genügt, zu erwähnen, daß ungeheure Schwierigkeiten sich in den Weg stellen, um die Beiträge in ordnungsgemäßer Weise hereinzubringen.

Verband der Hafnarbeiter.

Diese Organisation beginnt wieder aufzuleben. Man darf wohl sagen, daß der Wiederaufstieg mit Eifer und großer Begeisterung eingesetzt hat.

Die Organisation, die bereits geistig und moralisch der Internationale angehört, ist im Begriffe, ihre alte Tätigkeit wieder zu entfalten und hat schon alle möglichen Schritte unternommen, um die Fäden wieder zusammenzuführen, die durch einen Sturm, verursacht von denjenigen, die sich — welche Ironie! — die „Wiederaufrichter“ des schönen Italiens nennen, losgerissen wurden.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Faschisten sehr erhebliche Schwierigkeiten machen.

Ich möchte dazu nur anführen, daß in der Nacht vom 26. Juli im Hafen von Ancona, in einem dort verankerten Dampfer ein Matrose bei Ausübung seiner Arbeit die Arbeiterhymne sang. Als dies ein Polizist gewahr wurde, begab er sich an Bord, wo er nach einer genauen Durchsuchung einige Revolver und Patronen fand. Darauf brachte er nicht nur den betreffenden Matrosen, sondern auch den Kapitän des Fahrzeuges zur Anzeige.

Inmitten all dieser Schwierigkeiten, die die elementarsten Rechte auf Freiheit verletzen, sammelt die italienische Hafnarbeiter-Organisation ihre Kräfte zum Wiederaufstieg, und dürfen wir hoffen, sie bald in unseren Reihen zu haben.

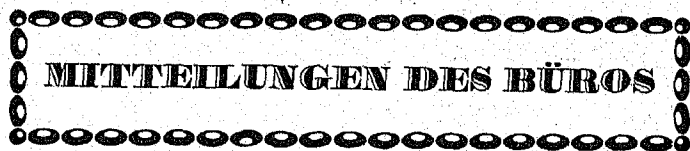
Streik der Bergleute Amerikas.

Pressenachrichten zufolge hat unter den Bergleuten in Amerika ein allgemeiner Streik stattgefunden.

Der Ausbruch eines solchen Konfliktes ohne eine vorher herbeigeführte Verständigung der amerikanischen Organisationen der Bergleute, Eisenbahner, Transportarbeiter und Seeleute einerseits mit den europäischen Organisationen andererseits beweist deutlich, wie unvollkommen und mangelhaft die internationale Organisation der kämpfenden Arbeiterklasse noch ist.

Schon bei früheren ähnlichen Anlässen hat sich für unsere kämpfenden amerikanischen Kollegen das Fehlen eines solchen Kontaktes als sehr nachteilig erwiesen.

Als wir vernahmen, daß in einer Vorstandssitzung der Bergarbeiter-Internationale vor einigen Monaten Mitteilungen gemacht wurden, die auf die Möglichkeit eines Konfliktes hinviesen, haben wir uns sofort an den Vorstand dieser Internationale gewandt und ihm auseinandergesetzt, wie notwendig es sei, daß sich die obengenannten Organisationen, die Bergarbeiter-Internationale und die I. T. F. gegenseitig ins Einvernehmen setzten.



MITTEILUNGEN DES BÜROS

Neue Anschlüsse.

Als neues Resultat unserer Bemühungen, die Transportarbeiter zu einer internationalen und organisatorischen Geschlossenheit zu bringen, hat die *Föderation der argentinischen Seeleute* ihren Beitritt zur I. T. F. erklärt.

Gleichzeitig hat ein mit dem *Verband des Lokomotivpersonals in Argentinien* (der mit 13 000 Mitgliedern 97% des gesamten Lokomotivpersonals umfaßt) gepflogener Briefwechsel zu der Aufklärung eines Mißverständnisses geführt. Es hat sich nämlich herausgestellt, daß diese Organisation sich seit der Wiedererrichtung der I. T. F. als Mitglied betrachtete.

Der Verband des Lokomotivpersonals bildet in Argentinien mit dem Eisenbahnerverband eine Föderation, deren Vorstand sich bereits für den Beitritt ausgesprochen hat, sodaß auch die zweite argentinische Eisenbahner-Organisation, wie wir erwarten, binnen kurzem in unseren Reihen stehen wird.

Wir heißen alle diese Kollegen von Herzen willkommen und hoffen, daß sie Gelegenheit finden werden, nicht nur in den übrigen Ländern ihres Weltteils die I. T. F. festigen zu können, sondern auch auf unserem nächsten Kongreß im Jahre 1924 die südamerikanischen Transportarbeiter zu vertreten.

Nach Redaktionsschluß hat noch der isländische Verband der Seeleute und Fischer um Anschluß bei der I. T. F. angehalten. Diese Organisation zählt 1200 Mitglieder.

* * *

Fragebogen für Eisenbahner, Straßenbahner und Seeleute.

Wollen die Organisationen, welche die Fragebogen noch nicht beantwortet haben, dafür nun schnellstens Sorge tragen?

Sollte dies unterbleiben, so erfährt die Sammlung und Verarbeitung der Angaben zu einer wertvollen internationalen Übersicht eine ernstliche Hemmung.

* * *

Seeleute-Konferenz.

Am 16. und 17. Oktober d. J. soll in Amsterdam die neue Seeleute-Konferenz stattfinden, deren Abhaltung von der im Mai dieses Jahres in London stattgefundenen Konferenz beschlossen wurde.

Den angeschlossenen Organisationen ist bereits eine Tagesordnung zugegangen.

Wir hoffen, daß sämtliche Organisationen für ihre Vertretung Sorge tragen werden.

* * *

An die Redaktionen der Verbandszeitungen.

Am Schlusse dieser Nummer erscheint ein Aufruf, der an die im Transportgewerbe tätigen Esperantisten aller Länder gerichtet ist.

Wir wiederholen auch an dieser Stelle gerne das den Redaktionen bereits zugesandte Ersuchen um Veröffentlichung dieses Aufrufs in den Verbandszeitungen.

GEGEN DEN KRIEG

Neuer Schwindel.

Die Presse bringt folgende Notiz:

Eine neue Abrüstungskonferenz?

Einschränkung der Unterseeboot- und Luftflotten.

Washington, 17. September. (V. D.) Wie uns von zuständiger Seite gemeldet wird, hat die Regierung der Vereinigten Staaten die Regierungen Englands und Japans davon in Kenntnis gesetzt, daß sie beabsichtigt, eine zweite Abrüstungskonferenz abzuhalten.

Diese Konferenz soll die Arbeiten der ersten Konferenz fortsetzen und vollenden und sich ferner mit dem Stillen-Ozean-Problem und der Einschränkung der Unterseeboot- und Luftflotten beschäftigen.

Die Pläne für diese neue Abrüstungskonferenz waren bereits vor dem Tode des Präsidenten Harding fertiggestellt.

Nach dem ganzen Komödienspiel, das in bezug auf die „Abrüstung“ bereits aufgeführt wurde und das stets dazu diente, um die wahren Absichten der kapitalistischen Regierungen zu verschleiern, wird jeder Kommentar zu dieser neuen Nachricht wohl überflüssig sein.

Es ist lediglich die Arbeiterklasse, die keinerlei Interesse am Imperialismus hat und die durch eigene Kraftentfaltung, durch Einheit in der Organisation und Aktion, beruhend auf der wahren internationalen Solidarität, den Frieden bringen kann, nach dem die Menschheit schmachtet.

Die Kriegsgefahr ist drohender als je!

Unsere Pflicht in dieser Beziehung wird durch die Beschlüsse unserer Kongresse deutlich umschrieben.

Kollegen! Seid bereit!

Konzentriert eure Kräfte zur Bekämpfung des Krieges und des Militarismus!

Kontrolliert den Transport von Kriegsgerät!

Trefft in jedem Lande entscheidende Maßnahmen, um die von uns übernommenen Verpflichtungen erfüllen zu können!

Gegen die Lügen und Aufhetzung der Kapitalisten: die internationale Solidarität der Arbeiterklasse!

Berichtigung.

In der Nummer des Mitteilungsblattes vom 15. August erschien ein Artikel: „Wie die Einheitsbestrebungen durch die sogenannten Revolutionäre sabotiert werden“. Nach den aus der Zeitung des Internationalen Propaganda-Komitees angeführten Stellen beginnt der folgende Passus mit der Mitteilung, daß die wiedergegebenen Ausführungen der ganze in Frage kommende Artikel sei.

Dies trifft jedoch nicht zu; der betreffende Abschnitt ist ein Auszug aus dem erwähnten Artikel. Dadurch erleidet die Tendenz der Beweisführung selbstredend keine Einbuße.

Der Irrtum entstand dadurch, daß bei der Abschrift versehentlich nur die Sätze übernommen wurden, welche uns beim Lesen des I. P. K.-Berichtes am meisten auffielen und die wir deshalb unterstrichen.



Die Eisenbahn-Direktionen und der Achtstundentag.

In der Konferenz der „Internationalen Vereinigung für die Abhaltung von Kongressen der Eisenbahnverwaltungen“, die im Jahre 1925 in London abgehalten werden soll, bildet u. a. der Achtstundentag im Eisenbahnbetriebe Gegenstand der Besprechungen.

Berichterstatter sind:

für Amerika, England und die Kolonien: M. Clower (W.), Direktor (Abt. Angestellte und Arbeiter) der London Midland und der Schottischen Eisenbahn-Gesellschaft; Euston Station, London N. W. 1;

für die Schweiz, Italien, Spanien und Portugal: M. Velani (Luigi), Dienstvorsteher und Generaldirektor der italienischen Staatsbahnen (Generaldirektion), Rom;

für andere Länder: M. de Ruffi de Pontevès, Bergwerks-Oberingenieur, Direktor der Arbeits-Überwachungsstelle der Beamten im französischen Ministerium für öffentliche Arbeiten; 246, Boulevard Saint-Germain, Paris (VIIe).

Diese Tatsache an und für sich sollte für das Eisenbahnpersonal eine besondere Anweisung und ein besonderer Ansporn sein, um seine internationale Organisation nach dem Vorbild der Unternehmer so auszugestalten, daß das Personal auch international bei solchen Besprechungen und den sich daraus ergebenden Entscheidungen seinen Einfluß geltend machen kann.

In unserer nächsten Vorstandssitzung werden wir nähere Schritte, die unsererseits in Verbindung mit dieser Konferenz der Unternehmer getan werden können, besprechen.

Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Auto.

Unter obigem Titel enthielt die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen einen Aufsatz, dem wir folgendes entnehmen:

... Die verschiedenen Verkehrsmittel haben besondere Eigenschaften, die durch ihre Natur bedingt sind. Es ist klar, daß volkswirtschaftlich für jeden Transport dasjenige Verkehrsmittel den Vorzug verdient, das den geringsten Aufwand erfordert. Nach innen werden daher die Verkehrsmittel stets miteinander im Wettbewerb stehen; doch ist es nicht notwendig, daß dies auch nach außen geschieht. Es ist umso weniger notwendig, als die einzelnen Verkehrsmittel sich gegenseitig ergänzen und aufeinander angewiesen sind. Was not tut, ist vielmehr, daß alle Verkehrseinrichtungen zum Besten des Volksganzen zusammengefaßt werden, daß also die allgemeine Verkehrsbediening mit Ausnutzung aller Verkehrsmittel unter einheitlichen Gesichtspunkten erfolgt. Der erste Schritt hierzu ist in Berlin getan worden. Seit Mai 1922 wird dort der Kraftwagen zur Bedienung des Eilstückgutverkehrs herangezogen, und zwar für das gesamte Durchgangseilstückgut und für das auf den Fernbahnhöfen eingehende, für die Innen- und Ringbahnhöfe bestimmte sowie für das auf den Innen- und Ringbahnhöfen ankommende und über die Fernbahnhöfe auslaufende Eilstückgut. Dazu kommt in einzelnen Fällen auch Frachtstückgut, das aus verkehrstechnischen Gründen den Kraftwagen mitgegeben wird. Im ganzen ergeben sich für das Eilgut 222 Verkehrsbeziehungen, die von Kraftwagen bedient werden. Durchschnittlich werden täglich rund 200 Tonnen auf den Autos befördert, wozu sechs Lastzüge, bestehend aus dem Triebwagen und zwei Anhängewagen notwendig sind. Je nach Bedarf werden Sonderlastzüge eingelegt, von denen zwei zur Verfügung stehen. Der wesentlichste Erfolg, den diese Verkehrsregelung brachte, ist der, daß lange, unwirtschaftliche Wagenläufe auf der Eisenbahn durch kurze, abschneidende Wege des Autos ersetzt wurden. So werden in Berlin Bahnwege von 11 bis 30 Kilometer Länge auf 3 Kilometer Straßenweg abgekürzt. Mit anderen Worten, den rund 2000 Eisenbahnwagen-Kilometern, die das Eilgut zu durchlaufen hatte, stehen 580 Autokilometer gegenüber. Als hauptsächlichste wirtschaftliche Vorteile ergaben sich: Die Güter werden schneller durch Berlin bewegt. Sie gebrauchen im Kraftwagen nur etwa die Hälfte der Zeit der Eisenbahnbeförderung. Täglich wird eine größere Anzahl Eisenbahnwagen, durchschnittlich 75 pro Tag, erspart, die für den allgemeinen Verkehr frei werden, dazu weitere etwa 75 Wagen, die gewonnen wurden durch Verkehrsumleitungen im Zusammenhang mit der Kraftwagenbeförderung. Betrieb und Verkehr wurden dadurch nicht unwesentlich entspannt. Sodann wurde Zeit gewonnen durch Wegfall von Rangiermanövern und eine merkliche Erleichterung in den Güterschuppen konstatiert. Das Probejahr hat, alles in allem, befriedigt und gezeigt, daß das Auto, richtig verwendet, auch der Eisenbahn vorzügliche Dienste leisten kann.

Man wird es in Deutschland dabei nicht belassen. Gegenwärtig sind Untersuchungen über die Frage im Gange, ob und wie es möglich sein wird, eine Zusammenarbeit von Eisenbahn und Auto zuwege zu bringen. Zur Behandlung dieser Frage wurde auf Veranlassung des Verkehrsministeriums eine Kommission eingesetzt, in der Sachverständige aus Kreisen des Autobetriebs, der Motorindustrie, des Speditionsgewerbes und der Banken mitwirken.

Verlängerung der Arbeitszeit bei den schweizerischen Bundesbahnen.

I.

(15. Aug.) Die paritätische Kommission, der die Anträge der Generaldirektion der schweiz. Bundesbahnen auf Verlängerung der Arbeitszeit zur Begutachtung zu Händen der entscheidenden Instanz (Bundesrat) unterbreitet wurden, hat nun endgültig die Sache behandelt. In einer ersten zweitägigen Sitzung wurden die ersten Anträge der Generaldirektion und der Oberpostdirektion als mit den gesetzlichen Bestimmungen nicht in Einklang stehend bezeichnet. Daraufhin zog die Oberpostdirektion ihre Anträge zurück, sodaß es bei diesem Staatsbetrieb für diesmal bei der bisherigen Arbeitszeit bleibt. Die Kommission besprach auch sehr eingehend die bisherige Anwendung des Arbeitszeitgesetzes bei den Privatbahnen. Kollege Bratschi, Generalsekretär des schweizerischen Eisenbahnerverbandes, zeigte an Hand reichhaltigen Materials, wie wichtige gesetzliche Bestimmungen durch einzelne Privatbahnen verletzt werden, daß Vertrauensleute der Organisation, die sich im Namen und Auftrag des betreffenden Personals für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften einsetzten, gemäßregelt worden sind. Der Erfolg der Kritik besteht darin, daß bestimmte Richtlinien, aufgestellt vom Verband, angenommen wurden, daß sich die Kommission das Recht wahrte, durch eine Subkommission die Verhältnisse zu untersuchen, die eine Privatbahn veranlassen, Ausnahmen von den gesetzlichen Bestimmungen zu begehren. Damit ist dem willkürlichen und selbstherrlichen Vorgehen einzelner Privatbahnen ein wirksamer Riegel vorgeschoben.

Wider Erwarten reichte die Generaldirektion neue Anträge ein, die eine Verlängerung der Arbeitszeit um 30 Minuten beim Zugbegleitungsdienste, beim Dienst für die Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials und beim Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst verlangen, bei der letzten Kategorie jedoch nur in der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober. Die Generaldirektion hat ihre ersten Anträge wesentlich reduziert, einmal nach der Richtung, daß die Verlängerung der Arbeitszeit nicht mehr für alle Kategorien verlangt wird, dann auch in der Richtung, und das ist sehr wesentlich, daß die Dienstschicht nicht ausgedehnt und die Ruheschicht nicht verkürzt werden soll. Im weiteren wurde davon abgesehen, wie zuerst beabsichtigt war, die Ferien zu kürzen.

Nach mehrstündiger Debatte entschied die Kommission mehrheitlich, daß der Artikel 16 des Arbeitszeitgesetzes auf die Bundesbahnen anwendbar sei. Wo „besondere Verhältnisse“ vorliegen, ist also eine Verlängerung der Arbeitszeit zulässig. Die Generaldirektion ließ erklären, daß sie bereit sei, die Frage zu prüfen, ob für die Mehrleistungen eine Entschädigung verabfolgt werden könne. Die Tatsache, daß sich der Vertreter der Christlichen der Stimmabgabe enthielt, befreite den neutralen Vorsitzenden davon, den Stichentscheid in der so wichtigen Frage zu fällen.

Die Beschlüsse der paritätischen Kommission haben nur begutachtenden Charakter. Der endgültige Entscheid wird vom Bundesrat gefällt.

* * *

(30. Aug.) Der Schweiz. Bundesrat hat die Anträge der paritätischen Kommission betr. die Verlängerung der Arbeitszeit bei den Bundesbahnen am 18. Aug. gutgeheißen. Der Verbandsvorstand des schweizerischen Eisenbahner-Verbandes trat am 21. August in Bern zu einer Sitzung zusammen, um gemäß den Beschlüssen der Abgeordnetenversammlung zu der durch die Entscheidung der paritätischen Kommission und des Bundesrates geschaffenen Situation Stellung zu nehmen. Nach einem sehr ausführlichen und aufschlußreichen Bericht des Generalsekretärs und nach mehrstündiger, teils recht lebhafter Diskussion beschloß der Verbandsvorstand mit geringer Mehrheit,

mit Bezug auf die Einleitung einer Abwehraktion mit gewerkschaftlichen Mitteln vorläufig eine abwartende Haltung einzunehmen. Es soll vorerst die praktische Auswirkung des Bundesratsbeschlusses abgewartet werden. Im Beschluß wird sodann erklärt, daß beim Versuch irgend einer Behörde, die wirtschaftliche und soziale Lage des Personals weiter zu verschlechtern, vor der Anwendung der letzten gewerkschaftlichen Mittel nicht zurückgeschreckt werde, um die Interessen des Personals zu wahren.

Der Beschluß des Verbandsvorstandes ist in einem Teil der sozialdemokratischen Presse, namentlich aber in den zwei in der Schweiz erscheinenden kommunistischen Zeitungen scharf kritisiert und als eine Preisgabe des Achtstundentages bezeichnet worden. Er findet auch in der Mitgliedschaft nicht einhellige Billigung. Der Verbandsvorstand ging bei seiner Entscheidung von der Erwägung aus, daß das im Streite liegende Objekt das mit einem Kampf verbundene Risiko nicht lohne. Zudem sind die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Kampf nicht gerade günstig. Der Umstand, daß für die Mehrleistungen eine Entschädigung verabfolgt werden muß, wird ohne weiteres zur Folge haben, daß die Bundesbahnen von dem ihnen eingeräumten Recht weichen Gebrauch machen werden. Die Verlängerung der Arbeitszeit soll am 15. September in Kraft treten.

V. L.

Ein ernster Konflikt bei den schweizerischen Bundesbahnen.

(25. Sept.) Ein Unterverband des schweizerischen Eisenbahnerverbandes, die Arbeiter-Union Schweizerischer Transportanstalten (AUST) führte bei seinen Mitgliedern eine Urabstimmung durch über die Frage, ob gegen die verlängerte Arbeitszeit die passive Resistenz oder der Streik angewendet werden soll. Dieses Vorgehen eines Unterverbandes stand im Widerspruch zu den Statuten des Gesamtverbandes, weshalb die Leitung des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes das Vorgehen von allem Anfang an mißbilligte. Dagegen wurden gegen diese Mitgliederbefragung keine weiteren Schritte unternommen. Derjenige, der sich an der Abstimmung beteiligte und sich für die Anwendung gewerkschaftlicher Abwehrmittel aussprach, mußte eine Solidaritätsverpflichtung mit einer Konventionalstrafe von Fr. 200.— eingehen.

Die Abstimmung sollte in der Zeit vom 3. bis 15. September durchgeführt werden. Am 15. September, als die Abstimmung also schon längst im Gange war, faßte die Generaldirektion der Bundesbahnen den Beschluß, den der Bundesrat billigte, daß diejenigen Angestellten, die am Erlaß des Beschlusses mitgewirkt oder Stimmzettel verteilt haben, aus dem Dienste zu entlassen sein. Das war eine scharfe Maßnahme, zu der die Leitung des Eisenbahner-Verbandes sofort Stellung nahm. Nach mehreren Unterhandlungen mit den zuständigen Behörden gelang es, den Konflikt zu beseitigen. Der Zentralpräsident der AUST erklärte, daß er die Urabstimmung von sich aus angeordnet habe. Die Leitung des Eisenbahner-Verbandes mußte das Vorgehen mißbilligen und die Urabstimmung sistieren. Auf der anderen Seite hob die Generaldirektion ihren oben erwähnten Beschluß auf und sah von irgendwelchen Maßnahmen ab. Ein vom Dienste bereits dispensierter Angestellter wurde wieder in Dienst genommen.

Das separatistische Vorgehen des Leiters eines Kategorienverbandes hätte also in der Schweiz beinahe zu einem schweren Konflikt geführt. Denn selbstverständlich hätte der Verband Maßregelungen gegenüber alten Angestellten und Vertrauensleuten der Organisation nicht ruhig zusehen können.

Sofort nach Beendigung des Konfliktes erließ die Generaldirektion eine Kundgebung an das gesamte Personal, in der erklärt wird, daß das Personal zur Verwaltung und zum Staat in einem Rechts- und Treueverhältnis stehe, das einen Streik oder

die passive Resistenz nicht zulasse. Wer die Anwendung solcher Mittel vorbereite oder dazu auffordere, werde aus dem Dienste sofort entlassen. Die Verbandsleitung erließ demgegenüber in der Verbandspresse eine Kundgebung an die gesamte Mitgliedschaft, in der sie erklärt, daß sie sich das Recht auf Anwendung gewerkschaftlicher Kampfmittel wahre und sich vorbehalte, jederzeit und zu jedem Zwecke eine Mitgliederbefragung durchzuführen. Das Vorgehen der Generaldirektion der Bundesbahnen zeigt, daß sich auch in der Schweiz die Reaktion breit macht.

V. L.

Die passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner.

Als neuer Beitrag zum Studium dieser Frage folgen nachstehend einige Betrachtungen, die dem Verbandsblatt unserer schweizerischen Kameraden entnommen sind:

„Wie äußert sich die „passive Resistenz“? Das Wort sagt es eigentlich schon. Man arbeitet möglichst langsam. Das wird zutreffen in erster Linie in einem fabrikmäßigen Betrieb. Aber auch im Eisenbahnbetrieb kann langsamer gearbeitet werden. Namentlich bei der heutigen, durch den kleinen Personalbestand verursachten Hast. Aber da droht Gefahr. Man kann am Wickel genommen werden.“

Nun gibt es für uns einen wunderbaren Ausweg, den wir unseren Behörden zu danken haben. Es braucht einer nur genau nach Reglement zu arbeiten. Dafür kann man nicht bestraft werden. Er ist eigentlich, streng genommen, verpflichtet, sich genau an die reglementarischen Vorschriften zu halten. Unsere Reglemente enthalten aber Bestimmungen, die, wenn man ihnen genau nachlebt, ganz automatisch zu einer starken Hemmung der glatten Verkehrsentwicklung führen. Sozusagen jeder weiß, daß er sich nicht an diese Reglemente halten kann. Er arbeitet, was ja durchaus verständlich ist, nach praktischer Erfahrung. In den Maschen der Reglemente bleibt er hängen, wenn ihm etwas passiert und er sich nicht an die Vorschriften gehalten hat. So unsinnig das scheint, es ist so. Der Buchstabe wird ihm zum Verhängnis, obschon es so ist, daß, will er den gestellten Anforderungen gerecht werden, er in Gottes Namen nicht nach Reglement arbeiten darf.

Soll die passive Resistenz einmal angewendet werden, so bedarf es nur der Parole: „Genau nach Reglement arbeiten.“ Damit begeht der Angestellte keine Pflichtverletzung. Denn er tut nur das, was ihm die Verwaltung vorschreibt. Die Wirkung einer Arbeitsabwicklung genau nach Reglement wird und muß sich sofort in einer starken Hemmung des Verkehrs zeigen. Allerdings dürfen wir nicht außer Acht lassen, daß die Bestimmungen einzelner Reglemente mehr und mehr den praktischen Bedürfnissen und Verhältnissen angepaßt worden sind. Das geschah namentlich bei der Fusion des Fahrdienstreglements. Trotzdem haben wir noch eine Reihe von Vorschriften, die nicht genau angewendet werden können, ohne eine starke Diensterschwernis nach sich zu ziehen.

So wie ich die Verhältnisse zu beurteilen vermag, bin ich der Auffassung, daß für uns die passive Resistenz als Kampfmittel durchaus in Betracht kommt. Sie kann meiner Ansicht nach erfolgreich angewendet werden, ohne daß für den einzelnen die Gefahr besteht, daß gegen ihn Repressalien ergriffen werden können. Denn es kann einer doch nicht bestraft werden, weil er sich an das hält, was ihm die Verwaltung vorschreibt.“

Selbstverständlich bringt die Anwendung der passiven Resistenz auch Schwierigkeiten ganz besonderer Art mit sich. Darüber wird in einem anderen Artikel folgendes ausgeführt:

„... Die passive Resistenz fordert von den gewerkschaftlich Organisierten unter allen Umständen Energie, persönlichen Widerstand und kaltes Blut in höherem Maße als beim Streik.“

Die 1918 gemachte Erfahrung hat uns gezeigt, daß es leicht ist, einen Eisenbahnerstreik auszulösen und daß es demgemäß auch leicht ist, einen solchen durchzuführen. Wenn die Verhältnisse sowie die geistige Verfassung der Mitglieder für die Einleitung einer solchen Bewegung sprechen, wenn auf Grund der Existenzbedingungen, die uns auferlegt sind und der allgemeinen Umstände, auf einen Erfolg gerechnet werden kann, dann ist die Parole schnell herausgegeben! Es ist jedoch klar, daß eine solche nicht herausgegeben werden darf, bevor sich nicht der Kongreß oder die Mitglieder darüber ausgesprochen haben.

Sind aber die Voraussetzungen dazu erfüllt, so gibt das Streikbüro seine Anweisungen an die örtlichen Ausschüsse weiter und das Eisenbahngetriebe steht still. Während der ganzen Dauer des Streiks stehen die örtlichen Ausschüsse mit ihren Leuten, die sich meist in einem Lokale aufhalten oder in ihrer Wohnung leicht zu erreichen sind, ständig in Verbindung. Die Beamten unterstehen nicht fortwährend der Überwachung oder dem Druck der Oberen oder des Publikums; wo dieser Druck ausgeübt wird, haben sie die Möglichkeit, sich mit ihren Kollegen, mit dem örtlichen Ausschuß in Verbindung zu setzen und dessen Rat und Beistand einzuholen.

Bei der passiven Resistenz ist dies entschieden schwieriger. Nehmen wir an, dieses Kampfmittel würde ab Mitternacht in Anwendung kommen. Bereits am Vormittag fahren die Züge nicht mehr zur rechten Zeit ab, die Rangiermanöver erfolgen verspätet, die Abfertigungen gehen langsamer vor sich und bald wird man bemerken, daß sich etwas Außergewöhnliches ereignet. Sobald die Verwaltung zu der Gewißheit gelangt ist, daß es sich um eine abgemachte Bewegung handelt, wird sie zu den ihr geeignet erscheinenden Maßnahmen greifen. Sie wird besonders in den großen Bahnhöfen alle Aufseher, Ingenieure, Dienstvorstände und Techniker, auf die sie glaubt rechnen zu können, auf die Beine bringen, um eine strenge Überwachung allen im Eisenbahnbetriebe beschäftigten Personals durchführen zu können.

Man versucht auf alle mögliche Weise, das, was die Beamten tun oder aussprechen, zu beobachten und die Arbeit vorwärts zu bringen, man diskutiert, deutet, droht.

Dann muß man jedoch in der geeigneten Weise zu antworten wissen, man muß in der Lage sein, diese oder jene Handhabung zu begründen und die Stelle des Reglements anführen, die das vorschreibt. Für uns hat dies den weiteren Vorteil, daß damit noch mehr Zeit vergeudet wird.

Der Mut und das Solidaritätsgefühl derjenigen Mitglieder, die vereinzelt ins Verhör genommen werden, wird dadurch auf eine harte Probe gestellt. Ich weiß, daß die Organisation im Notfall auf sie rechnen kann und diese Zeilen haben lediglich den Zweck, sie im voraus auf die Schwierigkeiten vorzubereiten und sie dadurch im Kampf stärker zu machen."

Wir räumen an dieser Stelle einem Kollegen aus einem Lande, wo die passive Resistenz bereits angewandt wurde, gerne Platz ein, um die dort gemachten Erfahrungen zu schildern und die praktische Seite des Problems näher zu beleuchten.

Drohende Verschlechterungen in Holland.

Wie wir bereits früher mitteilten, hat die Direktion der Niederländischen Eisenbahnen das Resultat der Regierungskommission bezüglich einer neuen Lohnklasseneinteilung nicht abwarten wollen und ihre Absicht zu erkennen gegeben, selbständig und entgegen früheren Abmachungen eine neue Regelung einzuführen.

Anstelle von drei Ortsklassen mit einem Abzug von 0 %, resp. 4 und 8 % sollten vier Lohnklassen mit einem Abzug von 0 %, 5, 10 und 20 % treten.

Auf Beamte sowie Lokomotiv- und Zuggpersonal soll die 20prozentige Kürzung keine Anwendung finden.

Dieser Vorschlag wurde im sogenannten Lohnrat besprochen, der sich aus acht Vertretern der Arbeitnehmerverbände (der Niederländischen Eisenbahner- und Straßenbahner-Organisation, des Römisch-Katholischen Verbandes, des Protestantisch-Christlichen Verbandes, des „Neutralen“ und des Beamtenbundes) und acht Vertretern der Direktion mit einem Regierungsvertreter als Vorsitzenden zusammensetzt. Dieses Kollegium hat lediglich *beratende* Stimme.

Die Direktion hat bereits einige Male mit Zustimmung der Regierung für das Personal günstige Entscheidungen des Lohnrats nicht ausgeführt.

Jetzt beschloß der Lohnrat, gegen die Stimmen der Personalvertreter, vorzuschlagen, die Städte in vier Ortsklassen mit einem Abzug von 0, 4, 8 und 16 % einzuteilen.

Ferner wurde gutgeheißen, eine Anzahl Orte, die durch die Direktion in die vierte Klasse eingeteilt wurden, wieder in die dritte unterzubringen und Personalgruppen, die nicht unter den höchsten Abzug fallen, ungeachtet ihres Wohnortes weiter auszudehnen.

Der Niederländische Verband der Eisenbahner und Straßenbahner sprach sich gegen jede Verschlechterung in der Lohnklasseneinteilung aus; ursprünglich war beabsichtigt, mit dem Beamtenbund zwecks einer dagegen gemeinschaftlich zu unternehmenden Aktion zusammenzugehen, doch kam diese Zusammenarbeit unter dem Einfluß der konservativen Elemente in seinen eigenen Reihen nicht zustande, denn der Vorstand des Beamtenbundes kann und darf dagegen keine Stellung nehmen.

Der Beamtenbund wandte sich dann, von den erwähnten Elementen beeinflusst, an die anderen Organisationen, die Gegner des Klassenkampfes sind und bereits wiederholt durchblicken ließen, daß sie die Interessen der gelistesverwandten Regierung höher stellen als diejenigen des Personals.

Es läßt sich schon von vornherein erkennen, daß eine Zusammenarbeit mit diesen Elementen gleichbedeutend ist mit der Unmöglichmachung jeder wirklichen Aktion.

Österreich.

Die Bezugsregelung.

Der Kanzler des Bankkapitals der Republik Österreich, *Seipel*, eifrig bestrebt, „den Schutz der Revolution“ — dies eines seiner ausgesprochenen Lieblingsgedanken — wegzuräumen, verhindert seit Jahr und Tag mit seiner christlich-nationalen Mehrheit den Ausbau einer Kinderversicherung, was ihn jedoch nicht abhält, in unzähligen Versammlungen Abhilfe der durch ihn verschuldeten Notlage der Familienerhalter zu versprechen.

Freilich nebenbei hetzte er auch gegen die Besoldungsordnung, die ein nur durch das Ende der Dienstzeit begrenztes automatisches Vorrücken um 10% vom Gehalt und Ortszuschlag nach je zwei Jahren, die Aufstiegsmöglichkeit der niederen Bediensteten in höhere Verwendungsgruppen, die Einreihung in Besoldungsgruppen nicht nach Rangklassen, sondern nach der tatsächlichen, dauernden Verwendung und ein für Europa geradezu vorbildliches Pensionsrecht bildet.

Die ungewerkschaftlichen Organisationen, zur Aufstellung von Forderungen durch den Regierungschef ununterbrochen animiert, überreichten anfangs April Forderungen nach einer 30%igen Erhöhung der Gesamtbezüge, eine Verhundertfachung der Familien- und Kinderzulagen und der Abkehr von der Besoldung nach Verwendungsgruppen im Sinne einer Rückkehr zum Rangklassensystem der Monarchie, endlich eine Erhöhung der Spannung zwischen den Bezügen der Bediensteten der unteren und mittleren und denen der höheren Verwendungsgruppen.

Sollten — so erklärten die Verbände der Akademiker und der Militärgagisten und die diesen Gruppen entstammenden Pensionisten — diese Forderungen bis zum 30. April d. J. keine Berücksichtigung finden, so würde ihr Interesse an der weiteren Sanierung und am weiteren Bestand des Staates schwinden.

Es handelte sich also um eine durch und durch reaktionäre Bewegung, die in der Kampfansage gegen die Republik gipfelte.

Im Juni übermittelte die Regierung den Organisationen einen Besoldungsreformvorschlag.

Der nach Verwendungsgruppen abgestufte Gehalt und der von diesem berechnete Ortszuschlag sollten um 10% erhöht, dadurch auch die Einkommensunterschiede vergrößert, also das Leistungsprinzip in der Besoldung stärker betont werden.

Dafür sollte die für alle Verwendungsgruppen gleich hohe Teuerungszulage, die bei einem erst angestellten Bediensteten der Verwendungsgruppe I fast zweieinhalbmal so groß ist wie die Summe aus dessen Gehalt und Ortszuschlag, gleichmäßig eine 4%ige Minderung erfahren.

Die Kinderzulagen sollten 3% der Gesamtbezüge betragen und sollte somit für die Kinder das Alimentationsprinzip aufgegeben und das für die Besoldung der Väter berücksichtigte Leistungsprinzip auf deren Kinder ausgedehnt und das für die Erhöhung der Kinderzulagen benötigte Erfordernis durch Abzug von 2,02% der Gesamtbezüge des Personals (auch des ledigen) aufgebracht werden.

Zudem sollte die Grundlage für die Bemessung der Pensionen von der jetzigen Höhe von 90% der Aktivbezüge auf 87% herabgesetzt werden, und zuguterletzt waren alle diese „Verbesserungen“ nur unter der Voraussetzung der Aufhebung des Indexgesetzes zu haben.

Der Entwurf fand einmütige Ablehnung aller Organisationen. Dem Indexgesetz, im Juni 1922 durch einen 48stündigen allgemeinen Verkehrsstreik der Regierung abgetrotzt, dessen ursprüngliche Funktion in der der Geldentwertung entsprechenden Aufwertung des Reallohnes bestand, war nach Inkrafttreten des Genfer Vertrages und zwecks dessen Durchführung im November v. J. beschlossenen Sanierungsprogrammes vornehmlich die Funktion zugefallen, die Angestellten und Arbeiter vor den Folgen der Zoll- und Steuererhöhungen als Lohn- und Gehaltsempfänger zu schützen.

Und nun sollte diese Schutzwehr gegen eine Sanierungspolitik der bürgerlichen Parteien auf Kosten der breiten Massen niedergerissen werden.

Ein Achterkomitee wurde gebildet, in dem die freien Gewerkschaften, die nationalen, christlichen Verbände und ein neutraler Beamtenverband durch je zwei Delegierte vertreten waren.

Unter dem Vorsitz eines Vertreters der freien Gewerkschaften führte nun dieses Komitee mit der Regierung, nach erfolgloser Anrufung der Intervention des Präsidiums des Parlamentes, auch mit den Parteien Verhandlungen, die unter Ausnützung der parlamentarischen Situation, die durch die Vorlage des der parlamentarischen Erledigung harrenden Bundesbahngesetzesentwurfes geschaffen wurde, durch die sozialdemokratische Parlamentsfraktion Mitte Juli zu folgendem Ergebnis führte:

Die Teuerungszulage erlitt keine Herabsetzung, die Kinderzulagen wurden pro Kind von 7 500 Kronen monatlich für alle Verwendungsgruppen auf 50 000 Kronen und auf das gleiche Ausmaß die Frauenzulage ohne irgendwelche Beitragsleistung seitens des Personales erhöht.

Die seit dem Herbst des Vorjahres verschleppte Ortsklassenrevision wird durchgeführt und werden dadurch die Bediensteten vieler Dienstorte, die anlässlich der Ortsklassenrevision gereiht werden, eine Erhöhung der Gesamtbezüge um mindestens 10% erfahren.

Das Indexgesetz wird nicht aufgehoben, sondern bis Ende Oktober sistiert, eine Maßnahme, der wir am 13. Juli zustimmten, weil wir am selben Tage auf Grund der Gebrauchsartikelindexliste und der damaligen Preise einen negativen Index

berechnet hatten, der am nächsten, dem Indexberechnungstag, mit minus 5% festgestellt wurde, sodaß auf Grund der Sistierung des Indexgesetzes im August eine 5%ige Reduktion der Bezüge ausbleibt.

Die Bezüge bleiben vom Juli bis Ende Oktober unverändert; für den Monat Oktober wird der am 14. Oktober festgestellte Index, falls er unter Berücksichtigung der im Juli, August, September ermittelten Indexziffern gegenüber Juni positiv ausfallen sollte, auswirken und am 1. November flüssig gemacht werden; falls er ein Minus ergeben sollte, im November auswirken.

Ab 1. November 1923 tritt das Indexgesetz mit seinen bisherigen Bestimmungen wieder in Kraft.

Bemerkenswert ist, daß das Resultat der Bewegung mit den anfangs aufgestellten Zielen keinerlei Ähnlichkeit aufweist.

Ausgegangen von reaktionären Beamtenverbänden war die Führung der Bewegung gleich zu Beginn der Verhandlungen auf die freien Bundes- und Bundesverkehrsangestelltengewerkschaften übergegangen; durch den Spruch der sozialdemokratischen Parlamentsfraktion wurde ihr ein nicht zu unterschätzender Erfolg zuteil.

Die Gewerkschaftsdisziplin der Mitglieder der freien Gewerkschaften war mustergültig: von der vom neutralen Beamtenverband proklamierten, im übrigen jedoch ziemlich unbemerkt gebliebenen passiven Resistenz nahmen sie nicht die mindeste Notiz.

So wirkten alle diese günstigen Umstände mit, die Bewegung im Zeitpunkte eines sinkenden Index mit Erfolg abzuschließen.

* * *

Wahlen in die Personalvertretungen.

Zur selben Zeit, als die Reorganisation der Bundesbahnen und die Besoldungsfragen in Verhandlung standen, fanden die Wahlen in die Personalvertretungen statt.

Von 87 833 Wahlberechtigten beteiligten sich 82 016 an den Wahlen, von 81 131 gültigen Stimmen entfielen auf die freie Gewerkschaft, den „Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein“ 61 921, auf die nationalistische, zum größeren Teil aus Beamten alten Stiles bestehende „Deutsche Verkehrsgewerkschaft“ 14 981, auf die christliche Eisenbahnerorganisation 4 257 Stimmen, die relativen Zahlen lauten für die erstgenannte Gewerkschaft 76,4, für die zweitgenannte 18,4, für die drittgenannte 5,2.

Die Stimmen verteilten sich in den sechs Dienstzweigen folgendermaßen:

	Freie Gewerkschaft	Deutsche Verkehrsgewerkschaft	Christl. Eisenbahnerorganisation
Verwaltungsdienst (Zentralstellen) . . .	26,5 %	61,7 %	11,8 %
Bahnhofsdienst und kommerzieller Dienst	67,2 %	27,7 %	5,1 %
Fahrdienst (Zugbegleiter) . . .	80,2 %	15,0 %	4,8 %
Bahnerhaltungsdienst mit den zugehörigen Beamten alten Stiles	83,9 %	9,6 %	6,5 %
Werkstattendienst mit den zugehörigen Beamten alten Stiles .	86,5 %	9,4 %	4,1 %
Zugförderungsdienst (Lokomotivführer etc. mit den zugehörigen Beamten alten Stiles)	87,0 %	9,8 %	3,2 %

Auf Grund der Aufteilung der Mandate für die Personalaussschüsse bei den Direktionen nach dem Verhältnis entfielen

in zwei Direktionsbezirken auf die freien Gewerkschaften je neun, auf die Deutsche Verkehrsgewerkschaft je drei, auf die christlichen Gewerkschaften je ein, in drei Direktionsbezirken auf die freien Gewerkschaften je zehn, auf die Deutsche Verkehrsgewerkschaft je zwei Mandate.

Im Zentralausschuß der Personalvertretungen, dem Verhandlungsfaktor mit dem Ministerium, wird die freie Gewerkschaft durch vierzehn, die Deutsche Verkehrsgewerkschaft durch drei, die christlichen Organisationen durch ein Mandat vertreten sein.

Das Wahlergebnis der am 5., 6. und 7. Juli stattgefundenen Wahlen zeugt von der Vormachtstellung der freien Gewerkschaft und macht das Ergebnis der Verhandlungen über das Bundesbahngesetz und über die Besoldungsfragen erklärlich.

Travisan.

Jugoslawien.

Die jugoslawischen Kollegen Eisenbahner berichten uns, daß am 3. August dieses Jahres auf allen der Südbahngesellschaft in Jugoslawien gehörigen Strecken ein 24stündiger Proteststreik durchgeführt wurde. Veranlassung dazu gab die Tatsache, daß infolge der stetigen Teuerung einerseits und der ablehnenden Haltung der Regierung gegenüber jeder Lohn-erhöhung andererseits die Eisenbahner unter den schlechtesten Lebensverhältnissen dahinvegetieren müssen. Wir haben darüber bereits in unserer Juni-Nummer 11/12 berichtet.

Auch neuerdings hat das Verkehrsministerium sowie die Regierung die von der jugoslawischen Eisenbahner-Organisation eingereichten Forderungen rundweg abgelehnt. Als die Eisenbahner erklärten, daß sie trotz des seit 1920 über sie verhängten Ausnahmezustandes zum Streik greifen könnten, berief sich die Regierung auf das sog. „Staatsschutzgesetz“, das für diesen Fall die strengsten Gesetz- und Gefängnisstrafen vorsieht und den Eisenbahnern überhaupt das Streikrecht abspricht. Der 3. August hat aber unzweideutig gezeigt, daß die Eisenbahner recht hatten.

Um den Streik zur Durchführung bringen zu können, bildeten sämtliche Organisationen ein gemeinsames Aktionskomitee, das die Leitung des Streiks in die Hand nahm. Die auf den Staatsbahnen beschäftigten Eisenbahner hatten sich jedoch am Streik nicht beteiligt, obwohl es ursprünglich hieß, daß auch sie zum Streik greifen sollten. Ohne Zweifel mußten unsere Kollegen, wenn sich die Dinge ändern sollten, alles riskieren. Es fanden sich zunächst aber unter den Beamten der Staatsbahnen Feiglinge, die sich weigerten, zu streiken. Die Folge davon war, daß 12 Stunden vor Ausbruch des Streiks die Beamtenorganisation an ihre Mitglieder die Parole herausgab, sich nicht an dem Streik zu beteiligen.

Das war der erste Hieb, der den Eisenbahnern in dieser Aktion versetzt wurde und die Durchführung des Streiks auf den Staatsbahnen unmöglich machte. Die Beamten der Südbahngesellschaften hatten sich aber mit Ausnahme einiger Hochbürokraten dem Streik angeschlossen. Nach 24 Stunden wurde die Arbeit in vollem Umfange wieder aufgenommen.

Es ist ohne weiteres klar, daß die Gegenmaßnahmen der Regierung nicht ausblieben. Es wurde sofort die Mobilisierung der Eisenbahner der Südbahngesellschaft verfügt, die den Militärkommandos unterstellt wurden. Obwohl die Regierung wußte, daß es nur ein 24stündiger Proteststreik war, hat sie einen Aufruf erlassen, in dem sämtliche Eisenbahner der Südbahngesellschaft vom 18. bis 50. Lebensjahr aufgefordert wurden, sich innerhalb 12 Stunden zum Militärdienste bei der Eisenbahn zu melden.

Außer dieser Maßnahme haben auch seitens der Regierung persönliche Verfolgungen eingesetzt. Unter anderem wurde auch der Genosse Rogdan Krekic, Sekretär des jugoslawischen

Eisenbahner-Verbandes, verhaftet und der Staatsanwaltschaft zur weiteren Verfolgung ausgeliefert. Man will ihn allem Anschein nach des Hochverrats bezichtigen. Da Genosse Krekic Vorsitzender des Zagreber Aktionsausschusses war, wurde er als Urheber des Streiks angeklagt, obwohl dieser von den Eisenbahnern verlangt und durchgeführt wurde.

Unsere jugoslawischen Genossen werden auch in Zukunft noch mit der eingesetzten Reaktion zu rechnen haben. Es sind weitere Verfolgungen, insbesondere gegen die Organisation, zu erwarten, zu deren Vernichtung alle möglichen Schritte unternommen werden. Bis jetzt ist es jedoch den jugoslawischen Eisenbahnern gelungen, allen Angriffen standzuhalten.

England.

Land-Transportarbeiter.

Der Landesverband der Eisenbahner und der Verband der Transportarbeiter und der ungelerten Arbeiter haben neulich beschlossen, zur Erhaltung und zum weiteren Ausbau der Organisation der Land-Transportarbeiter gemeinsame Schritte zu unternehmen. In den bedeutendsten Städten sollen von beiden Organisationen gemeinschaftliche Komitees zu dem Zweck eingesetzt werden, Versammlungen einzuberufen und in bezug auf die Organisationszugehörigkeit ein Kontrollsystem einzuführen für Transportarbeiter, die in den Eisenbahndienst übertreten und für Eisenbahner, die als Hafen- und Speditionsarbeiter beschäftigt sind.

* * *

Vertretung des Landesverbandes der Eisenbahner (N. U. R.) auf Konferenzen der I. T. F.

Auf zukünftigen Konferenzen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wird der Landesverband der Eisenbahner durch seinen Vorsitzenden, den Generalsekretär, ein Mitglied der jährlichen Generalversammlung und ein Mitglied des Exekutivkomitees vertreten sein.

Ka.

* * *

Die Eisenbahngesellschaften drängen auf neue Lohnkürzungen.

Unter der für die Eisenbahner in England bestehenden gleitenden Lohnskala werden diejenigen Löhne, die über den Mindestsatz hinausgehen, vierteljährlich auf Grund der amtlichen Indexziffer einer Änderung unterzogen. Ein Steigen oder Zurückgehen um volle fünf Punkte bringt bei den in Betracht kommenden Löhnen eine dementsprechende Erhöhung oder Herabsetzung der Löhne um 1 Schilling mit sich.

Das Sinken der Indexziffer hat seit März 1920, als die Skala eingeführt wurde, bis zum 1. Juli d. J. zu einer periodischen Kürzung der Lohnsätze geführt, zu welchem Zeitpunkt die Löhne auf Grund einer amtlichen Indexziffer von 70 festgesetzt wurden.

Der Index betrug am 1. September 73. Da die Steigerung keine vollen fünf Punkte über die zurzeit gültige Ziffer erreicht, können die Löhne für die nächsten drei Monate nicht geändert werden.

Nun verlangen die Eisenbahngesellschaften eine Änderung der bestehenden Abmachung, und zwar eine Verringerung der Bezahlung für Sonntagsdienst, die Abschaffung der besonderen Zulage für den Nachtdienst an Wochentagen, eine Lohnkürzung der Lokomotivführer und Heizer sowie die Aufhebung der gleitenden Lohnskala, wenn die Indexziffer 70 Punkte über dem Vorkriegsstand erreicht.

Da sich die Organisationen und die Gesellschaften selbstverständlich nicht einigten, wurden diese Forderungen gemäß der bestehenden Abmachung bei dem zentralen Lohnamt eingereicht.

Dieses Lohnamt kommt vierteljährlich zusammen, um u. a. die laufenden Kosten der Lebenshaltung einer Prüfung zu unterziehen. Es entschied, daß in den nächsten drei Monaten eine Änderung der Löhne nicht vorgenommen werden könnte, da diese bei der Indexziffer von 70 durchgesehen wurden.

Die neuen Forderungen der Gesellschaften werden nun dem Nationalen Lohnamt vorgelegt werden, das aus sechs Vertretern der Eisenbahngesellschaften, sechs Vertretern der drei Eisenbahner-Verbände, vier Vertretern der Benutzer der Eisenbahn und einem unabhängigen Vorsitzenden, der vom Arbeitsminister ernannt wurde.

Der Verband der Lokomotivführer und Heizer beabsichtigt zum Zwecke der Verbesserung der Arbeitsbedingungen Gegenanschläge einzureichen, während der Landesverband der Eisenbahner beschlossen hat, unter allen Umständen sich jeder Herabsetzung der Lohnsätze zu widersetzen.

Aus der Tätigkeit des russischen Eisenbahnerverbandes.

Einem Artikel von I. Grunin im I. T. B. entnehmen wir folgendes über die Tätigkeit des russischen Eisenbahnerverbandes auf dem Gebiete der Arbeitsbedingungen:

Kollektivverträge.

Der erste allgemeine Kollektivvertrag des Verbandes mit dem Volkskommissariat für Verkehrswesen wurde im August 1922 abgeschlossen. Gegenwärtig ist der dritte Vertrag in Kraft, der im Februar d. J. auf fünf Monate abgeschlossen worden ist.

Die Bedeutung dieses Kollektivvertrages besteht hauptsächlich darin, daß die Arbeitsbedingungen und die Rechte der Arbeiter, welche vom Kodex der Arbeitsschutzgesetze als minimale Garantien vorgesehen sind, erweitert und ausgebaut werden sollen; ebenso sollen die Arbeiter und Angestellten durch Vereinbarung mit den Betriebsinhabern noch bessere Arbeitsbedingungen erzielen, als sie in dem Kodex der Arbeitsschutzgesetze vorgesehen sind. Es ist ganz natürlich, daß der Mantelvertrag keineswegs sämtliche Eigentümlichkeiten der Arbeitsbedingungen von 700 000 Verbandsmitgliedern umfassen kann, die auf eine Eisenbahnstrecke von etwa 60 000 Kilometern verteilt sind, und eben deswegen schließt der Kollektivvertrag durchaus nicht den Abschluß von Lokalverträgen aus. Die Anzahl der Lokalverträge war bis heute noch eine allzu geringfügige. Seit Februar macht sich hingegen eine intensive Arbeit in dieser Richtung bemerkbar, und die Anzahl der Lokalverträge beginnt zuzunehmen.

Die Bestimmungen des Kollektivvertrages erstrecken sich auf sämtliche Transportarbeiter, einerlei, ob sie Mitglieder des Verbandes sind oder nicht. Der gegenwärtig in Kraft befindliche Kollektivvertrag besteht aus 161 Artikeln und umfaßt die Regelung der Anstellung und Entlassung, die Festsetzung der Arbeitszeit, die Höhe und die Art der Arbeitsentlohnung, den Arbeitsschutz, die Bildungseinrichtungen für die Verbandsmitglieder und die Privilegien bei Benutzung der Verkehrsmittel. Vor der Erneuerung des Vertrages versendet das Zentralkomitee alle in Aussicht genommenen Abänderungen an die lokalen Organisationen, resümiert noch Erörterung derselben in den Arbeiterversammlungen die eingelaufenen Anträge und Ergänzungen und legt sie erst dann dem Betriebsinhaber zur Unterfertigung vor, so daß an der vorausgehenden Beratung des Generalvertrages sich sämtliche Mitglieder des Verbandes direkt beteiligen. Die Beaufsichtigung der Einhaltung des Vertrages liegt den lokalen Schlichtungsbehörden ob, welche zu gleichen Teilen aus Vertretern der Administration und der Verbandsorgane bestehen. Falls Streitigkeiten in diesen Behörden nicht entschieden werden können, so werden sie an Schlichtungskammern und Schiedsgerichte überwiesen. Auf Verlangen des Verbandes kann das Volkskommissariat für Arbeit für die

Entscheidung von Streitigkeiten eine Schlichtungskammer ernennen, deren Entscheidung für die Administration bindend ist.

Arbeitslohn.

Die Höhe des Arbeitslohnes wird durch den Kollektivvertrag in Gold festgelegt und infolge der Schwankungen des Rubelkurses jeden Monat von neuem festgestellt.

Gegenwärtig werden im Verkehrswesen vier Systeme der Arbeitsentlohnung angewandt: Stücklohn, Zeitlohn, gemischte Entlohnung und Prämienlohn. Das erste Lohnsystem findet hauptsächlich Anwendung in den Eisenbahnwerkstätten und Depots. Das zweite System wird vornehmlich für die Entlohnung der Angestellten benutzt. Das dritte wird für das Personal der Lokomotiven und der Eisenbahnzüge angewandt, welche außer ihrem Tarifsatz noch eine bestimmte Entlohnung für vollzogene Fahrten nach festgesetzten Koeffizienten erhalten, und endlich werden Prämien für die Ersparnisse an Heizmaterial, an sonstigen Materialien, an elektrischer Energie, für die Verbesserung der Qualität der Produkte, für technische Verbesserungen usw. ausgezahlt. Der Arbeitslohn kommt einmal im Monat zur Auszahlung, wobei der Grundlohn am 20. jeden Monats, die Stücklöhne, Überstundenlöhne usw. spätestens am 10. des folgenden Monats zur Auszahlung gelangen.

Wird der Arbeitslohn nicht rechtzeitig ausgezahlt, so haben die Betriebsinhaber laut Bestimmung des Kollektivvertrages an die Arbeiter eine Strafsumme in der Höhe von 1% des in Frage kommenden Arbeitslohnes für jeden verstrichenen Tag zu entrichten.

Das Ausmaß des Arbeitslohnes für jede Arbeiterkategorie wird nach einer Tariftabelle von 24 Lohnklassen bestimmt.

Die Verteilung sämtlicher Arbeiter nach den Lohnklassen je nach ihrer Qualifikation wird von lokalen Bewertungskommissionen vorgenommen, welche sich dabei von speziellen Tarifen mit genauer Charakteristik der einzelnen Posten und Arbeiten leiten lassen.

Für die Entlohnung hochqualifizierter Angestellter (Ingenieure, Betriebsleiter, hohe Beamte) werden besondere Mittel zur Verfügung gestellt, welche nach Vereinbarung mit den Verbandsorganen verausgabt werden, wobei jeder Spezialist je nach der Bedeutung seiner Tätigkeit für das Verkehrswesen entlohnt wird.

Der Kodex der Arbeitsschutzgesetze und der Kollektivvertrag sichern den Arbeitern eine besondere Entlohnung in verschiedenen Fällen zu für die Zeit der Teilnahme an Kongressen und Konferenzen, bei Gerichtsvorladungen, bei zeitweiliger Einstellung des Betriebes, bei Urlaubsreisen und dergl.

Im Falle von Abkommandierungen, Versetzungen, Einberufung in die Rote Armee, vollkommener Einstellung des Betriebes u. a. erhalten die Arbeiter eine genau festgelegte Entschädigung.

Für die Zwecke der Abrechnung sind sämtliche Arbeiter mit Lohnbüchern versehen.

Da jedes beliebige lokale Verbandsorgan in dem Kodex der Arbeitsschutzgesetze, dem Kollektivvertrage und in der inneren Hausordnung eine klare Führung besitzt, so vermag es sich leicht über die Angelegenheiten der Arbeitsentlohnung zu orientieren und seine tägliche Arbeit an Hand dieser Anleitungen unter den Mitgliedern des Verbandes zu verrichten.

Arbeitszeit.

Je nach der Natur ihrer Arbeit zerfallen sämtliche Verkehrsarbeiter in bezug auf die Arbeitszeit in folgende Gruppen: *Handarbeiter arbeiten acht Stunden, Koptarbeiter fünf Stunden*, Fahrpersonal (Lokomotivführer, Schaffner, Zugführer u. a.) haben insgesamt 122 Stunden monatlich zu arbeiten. Für Minderjährige im Alter von 14—15 Jahren beträgt die Arbeitszeit vier Stunden, für Jugendliche im Alter von 16—18 Jahren sechs Stunden. Für besonders schädliche und schwere

Berufszweige wird der Arbeitstag von acht auf sechs Stunden verkürzt, wobei in allen diesen Fällen der Lohn der gleiche ist wie für den vollen Achtstundentag.

Das Verkehrswesen kann seiner Natur nach nicht ohne Überstunden und ohne Nacharbeit auskommen, deshalb hat der Verband besonders sorgfältig darauf zu achten, daß diese Arbeiten in streng begrenztem Umfang ausgeführt werden und die festgesetzten Normen nicht überschreiten. Zu diesem Zwecke befindet sich im Kollektivvertrag ein spezieller Punkt, welcher die Vornahme von Überstunden nicht anders gestattet als nach Genehmigung der Verbandsorgane und mit Erlaubnis der Arbeitsinspektoren.

Die Bedachung der für Rußland bestimmten neuen Güterzug-Lokomotiven.

Von unserem Kollegen van Hinte, Vorsitzender des früheren Holländischen Verbandes des Lokomotivpersonals, der sich im Jahre 1919 mit dem Niederländischen Eisenbahner- und Straßenbahner-Verband verschmolz, von welchem letzterer Organisation van Hinte jetzt Mitglied des geschäftsführenden Vorstandes ist, erhielten wir nachstehende Beschreibung der neuen für die russischen Eisenbahnen bestimmten Güterzuglokomotiven. Die Beschreibung handelt hauptsächlich von der Einrichtung der Lokomotiven, soweit sie die Unterkunft des Lokomotivpersonals betrifft.

Es ist selbstverständlich, daß wir aus unserem Mitteilungsblatt kein technisches Fachblatt machen können, doch schließt das nicht aus, daß, falls in der einen oder anderen Hinsicht auf technischem Gebiete besondere, im Interesse des Personals liegende Neuerungen eingeführt werden, wir hoffen, daß dieses Beispiel unseres Kollegen van Hinte durch die Einsendung kurzer Beschreibungen für unser Mitteilungsblatt Nachahmung finden möge, um auf diese Weise in internationaler Hinsicht für die Bekanntmachung der betreffenden Neuerung zu sorgen.

Die Bedachung dieser Lokomotiven ist dem Klima und den Bedürfnissen des Personals angepaßt und sehr geräumig. Sie läuft in eine Rückwand aus, in der eine Öffnung angebracht ist. Auch der Tender ist mit einer Bedachung versehen, sodaß der für das Personal bestimmte Raum vollständig nach außen abgeschlossen ist. In jede Wand sind große Fensterscheiben eingebaut. Das in den Seitenwänden befindliche hinterste Fenster ist verschiebbar. In der abgeteilten Vorderwand auf der linken Seite des Sessels befindet sich eine Tür, von der aus man zu der außerhalb der Lokomotive angebrachten Platte gelangen kann. Das Dachwerk ist doppelt; die Innenseite ist in Holz, die Außenseite in Eisenblech ausgeführt und mit einem Ventil versehen. Zur Beleuchtung des Aufenthaltsraumes des Personals ist am Dache eine Petroleumlampe befestigt.

Der aus Holz gefertigte Fußboden dieser Kabine des Lokomotivführers ist besonders erwähnenswert. Er ruht links und rechts auf zwei Spiralfedern, sodaß die Erschütterungen, die trotz des Baues der Lokomotive noch auftreten können, durch den in Holz aufgeführten Boden vom Lokomotivführer und Heizer weniger verspürt werden. Der mittlere Teil des Bodens liegt etwas tiefer, wie dies auch bei den amerikanischen Lokomotiven der Fall ist. Bequeme Sitze mit Lehne sowie an den Seitenfenstern angebrachte Armlehnen erleichtern während der Fahrt den Dienst. Auf der rechten Seite ist für den Lokomotivführer ein kleines Tischchen mit verschließbarer Schublade aufgestellt.

Unter dem Tenderdach ist auf einer Konsole zur Erwärmung von Speisen und Getränken ein Apparat angebracht. Dieser Apparat besteht aus einem kupfernen Behälter, in dem ein kleineres Gefäß hängt. Zwischen beiden Behältern befindet sich ein spiralförmiges Rohr. Der Raum zwischen diesen zwei Behältern wird mit Wasser angefüllt, und durch eine bewegliche Leitung zwischen dem Dach der Lokomotive und demjenigen des Tenders wird der Dampf vom Kessel nach der

Spirale geleitet. Das Wasser wird nun heiß, sodaß die im inneren Gefäß befindlichen Speisen oder Getränke erwärmt werden können, ohne daß die Möglichkeit besteht, daß sie anbrennen. Der von der Spirale verbrauchte Dampf wird in den Wasserbehälter des Tenders abgeführt.

Eine derartige Einrichtung beweist, daß für den Aufenthalt des auf der Lokomotive arbeitenden Personals aufs beste gesorgt ist.

Der skandinavische Eisenbahnerbund.

Am 24. und 25. August d. J. hielt der Eisenbahnerbund Skandinaviens in Kopenhagen eine Versammlung ab.

Diese Organisation umfaßt die allgemeinen Verbände des Eisenbahnpersonals in Schweden, Dänemark und Norwegen und den skandinavischen Bund des Lokomotivpersonals, der aus den Verbänden des Lokomotivpersonals der genannten Länder besteht.

In der zurückliegenden Periode kam der Vorstand einige Male zusammen, um über die vorgeschlagene Änderung der Organisationsform in Norwegen, über die Lage in Schweden vor dem Streik im Jahre 1922 und später über die Hilfsaktion zu beraten.

Zugunsten dieses Streiks sind an Geldern eingegangen: durch die dänische allgemeine Organisation über 112 000 (norwegische) Kronen, durch die norwegische 94 000, durch die schwedische 112 000 und derselbe Betrag durch den Norwegischen Bund des Lokomotivpersonals, insgesamt annähernd 432 000 Kronen = mehr als 400 000 Schweizer Franken.

Neuerdings fanden Besprechungen statt betr. Änderung der statutarischen Bestimmungen in bezug auf die Zusammensetzung des Vorstandes und Festlegung der finanziellen Verpflichtungen.

Auf eine von der norwegischen Eisenbahner-Organisation gestellte Frage, ob sie, falls der Norwegische Gewerkschaftsbund sich Moskau anschließen sollte, fernerhin dem Bund angehören könne, hat eine eingehende Diskussion stattgefunden.

Die Versammlung beschloß, daß, weil die übrigen Verbände durch ihre Landeszentralen Amsterdam angeschlossen sind, bei einem eventuellen Anschluß Norwegens an Moskau die Frage des Verbleibens der norwegischen Organisation im Bunde einen besonderen Beratungsgegenstand bilden müsse.

Die Leitung des Bundes wurde für die nächsten zwei Jahre in die Hände der schwedischen Organisationen gelegt.

Der schwedische Eisenbahnerverband im Jahre 1922.

Der Tätigkeitsbericht des Verbandsvorstandes liegt jetzt im Druck vor. Es ergibt sich daraus, daß der Verband, ebenso wie andere Gewerkschaftsorganisationen im Lande einem rücksichtslosen Druck seitens der Arbeitgeber ausgesetzt war, welcher zu einem offenen Konflikt mit den privaten Eisenbahngesellschaften Schwedens führte. Der Verlauf dieses Konfliktes hat die Aktivität der Arbeitgeber gewissermaßen gehemmt, wenn auch der Ausgang des Streiks für die Mitglieder des Verbandes keinen großen finanziellen Erfolg brachte.

Im Februar 1919 hatten die Staatsbahnen einen Personalbestand von 39 803. Im Dezember 1921 ging die Zahl der Angestellten auf 28 610 zurück und im Dezember 1922 betrug sie 27 571; es erfolgte somit eine Personaleinschränkung von mehr als 12 000. Dies ist darauf zurückzuführen, daß wegen des großen Transitverkehrs während des Krieges viel Personal eingestellt wurde, das jetzt, wo sich der Verkehr wieder normal abwickelt, überflüssig geworden ist.

Der Verband hat durch freiwillige Sammlungen zugunsten der arbeitslosen Mitglieder im Jahre 1922 einen Betrag von 143 380,25 Kronen erhalten und als Unterstützung ausbezahlt.

Die Mitgliederzahl des Verbandes belief sich am Jahres-schluß auf 35 156 und die Anzahl der Ortsgruppen und Zahlstellen auf 257.

Bildungsarbeit.

Im vergangenen Jahre hat der Verband beschlossen, 3000 Kronen jährlich für brieflichen Unterricht zur Verfügung zu stellen; es werden Kurse in den verschiedenen Sprachen und über sonstige, für die Mitglieder interessante Fragen herausgegeben, so über Rechtswesen, Gemeindeverwaltung, Mathematik usw.

Fz.

* * *

Im Anschluß an obenstehende Besprechung des Jahresberichtes der uns angeschlossenen schwedischen Eisenbahner-Organisation möchten wir noch einige für die ausländischen Organisationen wichtige und interessante Darstellungen hervorheben.

Im Bericht wird erwähnt, daß die Organisation jetzt der Landeszentrale Schwedens angeschlossen ist. Die Beiträge, die unsere Organisation diesem Gewerkschaftsbund zu entrichten hat, belaufen sich auf einen viel höheren Betrag als der Beitrag, der in anderen Ländern bezahlt wird und zwar für vollberechtigte Mitglieder 40 Öre pro Monat. (0,26 Gulden.)

Durch den Streik bei den privaten Eisenbahngesellschaften gingen 225 646 Arbeitstage verloren, während aus der Verbandskasse 1 251 181,87 Kronen an Streikunterstützung bezahlt wurde. Daraus ergibt sich wohl, daß unser schwedischer Verband über die nötigen finanziellen Mittel verfügt, um tatkräftig für die Interessen seiner Mitglieder einzutreten, besonders wenn man in Betracht zieht, daß das Vermögen des Verbandes während des Jahres 1922 noch von 1 798 080,22 Kronen auf 1 966 575,90 Kronen gestiegen ist. Allerdings gingen auch Unterstützungen von anderen Ländern ein, und zwar 136 059,89 Kronen.

Der Bericht enthält ferner eine Besprechung des Wien-Kongresses der I. T. F. und verschiedene Angaben über den Stand der Organisationen in den verschiedenen Ländern, die im allgemeinen dem Mitteilungsblatt der I. T. F. entnommen sind. Er enthält außerdem eine geschichtliche Übersicht der I. T. F.

Der Kongreß des schweizerischen Eisenbahnerverbandes.

Am 23. und 24. Juli 1923 fand in Bern die fünfte ordentliche Abgeordnetenversammlung des schweizerischen Eisenbahner-Verbandes statt; mit Rücksicht auf die kurze zur Verfügung stehende Zeit wurde von der Einladung ausländischer Gäste abgesehen. Die Verhandlungen dauerten Samstag von 13—19½ Uhr und Sonntag von 8—12½ Uhr. Die ordentlichen Geschäfte, Abnahme des Jahresberichtes und der Jahresrechnung, Festsetzung der Beiträge, fanden rasche Erledigung. Anträge auf Reduktion des ordentlichen Beitrages und des Beitrages zum Kampffonds (letzterer beträgt Fr. 5.— pro Jahr) wurden mit großer Mehrheit abgelehnt. Dagegen soll der Extrabeitrag von Fr. 1.— zugunsten der Ferienheime in Wegfall kommen. Den Ferienheimen werden jährlich Fr. 30.000.— aus Betriebsmitteln zur Verfügung gestellt.

Der Generalsekretär des Verbandes, Kollege Robert Bratschi, erstattete einen ausführlichen mündlichen Bericht über den Stand der wichtigsten gewerkschaftlichen Fragen. Von diesen gab besonders Anlaß zur Diskussion der neuerliche Abbau der Teuerungszulagen für die Angestellten der Bundesbahnen ab 1. Juli 1923, von dem wiederum nur die untersten Schichten des Personals getroffen werden. Die Reduktion der Gehaltsbezüge konnte leider nicht verhindert werden, trotzdem

im Parlament die Freunde des Personals dessen Standpunkt mit aller Kraft verteidigten. Namentlich war es der Generalsekretär des Verbandes, Bratschi, der im Nationalrat in glänzender Weise für die Interessen des Personals eintrat, zweifellos auch Eindruck machte. Leider entschieden nicht Gründe, sondern die Macht. Immerhin konnte eine Verbesserung der Anträge des Bundesrates erreicht werden. Der Kongreß nahm Kenntnis vom Ausgang dieser Bewegung, lehnt aber die Annahme einer Resolution, weil zwecklos, ab.

Die bedeutendste Frage, die den Kongreß beschäftigte, war die Frage der Verlängerung der Arbeitszeit bei den Bundesbahnen. Hierüber erstattete ebenfalls der Generalsekretär eingehend Bericht. (Über diese Angelegenheit wird besonders berichtet.) Einstimmig genehmigte der Kongreß nach dreistündiger Diskussion einen motivierten Antrag der Verbandsbehörden, der dahin ging, daß über die Anträge der Generaldirektion der Bundesbahnen auf Verlängerung der Arbeitszeit nicht diskutiert werden könne und diese mit allen Mitteln zu bekämpfen seien.

Im weiteren genehmigte der Kongreß den Antrag auf Erwerbung eines eigenen Verbandsgebäudes in Bern. Die Tagung nahm einen ruhigen Verlauf, der deutlich die Geschlossenheit und Entschlossenheit des Verbandes dokumentierte. Es kann festgestellt werden, daß der schweizerische Eisenbahnerverband, der im Jahre 1920 in seiner heutigen Form ins Leben trat, alle Kategorien der Bundesbahner und Privatbahner umfaßt und etwa 97 Prozent aller Berufsangehörigen in sich vereinigt, sich auf dem Wege eines fortgesetzten Aufstieges befindet.

V. L.

Die spanischen Eisenbahner.

Kongreß und Landeskongferenz.

Am 22. Juli d. J. und den folgenden Tagen hielt der spanische Landesverband der Eisenbahner, der der I. T. F. angeschlossen ist, im Volkshaus zu Madrid seinen zweiten Kongreß ab.

Auf Einladung des Verbandes waren Vertreter des Spanischen Gewerkschaftsbundes und des Kraftfahrer-Verbandes „La Velocidad“ anwesend. Kollege Fimmen hatte sich brieflich entschuldigt.

Die Versammlung setzte sich aus Vertretern der bedeutendsten Sektionen des Verbandes zusammen. Über die zur Diskussion stehenden Gegenstände herrschte vollkommene Einmütigkeit.

Einer der wichtigsten Tagesordnungspunkte des Kongresses betraf die Verschmelzung des Verbandes mit anderen Eisenbahner-Organisationen, die neben dem Landesverband bestehen. Der Kongreß nahm hierzu in einer eingehenden Diskussion über alle Faktoren, die bei dieser Frage eine Rolle spielen, Stellung und beschloß, mit aller Energie auf eine Vereinigung mit den übrigen Eisenbahner-Organisationen hinzuwirken, vorausgesetzt jedoch, daß deren bisherige Verbands-tätigkeit einwandfrei zu erkennen gibt, daß sie auf dem Boden des Klassenkampfes stehen. Der später abgehaltenen Einigungs-Konferenz, über die unten berichtet wird, wohnte der Landesverband bei, und seine dort eingenommene Haltung war entsprechend dieser eindeutigen Erklärung.

Der Tätigkeitsbericht der Exekutive über die verflochtenen zwei Jahre wurde einer eingehenden Prüfung unterzogen und sowohl in bezug auf die gewerkschaftliche Tätigkeit wie auf die Geschäftsführung einstimmig gutgeheißen. Der Kongreß billigte ferner die Haltung der Verbandsdelegierten im Gewerkschaftsbund und auf dem Wiener Kongreß der I. T. F., sowie die Tätigkeit des Verbandsvertreters in den verschiedenen Sitzungen des Generalrats der I. T. F.

Der Kongreß ratifizierte seine früheren Beschlüsse bezüglich der Beteiligung entlassener Eisenbahner an Streiks und

beschloß, alle möglichen Mittel anzuwenden, um die Einführung des Achtstundentages zu erwirken. Es soll weiter dafür gearbeitet werden, daß die üble Gewohnheit abgeschafft wird, Soldaten in den Eisenbahndienst aufzunehmen und sie, wie die gewöhnlichen Angestellten, den Gesellschaften zu unterstellen. Man beschloß, Schritte zu unternehmen, damit in dem kürzlich gebildeten Eisenbahnrat ein Vertreter zugelassen wird.

Nachdem Madrid weiterhin als Sitz des Exekutivkomitees bestimmt wurde, erfolgte die einstimmige Wiederwahl des Kollegen Trifón Gómez als Generalsekretär und der Kollegen Fernando Martinez, Francisco Carmona, Manuel Jimenez und Casimiro Vitienes als Mitglieder des Exekutivkomitees.

Über nachstehende Angelegenheiten wurden Entschlüsse gefaßt:

Die Regierung soll ersucht werden, sämtlichen inhaftierten politischen Verbrechern Amnestie zu gewähren.

Gegen das Gesetz betr. Waffenbesitz soll protestiert werden.

Wegen der neulichen Katastrophe im Bergwerk Santa Bárbara (Asturias) soll gegen die Unternehmer Protest erhoben werden.

Die Regierung ist zu ersuchen, sofort die Gesetzesvorlage betr. das Bergbaugesetz anzunehmen.

Gegen den Krieg in Marokko ist Protest zu erheben und die Zurückziehung der Truppen zu verlangen.

Die sozialdemokratische Minderheit im Parlament soll für ihre ausgezeichnete Arbeit zugunsten des arbeitenden Volkes beglückwünscht werden.

Dieser bedeutende Kongreß endigte mit lebhaftem Beifall für den Spanischen Gewerkschaftsbund, die I. T. F. und die spanische Einheitsorganisation der Eisenbahner.

Am 1. August d. J. und den folgenden Tagen wurde am gleichen Orte eine Landeskonferenz der Eisenbahner abgehalten, um dort die Grundlagen für die Schaffung einer das ganze Land umfassenden Eisenbahner-Organisation zu bilden, die alle bestehenden oder zukünftigen Eisenbahnerverbände umfassen soll. Es wurde einstimmig die Gründung einer solchen Organisation beschlossen und ein Komitee ernannt, das sich aus fünf Delegierten der vertretenen Verbände zusammensetzte, zu dem Zweck, Richtlinien auszuarbeiten, die einer demnächst abzuhaltenden Landeskonferenz unterbreitet werden sollen.

Auf der Konferenz waren vertreten: der Landesverband der Eisenbahner, der Verband der andalusischen und südspanischen Eisenbahner sowie die unabhängige Organisation in Alicante. G.

Einschränkung des Eisenbahnpersonals in Italien.

Laut einer Nachricht des Generalbevollmächtigten der Eisenbahnen ist die Zahl aller Berufsgruppen der italienischen Eisenbahnen auf 180 000 reduziert worden. Anfang 1922 wurde deren Zahl auf 240 000 eingeschränkt.

Die nordamerikanischen Eisenbahner verlangen Lohnerhöhung.

In einer Anfang September d. J. in Chicago abgehaltenen Versammlung der vier Bezirksverbände (Westen, Südosten, Osten und Kanada) der Lokomotivführer- und Heizer-Organisation wurde beschlossen, daß bis zum Ablauf der zurzeit in Kraft befindlichen Kollektivverträge jeder für die einzelnen Eisenbahnnetze bestehender Ausschuß die Wiedereinführung der Lohnsätze fordern wird, die durch Urteil des Eisenbahnrats im Juli 1921 abgeschafft wurden. Diese Bewegung wird alle Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und Kanadas umfassen, deren gesamtes Personal in obiger Versammlung vertreten war.

Der Verband der Weichenwärter in Nordamerika hat einen Beschluß in ähnlichem Sinne gefaßt.

Mit Rücksicht darauf, daß die jetzt für die bedeutendsten Eisenbahngesellschaften gültigen Verträge nicht gleichzeitig ablaufen, wird mit jeder Unternehmung zur gegebenen Zeit gesondert verhandelt werden.

Münchener Eisenbahner verhindern Fasziistentransporte.

Am Samstag, den 22. September, wollte eine Abteilung bayerischer Fasziisten vom Münchener Bahnhof aus eine Expedition unternehmen. Der Charakter, den dieser Zug hatte, ist leicht aus der Ausrüstung dieses Trupps ersichtlich: Uniform, Maschinengewehre, Maschinenpistolen, Karabiner, Munition, Kleinhandfeuerwaffen, Gummiknüppel, Schlagringe usw.

Die Eisenbahner verweigerten jedoch, den Zug zu fahren.

Die geplante Expedition konnte nicht erfolgen. Die Fasziisten mußten in der Stadt bleiben und hielten sich dadurch schadlos, daß sie auf ihrem Rückzug an Arbeitern ihre Wut ausließen.

Das ist wiederum ein Beispiel dafür, was für eine Macht die Transportarbeiter ausüben können . . . wenn sie nur wollen!



Hans Dreher †

Der Deutsche Verkehrsbund und damit auch die I. T. F. ist von einem schweren Verlust getroffen worden. Am 5. September starb nach eintägigem Krankenlager der Redakteur unseres Verbandsorgans, Kollege *Hans Dreher*.

Dreher, der in Steiermark geboren war, schloß sich schon als ganz junger Mann der sozialistischen Bewegung an, was ihn in dem alten reaktionären Österreich seine Existenz als Former kostete. Er wandte sich infolgedessen 1892 nach Berlin und wurde hier Handelshilfsarbeiter. Für den Feuergeist eines *Dreher* war es eine Selbstverständlichkeit, daß er auch hier sich sofort in der Bewegung betätigte. Sein Streben war von vornherein auf die Schaffung einer Zentralorganisation gerichtet, was ihm auch im Verein mit einigen Gesinnungsgenossen, darunter Kassler und Schumann, gelang. Im März 1893 übernahm der Verstorbene die Redaktion des Verbandsorgans und hat somit der Organisation mehr als 30 Jahre hindurch Ziel und Richtung gegeben.

Die gesamte Mitgliedschaft des *Deutschen Verkehrsbundes* wird ihrem *Hans Dreher* ein dauerndes Andenken bewahren.

R. L.

Skandinavische Transportarbeiter-Konferenz in Gothenburg vom 10. bis 12. August 1923.

Den Vorsitz führt Charles Lindley.

Die nachfolgenden Organisationen hatten Vertreter zu der Konferenz entsandt:

Der Norwegische Transportarbeiter-Verband, der Dänische Verband der ungelerten Arbeiter und der Schwedische Transportarbeiter-Verband.

Als Gäste nahmen Robert Williams, Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sowie Ben Tifflet im Namen des englischen Verbandes der Transportarbeiter und ungelerten Arbeiter an der Konferenz teil.

Die Tagesordnung umfaßte u. a. nachfolgende Punkte:

„Bericht der Delegierten über den Stand der Gewerkschaftsbewegung und der ökonomischen Verhältnisse in den skandinavischen Ländern.

Gegenseitige Unterstützung der skandinavischen Organisationen.

Möglichkeit des Anschlusses der Seeleute- und Heizerverbände.“

Bei der Besprechung des Punktes: Lage in den skandinavischen Ländern vom Gesichtspunkt der Transportarbeiter aus führte Charles Lindley an, daß die Arbeitgeber die wirtschaftliche Krise benützen, um die Löhne herabzusetzen und erinnerte dabei an die Verteidigungskämpfe, die die Verbände zu führen verpflichtet waren. Dennoch muß man die Situation als ziemlich günstig betrachten, und besonders auch muß festgestellt werden, daß die Organisationen standgehalten haben und kampffähig geblieben sind. Lyngsie berichtet über die Lage in Dänemark, wo der Dansk Arbejdsmandsforbund eine einflußreiche Stellung einnimmt, was besonders darauf zurückzuführen ist, daß ihm so viele und verschiedenartige Arbeitergruppen angeschlossen sind. Die Folge davon ist, daß ein Kampf innerhalb eines gewissen Berufes oder Betriebes während beinahe unbegrenzter Zeit finanziert werden kann.

Oskar Olsen (Norwegen) berichtete, daß die Organisation immer die Folgen des Generalstreiks empfindet. Die Transportarbeiter wurden nicht nur beauftragt, die Seeleute zu unterstützen, sondern es würde ihnen auch die Pflicht auferlegt, den Rücktritt der übrigen Arbeitergruppen zu sichern. Der Norwegische Transportarbeiter-Verband machte unter diesen Umständen große Schulden bei der Gewerkschaftszentrale. Es ist ihm allerdings ein Teil geschenkt worden; weil aber auch noch rückständige Beiträge aufgebracht werden müssen, macht diese Schuld noch immer viel aus.

Auf Grund des Umstandes, daß sich bei der Ausführung der Bestimmungen über die gegenseitigen Unterstützungsverpflichtungen Unregelmäßigkeiten ergeben haben, wurde der Vorschlag der norwegischen Vertreter auf Ausdehnung der Unterstützungsverpflichtungen abgelehnt, weil man der Ansicht war, daß an erster Stelle die Möglichkeit vorhanden sein muß, den jetzigen Bestimmungen nachzukommen.

Für die Beratung des Anschlusses der Seeleute- und Heizer-Verbände an die Skandinavische Transportarbeiter-Union waren auch Delegierte der schwedischen Verbände anwesend. Niklas Olsen, Sven Lundgren und Knut Elmén nahmen an den Besprechungen teil.

Es wurde nach eingehender Debatte beschlossen, daß, falls eine Bitte um Zulassung seitens der Seeleute-Organisationen eingereicht werden würde, der Anschluß abhängig gemacht werden soll von der Entscheidung des aus dem betreffenden Lande angeschlossenen Transportarbeiter-Verbandes.

Als Sekretär wurde Oskar Olsen von Norwegen wiedergewählt. Die nächste Konferenz wird im Juni oder Juli 1924 in Kristiania stattfinden.

Von den übrigen Beschlüssen der Konferenz erwähnen wir noch, daß der Name der Union fortan sein wird: Skandinavische Transportarbeiter-Union.

Charles Lindley schloß die Verhandlungen mit einer Ansprache, worin er darauf hinwies, daß die gute Stimmung unter den Delegierten und die ehrliche Zusammenarbeit die Sicherheit für eine wirksame Tätigkeit der Föderation bieten.

Ch. L.

Berliner Straßenbahnbetriebsgesellschaft m. b. H.

Wie alle Verkehrsunternehmen, so hat auch das Berliner Straßenbahnwesen durch den Krieg und seine Folgen unsagbar gelitten.

In der Vorkriegszeit bildeten die Straßenbahnunternehmen eine willkommene Kapitalsanlage, die eine sichere Verzinsung des in ihnen investierten Kapitals gewährleisteten. Damals dachten die Inhaber der Aktion nicht daran, eine Änderung in der Betriebsform eintreten zu lassen. Während des Krieges verschlangen natürlich die Heeresbetriebe auch alles zur Erhaltung der Straßenbahnen notwendige Material, sodaß auch die Berliner Straßenbahnen am Ende des Krieges sich in einem jämmerlichen Zustande befanden. Dadurch wird das Verschwinden des Widerstandes, den die Aktionäre bis dahin der Umwandlung der privaten in Gemeindebetrieben entgegensetzten, erklärlich.

Wenn heute zahlreiche Straßenbahnunternehmen, darunter auch das Berliner, vor dem Zusammenbruch stehen, so ist daran nicht allein die Entwertung der Mark, sondern auch in erheblichem Maße die Preispolitik der Großindustrie mitschuldig.

Bis zum Jahre 1920 bestanden in Berlin zirka fünf Straßenbahngesellschaften nebeneinander, deren größte die „Große Berliner Straßenbahn“ war. Im Jahre 1920 erfolgte der Zusammenschluß aller Betriebe zu einem einzigen Gemeindebetriebe, der zusammen rund 18 000 Beschäftigte umfaßte. Ein Jahr später wurden die ersten Betriebseinschränkungen vorgenommen, denen zirka 2000 Arbeiter zum Opfer fielen. Ihnen folgten im Mai 1922 weitere 2000 und in der Zeit vom November 1922 bis Mai 1923 wurden derartige Einschränkungen vorgenommen, daß am Ende des letzten Monats noch 10 000 Beschäftigte vorhanden waren.

Inzwischen stieg die Teuerung von Tag zu Tag, sodaß, obgleich eine Tarifierhöhung der anderen folgte, das Defizit im August täglich 60 bis 70 (60—70 000 000 000) Milliarden Mark betrug.

Ende August wurde nun dem gesamten Personal die Kündigung zugestellt, um den Straßenbahnbetrieb gänzlich einzustellen und, wenn möglich, ihn in neuer Form unter starker Einschränkung wieder zu eröffnen. Es ist leicht zu vermuten, daß die Absicht bestand, das gesamte Straßenbahnunternehmen für billiges Geld einer privatkapitalistischen Gesellschaft in die Hände zu spielen. Durch das Eingreifen unserer Genossen im Magistrat scheint das verhütet worden zu sein. Immerhin ruhte der Betrieb am Sonntag, den 9. September vollständig, um am Montag, den 10. September, auf zirka 30 Linien mit etwa 2000 Mann wiederaufgenommen zu werden.

Das neue Unternehmen trägt den Namen „Straßenbahnbetriebsgesellschaft m. b. H.“. Gesellschafter sind: die Stadt Berlin, ein Vertreter des preußischen Finanzministeriums und ein Stadtrat.

Um bei den Entlassungen die größten Härten zu vermeiden, hat der Magistrat folgende Regelung empfohlen:

A) Nicht von der G. m. b. H. oder den städt. Betrieben eingestellte Arbeiter und Angestellte.

1. Beihilfe zur Heizmittelbeschaffung in Höhe von 40 Millionen. Der Betrag ist fällig am Freitag, den 14. September.

2. Arbeitnehmer, die Pensionsansprüche auf Grund des allgemeinen städt. Ruhegeldstatuts haben, behalten diese Ansprüche. Den Arbeitnehmern, denen nach der besonderen Pensionsatzung der Straßenbahn (Verband Groß-Berlin) geringere Ansprüche zustehen, werden die Ansprüche nach dem allgemeinen städt. Ruhegeldstatut für die Dauer bis Ende dieses Jahres eingeräumt.

Arbeitnehmer, die nahe an der Pensionsgrenze sind, (sei es gesundheitlich oder durch Überschreitung des 60. Lebensjahres), sollen nach Möglichkeit rückwirkend mit 8. September zu den Bedingungen ihrer Pensionsatzungen pensioniert werden.

3. Solche Arbeitnehmer, die als Zeithilfen in anderen städt. Betrieben Beschäftigung finden, werden nur bis zur Dauer von höchstens drei Monaten als Zeithilfen behandelt. Bei Beschäftigungsmöglichkeit darüber hinaus leben die früheren Rechte aus den Tarifverträgen wieder auf. Arbeitnehmer der Straßenbahn, die als Zeithilfen in anderen städt. Betrieben beschäftigt werden, sollen für die Dauer ihrer Zeithilfenbeschäftigung bei den eventuellen Neueinstellungen der Betriebs-G. m. b. H. nach den dortigen Einstellungsgrundsätzen berücksichtigt werden.

4. Sämtliche sonstigen tarifvertraglichen oder gesetzlichen Rechte und Ansprüche, die aus dem bisherigen Arbeitsverhältnis bis zum 8. September fällig geworden sind (z. B. Urlaubsanspruch, Überstundenabgeltungsansprüche, Krankenlohnansprüche u. a. m.) bleiben erhalten und werden nach rechtlicher Prüfung dem Einzelnen ohne Verzug geleistet.

5. Der Sorge um die Arbeitskleidung für anderweitige Beschäftigung soll dadurch abgeholfen werden, daß diejenigen, welche bisher Dienstkleidung hatten, einen Anzug zweiter Garnitur (Joppe und Hose) erhalten und diejenigen, welche bisher Arbeitskleidung hatten, ebenfalls Arbeitsjoppe und Arbeitshose erhalten.

6. Die Ausgleichsstelle für Arbeiter wird bei Bedarf an städt. Arbeitern auf arbeitsuchende frühere Straßenbahner nach Möglichkeit zurückgreifen.

7. Da die Einstellung bei der Berliner Straßenbahn-Betriebs-G. m. b. H. unter den Bedingungen der G. m. b. H. erfolgt, wird obige Fürsorge nur bis zur Einstellung geleistet.

B) Von der Berliner Straßenbahn-Betriebs-G. m. b. H. eingestellte Arbeiter und Angestellte erhalten:

soweit sie am 8. September bereits Ruhegeldansprüche erworben hatten, diese Ansprüche und Anwartschaften gegen die bisherige städt. Straßenbahn solange, bis die Betriebsgesellschaft eigene Ruhegeldrichtungen geschaffen hat, längstens jedoch bis zum 1. Oktober 1924.

L.

Deutscher Verkehrsbund.

Mit dem 1. September dieses Jahres stellt der COURIER, das Zentralorgan des Deutschen Verkehrsbundes, sein Erscheinen ein. An seine Stelle tritt das Blatt „Deutscher Verkehrsbund“.

Mit dem Courier zusammen fallen auch die Nebenblätter unserer Organisation, *Die Schifffahrt, Deutsche Straßen- und Kleinbahner-Zeitung*, sowie *Post und Telegraphie* als Opfer der unerträglichen Teuerung.

Der in dem Einheitsorgan vorhandene Raum wird in Zukunft allen Branchen der Organisation dienen müssen.

L.

* * *

Das Luftfahrtpersonal im Deutschen Verkehrsbund.

Diese jüngste Gruppe der verschiedenen Branchen unserer Organisation hat verhältnismäßig schnell den Weg zur freien Gewerkschaft gefunden. Sie ging hervor aus dem im Dezember 1918 gegründeten „Berufsverband für das Luftfahrtwesen“, der im engsten Zusammenhange mit dem im Jahre 1912 gegründeten „Bund deutscher Flugzeugführer“ stand. Die starken Hemmungen, die der Friedensvertrag von Versailles der Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland aufgezwungen hat, verursachten naturgemäß eine große Dezimierung der Mitgliedschaft dieses Berufsverbandes. Zahlreiche Kollegen waren zur Abwanderung in andere Berufe gezwungen. Es liegt auf der Hand, daß es unter diesen Umständen dem kleinen Berufsverband auf die Dauer schwer geworden wäre, seine Selbständigkeit und Unabhängigkeit vom Unternehmertum aufrechtzuerhalten. Mehr als diese Tatsache jedoch war es die Erkenntnis, daß eine wirksame Interessenvertretung lediglich im Rahmen der freien Gewerkschaft möglich ist. So erfolgte am 1. April 1921 der Anschluß an den Deutschen Verkehrsbund.

Die Mitgliedschaft setzt sich zusammen aus dem fliegenden Personal, das sind die Flugzeugführer und Bordmonteure, dem Monteurpersonal, das sind die Startmonteure und Werkstättenarbeiter, und den Luftfahrtüberwachungsbeamten. Letztere sind im Staatsdienst stehende Beamte, deren Obliegenheit die Überwachung des gesamten Luftverkehrs ist. Die Zahl der Mitglieder beträgt gegenwärtig etwa 300, von denen rund 80 dem fliegenden Personal, etwa 150 dem Monteurpersonal und der Rest von 70 den Beamten angehören. Die Gesamtzahl der im deutschen Luftverkehr beschäftigten Personen ist nicht wesentlich höher, sodaß der Organisationsstand mit etwa 95 Prozent anzusehen ist. Andere Berufsvertretungen als der Deutsche Verkehrsbund bestehen in Deutschland für das Flugzeugpersonal nicht. Die sonstigen unter flugtechnischen Namen firmierenden Vereine haben mit Berufsvertretung nichts zu tun, sondern besitzen rein sportlichen Charakter. Die Verwaltung der Mitglieder im Verbands ist die gleiche wie die der übrigen Sektionen. Eine Ausnahme hiervon macht nur das fliegende Personal, da dieses, hauptsächlich während der Sommermonate, sehr selten einen festen Wohnsitz hat. Aus diesem Grunde unterstehen diese Kollegen verwaltungstechnisch direkt der Reichsabteilungsleitung, die selbstverständlich in den Händen von berufskundigen Fachleuten ist.

Trotz des zahlenmäßig kleinen Umfangs dieser Sektion macht sich heute schon die Einrichtung von Zahlstellen und Verwaltungshilfsmitteln auch im Auslande bemerkbar und wird eines Tages unbedingte Notwendigkeit werden; ein sicheres Zeichen dafür, daß auch in dieser verhältnismäßig kleinen Gruppe ein ausgezeichneter gewerkschaftlicher Geist herrscht. Von der internationalen Denkweise der Flugzeugführer braucht hier nicht viel gesagt zu werden, weil es wohl kaum einen Beruf geben dürfte, der in so hohem Maße auf die internationale Solidarität angewiesen ist, wie gerade der Beruf des Flugzeugführers. Das dürfte für die Flieger aller Länder eine Selbstverständlichkeit sein. Die Tatsache aber, daß 95 Prozent des gesamten deutschen Luftfahrtpersonals einer der internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisation angehören, wird unseren deutschen Kollegen, wo immer sie auch beruflich tätig sind, eine gute Aufnahme sichern.

R. Lungmus.

* * *

Erziehungs- und Bildungsarbeit im Deutschen Verkehrsbund.

Das sprunghafte Anschwellen der Mitgliederzahlen, welches, wie die anderen freien Gewerkschaften, auch der Deutsche Verkehrsbund nach der Revolution zu verzeichnen hatte, stellte die Verbandsfunktionäre in bezug auf Erziehungsarbeit vor riesige Aufgaben. Diese Arbeit wurde durch die sich infolge der ständig steigenden Teuerung notwendig machenden, immer häufiger werdenden Lohnbewegungen außerordentlich erschwert, in gewisser Beziehung sogar unmöglich gemacht. Dazu kommt noch, daß die gegenwärtigen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse aller Kulturarbeit im höchsten Grade hinderlich sind.

Trotz dieser Schwierigkeiten hat sich jedoch ein wichtiger Faktor unserer Bildungsarbeit in erfreulicher Weise weiterentwickelt, nämlich unser *Bibliothekswesen*.

In der Mehrzahl der größeren Städte des Reiches gehören die Büchereien dem *Gewerkschaftskartell*, also allen Verbänden gemeinsam und sind somit auf zentraler Grundlage errichtet. Anders liegt die Sache in *Berlin*. Hier besitzt die Ortsverwaltung des Deutschen Verkehrsbundes eine eigene Bibliothek, die nach Umfang und Gliederung zu den großen gezählt werden darf. Augenblicklich umfaßt sie 15 000 Bände, die in übersichtlicher, leicht erreichbarer Weise geordnet sind. Die besten Werke über Sozialismus, Wirtschaftsgeschichte, Betriebswissenschaft, Soziologie, Pädagogik, Philosophie, Gewerkschaftsbewegung, Naturwissenschaft, Technik, Kunst, Jugendbewegung usw. stehen den Mitgliedern der Berliner Ortsverwaltung zur Benutzung frei. Ebenso sind die Werke der Klassiker aller Länder, wie auch eine große Anzahl guter Romane vertreten.

Aber nicht allein im Inhalt einer Bücherei liegt ihr Wert, es kommt vielmehr auf die Zahl der Leser und die Zahl der gelesenen Bücher an.

Hierüber mögen die folgenden Ziffern Aufschluß geben. Die Zahl der ausgeliehenen Bücher betrug:

1914	21 092
1915	8 137
1916	6 956
1917	4 742
1918	5 605
1919	20 879
1920	31 509
1921	32 416

Im Jahre 1922 war die Bücherei wegen einer notwendigen Umordnung ihres gesamten Bestandes nur sechs Monate geöffnet, was natürlich nicht ohne Einfluß auf die Frequenz bleiben konnte. Im ersten Halbjahr 1923 waren wieder 15 300 Bände ausgeliehen worden.

Vergleichen wir die Zahl der im Jahre 1914 ausgeliehenen Bücher mit denen der Jahre 1919, 1920 und 1921 (die Kriegsjahre müssen hier außer Betracht bleiben), so finden wir die Bestätigung der oben erwähnten Tatsache, daß „die gegenwärtigen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse aller Kulturarbeit im höchsten Grade hinderlich sind“. Ist die Mitgliederzahl der Berliner Ortsverwaltung gegen Anfang 1914 nach der Revolution um etwas über 100 Prozent gestiegen, so stieg die Zahl der ausgeliehenen Bücher im Jahre 1921 nur um rund 58,5 Prozent. Soweit bis heute zu übersehen ist, dürfte das laufende Jahr kaum eine wesentliche Änderung bringen. Die bange Sorge um das tägliche Brot läßt das Streben nach dem Genusse geistiger Kost stark zurücktreten. Auch eine der traurigen Folgen des vierjährigen *Stahlbades*. L.

Eine neue Richtung in Italien?

Von den italienischen Organisationen des Transportgewerbes waren diejenigen der Straßenbahner, Transportarbeiter und Seeleute der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (I. T. F.) angeschlossen.

Die Organisation der Transportarbeiter ist durch die Faschisten vollständig zerschlagen, während der Seeleute-Verband wegen seines Zusammengehens mit der faschistischen Regierung, unter deren Schirm sie sich gestellt hat, aus der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ausgeschlossen wurde.

Der Verband der Straßenbahner, dessen Sekretär, Sardelli, Mitglied des Generalrats der Internationalen Transportarbeiter-Föderation sowie Parlamentsmitglied ist, führte zu seiner Erhaltung einen tapferen Kampf gegen die Angriffe der Regierung und der faschistischen Organisationen.

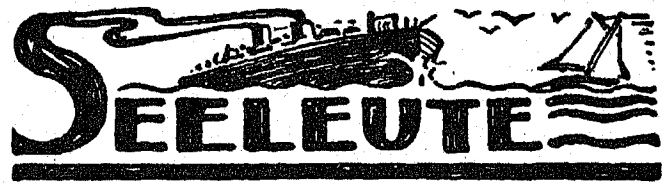
Jetzt sind auch die Büroräume dieser Organisation auf Befehl der Regierung durch die Polizei geschlossen, nachdem bereits vor kurzer Zeit der Sekretär des Verbandes, Genosse Sardelli, von der römischen Straßenbahn entlassen wurde.

Mussolini beweist durch seine Maßnahmen aufs neue, welche Bedeutung man seinen Bemühungen, mit der italienischen Gewerkschaftsbewegung zu einer Zusammenarbeit zu kommen, belegen muß.

Wie die Straßenbahner-Organisation sich dazu verhält, ist aus einer dieser Tage von Sardelli abgegebenen Erklärung ersichtlich, die folgendermaßen lautet:

„Was mehr im besonderen die Auffassung der Organisation betrifft, die ich vertrete, so kann ich Sie versichern, daß der Verband der italienischen Straßenbahner diesen Standpunkt bezüglich der Zusammenarbeit nicht teilt. Er wünscht nur, von der Regierung zu erfahren, ob die Organisationen, die außerhalb der faschistischen Gewerkschaftsbewegung stehen, Existenzberechtigung haben.“

Die Regierung hat darauf bereits ihre Antwort durch ihr Auftreten gegenüber der Straßenbahner-Organisation erteilt, die von ihren freigewerkschaftlichen Prinzipien nicht abweichen will.



Die italienischen Seeleute.

In Italien finden zurzeit zwischen den Seeleuten, der Regierung und den Unternehmern wegen Aufstellung neuer Arbeitsbedingungen Verhandlungen statt.

Gabriele d'Annunzio hat einen neuen Kontrakt ausgearbeitet, dessen wesentlichste Punkte wir nachstehend wiedergeben:

1. Der Anteil, der von den organisierten Seeleuten einzuzahlen ist, die „provisione di beneficio“, eine alte Bezeichnung, die im modernen Sinne moralische und brüderliche Gemeinschaft bedeutet, beträgt 2% der Heuer, während ein lediglich freiwillig geleisteter Beitrag von 3% für die Genossenschaft „Garibaldi“ bestimmt ist. Eine auf diese Beitragsleistung Bezug habende Klausel soll in die Anmusterungsverträge aufgenommen werden.

2. Die Regierung wird in loyalér Weise die übernommene Verpflichtung einhalten, von einer Revision der Abmachung, welche das Verhältnis der Seeleute und Schiffahrtsgesellschaften zueinander regelt, Abstand zu nehmen. An dieser Abmachung wird nichts geändert, bevor die wirtschaftliche Not, unter der jetzt das Volk zu leiden hat, nicht behoben ist. Bei jeder neuen Übereinkunft ist aus Billigkeitsgründen den Arbeitnehmern so weit wie möglich entgegenzukommen; irgendeine Beschneidung ihrer erworbenen Rechte darf nicht ins Auge gefaßt werden.

3. Damit die ursprüngliche Vereinbarung, die zwischen dem Regierungsoberhaupt und dem Kommandant Gabriele d'Annunzio getroffen wurde, weder verletzt noch umgangen werde, ist der bei dieser Gelegenheit eingesetzte beratende Ausschuß als aufgelöst zu betrachten. Es wird beschlossen, daß jedes in bezug auf die Seeschifffahrt oder deren Verwaltung gestellte Ansuchen der Reeder und jeder Rechtsstreit, der zwischen Seeleuten und Arbeitgebern entsteht, vor einer Gerichtsbehörde auszutragen ist, die in gegenseitigem Einvernehmen im Wahlverfahren eingesetzt wird und befugt ist, die schwebenden Differenzen durch Schiedsspruch zu schlichten.

4. Was die staatlich subventionierten Schiffahrtslinien sowie andere, teils von der Regierung abhängige überseische Schiffahrtslinien betrifft, haben diejenigen, an Bord oder an Häfen beschäftigten Leute, die infolge Krankheit, Alter oder Arbeitsmangel entlassen wurden, unbeschadet der von sozialen Einrichtungen gewährten Unterstützung Anspruch auf eine vom obenerwähnten Schiedsgericht festzusetzende angemessene Entschädigung.

5. Die dem Staat von der Genossenschaft „Garibaldi“ vorgestreckten Gelder werden in geeignetster Weise und in kürzester Frist zurückerstattet. Dieser Vereinigung werden bei dem Erwerb von Tankschiffen, die bei der Königl. Handelsmarine überflüssig sind, Zahlungserleichterungen gewährt.

6. Von der Überzeugung ausgehend, daß während des Krieges alle Arten Handelsschiffe ausnahmslos auf den Meeren fuhren, in denen Gefahren aller Art lauerten und daß keine Untersuchung in einwandfreier Weise die unbekanntenen Ursachen des Verschwindens so vieler Schiffe feststellen kann, soll den Familien der verschollenen Mannschaften der zwei italienischen Dampfer „Luigi Parodi“ und „Gasparo“ die ihnen

zustehende Entschädigung zuteil werden, auf die sie in ihrem Kummer und Elend viel zu lange schon warten.

7. Das erwähnte Schiedsgericht regelt der Reihe nach die Anmusterung, ist auf die Vorteile des Schiffsdienstes, der Schiffseinrichtungen sowie der Fahrtroute bedacht und wird jede Maßregelung und jedes häßliche Vorrecht, von welchem Ministerium oder von welcher Kommandantur sie auch ausgehen mögen, vermeiden.

Die Unternehmer wollen einer neuen Vereinbarung nicht zustimmen. Es sind zurzeit noch Besprechungen darüber im Gange.

Trotz der dichterischen Worte, in die d'Annunzio seine Ansichten kleidet und trotz der schönklingenden Phrasen Mussolinis steht wohl fest, daß schließlich die Seeleute es sind, die benachteiligt werden. Bei der Zusammenarbeit zwischen Kapital und Arbeit, wie dies jetzt zu erkennen gegeben wird, ziehen die Arbeiter selbstverständlich stets den kürzeren Teil.

Norwegen.

Boykott der Schiffe der Reederei Wilh. Wilhelmsen.

Diese Reederei (Kristiania) hat die Übereinkunft, welche vor dem Schlichtungsausschuß geschlossen wurde, gekündigt, wodurch für sie die tariflichen Bestimmungen seit 1. September nicht mehr gelten. Die norwegischen Kollegen bitten um die Boykottierung der Schiffe dieser Reederei.

Den in Betracht kommenden Organisationen ist ein Verzeichnis der Schiffe zugesandt worden, während sie von Norwegen aus über die Bewegung der Schiffe auf dem laufenden gehalten werden.

Wir appellieren an die Solidarität der ausländischen Kollegen, ihren norwegischen Kameraden jede mögliche Unterstützung angedeihen zu lassen.

Der Streik der jugoslawischen Seeleute

Nachdem die jugoslawischen Seeleute 66 Tage lang einen tapferen und hartnäckigen Kampf geführt hatten, sahen sie sich gezwungen, den Streik aufzugeben, ohne daß sie das gewünschte Resultat erreicht haben.

Aus diesem Grunde haben die jugoslawischen Kollegen mehr als je die Hilfe ihrer Kollegen nötig, und die von der I. T. F. gemachten Bemühungen, um in den ausländischen Häfen die Boykottierung jugoslawischer Schiffe zu bewirken, werden mit aller Energie fortgesetzt.

Wir ersuchen die uns angeschlossenen Organisationen dringend, weiter die Ladung oder Löschung der betreffenden Schiffe zu verhindern und hoffen, daß sie die Notwendigkeit internationaler Solidarität erkennen und die ihnen hieraus erwachsende Pflicht erfüllen werden.

Außerordentlicher Kongreß der französischen Seeleute-Föderation.

Am 11. und 13. September d. J. hielt diese Föderation einen außerordentlichen Kongreß ab, dessen Tagesordnung sich im wesentlichen auf zwei Punkte beschränkte:

1. Demission des geschäftsführenden Ausschusses;
2. Wahl des neuen Büros.

Es waren sämtliche Verbände vertreten.

Der geschäftsführende Ausschuß hat wegen der inneren Lage der Föderation seine Demission eingereicht.

Der Marseiller Verband brachte eine Geschäftsordnung ein, in der die Demission zu Protokoll stand und diese als gerechtfertigt betrachtet wurde. Sie stellte von neuem den Kollegen Rivelli für den Posten des Generalsekretärs als Kandidat auf. Diese Geschäftsordnung wurde angenommen, doch Rivelli beharrte auf seiner Demission. Der geschäftsführende Ausschuß wurde alsdann wie folgt zusammengesetzt:

Generalsekretär: Ehlers, Dünkirchen; 2. Sekretär: Pasquin, Marseille; Hauptkassierer: Chachuat, (besoldet); 2. Kassierer: Durand, Bordeaux.

M. Ehlers wird auch weiterhin die Sektion Dünkirchen leiten.

Der Kongreß hat nachstehende Resolutionen angenommen:

„Der außerordentliche Kongreß der Seeleute-Föderation entbietet bei seiner Eröffnung den Seeleuten aller Länder in brüderlicher Solidarität seine Grüße und insbesondere den Japanern, die in so grausamer Weise durch eine Erdumwälzung heimgesucht wurden, die ihr ganzes Land zerrüttet hat. Er spricht den Hinterbliebenen der Opfer, die durch diese Katastrophe getroffen sind, sein Beileid aus.

Er ersucht namentlich die Seeleute, angesichts der unheilvollen Kriegsgeißel, die von neuem über allen Völkern der Erde schwebt, sich unverzüglich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation anzuschließen.

Er verurteilt streng die Haltung der italienischen Regierung gegenüber der griechischen, und indem er den Mord an der italienischen Gesandtschaft in Albanien verurteilt, protestiert er energisch gegen den noch schwereren Mord friedlicher Einwohner von Korfu, sowie gegen die Unentschlossenheit und Saumseligkeit des Völkerbundes in bezug auf die Erfüllung seiner Pflichten.

Er gibt dem Wunsche Ausdruck, daß gegenüber den Umtrieben der im Solde der Großfinanz stehenden Politiker sich ein stramm organisiertes Proletariat aufrichte, das, wie mit Ketten zusammengeschmiedet, beseelt ist von einem unerbittlichen Haß gegen den Krieg, von einem festen Willen, dessen Wiederholung um jeden Preis zu verhindern und der restlos sich zusammenschließt, um die Ansprüche seiner Klasse und seine gesellschaftlichen Ziele zu erreichen.

Er spricht der französischen und internationalen Gewerkschaftsbewegung, die in der Landeszentrale und im Internationalen Gewerkschaftsbund verkörpert ist und sich aus allen Kräften des Proletariats zusammensetzt, erneut sein Vertrauen aus.

„Nachdem der Kongreß den neuen geschäftsführenden Ausschuß ernannt hat, drückt er nochmals sein aufrichtiges Bedauern über das Ausscheiden des Kollegen Rivelli aus, versichert ihm seiner ganzen Sympathie, dankt ihm herzlich für alle Dienste, die er in seiner langen gewerkschaftlichen Laufbahn als Mitstreiter der Seeleute-Organisation erwiesen hat und erklärt, daß er sich auf eine unvergängliche Solidarität verlassen kann.

Er sieht ein, daß Kollege Rivelli eine Laufbahn hinter sich hat, in der er unermüdlich, ohne sich eine Ruhepause zu gönnen, tätig war, daß sein jetziger körperlicher Zustand eine Erholung benötigt, damit er seinen neuen Aufgaben gewachsen ist.

Er beschließt, ihm vorläufig unter Fortbezahlung seines Gehalts einen dreimonatigen Urlaub zu gewähren und nach Ablauf dieser Frist die notwendigen Maßnahmen zu treffen, welche obiger Solidaritätsbekundung entsprechen.

Ferner beschließt er, ihm seine sämtlichen Delegationen zu erhalten.“

Der Generalsekretär und Kassierer wurden als Vertreter der Föderation auf der im Oktober d. J. von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Amsterdam abzuhaltenden Seeleute-Konferenz ernannt.

Der Kongreß beschloß außerdem, Kollege Firmen als Kandidat für den Posten eines Generalsekretärs der Seeleute-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation aufzustellen.

(Auch wir haben mit lebhaftem Bedauern von der Nachricht der Demission des Kollegen Rivelli Kenntnis genommen; wir schließen uns mit unseren besten Wünschen denjenigen der französischen Kollegen an und hoffen, daß unser Kollege bald in der Lage sein wird, den Platz, der ihm zukommt, wieder einzunehmen: in den *ersten* Reihen unserer Bewegung, die zurzeit Männer nötig hat wie dieser alte Kämpfer.)

Löhne und Arbeitszeit der Seeleute in verschiedenen Ländern.

Wir bringen nachstehend die ersten Resultate unserer Erhebung über die Arbeitsbedingungen der Seeleute in den verschiedenen Ländern. Die Angaben über die am 1. Juli 1923 gültigen Löhne umfassen Deutschland, Großbritannien, die Vereinigten Staaten, Frankreich, Holland, Belgien, Jugoslawien und Lettland, während die Arbeitszeit des Deck- und Maschinenpersonals in denselben Ländern mit Ausnahme von den Vereinigten Staaten in einer umfassenden Tabelle verarbeitet worden ist.

Deutschland.

Heuersätze

für deutsche Seeschiffe über 100 Br.-R.-T., mit Ausnahme von Fischerei- und Bergungsfahrzeugen, Schleppern und Leichtern, am 1. Juli 1923.

Deckpersonal.

1. Bootsleute und 1. Zimmerleute	Mk. 4 218 000
2. und 3. Bootsleute und 2. und 3. Zimmerleute	Mk. 4 107 000
Allein-Bootsleute und Allein-Zimmerleute	Mk. 4 107 000
Vergütung für Zimmerleute mit eigenem Geschirr	Mk. 144 000
Segelmacher	Mk. 4 107 000
Steurer (Quartermaster)	Mk. 3 996 000
Vollmatrosen	Mk. 3 873 000 ¹⁾
Leichtmatrosen	Mk. 1 788 000
Jungmänner	Mk. 1 176 000
Jungen	Mk. 744 000

Maschinenpersonal.

Maschinen- und Elektrikerassistenten mit mindestens einem Jahr Fahrzeit als Assistent, Maschinenunteroffiziere, Lagerhalter, Schmierer und Hilfskesselwärter	Mk. 4 107 000
Assistenten mit weniger als einem Jahr Fahrzeit als solche	Mk. 3 663 000
Heizer	Mk. 3 873 000 ²⁾
Heizer in atlantischer Fahrt	Mk. 3 951 000
Kohlenzieher	Mk. 3 573 000

Die Bemannungen der wöchentlichen Dampfer, die sich selbst beköstigen, erhalten ein Verpflegungsgeld von 105 000 Mark pro Kopf und Tag.

Verpflegungsgeld.

Das Verpflegungsgeld beträgt, falls nicht an Bord gekocht wird, 122 000 Mark pro Tag.

Ausrüstungsgeld im Auslande.

Mannschaften aller Schiffe soll auf längeren Auslandsreisen (wenn das Schiff in einem ausländischen Hafen liegt), nach Abwesenheit von mindestens 30 Tagen von einem deutschen Hafen, wo das Schiff mindestens 48 Stunden gelegen hat, ein Ausrüstungsgeld von 10 Schilling für Unteroffiziere und Vollgrade und von 5 Schilling für Junggrade gezahlt werden. Maximum: einmal pro 30 Tage.

£ 1/- war am 1. Juli 1914 etwa 20 Goldmark.
£ 1/- war am 1. Juli 1923 etwa 800 000 Papiermark.

Indexziffer am 1. Juli 1914: 100; am 1. Juli 1923: 3 765 100.

¹⁾ 1. Juli 1914 73 Goldmark.
²⁾ 1. Juli 1914 83 Goldmark.

Es wird dem Leser auffallen, daß die für die einzelnen Länder aufgeführten Daten nicht gleich umfangreich sind. Da es für die Anstellung von Vergleichen notwendig ist, daß die Informationen so vollständig als möglich erteilt werden, bitten wir die angeschlossenen Organisationen, unsere Angaben genau zu prüfen und uns über etwaige Fehler oder Unvollkommenheiten aufzuklären. Nur auf diese Weise wird es möglich sein, eine vollständige und den Bedürfnissen angepaßte Übersicht zusammenzustellen.

Großbritannien.

Standard-Löhne.

(Abmachung vom 16. April 1923.) Deck- und Heizraum-Personal.

	Monatl. Heuer (mit freier Verpflegung)	Wöchentl. ³⁾ Heuer (bei Selbst- beköstigung)
	£ s. d.	£ s. d.
Vollmatrose	9/- - ¹⁾	3/2/-
1. Bootsmann	10/10/-	3/7/-
2. "	9/10/-	3/7/-
Schiffszimmerer:		
auf Schiffen bis zu 8 000 B. R. T.	11/10/-	—
" " von 8 001 bis 10 000 B. R. T.	12/10/-	—
" " " 10 001 " 12 000 " " "	13/10/-	—
" " " 12 001 " 25 000 " " "	14/10/-	—
" " über 25 000 " " "	15/10/-	—
" " gleich welche Tonnage	—	3/7/-
Zimmermann's-Maat und Tischler:		
auf Schiffen bis zu 8 000 B. R. T.	10/10/-	—
" " von 8 001 bis 10 000 B. R. T.	10/10/-	—
" " " 10 001 " 12 000 " " "	11/10/-	—
" " " 12 001 " 25 000 " " "	11/10/-	—
" " über 25 000 " " "	12/10/-	—
Kranführer	—	3/4/6
Hilfskesselwärter	10/10/-	3/7/-
Heizer	9/10/- ²⁾	3/2/-
" (aufsichtsführend)	10/- -/-	—
Schmierer	10/- -/-	3/4/6
" (an Diesel-Motor)	10/10/-	—
Jungmann (Fahrzeit 12 bis 24 Monate)	4/15/-	2/5/-
Leichtmatrose (Fahrzeit mindestens 24 Monate)	6/ 5/-	2/5/-
Schiffsmaler (wenn als solcher angestellt)	9/10/-	—
Steurer	9/10/-	3/4/6
Segelmacher auf Segelschiffen	10/10/-	—
Lagerhalter (auf Deck)	9/10/-	—
1. " (im Maschinensaal)	10/10/-	—
2. " (" ")	10/10/-	—
Kohlenzieher (mit einmonatl. Fahrzeit)	9/- -/-	3/-/-
" (mit Fahrzeit unter einem Monat)	5/ 5/-	2/-/-
Winchmann	—	3/4/6

¹⁾ Am 1. Juli 1914: £ 4/10/-

²⁾ Am 1. Juli 1914: £ 5/- -/-

³⁾ In den Fällen, wo seitens der Reeder freie Verpflegung gewährt wird, sind die Lohnsätze um 21 sh. wöchentlich niedriger als diejenigen der Schiffsmannschaften, die sich selbst verköstigen.

Kostgeldentschädigung.

Wo ein Seemann nach den tariflichen Sätzen einschließlich Kost und Wohnung bezahlt wird, auf seinem Schiffe im Hafen arbeitet und dort nicht den Bestimmungen des Vertrages gemäß Verköstigung erhält, ist ihm dafür eine tägliche Kostgeldentschädigung von 4 sh. zu bezahlen.

Indexziffer vom 1. Juli 1914: 100

Indexziffer vom 1. Juli 1923: 169

Vereinigte Staaten.

Heuersätze

gültig ab 14. Mai 1923 für Mannschaften auf Schiffen des amerikanischen Schifffahrtsministeriums.

Beschäftigung	Lohnsatz \$
Schiffszimmerer	80,—
Zimmermann's-Maat	70,—
1. Bootsmann	75,—
2. Bootsmann	70,—
Steuer	70,—
Vollmatrose	62,50
Leichtmatrose	47,50
Lagerhalter	70,—
Maschinenunteroffizier	75,—
Oeler	72,50
Heizer auf Schiffen mit Oelfeuerung	65,—
" " " Kohlentfeuerung	67,50
Kohlenzieher	60,—
Reiniger im Heizraum von Schiffen mit Oelfeuerung	57,50

Am 1. Juli 1923 war ein £ = \$ 4.58.

Frankreich.

Die in der französischen Handelsflotte gültigen Löhne.

Beschäftigung	Juli 1914	Juli 1923	Kostgeldentschädigung im Hafen täglich
	Francs		
<i>Deckpersonal:</i>			
. Bootsmann, Schiffszimmerer usw.	105	385	9
2. Bootsmann, 2. Schiffszimmerer usw.	95	370	9
Vollmatrose	80	330	8
Leichtmatrose	60	265	8
Jungmann	40—45	160	8
Junge	25—30	120	8
<i>Maschinen und Heizraum-Personal:</i>			
1. Heizer, Schmierer, Elektriker usw.	118-132	385	9
Hilfskesselwärter (Donkeymann)	85	370	9
Heizer	90	360	8
Kohlenzieher	80	330	8

Löhne in der Schleppschiffahrt; gültig am 1. Juli 1923.

Beschäftigung	für die Hochsee-fahrt	auf der Reede	im Hafen
	Francs		
Bootsmann usw.	385	375	360
Heizer	360	345	330
Vollmatrose oder Kohlenzieher	330	320	310
Leichtmatrose	265	205	205
Jungmann	160	160	160
Junge	120	120	120
<i>Kostgeldentschädigung an Land:</i>			
Bootsmann etc.	täglich 9	täglich 7.50	täglich 7.25
Sonstige Gruppen	8	7.50	7.25

Anm.: Im Juli 1914 waren die Löhne im Schleppschiffahrtsdienst auf See dieselben wie in der Handelsflotte. Auf der Reede und im Hafen unterlag der Arbeitsvertrag in der Regel freier Vereinbarung; die Löhne schwankten zwischen 60 und 180 Francs bei Selbstverköstigung.

£ 1/- entsprach vor dem Kriege ca 25 Francs.

£ 1/- entsprach am 1. Juli ca. 76 Francs.

Indexziffer: 100 am 1. Juli 1914; 324 für das erste Quartal 1923.

Holland.

Heuersätze

des Deck- und Maschinenpersonals

Beschäftigung	Heuer am 1. Juli 1923	Heuer am 1. Juli 1914
	monatlich:	
Bootsmann	Mindestlohn 115 Gulden	Mindestlohn 60 b. 70 Guld.
Schiffszimmerer	115 "	60 " 70 "
Hilfskesselwärter	115 "	53 "
Gefriermaschinenführer	115 "	— "
Schmierer	115 "	50 "
Heizer	Normallohn 105 Gulden	Normallohn 48 Guld.
Lampist	105 "	45 "
Vollmatrose	100 "	42 "
Kohlenzieher (der mindestens ein Jahr als solcher oder als Heizer arbeitete)	85 "	39 "
Kohlenzieher (mit kürzerer Fahrzeit)	75 "	? "
Leichtmatrose	50 "	? "
Junge	Mindestlohn 25 Gulden	Mindestlohn ? (+ 2 Gulden monatlich bei guter Führung)

Kostgeldentschädigung im Hafen Fl. 1.— pro Tag.

Bezahlung im Hafen, wenn die Musterrolle unterzeichnet ist: Lohn + Kostgeldentschädigung; wenn die Musterrolle nicht unterzeichnet ist: 1/26 des Monatslohns + Fl. 1.— pro Tag.

Es ist weder wöchentliche Bezahlung vereinbart, noch verköstigt sich die Mannschaft selbst.

£ 1/- entsprach vor dem Kriege etwa 12 Gulden.

£ 1/- entsprach am 1. Juli etwa 11.70 Gulden.

Amtliche Indexziffer am 1. Juli 1914: 100, am 1. Juli 1923: 173.

Belgien.

Löhne

der belgischen Seeleute am 1. Juli 1923.

Zimmerleute	Frs. 507,50
Bootsleute	Frs. 472,50
Öler	Frs. 455,—
Heizer	Frs. 437,50
Kohlenzieher	Frs. 420,—
Vollmatrosen	Frs. 420,—
Leichtmatrosen	Frs. 360,25

Diese Löhne sind am 2. Juli um 10 % und am 1. September wieder um 5 % erhöht worden.

Der Lohn im Hafen beträgt 27,50 Frs. pro Tag für Vollmatrosen und Heizer und 30,25 für Donkeyleute usw.

Das Verpflegungsgeld beträgt für Mannschaften, die sich selbst beköstigen, £ 2/7- pro Monat.

£ 1/- entsprach vor dem Kriege etwa 25 Frs.

£ 1/- entsprach am 1. Juli 1923 etwa 90 Frs.

Jugoslawien.
Löhne am 1. Juli 1923.

Beschäftigung	Löhne in der kleinen Küstenschiffahrt laut Kollektivvertrag vom 1. Oktober 1921	Löhne der Großschiffahrt und in der langen Küstenschiffahrt laut durch die Reeder aufgelegten Vertrag vom 1. Oktober 1922	Löhne in der kleinen Küstenschiffahrt am 1. Juli 1914
Bootsmann u. Donkeymann	Din. 662,40	Lire 450,—	österr. Kr. 80—90
Zimmermann	—	430,—	—
Steuerer	496,80	375,—	66
Matrose	288,—	200,—	—
Heizer	639,20	415,—	76
Kohlenzieher	432,—	300,—	55
Junge	160,—	100,—	20
Leichtmatrose	—	—	45

£ 1/- war vor dem Kriege etwa 24 österreichische Kronen oder 25 italienische Lire.

£ 1/- war am 1. Juli 1923 etwa 105 italienische Lire.

Lettland.

Heuern
der lettländischen Seeleute am 1. Juli 1923.

Beschäftigung	Küstenschiffahrt	Großschiffahrt
Donkeymann	Rubel 2 500	£5/-/-
Bootsmann	" 2 375	£4/15/-
Heizer	" 2 250	£4/10/-
Vollmatrose	" 2 000	£4/-/-
Leichtmatrose	" 1 500	£3/-/-
Kohlenzieher	" 1 750	£3/10/-
Jungmann	" 1 000	£2/-/-

Zuzüglich: Verpflegungsgeld im Betrage von 40 Rubel oder 2 Schilling pro Tag.

Arbeitszeit des Deck- und Maschinenpersonals.

Deutschland.

Großschiffahrt.

Auf See.

a) Für diejenigen, die Wachdienst verrichten.

Das Deck- und Maschinenpersonal geht auf Dampfschiffen und Schiffen mit Hauptmotoren über 1000 B. R. T. in drei Wachen, auf den übrigen Schiffen in zwei Wachen. Auf Dampfschiffen und Schiffen mit Hauptmotoren in transatlantischer Fahrt wird der Dienst für das Maschinenpersonal jedenfalls in drei Wachen eingeteilt.

b) Für diejenigen, die keine Wache gehen.

Für Schiffsoffiziere, die keine Wache gehen, und für sogen. Tagelöhner gilt grundsätzlich die achtstündige Arbeitszeit.

c) An Tagen des Ein- und Auslaufens.

Beim Ein- oder Auslaufen wird innerhalb des bürgerlichen Werktages sämtlicher Wach- und Arbeitsdienst im Hafen oder auf der Reede und auf See zusammengerechnet. Ergibt diese Summe mehr als 8 Stunden, so wird für die 8 Stunden übersteigende Zeit Überstundenlohn vergütet.

Ist am Tage des Ein- oder Auslaufens Arbeit im Hafen oder auf der Reede, abgesehen vom Festmachen oder Losmachen des Schiffes, überhaupt nicht geleistet worden, so kommt eine solche Berechnung und die Bezahlung von Überstundenlohn nicht in Frage, es sei denn, daß die Arbeit des Los- und Festmachens an Deck bzw. in der Maschine länger als eine Stunde dauert. An Sonn- und Festtagen gilt das gleiche, doch wird die Arbeit im Hafen und auf der Reede in jedem Fall vorbehaltlich der Bestimmungen mit Überstundenlohn bezahlt; kleinere Dienstleistungen, die der regelmäßige Betrieb eines Schiffes mit sich bringt, wie z. B. Flaggenbedienung, gelten nicht als Überarbeit, soweit sie einen Schiffsmann nicht länger als etwa zehn Minuten beschäftigen.

Im Hafen.

8 Stunden pro Tag für Deck- und Maschinenpersonal.

Küstenschiffahrt.

Auf See.

Wie für die Großschiffahrt, da der Vertrag für alle Schiffe über 100 B. R. T. gilt

Im Hafen.

8 Stunden pro Tag für Deck- und Maschinenpersonal.

Großbritannien.*Großschifffahrt.**Auf See.**a) Für diejenigen, die Wachdienst verrichten:*

Deckpersonal 4 Stunden auf, 4 Stunden ab.
Maschinenpersonal 4 Stunden auf, 8 Stunden ab.

b) Für solche, die keine Wache gehen:

Die tägliche Arbeitszeit beträgt für Tagelöhner auf Deck und im Maschinenraum 9 Stunden pro Tag.

c) An Tagen des Ein- und Auslaufens:

Die Arbeitszeit beträgt 12 Stunden für das Deckpersonal und 9 Stunden für das Maschinenpersonal. Pausen sind nicht mit eingerechnet, wohl aber Wachdienst auf See, der während des bürgerlichen Tages verrichtet sein sollte.

Im Hafen.

- a) Für Deckpersonal 54 Stunden pro Woche,
b) Für Maschinenpersonal 48 Stunden pro Woche.

*Küstenschifffahrt.**Auf See.**a) Für diejenigen, die Wachdienst verrichten:*

Deckpersonal 12 Stunden pro Tag, (4 Stunden auf, 4 Stunden ab.)

b) Für solche, die keine Wache gehen:

Für Tagelöhner 9 Stunden pro Tag, während 7 Tagen pro Woche.

c) an Tagen des Ein- und Auslaufens:

9 Stunden pro Tag, während 7 Tagen pro Woche.
Maschinenpersonal 4 Stunden auf, 8 Stunden ab.

Im Hafen.

- a) Für Deckpersonal 8 Uhr vormittags — 5 Uhr nachmittags (9 Stunden.)
b) Maschinenpersonal 8 Stunden.

Frankreich.*Großschifffahrt.**Auf See.**a) Für diejenigen, die Wachdienst verrichten.*

Deckpersonal: zwei Wachen.
Maschinenpersonal: drei Wachen.

b) Für diejenigen, die keine Wachen gehen.

Für Tagelöhner 8 Stunden pro Tag.

c) An Tagen des Ein- und Auslaufens.

Die zusammengezählten Arbeitsstunden auf der Reede, im Hafen oder auf See dürfen für das Deckpersonal 12 nicht übersteigen, da sonst Überarbeit bezahlt werden muß. Wenn Tage des Ein- oder Auslaufens öfter als zweimal pro Woche vorkommen, so muß eine Sondervergütung bezahlt werden.

Die folgenden Bestimmungen sind in Kraft:

1. Die Woche fängt an beim Verlassen des Hafens.
2. Einlaufen und Auslaufen werden als besondere Verrichtungen betrachtet.
3. Wenn ein Schiff innerhalb sieben aufeinanderfolgenden Tagen den Hafen zum dritten Male verläßt, so muß Überarbeit bezahlt werden.

Beispiel: Der Dampfer „Militant“ verläßt Marseille am Montag und erreicht Algerien am Dienstag, um es Donnerstag wieder zu verlassen. Das Deckpersonal, das während dieser Verrichtungen jedesmal 12 Stunden gearbeitet hat, erhält $3 \times 4 = 12$ Stunden Überarbeit ausbezahlt.

Im Hafen.

Für Deck- und Maschinenpersonal: 8 Stunden pro Tag.

*Küstenschifffahrt.**Auf See.*

Wie für die Großschifffahrt.

Im Hafen.

Wie für die Großschifffahrt.

Holland.**Großschiffahrt.***Auf See.**a) Für diejenigen, die Wachdienst verrichten.*

Deckpersonal 12 nachts — 4 vormittags	} wechselt pro Tag ab
8 vormittags — 1 nachmittags	
7,30 nachmittags — 12 nachts	
oder	
4 vormittags — 8 vormittags	
1 nachmittags — 7,30 nachmittags	

Maschinenpersonal. Pro Tag von 24 Stunden zwei Wachen von je 4 aufeinanderfolgenden Stunden, mit einer Rast von je 8 Stunden.

Donkeyleute und/oder Öler müssen jede weitere vom Kapitän oder 1. Maschinisten notwendig erachtete Arbeit verrichten; sie darf jedoch 2 Stunden pro Tag oder 6 Stunden wöchentlich nicht übersteigen, da sonst Überarbeit bezahlt werden muß.

Auf Schiffen, die nur einen oder zwei Kohlenzieher für Nachtwache zur Verfügung haben, darf der Kapitän und/oder der 1. Maschinist die Wachen in anderer Weise verteilen. Die Dienstzeit darf pro Wache $4\frac{1}{2}$ Stunden nicht übersteigen (Ascheheben eingerechnet) und pro 24 Stunden niemals mehr als 9 Stunden. In der Regel zweimal, aber wenigstens einmal soll eine ununterbrochene Ruhezeit von $7\frac{1}{2}$ Stunden gewährt werden zwischen zwei Wachen.

b) Für diejenigen, die keine Wache gehen.

Deckpersonal: von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr nachmittags. (2 Stunden Essenspause.)

Maschinenpersonal: Tagelöhner 9 Stunden pro Tag, zwischen 6 Uhr vormittags und 6 Uhr nachmittags. Mindestruhezeit $\frac{1}{2}$ Stunde, höchstens 2 Stunden.

c) An Tagen des Ein- und Auslaufens.

Deckpersonal: 10 Stunden.

Maschinenpersonal: 8 Stunden (nicht eingerechnet die Zeit des Aschehebens).

Im Hafen.

Deck- und Maschinenpersonal 48 Stunden pro Woche (und zwar Montag bis Freitag $8\frac{1}{2}$ Stunden pro Tag, Sonnabend $5\frac{1}{2}$ Stunden).

Der Arbeitstag muß zwischen 6 Uhr vormittags und 6 Uhr nachmittags liegen, ausgenommen im Heimatshafen, wo die Arbeit um 8 Uhr vormittags anfängt.

Küstenschiffahrt.*Auf See.***Deckpersonal.***a) Für diejenigen, die Wachdienst verrichten.*

Wie für Großschiffahrt; der Kapitän ist aber berechtigt, die Wachen wie folgt zu verteilen: 4 Stunden auf, 4 Stunden ab.

b) Für diejenigen, die keinen Wachdienst verrichten.

Wie für Großschiffahrt.

Maschinenpersonal.*a) Für diejenigen, die Wachdienst verrichten.*

Für Kohlenzieher, Donkeyleute und Öler 2 Wachen von je 6 Stunden innerhalb 24 Stunden.

Für Heizer:

Auf Schiffen unter 500 Br.-R.-T. oder auf Schiffen, die im Durchschnitt nicht länger als 30 Stunden unterwegs sind: 6 Stunden auf, 6 Stunden ab.

Auf sonstigen Schiffen 2 Wachen von 4 Stunden innerhalb 24 Stunden, mit einer ununterbrochenen Ruhepause von 8 Stunden zwischen zwei Wachen.

In beiden Fällen sind die Heizer verpflichtet, vor oder nach ihrer Wache die Asche zu heben.

b) Für diejenigen, die keine Wache gehen.

6 Uhr vormittags bis 6 Uhr nachmittags, zwei Stunden für Essenspause eingerechnet (also 10 Stunden pro Tag).

c) An Tagen des Ein- und Auslaufens.

Wie für die Großschiffahrt.

Im Hafen.

Wie für die Großschiffahrt.

Belgien.**Großschiffahrt.***Auf See.**a) Für diejenigen, die Wachdienst verrichten.*

Deckpersonal. Drei Wachen von je 4 Stunden innerhalb 24 Stunden.

Maschinenpersonal. Zwei Wachen von je 4 Stunden pro 24 Stunden.

b) Für diejenigen, die keine Wache gehen.

8 Stunden pro Tag, zwischen 7 Uhr vormittags und 6 Uhr nachmittags.

c) An Tagen des Ein- und Auslaufens.

Maschinenpersonal: 9 Stunden.

Deckpersonal: 12 Stunden.

Im Hafen.

8 Stunden pro Tag, zwischen 7 Uhr vormittags und 5 Uhr nachmittags.

Küstenschiffahrt.*Auf See.*

a) Wie für die Großschiffahrt.

c) Wie für die Großschiffahrt.

Im Hafen.

8 Stunden pro Tag für das Deck- und Maschinenpersonal. Sonnabends von 8 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags.

Jugoslawien.*Großschiffahrt.**Auf See.*

a) Für diejenigen, die Wachdienst verrichten.

Deckpersonal: Zwei Wachen.

Maschinenpersonal: Drei Wachen (mit Ausnahme der Kohlenzieher, für die das 2-Wachensystem besteht).

c) An Tagen des Ein- und Auslaufens.

Deckpersonal 16 Stunden.

Maschinenpersonal 12 Stunden.

Im Hafen.

8 Stunden pro Tag für Deck- und Maschinenpersonal. An Sonn- und Feiertagen nur die notwendigsten Arbeiten.

*Küstenschiffahrt.**Auf See.*

Wöchentlich höchstens 60 Stunden für das ganze Personal.

Der Seedienst wird in zwei Wachen eingeteilt. Im allgemeinen laufen die Schiffe nachts in einen Hafen ein.

Im Hafen.

Gewöhnlich 8 Stunden pro Tag. Doch bleibt das wöchentliche Maximum von 60 Stunden bestehen.

Lettland.*Großschiffahrt.**Auf See.*

•Für diejenigen, die Wachdienst verrichten.

Deckpersonal 2 Wachen.

Maschinenpersonal: 8 Stunden pro Tag. Kohlenzieher arbeiten 12 Stunden.

Im Hafen.

8 Stunden pro Tag an Wochentagen für Deck- und Maschinenpersonal.

*Küstenschiffahrt.**Auf See.*

Wie für die Großschiffahrt.

Im Hafen.

Wie für die Großschiffahrt.

**AUS ANDEREN
BERUFSSSEKRETARIATEN**

**Zum Boykottkampf gegen die Firma E. Remy, A.-G.,
in Wygmael (Belgien).**

Eine Wendung.

Die Firma E. Remy lenkt ein. Sie hat einen Teil der im vergangenen Winter gemäßigten Arbeiter wieder eingestellt. Zu einem vollständigen Einlenken konnte sich die Firma noch nicht entschließen. Wir begreifen das. Eine Firma, wie Remy, die so von ihrer Macht überzeugt war, die ohne jede Rücksicht schalten und walten konnte, muß es schmerzlich empfinden, wenn sie gezwungen wird, die Arbeiterorganisationen als gleichberechtigten Kontrahenten anzuerkennen. Nachdem nun der erste Schritt gemacht ist, dürften sich die folgenden leichter gestalten. Die Konsumenten können hier mit Erfolg helfend eingreifen. Sie müssen nur den Boykott in der schärfsten Form zur Anwendung bringen. Wird so mit der Firma verfahren, dann wird in kürzester Frist das Ziel des Kampfes erreicht sein.

Haltet deshalb Parole. Weist alle Produkte der Firma zurück. Sorgt dafür, daß der Boykott die weiteste Verbreitung findet!

Die Exekutive der Internationalen Union der Organisationen der Arbeiter und Arbeiterinnen der Lebens- und Genußmittelindustrie.

Der Internationale Metallarbeiterbund.

Der Generalrat des Internationalen Metallarbeiterbundes hat in seiner letzten Sitzung eingehend über die Frage der Zulassung der allrussischen Metallarbeiter-Föderation diskutiert.

Im Mai 1923 wurde bei einer in Friedrichshafen mit den Russen abgehaltenen Konferenz eine Vereinbarung getroffen.

Diese Übereinkunft wurde dem Generalrat unterbreitet. Sie gibt der Überzeugung Ausdruck, daß die Mitarbeit der russischen Metallarbeiter und ihr Anschluß an das internationale Berufssekretariat eifrigst erstrebt werden muß und daß die Russen den aufrichtigen Wunsch hegen, daran teilzunehmen. Die Übereinkunft sieht vor, daß die Vertreter der

Metallarbeiter-Internationale sich verpflichten, im Vorstand für die Zulassung der Russen einzutreten.

Wenn der Generalrat dieser Übereinkunft bis zum nächsten Kongreß zustimmt, werden die russischen Vertreter mit beratender Stimme den Sitzungen des Exekutiv-Komitee's beiwohnen. Sie können sich mit Ausnahme der internen Angelegenheiten des Bundes an allen Diskussionsgegenständen beteiligen. Der nächste Kongreß wird sich über die Zulassung aussprechen.

Nach eingehender Beratung schlug Sekretär Ilg vor, den Verständigungsplan mit einem Zusatz zu versehen, da er festgestellt hatte, daß einige Vorstandsmitglieder in die Loyalität der Russen inbezug auf Mitarbeit und den guten Willen zur Beachtung der Statuten Zweifel setzen. Das Sekretariat wird beauftragt, bis zum nächsten Kongreß die Beziehungen mit den Russen zu unterhalten, um über die noch strittigen Punkte Klarheit zu schaffen.

Ferner wurde beschlossen, daß die Russen nur als Delegation zu den Sitzungen des Generalrats zugelassen werden, um dort ihren Standpunkt auseinandersetzen und ihre Haltung zu präzisieren.

Die Friedrichshafener Konvention wurde alsdann mit dem Abänderungsvorschlag Ilg einstimmig angenommen.

Das Zulassungsgesuch der französischen unitären Föderation wurde einstimmig abgelehnt.

VERSCHIEDENES

Aufruf an alle Esperantisten im Transportgewerbe.

Am Sonntag, den 26. August d. J. fand in Rotterdam eine Versammlung von Eisenbahnern und anderen Personen, die im Transportgewerbe beschäftigt sind, statt, in der grundsätzlich beschlossen wurde, eifrig für die Errichtung einer internationalen Organisation zu arbeiten, die sich zur Aufgabe macht, mittels der Welthilfssprache „Esperanto“ die Tätigkeit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fördern zu helfen und durch diese praktische Arbeit gleichzeitig zur weiteren Verbreitung dieser Welthilfssprache unter den Eisenbahnern, Straßenbahnern, Seeleuten und Transportarbeitern der ganzen Welt beizutragen. Es wurde ein provisorischer Vorstand gebildet, dessen Geschäfte *Herr H. J. Verschoof, Zugführer bei den Niederländischen Eisenbahnen in Hoek van Holland* übernommen hat.

Sämtliche Kollegen, die im Transportgewerbe im weitesten Sinne des Wortes beschäftigt sind und zu dem obenerwähnten Zwecke mitarbeiten wollen oder darüber nähere Auskunft zu erhalten wünschen, werden ersucht, sich an obige Adresse zu wenden.