



NUMMIER 21/22

AMSTERDAM, DEN 15. NOVEMBER 1923

Inhalt: *Allgemeines:* Der Kampf zwischen Arbeit und Kapital in Deutschland. — Das wahre Gesicht des Kapitalismus. — Österreich. — *Mitteilungen des Büros.* — *Eisenbahner:* Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in den verschiedenen Ländern. — Gegenwärtiger Stand der Lohnverhältnisse der Eisenbahner in Deutschland. — England. — Tschechoslowakei. — Produktive Bekämpfung der Arbeitslosigkeit. — Holland. — Süd-Afrika. — Schweden. — *Transportarbeiter:* Lohn- und Arbeitsbedingungen des deutschen Luftfahrtpersonals. — Ungarn. — Der Hafenverkehr von Hamburg, Antwerpen und Rotterdam. — *Seeleute:* Die Konferenz der Seeleute. — Die Arbeitsbedingungen der russischen Seeleute. — Schweden. — Vergleichende Lohnaufstellung der verschiedenen Berufsgruppen. — *Aus anderen Berufssekretariaten:* Die Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter und -Arbeiterinnen. — *Eingelaufene Druckschriften.* — *Verschiedenes:* Wie ein Richter über Unorganisierte denkt.

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Der Kampf zwischen Arbeit und Kapital in Deutschland.

Die sich seit langer Zeit in Deutschland ankündenden und durch den Ruhrkampf nur zeitweilig vertagten inneren Auseinandersetzungen sind jetzt in die entscheidende Phase gerückt. Wie bei allen großen historischen Geschehnissen, fließen auch hier die mannigfaltigsten Strömungen in- und durcheinander und verdunkeln dem Zeitgenossen den wahren Sinn. Aber unter allen sich im Süden und Norden, in Ost und West bestreitenden Interessengruppen heben sich zwei von gleich gigantischem Ausmaß hervor, deren Sieg oder Niederlage in absehbarer Zeit für die Geschicke der Bevölkerung — und nicht nur der deutschen — bestimmend sein wird: Arbeit und Kapital.

Richtig betrachtet ist dieser Kampf eine Fortsetzung des Weltkrieges. Die militärische Niederlage hat Deutschland mit schweren Schulden überzogen, und nachdem der letzte verzweifelte Versuch, sich wenigstens von den Verpflichtungen gegenüber den Siegerstaaten frei zu machen, mißlungen ist, will das deutsche Kapital die Schulden nach innen von sich abwenden und sie im ganzen Umfange auf die Arbeiterschaft abwälzen. Nichts anderes ist der Sinn des Angriffs auf den Achtstundentag, nichts anderes der Sinn des Versuchs, das Lohnniveau der deutschen Arbeiterschaft noch tiefer zu drücken als es schon ohnehin gesunken ist.

Der Angriff des Unternehmertums ist breit angelegt und vorbereitet. Der sich jahrelang hinziehende Zersetzungsprozeß der Mark, der nachweisbar durch die fortgesetzten Machenschaften des Kapitals beschleunigt worden ist und jetzt ein geradezu sich selbst überschlagendes Tempo angenommen

hat, bewirkte einen ununterbrochenen gigantischen Betrug der deutschen Arbeiterschaft um ihren Reallohn und hat ihn auf einen Bruchteil der Vorkriegslöhne zurückgebracht.

Gleichzeitig ist das Unternehmertum zusehends erstarkt. Nicht nur hat es die wachsende Spanne zwischen Vorkriegs- und Nachkriegslöhnen in Kapital umgewandelt, sondern die Geldentwertung hat zugleich auch zu einer allmählichen Enteignung des Mittel- und Rentnerstandes geführt, dessen Vermögen vom Großkapital ebenfalls größtenteils aufgesaugt worden ist. Und die aus dieser ökonomischen Erstarkung fließende Macht wird heute noch unendlich potenziert durch eine starke organisatorische Zusammenballung in Kartelle und Trusts, die die Konkurrenz der Unternehmer unter sich ausschaltet und ihnen die ausschließliche Einsetzung ihrer Macht gegen Arbeiter- und Konsumentenschaft ermöglicht. Die Staatsmacht selbst zeigt sich zum Schutze der arbeitenden Bevölkerung ohnmächtig. Sie hat nur die Wahl, den beteiligten Interessengruppen die Austragung des Kampfes selbst zu überlassen oder sich den Diktaten der Großindustrie zu fügen.

Es wäre aber ein sich schwer und tragisch rächender Fehler, wollte in der Arbeiterschaft außerhalb Deutschlands die Meinung vorherrschen, daß die Auseinandersetzungen in Deutschland sie nicht berühren und daß sie ihnen gegenüber in Gleichgültigkeit verharren könnten.

Von den Entscheidungen in Deutschland werden die einschneidendsten Rückwirkungen auf die Arbeitsbedingungen und den Lebensstandard der Arbeiter in andern Ländern ausgehen.

Gelingt es dem deutschen Unternehmertum, den Achtstundentag zu beseitigen, weil man, wie Stinnes zynisch erklärte, nicht einen Krieg verlieren und zugleich zwei Stunden täglich weniger arbeiten kann, so wird die Zertrümmerung dieser das Ziel jahrzehntelangen Kampfes darstellenden Errungenschaft auch dort nicht aufgehalten werden können, wo kein Krieg verloren worden ist.

Und gelingt es in Deutschland mit seinen gewaltigen Arbeiterorganisationen, das Lohnniveau weiter auf einem die nackte Existenz nicht entfernenden sicheren Niveau zu halten, so werden auch die Löhne des Auslands rasch an dieses Elendsniveau angenähert sein.

Das Schicksal der deutschen Arbeiterschaft ist daher in weitem Maße auch das Schicksal der internationalen Arbeiterschaft, und schon daraus ergibt sich für die Arbeiterschaft außerhalb Deutschlands die Pflicht, der deutschen Arbeiterschaft die stärkstmögliche moralische und tatkräftige Unterstützung zu sichern. Wie sich im einzelnen diese Unterstützung manifestieren muß, wird schon die allernächste Zeit zeigen. Jedenfalls kann es die ausländische Arbeiterschaft nicht zulassen, daß die deutsche Gewerkschaftsbewegung von deutschen und fremden Generalen zertrampelt und die Arbeiterschaft in die Fronknechtschaft eines vor keinen Erpressungen und Vergewaltigungen zurückschreckenden Unternehmertums gezwungen wird.

Das Gebot dieser praktischen internationalen Solidarität ist umso unabwiesbarer, als die Reaktion alle ihre Teufel zusammen auf die Arbeiterschaft losläßt. Die Agrarier halten Korn und Kartoffeln in gefüllten Scheunen zurück, die Wucherer verlangen unerschwingliche Preise, Versammlungs- und Preßfreiheit wird beseitigt und das Recht der Arbeiter zum Streik ist in ein Recht der Unternehmer zur Verweigerung des Rechts auf Arbeit verfälscht. Alle verfassungsmäßigen Rechte und Freiheiten der Republik scheinen ausschließlich auf jene angewendet zu werden, die geheim und öffentlich Sprengbomben unter die Fundamente dieser Republik legen, während für die wirklich republikanischen Teile der Bevölkerung nur die Ausnahmeparagraphen gelten.

Man ist erstaunt, daß es der mächtigen Arbeiterbewegung in Deutschland nicht gelungen sein soll, die Adern der jungen Republik stärker mit ihrem eigenen Blut zu füllen, aber welche immer die Ursachen sein mögen, die Gewerkschaften des Auslands verfolgen den schweren Kampf der deutschen Bruderorganisationen mit Zuversicht, überzeugt, daß sie allen Anfeindungen zum Trotz sich jenes kostbarste Kleinod nicht aus den Händen schlagen lassen werden, das der einzige Garant des schließlichen Sieges ist: das unbedingte Vertrauen der arbeitenden Massen im In- und Auslande.

H. Renier, Vorsitzender des belgischen Eisenbahnerverbandes, in „Le Ralliement“ über die wachsende Reaktionsgefahr.

„In Italien, in Spanien wohl, aber nicht bei uns,“ werden die Ahnungslosen sagen. „Sie mögen kommen, sie werden erwartet.“ Wir wissen es und geben auch zu, daß man sie „erwartet“. Aber mit wem und womit werden sie erwartet? Mit den Broschüren, in denen gesagt ist, daß man trotzdem die Revolution machen wird? Schreckliche Demagogie! Denn es ist ein Verbrechen, jawohl ein Verbrechen, wenn Organisations- und Parteiführer die Massen einschlafen lassen, ohne sie zu warnen und ohne sie in gleicher Weise zu organisieren wie jene, die hier zum Schlag auszuholen versuchen. . . .

Wir sagen: es ist ein Verbrechen, denn der „angepafte Faschismus“ ist nur ein Gemeinwort und nichts mehr, während die bürgerliche Revolution Tatsache ist.

Die Bourgeoisie ist sich in allen Ländern gleich. Wohl können ihre Methoden voneinander abweichen, ihr Ziel ist überall dasselbe.

Worauf wartet die Arbeiterklasse noch, um sich zu organisieren?

Das wahre Gesicht des Kapitalismus.

„Was mich betrifft, können sich die Deutschen gegenseitig töten, zerstückeln, ermorden, kochen, auffressen; Bayern, Preußen, Sachsen, Thüringer durcheinander, ich habe nichts dagegen. Im Gegenteil! Vierzig Millionen Deutsche weniger — dank einem einigermaßen vervollkommenen Bürgerkrieg mit allen modernen Mitteln, mit Flugzeugen, Tanks, Gasen . . . — erscheint mir als etwas außerordentlich wünschenswertes und ich werde jeder Diktatur, Revolution, Hungersnot oder Pest danken, die diese meine ungeduldige Erwartung so rasch als möglich erfüllt. Mit einem Wort: ich wünsche feurig den endgültigen Schiffbruch und den Verfall des versauenden Schiffes.“

So Léon Daudet, Mitglied der französischen Kammer und Leiter der Action Française, dieser an Umfang zwar kleinen, aber — nicht zuletzt dank der Unterstützung der hohen katholischen Geistlichkeit — an Einfluß mächtigen Gruppe, die zu einem guten Teile die Politik der französischen Regierung bestimmt.

Mit erhabener Entrüstung wird das brave Bürgertum in Frankreich und anderswo diese rauhe Sprache zurückweisen. Es ist in diesen Kreisen nicht beliebt, die Dinge so unzweideutig auszudrücken. Denn der Ausspruch von Daudet ist im Grunde genommen, wenn auch nicht der *bewußt* leitende Gedanke des französischen Kapitalismus, der sich des deutschen Konkurrenten entledigen will, so doch das sich jedem offenbarende *praktische* Ergebnis des Auftretens seiner Interessenhüter in der französischen Regierung.

Der Kapitalismus kennt keinerlei Rücksichten. Alle moralischen Überlegungen zerfließen vor dem Profit.

Die Worte von Daudet beleuchten grell und erschreckend, was sich in der Dunkelheit wirklich abspielt: Der Untergang aller Kultur und aller Menschlichkeit in der Menschheit, wozu der Kapitalismus zwangsläufig führt.

Aber gleichzeitig lassen sie auch umso stärker den Widerstand der Zerrissenheit in der Arbeiterklasse empfinden, die um Fragen untergeordneter Art ihre Energie und Kraft in inneren Händeln verzettelt, statt daß sie sich zusammenballt, um mit allen verfügbaren Mitteln den gemeinsamen Feind zu bekämpfen und die Welt von der kapitalistischen Umklammerung zu befreien.

Österreich.

*Wo die Kapitalisten anti-militaristisch sind.
Vertrauensmännerwahlen im Bundesheer.*

Anfangs September d. J. fanden die Vertrauensmännerwahlen im österreichischen Bundesheere statt.

Der christlichsoziale Heeresminister und das größtenteils reaktionäre Offizierskorps bedienten sich aller unerlaubten Mittel zur Beeinflussung der Wahlen.

Um die Wehrmänner der freien Gewerkschaft abtrünnig zu machen, wurden diejenigen, die sich zum Eintritt in den gelben „Wehrbund“ hergaben, bei jeder Gelegenheit in parteiischer Weise bevorzugt; so bei Beförderungen, bei der Erteilung von Urlaub, bei der Zuteilung zu angenehmeren, leichteren Diensten; Wehrbündler waren sogar bei Verüben schwerer Vergehen vor Disziplinarstrafen ziemlich gefeit.

Dagegen wurde die Zugehörigkeit zur freien Gewerkschaft, zum sozialdemokratischen „Militärverband“, mit willkürlicher Zurücksetzung, mit schwerstem und unangenehmstem Dienst, durch Verfolgungen durch die Disziplinarverfahren, durch strafweise Minderung des Einkommens, ja durch Entlassung im Wege der Disziplinarerkenntnisse auf das gehässigste und brutalste bekämpft.

Trotzdem zeigte das Gesamtwahlergebnis, daß von 15 269 Wehrmännern, deren Stimmen als gültig befunden worden waren, 14 215, also 93,1%, ihre Stimmen für die Kandidaten des sozialdemokratischen „Militärverbandes“ abgegeben hatten.

Auf Grund dieses Stimmenverhältnisses erscheinen unter den 245 Vertrauensmännern 241 Kandidaten des Militärverbandes gewählt.

Die Vertrauensmännerstellen bei den Bataillonen, den Regimentern, Brigadekommandos, Heeresverwaltungsstellen wurden alle mit Kandidaten des „Militärverbandes“ besetzt.

Ebenso besteht die Zentralstelle der Militärpersonalvertretung, der Heerespersonalausschuß, mit dem Sitz beim Heeresministerium, nur aus Vertretern des „Militärverbandes“.

Das Stimmenverhältnis wäre für den „Militärverband“ noch günstiger ausgefallen, wenn nicht einzelne Kommandanten durch eine raffinierte Diensteinteilung am Tage der Wahl Wehrmänner an der Wahlbeteiligung verhindert hätten.

Das Wahlergebnis bedeutet den Sieg der sozialistischen Erziehung, den Sieg des Mutes, der Manneswürde, der Charakterfestigkeit über das System der politischen Korruption, der Gesinnungsriecherei und des Terrors, die der christlich-soziale Heeresminister und sein monarchistischer Offiziersanhang unter dem verlogenen Schlagwort der „Entpolitisierung“ der Wehrmacht mit den unlautersten Mitteln einzubürgern mit so auffallenden Mißerfolgen unablässig bemüht waren.

Während die Bourgeoisie mit den Erklärungen der offensichtlichen Niederlage der reaktionären Bestrebungen in der Wehrmacht vorlieb nehmen mußte, hielt am 18. September d. J. die Garnison Wien in der riesigen Katharinenhalle unter Teilnahme der Wehrmänner, eines Teiles der Unteroffiziere und der Offiziere sowie deren Angehörigen und Vertretern der Provinzialgarnisonen bei starker Beteiligung der Industriearbeiterschaft die *Siegester* ab.

Nach Verlesung des Begrüßungsschreibens des Wiener Bürgermeisters, Genossen *Reumann*, wurde die Feier mit der Ouvertüre zu „Freischütz“ eingeleitet, worauf der erste Staatskanzler der deutschösterreichischen Republik, Genosse *Dr. Renner*, den Wehrmännern die Glückwünsche des sozialdemokratischen Parteivorstandes und des Klubs der sozialdemokratischen Abgeordneten überbrachte. Nach der Festrede des Organisators der republikanischen Wehrmacht, des Parlamentskommissars für das Heerwesen, *Dr. Julius Deutsch*, schloß die Siegesfeier zum Zeichen der innigen Gemeinschaft zwischen dem schaffenden Volk und der Wehrmacht der Republik mit der Intonation der „Internationale“. Kg.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Kurzer Bericht über die Sitzung des Exekutivkomitees vom 14. und 15. Oktober in Amsterdam.

Der Bericht über die Tätigkeit des Büros enthält u. a. Mitteilungen über die Bemühungen der I. T. F. im Kampf der deutschen, jugoslawischen, norwegischen und isländischen Seeleute und Fischer, die Unterstützungsaktion für Italien und Belgien, den Ausschluß der italienischen Seeleute, die internationalen Verhältnisse, die Sammlung von Unterlagen über die Arbeitsbedingungen der verschiedenen Berufsgruppen, den organisatorischen Ausbau der I. T. F. und die Verbreitung der Publikationen. (Von der Broschüre: „Wesen, Ziel und Streben der I. T. F.“ sind von den angeschlossenen Organisationen 35.000 bestellt und verbreitet worden.)

Im Zusammenhang mit dem erstgenannten Punkt beschloß die Exekutive, die angeschlossenen Organisationen noch einmal nachdrücklich auf die Bestimmungen der Statuten in Sachen internationaler Aktionen zu verweisen.

Dem vom Büro ausgesandten Zirkular gelegentlich des italienisch-griechischen Konflikts stimmte das Exekutiv-Komitee zu.

Der Bericht wurde gutgeheißen.

Zur Mitgliedschaft wurden zugelassen: die Argentinische Organisation der Seeleute und des Lokomotivpersonals sowie die Organisation der Seeleute und Fischer von Island.

Da die I. T. F. bereits unterstützend für das Luftschiffahrtspersonal eingetreten ist, wurde beschlossen, die Propaganda unter dieser Gruppe weiter zu entwickeln.

Eine Einladung der russischen Verbände der Transportarbeiter, des Eisenbahnpersonals und der Seeleute zur Entsendung einer Delegation nach Rußland wurde mit Stimmenmehrheit abgelehnt.

Ein finanzieller Bericht des Büros gab Veranlassung zu einer Besprechung der besonderen Lage der Organisationen in valutaschwachen Ländern. Es wurde hierbei auf die Notwendigkeit verwiesen, daß, wenn einigermaßen möglich, die angeschlossenen Organisationen die gleichen finanziellen Lasten für die I. T. F. tragen sollen.

Die Ausgabe eines wenn nötig wöchentlich erscheinenden Presseberichts wurde gutgeheißen. Ebenso der Versuch, unter Vermittlung der Organisationsleitungen unter den Mitgliedern der angeschlossenen Verbände für Abonnements auf das Mitteilungsblatt der I. T. F. zu werben.

Die zur am 9. und 10. November stattfindenden Sitzung des I. G. B. mit Vertretern der internationalen Berufssekretariate zu entsendende Delegation besteht aus Rob. Williams, Edo Fimmen, J. Döring und J. Brautigam.

Ferner wurde noch Aussprache geführt über die am 16. und 17. Oktober stattfindende Seeleutekonferenz und über eine gegebenenfalls zu haltende Konferenz des Eisenbahnpersonals.

(Zu unserer peinlichen Überraschung fanden wir in einer schwedischen Zeitung einen Bericht über diese Sitzung des Exekutivkomitees, der sich sogar auf persönliche Einzelheiten erstreckt. Es versteht sich von selbst, daß wir für einen derartigen Bericht keinerlei Verantwortung tragen. Der betreffende Bericht gab übrigens in verschiedener Hinsicht von den geführten Besprechungen ein *unrichtiges* Bild. Im allgemeinen müssen wir auch ablehnen, daß außerhalb des Sekretariats Berichte über *Vorstandssitzungen* veröffentlicht werden.)

Abonnements auf das Mitteilungsblatt.

Wir machen darauf aufmerksam, daß Mitglieder der angeschlossenen Organisationen durch Vermittlung ihrer Verbandsleitung das Mitteilungsblatt zum Preise von Fl. 1.—, 2 schweizer Franken, 20 000 österreichische oder 12 tschechische Kronen *pro Jahr* abonnieren können. Den Organisationen ist in dieser Angelegenheit am 19. Oktober ein Rundschreiben gesandt worden.

Fragebogen für Eisenbahn- und Straßenbahnpersonal.

Organisationen, die unsere Fragebogen bisher noch nicht beantwortet haben, wollen dies so bald als irgend möglich nachholen.

Solange die Arbeiterschaft sich unfähig erweist, sich gegen den gemeinsamen Feind zusammenzuballen, genau solange wird das organisierte Kapital die Ausbeutung der Arbeiter fortsetzen. Ohne dies wird die Arbeiterschaft nichts gewinnen — sondern alles verlieren.

(American Locomotive Engineers' Journal, Oktober 1923).



Die Arbeitsbedingungen des Eisen- und Straßenbahnpersonals in den verschiedenen Ländern.

Wir beginnen heute mit der Veröffentlichung der Ergebnisse unserer Untersuchungen hinsichtlich der Arbeitsbedingungen des Eisen- und Straßenbahnpersonals.

Um diesen Angaben ihren Wert zu erhalten, bitten wir die betr. Organisationen, die Veröffentlichungen genau zu prüfen und uns etwa inzwischen eingetretene oder später eintretende Änderungen zu berichten.

Diejenigen Organisationen, deren Beantwortung unserer Fragebogen noch aussteht, wollen dies so bald als möglich nachholen.

Osterreich.

Straßenbahnen.

Straßenbahnunternehmen bestehen in Wien, Graz, Linz, Klagenfurt, St. Pölten, Gmunden und Salzburg.

Die hier folgenden Angaben rühren von dem Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen Österreichs und beziehen sich nur auf die Betriebe von Wien, Klagenfurt, Graz und Linz. Der größte dieser Betriebe ist Wien und wo nichts anderes angegeben ist, beziehen sich die Angaben auf diesen Betrieb.

1. Die Betriebsform.

Die Straßenbahnen von Wien und Klagenfurt sind Gemeindebetriebe. Die Straßenbahnen von Graz und Linz Aktiengesellschaften. In allen Fällen steht der betreffenden Stadtgemeinde die Tarifhoheit zu, d. h. die Fahrpreise bedürfen jeweils der Bewilligung der Stadtgemeinde.

Eine Konzentrationsbewegung der Privatgesellschaften ist nicht zu bemerken. Es kann eher festgestellt werden, daß sich die Gemeinden durch Vermehrung ihres Aktienbesitzes immer größeren Einfluß auf die Privatbahnen erwirken und eine deutliche Tendenz zur Kommunalisierung vorhanden ist.

Die Gesamtzahl der Beschäftigten beträgt in Wien 15 199, hiervon sind Beamte 924, Unterbeamte (Funktionäre) 646; 13 071 Bedienstete und Arbeiter und 558 Streckenarbeiter. Von den 13 071 Bediensteten und Arbeitern sind im Fahrdienst 8646, im Werkstattendienst 4425 beschäftigt.

2. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Sämtliche österreichische Straßenbahnen haben unter den durch den Krieg und seine Folgen geschaffenen Verhältnissen schwer zu leiden. Sie konnten nur mit Mühe aktiv bilanzieren. Die Wiener Straßenbahn schloß wiederholt mit Verlust ab. Erst die letzte Bilanz stellte einen kleinen Überschuß fest, der aber nur auf den Umstand zurückzuführen ist, daß die Gemeinde Wien den Betriebsstrom unter den Gesteungskosten liefert. In der letzten Zeit macht sich bei allen Betrieben eine Besserung bemerkbar.

Sparmaßnahmen wurden im Einvernehmen mit der Gewerkschaft und den Personalvertretungen in folgender Weise durchgeführt:

1. Seit November 1921 ist die Aufnahme von neuem Personal gesperrt.
2. Bessere Ausnutzung der Arbeitsleistung im Rahmen der achtstündigen Arbeitszeit.
3. Einführung technischer Besserungen (Einrichtung elektrischer Weichen und Bau von Gleisschleifen).

4. Reorganisation des kaufmännischen Dienstes, wodurch eine ziemliche Anzahl von Beamten erspart werden konnte.

Im allgemeinen wurden die Vorschläge der Personalvertretung und der gewerkschaftlichen Organisation durchgeführt. Gleichzeitig hat der Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen verschiedene Reorganisationsvorschläge mit der Beamtenorganisation ausgearbeitet. Die Absichten beider Organisationen sind erreicht worden.

Stillegung von Betrieben ist nirgends erfolgt. In Wien werden zurzeit noch zwei neue Linien errichtet.

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

In Österreich ist die Anerkennung der Gewerkschaften durch das Betriebsrätegesetz sowie das Gesetz über Kollektivverträge und Einigungsämter sichergestellt. Es bestehen bei allen Unternehmungen Personalvertretungen, die in ständiger Fühlungnahme mit den Direktionen sind. Die Personalvertretungen greifen nicht nur bei Regelung von Personalangelegenheiten ein, sondern üben vielfach merklichen Einfluß auf die ganze Betriebsorganisation aus. Es ist das gesetzliche Recht der Personalvertretungen, die Direktion zu ihren Sitzungen zu laden. Soweit Aktiengesellschaften in Betracht kommen, haben auch Vertreter des Betriebsrates Sitz und Stimme im Verwaltungsrat der Gesellschaften. In Unternehmungen, wo verschiedene Organisationen vorhanden sind — dies trifft nur für Wien zu —, empfängt zwar die Direktion des Unternehmens auch die Abgesandten der sonstigen Organisationen, verhandelt wird jedoch nur mit jener Organisation, welche die Mehrheit der Bediensteten zu ihrer Mitgliedschaft zählt. Ein Unterschied zwischen den im eigenen Dienst stehenden Personalvertretern und den Vertretern des Verbandes wird nicht gemacht. Es kann im Gegenteil festgestellt werden, daß die Direktionen vorziehen, im Beisein des Verbandsvertreters aktuelle Fragen zu behandeln und zu erledigen. Bei Meinungsverschiedenheiten wird gewöhnlich das gesetzliche Einigungsamt angerufen. In Wien, das eine sozialdemokratische Gemeindeverwaltung besitzt, werden solche Differenzen den obersten Gewerkschafts- und Parteiinstanzen (Gewerkschaftskommission und Parteileitung) zur Entscheidung vorgelegt. Klagen betreffend Arbeitsbedingungen können direkt mit der Betriebsleitung besprochen werden. Organisationsvertreter können jederzeit direkt mit Abteilungschefs in Verbindung treten.

In Wien ist der Personalausschuß (Betriebsrat) aus 24 Mitgliedern gebildet. Sie gehen aus Wahlen der verschiedenen Gruppen hervor und wählen aus sich heraus einen sechsgliedrigen Obmänner-Ausschuß. Die Mitglieder dieses Ausschusses sind freigestellt und machen keinen Dienst. Sonst erhalten die Personalvertreter die zur Erledigung ihrer Angelegenheiten unbedingt notwendige Zeit. Ein Lohnabzug findet nicht statt.

Die Personalvertretung (Hauptausschuß) hat in allen Angelegenheiten, die das gesamte Personal betreffen, Mitspracherecht. Aufträge an das gesamte Personal dürfen nur nach erfolgter Zustimmung des Hauptausschusses ausgegeben werden. Dasselbe gilt für die Fahrpläne.

4. Das Streikrecht.

Dem Personal steht das Streikrecht zu. Ein großer Angriffstreik wurde in Wien vom gesamten Personal im Jahre 1918 durchgeführt und endete mit vollem Erfolge. Seitdem hat nur im Jahre 1922 und zwar ebenfalls in Wien ein Streik stattgefunden. Es handelte sich hierbei um einen wilden Streik, der nur die Gruppen der Fahrer und Schaffner umfaßte und von den Gewerkschaften nicht anerkannt war. Den Anlaß hierzu bildete der Abschluß eines Tarifvertrages, der diesen beiden Bedienstetengruppen nicht genehm war. Eine Verbesserung des durch die Verhandlungen erzielten Ergebnisses wurde durch diesen Streik nicht herbeigeführt.

Bestimmungen gegen den passiven Widerstand bestehen nicht. Bisher ist auch noch nie zu diesem Kampfmittel gegriffen worden.

5. Die Organisation des Personals.

Eine Grenzregulierung besteht nur insofern, als die zständige Organisation für das Personal solcher elektrischer Bahnen, welche dem interlokalen Verkehr dienen, die Gewerkschaft der Eisenbahner, und für das Personal solcher elektrischer Bahnen, die im Weichbilde der Städte geführt werden, der Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen ist. Diesem Verbands ist auch das in Gemeindediensten stehende Personal angeschlossen. Eine Ausnahme von dieser Regelung macht das Personal der Straßenbahnen der Stadt Salzburg. Diese wird von der Staatsbahndirektion betrieben und das Personal ist daher in der Gewerkschaft der Eisenbahner organisiert.

Insgesamt sind im Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen Österreichs organisiert:

in Wien	rund 9000 Beamte usw. des Straßenbahnpersonals
in Linz	" 390 " " " "
in Graz	" 960 " " " "
in Klagenfurt	" 80 " " " "

Das *Büropersonal* ist durchweg im Verband der Industrieangestellten, der ebenso wie der Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossen ist. Außer diesen freigewerkschaftlichen Organisationen besteht in Wien noch eine Organisation der „christlichen Eisenbahner“ und ein Verein „Organisation der Straßenbahner“, die aber von der Direktion nicht als verhandlungsberechtigt anerkannt sind.

6. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Die Arbeitsbestimmungen sind durch Kollektivvertrag geregelt. Die Vertragsdauer ist unbeschränkt und kann mit dreimonatlicher Kündigung gelöst werden. Der Vertrag wird dem Personal gedruckt zur Verfügung gestellt. Eine Änderung kann nur im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Direktion und Personal erfolgen. Neben dem Vertrag besteht noch eine besondere Dienstordnung für das Personal, die aber für die Beamten keine Geltung besitzt. Auf diese wird in Wien die allgemeine Dienstordnung der Gemeinde Wien angewendet.

7. Arbeitsbedingungen (Rechtliche Stellung).

Bei Strafenlassungen ist ein Einspruch des Hauptausschusses der Personalvertretung möglich. Bei bereits über fünf Jahre im Dienst stehenden Bediensteten muß die Entlassung überdies vom Stadtsenat bestätigt werden.

Die Disziplinarkommission ist paritätisch zusammengesetzt. Sie besteht aus vier vom Personal gewählten und vier vom Bürgermeister ernannten Mitgliedern. Der Vorsitzende ist ein amtsführender Stadtrat.

Gegen den Ausspruch der Disziplinarkommission kann in folgenden Fällen Berufung an den Stadtsenat erhoben werden:

- bei Versetzung in eine andere Standesgruppe,
- bei Aufschub der Vorrückung in eine höhere Bezugsklasse oder Kategorie und c) bei Funktionären, (das sind Vorgesetzte der Bediensteten und Arbeiter ohne Beamtencharakter), bei Rückversetzung in eine niedrigere Standesgruppe (Kategorie) oder in den Bedienstetenstand.

Der Direktion steht das Recht zur Entlassung nur bis zu dem erreichten fünften Dienstjahre und nur bei nachgewiesener wiederholter und bereits vorbestrafter Verfehlung oder bei rechtskräftiger Verurteilung wegen eines Verbrechens zu. Es kann aber innerhalb 14 Tagen vom Hauptausschuß Einspruch erfolgen. Dieser Einspruch hat keine aufschiebende Wirkung.

Entlassene erhalten nur die Entlohnung für die Kündigungszeit. Bei Entlassung auf Grund begangener Verbrechen erhalten sie die zur Pensionskasse geleisteten Beiträge zurück.

8. Arbeitszeit.

Zwischen Dienstzeit und Arbeitszeit wird ein Unterschied nicht gemacht. Die tägliche Arbeitszeit beträgt acht Stunden. Es kann aber im Durchschnitt eine Überstunde täglich gefordert werden.

Jeder Bedienstete hat wöchentlich einen Ruhetag, der mindestens 36 Stunden betragen muß. (In Linz entfällt auf fünf Arbeitstage ein Ruhetag.)

Urlaubstage mit Bezahlung werden gewährt:

- nach dem ersten Dienstjahr 7 Tage,
- nach dem fünften Dienstjahr 14 Tage,
- nach dem zehnten Dienstjahr 21 Tage,
- nach fünfzehnjähriger Dienstzeit 28 Tage.

Wenn Bedienstete und Arbeiter durch wichtige persönliche Gründe ohne ihr Verschulden während einer kurzen, eine Woche nicht übersteigenden Zeit an der Dienstleistung verhindert sind, so erhalten sie, wenn sie bereits 14 Tage im Dienstverhältnis stehen, volles Entgelt.

Die zur Ausübung eines Mandats im Nationalrat, im Landtag oder im Gemeinderate notwendige Dienstbefreiung kommt den Bediensteten ohne weitere Bewilligung und unter Anspruch auf unverkürzte normale Bezüge gegen bloße Anzeige bei der vorgesetzten Dienststelle zu. Die zur Ausübung von Mandaten in anderen öffentlichen oder beruflichen Körperschaften notwendige Dienstbefreiung ist an die Bewilligung des amtsführenden Stadtrates gebunden.

Alle Arbeitspausen während der Dienstschrift werden in die Dienstzeit eingerechnet. Ausgenommen hiervon ist die Essenszeit bis zu anderthalb Stunden. Die Ruhepause zwischen den Dienstschriften muß mindestens acht Stunden betragen.

Es gibt Schichtdienst ohne Mittagspause, mit Mittagspause und geteilten Dienst. Außerdem einen kontinuierlichen Dienst in den Bahnhofswerkstätten, der aber in drei achtstündigen Schichten geleistet wird.

Bei Dienst an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen wird den Fahrbediensteten und den Bediensteten der Bahnhofswerkstätten je ein Normalstundenlohn als Dienstzulage (Sonntagszulage) gewährt. Den in der Nachtschicht arbeitenden Bahnhofswerkstättenbediensteten wird diese noch außerhalb der gewöhnlichen Nachtdienstzulage, die in derselben Höhe bezahlt wird, gewährt.

Bei Nachtarbeiten auf der Strecke wird die doppelte Schicht verrechnet. Diese Arbeiter haben den nächsten Tag frei.

Überstunden werden um 50 Prozent höher bezahlt als normale Arbeitsstunden. Im Fahrdienst gelangen diese dann zur Auszahlung, wenn die wöchentliche Arbeitszeit 48 Stunden überschreitet, in den Werkstätten, wenn mehr als acht Stunden am Tage gearbeitet wird.

Die Überstundenzahl der im Fahrdienst stehenden ist im Durchschnitt auf eine Stunde täglich festgesetzt. Zur Erleichterung der Diensterteilung kann die Überstundenzahl im Durchschnitt um zwei Stunden im Monat nicht überschritten werden. In den Werkstätten können im nachgewiesenen Bedarfsfalle zwei Überstunden pro Schicht verlangt werden.

Geteilte Dienste werden innerhalb zwei Wochen höchstens dreimal geleistet. Ein Unterschied zwischen Wagentdienst und Gesamtdienst wird nicht gemacht. Es wird der Wagentdienst und alle Pausen zwischen den einzelnen Touren als Dienst gerechnet. Die Umkehr- und Stehzeiten werden zum Ganzen in den Dienst eingerechnet. Für das Einziehen und Auslaufen der Züge werden je vier Minuten in den Wagentdienst eingerechnet. Zu Abfertigungen, die sich vom Bahnhof entfernt befinden, wird die Geh- oder Fahrzeit angerechnet. Von beiden jene, die dem Unternehmen weniger kostet.

Steh- und Umkehrzeiten werden bis zu acht Minuten in den Wagen- (Plattform-)Dienst eingerechnet. Im allgemeinen ist Grundsatz: für je 60 Minuten Wagentdienst 10 Minuten Pause. Bei Fahrdiensten, die nach 8 Uhr noch nicht beendet sind, wird

eine Nachmahlpause von 20 Minuten in den Dienst eingerechnet. Die Vorbereitungs- und Schlußzeit bei jedem Dienst beträgt 15 Minuten für Fahrer und Schaffner und wird in die Arbeitszeit eingerechnet.

Den Schaffnern wird bei jeder Abrechnungsperiode (zurzeit 3 Wochen) ein Betrag in der Höhe von 1½ Überstunden separat vergütet.

Wenn die Temperatur unter 5 Grad Reaumur unter 0 sinkt, werden von den Reservemannschaften sogenannte Kältetouren geleistet. Dadurch entfällt für die betreffende Partie eine Tour, die sie im geheizten Abfertigungsraum zubringen muß.

Die Fahrpläne werden von der Direktion erstellt und drei Tage vorher dem örtlichen Vertrauensmännerausschuß zur Stellungnahme vorgelegt.

9. Lohnregelung.

Es wird ein Mindestlohn festgesetzt, der sich nach den Kosten der Lebenshaltung richtet. Dieser Mindestlohn wird mit einer Dienstalterzulage pro Monat und Dienstjahr erhöht. Auf die Endsumme wirkt dann der amtlich errechnete Index aus.

Steigt der Index, so wirkt er vom ersten des laufenden Monats, fällt er, so wirkt er nur in dem Falle, daß der Rückgang mehr als 5 Prozent beträgt und zwar erst vom folgenden Monat an. Bruchteile des Indexes unter 5 Prozent werden summiert und erst wenn die Summe mehr als 5 Prozent beträgt vom Ganzen abgerechnet.

Im Fahrdienst besteht Monatslohn, im Werkstätdienst Monats- und Wochenlohn. Im Fahrdienst wird der freie Tag bezahlt.

Die Lohnstufen sind nach den Verwendungsgruppen eingeteilt.

Die Verwendungsgruppen der Wiener Straßenbahn sind:

Im Fahrdienst.

a) Schaffner und Fahrer, die ständig Fahrdienst leisten und solche, welche infolge eines zugezogenen Leidens nicht mehr fahrdiensttauglich sind, aber zum Fahrkartenverkauf verwendet werden. Diese sitzen in Kiosks in den Straßen oder auch in Lokalen und verkaufen gleichzeitig die Wertmarken auf die Monats- und Streckenkarten. Sie haben auch bei Tarifänderungen den Rückkauf unverbrauchter Fahrscheine zu besorgen.

b) Schaffner und Führer in anderen Diensten. Das sind ebenfalls fahrdienstuntauglich gewordene Bedienstete, die aber zu anderen Diensten verwendet werden, (Schreiberdienste, Kanzleidiener u. a., Personen- und Lastwagenlenker (Chauffeure), Kutscher und Kutscherdienst leistende Pferdewärter sowie Bahnwärter I. Klasse. Zur Klasse I gehören Bahnwärter, welche Reparaturen auf der Strecke, wie Auswechseln von Weichenzungen, Tauschen von Zugfedern bei Weichen, Reparatur der Schienenstöße und auch Pflasterungsarbeiten selbständig machen können.

c) Bahnwärter II. Klasse. Das sind solche, die nur die Strecke zu überwachen haben, die Gleisbogen mit Graphit besprengen, die Weichen reinigen, eventuell vorstehende Pflastersteine versenken und sonstige Gebrechen anzuzeigen haben.

d) Bahnhofsbienstete. Das sind solche Bedienstete, die als Tag- und Nachtwächter, Kuppler- oder sonstige untergeordnete Dienste versehen und nicht der Werkstätte zugeteilt sind. In diese Gruppe gehören ferner auch die Pferdewärter.

e) Frauen als Familienerhalterinnen. Diese Frauen werden im allgemeinen zu Reinigungsarbeiten in den Bahnhöfen und auch in den einzelnen sonstigen Dienstabteilungen verwendet. In dieselbe Gruppe gehören auch die in den Werkstätten untergebrachten Frauen, welche zu verschiedenen Arbeiten leichter Art, hauptsächlich auch nur Reinigungsarbeit, verwendet werden. Es handelt sich bei all diesen Frauen um Kriegswitwen, die für Kinder zu sorgen haben.

f) Alle übrigen Frauen. Die Arbeitszuteilung an diese ist dieselbe, nur handelt es sich bei diesen um Frauen, die entweder ledig oder kinderlose Witwen sind.

g und h) Laufburschen: Diese werden hauptsächlich in der Direktion verwendet. Sie besuchen die Handelsschule auf Kosten der Direktion und können nach vollendetem 18. Lebensjahre bei Bedarf und Eignung entweder zum Fahrdienst, Kanzleidienst oder Werkstätdienst übertreten.

Die Grundlöhne für die Angehörigen dieser Gruppe betragen am 1. Mai 1923 :*)

In der Kategorie a) 330 000 Kr., und 304 300,
wenn unter 22 Jahren und unverheiratet,
In der Kategorie b) 323 722 Kr., und 298 023,
wenn unter 22 Jahren und unverheiratet,
In der Kategorie c) 304 000 Kr., und 278 240,
wenn unter 22 Jahren und unverheiratet,
In der Kategorie d) 292 800 Kr., und 266 100,
wenn unter 22 Jahren und unverheiratet,
In der Kategorie e) 216 000 Kr.,
In der Kategorie f) 196 275 Kr.,
In der Kategorie g) 105 000 Kr. (Laufburschen bis 16 Jahre),
In der Kategorie h) 115 000 Kr. (Laufburschen v. 16 b. 18 Jahren).

Die Dienstalterzulage für alle Bediensteten und Arbeiter der obigen Verwendungsgruppe mit Ausnahme der Laufburschen betrug am 1. Mai für jedes vollbrachte Dienstjahr pro Monat:

für die unter a) und b) Genannten 3 000 Kr.
bis zum Höchstausmaß von 72 000 Kr.,
für die unter c) Genannten 2 880 Kr.
bis zum Höchstausmaß von 69 120 Kr.,
für die unter d) Genannten 2 520 Kr.
bis zum Höchstausmaß von 60 480 Kr.,
für die unter e) und f) Genannten 1 800 Kr.
bis zum Höchstausmaß von 43 200 Kr.

Der Indexmultiplikator hat am 1. Mai für alle Löhne 4,54 betragen.

Im Werkstätdienst.

a) Geprüfte Streckenaufseher der Bauleitung. Das sind solche, welche eine Schule über Gleisbau und dergleichen mitgemacht haben und bei der Direktion auf ihre Kenntnisse geprüft wurden. Diese versehen auch zeitweise den Dienst des Streckenmeisters.

a¹) Leitungsaufseher und Spezialarbeiter. Das sind solche Arbeiter, welche auf Vorschlag der Dienststelle und im Einvernehmen mit der Personalvertretung ernannt werden. Sie werden aus den Gruppen der Werkzeugmacher, der Motorschlosser der Autowerkstätte und der Autogenschweißer ausgewählt. In diese Gruppe fallen auch die Vorarbeiter. Sie werden unter denselben Bestimmungen wie die Spezialarbeiter ausgewählt und eingereiht.

b) Ungeprüfte Streckenaufseher und Facharbeiter.

c) Angelernte Arbeiter und Bahnarbeiter erster Klasse. Das sind besonders befähigte Maschinenarbeiter, Schmiedehelfer, Anker- und Spulenwickler, Fahrschaltermotoren-, Warenlager- und Bügelprüfer, Wagenübernehmer und -Verschieber, Kranführer, Maschinen- und Aufzugwärter, Magazinvorarbeiter, Bedienungsmänner von Hobelwagen, weiter: Facharbeiterhelfer, die nicht ohne weiteres durch Hilfsarbeiter ersetzt werden können.

Die Einreihung der angelernten Arbeiter erfolgt durch die Direktion auf Vorschlag der Dienststelle nach Anhörung der Personalvertretung.

Ganz besonders befähigte Maschinenarbeiter, Schmiedehelfer und Ankerwickler können auf besondere individuelle Anträge der Qualifikationskommission die Facharbeiterbezugsbasis erhalten, wenn sie mindestens zwei Jahre und ununterbrochen in dieser Dienstverwendung stehen.

*) 1000 000 öst. Kr.: 36 Schilling, 36 holl. Gulden, 36 schweiz. Franken.

Magazinvorarbeiter, Bohrer, Nutenhobler, Arbeiter bei Schmirgelscheiben oder bei Sägen, sowie Spulwickler und Kranführer können, wenn sie bereits früher in derselben Eigenschaft in einem anderen Betriebe tätig waren, nach 6 Wochen Probefristzeit als angelernte Arbeiter eingerechnet werden, wenn die Qualifikationskommission deren Versetzung individuell beantragt.

d) Ungelernte Arbeiter mit besonderer Verwendung oder schwerer Arbeit und Bahnarbeiter II. Klasse. Erstere sind jene, welche auf Vorschlag ihrer Dienststelle im Einvernehmen mit der Personalvertretung von der Direktion als solche eingerechnet werden. In den Bahnhofswerkstätten sind es die ungelerten Arbeiter mit Fahrberechtigung; in den übrigen Werkstätten jene, die eine besonders schwere oder schmutzige Arbeit leisten, z. B. die ständig in der Putzgrube, beim Exhauster, beim Auskochen der Wagenbestandteile und in der Sandtrocknungs- und Sortierkammer beschäftigt sind.

- e) Familienerhalterinnen (Kriegswitwen mit Kindern).
- f) sonstige Frauen (ledige Frauen oder kinderlose Witwen).

Die Grundlöhne der Angehörigen dieser Gruppe betragen am 1. Mai 1923 in der Kategorie:

bei monatlicher Entlohnung:		bei Stundenentlohnung:	
(wenn über 22 Jahre alt od. weniger aber verheiratet)	(unter 22 Jahren)	(wenn über 22 Jahre alt od. weniger aber verheiratet)	(unter 22 Jahren)
a) 372 720 Kr.	—	1 711,54 Kr.	1 588,02 Kr.
a ¹) 366 360 "	—	—	—
b) 356 000 "	—	1 706,73 "	1 577,42 "
b ¹) 355 000 "	328 100 Kr.	—	—
c) 325 000 "	297 280 "	1 562,50 "	1 429,23 "
d) 304 000 "	278 240 "	1 461,20 "	1 337,69 "
e) 216 000 "	—	1 038,94 "	—
f) 196 380 "	—	944,13 "	—

Die Monatsgehalt-Bezieher erhalten außerdem für jedes verbrachte Dienstjahr eine monatliche Dienstalterzulage in nachstehender Höhe:

Kategorie a)	3 480 Kr., höchstens 83 520,— Kr.
" b)	3 240 " " 77 760,— "
" c)	3 000 " " 72 000,— "
" d)	2 880 " " 69 120,— "
" e)	2 640 " " 63 360,— "
" f)	1 800 " " 43 200,— "

Die Stundenlohn-Empfänger erhalten für jedes verbrachte Dienstjahr eine Dienstalterzulage pro Stunde in nachstehender Höhe:

Kategorie a)	16,68 Kr., höchstens 400,32 Kr.
" b)	15,48 " " 371,52 "
" c)	14,40 " " 345,60 "
" d)	13,80 " " 331,20 "
" e) und f)	8,64 Kr. höchstens 207,36 Kr.

Der Multiplikator für alle Löhne am 1. Mai 4,54.

Funktionäre.

Das ist jene Gruppe, welche den Aufsichts- und Verrechnungsdienst zu leisten hat. Diese Gruppe ist nicht beamtet und befindet sich fast ausschließlich auf den Dienststellen. Im Fahrdienst werden innerhalb dieser Gruppe fünf, im Werkstätten dienst vier Verwendungsgruppen unterschieden.

Es gehören zur Gruppe:

- I Oberverkehrsmeister, Verkehrsmeister, Oberrechnungsführer, Oberstallmeister.
- II Verkehrsmeister, Rechnungsführer I. Klasse, Stallmeister I. Klasse.
- III Verkehrsführer II. Klasse, Rechnungsführer III. Klasse, Instruktore, Stallmeister II. Klasse.
- IV Verkehrsführer III. Klasse, Rechnungsführer III. Klasse, Stallmeister III. Klasse.
- V Expeditoren, Revisoren, Fahrmeister und Manipulanten.

Der monatliche Grundlohn für die Funktionäre betrug am 1. Mai 1923: Kr. 366 250 (Multiplikator 4,54).

Hierzu kommt eine Verwendungszulage. Diese beträgt:

in Gruppe I	56 000 Kr. monatlich
" " II	46 000 " "
" " III	34 000 " "
" " IV	24 000 " "
" " V	18 000 " "

Außerdem werden in dieser Gruppe Leistungszulagen gewährt, die für die Verwendungsgruppen I und II Kr. 54 400 bis Kr. 22 400, und in den Verwendungsgruppen III, IV und V Kr. 22 400 bis Kr. 9600 monatlich betragen können.

Die Qualifikation hierfür wird durch die Direktion auf Vorschlag einer Kommission vorgenommen. Diese Kommission besteht aus dem Gruppenvorstand, zwei von der Direktion entsandten Beamten, einem Mitglied des Personalausschusses und zwei Funktionären aus dem Kreise des zu Beurteilenden.

* * *

Bezüglich der Einteilung des Personals bestehen Differenzen und zwar hauptsächlich wegen der Entlohnung. Die Fahrbiensteten können sich mit der annähernden Gleichstellung mit den angelernten Arbeitern nicht einverstanden erklären, begreifen aber doch auch, daß sie die Entlohnung von Facharbeitern nicht ganz erreichen können. Bei den Funktionären herrscht auch nur etwas Unzufriedenheit darüber, daß die Beamten besser entlohnt sind.

Wegen der Einteilung der Gruppen selbst bestehen keine Differenzen.

* * *

Für die Pensionskasse werden 7 Prozent der Bemessungsgrundlage abgezogen. Im Mai 1923 bezifferte sich dieser Abzug für Klasse I auf Kr. 67 375 pro Monat

" " II	" " 53 374 " "
" " III	" " 56 164 " "
" " IV	" " 53 469 " "
" " V	" " 51 205 " "
" " VI	" " 48 941 " "

Die Pensionskasse ist für alle Gemeindeunternehmungen der Stadt Wien gemeinsam errichtet.

Für die Krankenkasse kamen im Mai 1923 Kr. 27 040 in Abzug. Die Straßenbahnen Wiens haben eine eigene Betriebskrankenkasse.

* * *

Bei Abkommandierung nach einer anderen Dienststelle wird ein Zuschlag von einer Normalstunde und außerdem eine Entfernungszulage im selben Betrage gewährt.

Werden Bedienstete ohne ihr Verschulden auf einem minder entlohnten Posten verwendet, wie etwa durch Krankheit, so beziehen sie sechs Monate hindurch den früheren Lohn weiter. Erfolgt diese Änderung in der Verwendung infolge eines unverschuldeten Unfalls, so bleibt der Lohn dauernd gewährt.

Bedienstete, welche Funktionär-Substitutendienst leisten, erhalten pro Tag ein Dreißigstel der niedrigsten Verwendungszulage der Funktionäre der betreffenden Gruppe.

Bei Jubiläen und dergleichen werden keinerlei Gratifikationen gewährt.

Die Kaufkraft wird durch folgende am 1. Mai in Geltung gewesenen Preise illustriert:

Wochenmiete für Zimmer, Küche, Kabinett . . .	Kr. 9 000
1 Paar Schuhe	Kr. 170 000
1 Anzug	Kr. 700 000
1 Kilogramm Brot	Kr. 5 385
1 Kilogramm Rindfleisch	Kr. 30 000
1 Kilogramm Speck	Kr. 30 000
1 Liter Milch	Kr. 4 200
1 Kilogramm Erbsen	Kr. 8 300
1 Kilogramm Bohnen	Kr. 5 000
50 Kilogramm Kohlen	Kr. 51 650

10. Pensions- und Krankengeldregelung.

Bei einer Dienstzeit bis zu 30 Wochen wird der Lohn 26 Wochen, und bei einer Dienstzeit über 30 Wochen 52 Wochen hindurch bezahlt. Bei Betriebsunfällen wird ohne Rücksicht

auf das Dienstalter das Krankengeld auf den vollen Lohn bis zu 12 Monaten ergänzt.

Die Krankenkontrolle wird von eigenen Kontrolleuren der Krankenkasse durchgeführt. Diese Kontrolleure sind meistens Kriegsinvaliden, die keinen Fahrdienst mehr ausüben können.

Bei Sterbefällen wird den Hinterbliebenen eines Bediensteten ein Betrag in der dreifachen Höhe des zuletzt bezogenen Monatsgehaltes einschließlich des Wohnungsgeldes bezahlt. Hierbei kommen aber nur jene in Betracht, die bereits Anspruch auf einen Versorgungsgenuß haben, also bereits 10 Dienstjahre erreicht haben. Die Wiener Pensionskasse umfaßt das gesamte Personal der Unternehmungen dieser Stadt. Die Verwaltung ist paritätisch zusammengesetzt. Die Abzüge für den Pensionsfonds betragen 7 Prozent der Bemessungsgrundlage. Diese ist vom Durchschnittsverdienste der einzelnen Gruppen und Unternehmungen abhängig und beträgt etwa 70 Prozent des Gesamtverdienstes. Das Unternehmen leistet einen Beitrag in derselben Höhe. Pensionsberechtigt ist jeder Bedienstete nach 10 Dienstjahren.

Eine Ausnahme bildet die durch Kriegsfolgen verursachte Invalidität. Ist diese nachgewiesen, dann werden 10 Dienstjahre der effektiven Dienstzeit angerechnet. Das gleiche gilt bei Betriebsunfällen. Auch hier werden 10 Jahre zugerechnet.

Die Mindestpension beträgt 40 Prozent der Bemessungsgrundlage. Der Höchstbetrag ist annähernd 70 Prozent des Höchstverdienstes.

Die *Witwenpension* beträgt ein Drittel der Pension des Gatten.

Die *Waisenpension* beträgt ein Drittel der Witwenpension, bei Vollwaisen erfolgt ein 50prozentiger Zuschlag.

Bei strafweiser Entlassung ist ein Pensionsbezug für den Entlassenen nie möglich. Der Witwe des Entlassenen wird jedoch eine Pension gewährt.

Bei freiwilligem Austritt werden lediglich die Einzahlungen zurückerstattet. Ein Aufleben der Pension gibt es nicht.

Militärdienstjahre werden nicht angerechnet. Es kommt nur die Hälfte der Kriegsdienstzeit zur Anrechnung.

11. Freifahrtscheine.

Das gesamte Personal hat Dienstkarten, die zur freien Fahrt innerhalb des Weichbildes der Stadt berechtigen. Die Familie hat Erkennungskarten, die zum Bezug von Fahrscheinen innerhalb desselben Gebietes zum halben Preis berechtigen. Pensionierte werden um den für Kinder geltenden Preis befördert. Hinterbliebene von Angestellten behalten die Preisvergünstigung bis zum Ablauf des Kalenderjahres, in welchem der Angestellte gestorben ist. Die Ausstellung der Erkennungs- und Dienstkarten erfolgt kostenlos.

12. Belohnungen und Strafen.

Es steht der Direktion frei, Belohnungen zu gewähren. Diese werden in Geld ausgefolgt. Es handelt sich hierbei gewöhnlich um Fälle, wo durch besondere Umsicht der Bediensteten Unfälle verhütet werden oder um sonstige für das Unternehmen wichtige Angelegenheiten. (Z. B. wurde eine geheime Fahrkartenerzeugung aufgedeckt. Als Belohnung wurden im Jahre 1922 50 000 Kronen ausbezahlt.)

Es gibt Ordnungsstrafen und Disziplinarstrafen.

Ordnungsstrafen bestehen in Ermahnungen, Verweisen, strengen Rügen und Geldstrafen.

Disziplinarstrafen sind: Schriftlicher Verweis mit Androhung einer strengeren Strafe; Geldstrafen; Versetzung in eine andere Standesgruppe bis zu einem Jahre, bei grober Pflichtverletzung aber auf unbestimmte Zeit; Aufschub der Vorrückung in eine höhere Bezugsstufe bis zur Dauer eines Jahres; Rückversetzung in eine niedrigere Bezugsstufe; bei Funktionären in eine niedrigere Bezugsstufe bis zu einem Jahre; für Funktionäre bei groben Pflichtverletzungen Rückversetzung in eine niedrigere Standesgruppe (Kategorie) oder in den Bedienstetenstand auf unbestimmte Zeit mit oder ohne Beibehalt des bisherigen Gehaltes und Quartiergeldes; Versetzung in den dauernden Ruhestand. (Diese Versetzung muß überdies vom Stadtssenat ausgesprochen werden.) Schließlich Dienstentlassung.

Das Maximum der Geldstrafen ist mit 100 Kronen festgesetzt. Die Gelder fließen einem Fonds zur Errichtung eines Erholungsheimes zu.

Vor Verhängung von Ordnungsstrafen wird jedem Beschuldigten die schriftliche Äußerung abverlangt.

Vor Durchführung eines Disziplinarverfahrens erfolgt eine protokollarische Aufnahme. Der Beschuldigte kann sich bis zur Durchführung des Verfahrens, was oft mehrere Wochen dauert, einen Vertrauensmann zur Verteidigung wählen. Dieser Vertrauensmann kann auch ein Angestellter der Gewerkschaft sein.

Bei Ordnungsstrafen kann bei der Direktion Berufung eingelegt werden. Diese entscheidet dann im Einvernehmen mit dem Hauptausschuß der Personalvertretung endgültig.

Bei Disziplinarstrafen kann nur bei Versetzung in den dauernden Ruhestand, Entlassung, oder bei Rückversetzung von Funktionären in eine niedrigere Standesgruppe Berufung eingelegt werden.

Bei nicht nachgesuchter Entlassung eines Bediensteten kann im Zeugnis „ehrentvoll“ stehen, wenn die Entlassung lediglich wegen Dienstwidrigkeiten (zu spätes Erscheinen zum Dienst, Abwesenheit vom Dienst, oftmaligen Krankmeldungen ohne vom Arzt gesehen worden zu sein und dergleichen) erfolgt. Entschädigung wird nicht gewährt. Der Entlassene kann sich bei der Personalvertretung beschweren. In manchen Fällen kann die Entlassung als Maßregelung ausgelegt werden.

Bedingungsweise Bestrafungen gibt es nicht.

Die Strafe wird immer schriftlich zur Kenntnis des Bediensteten gebracht und muß von ihm bestätigt werden.

Grobe Pflichtverletzungen, wie Trunkenheit im Dienste, Doppelverkauf von Fahrscheinen oder grobe Beleidigungen der Vorgesetzten ziehen immer Disziplinarbehandlungen nach sich.

Verurteilungen wegen eines Verbrechens oder Fernbleiben vom Dienst, während 72 Stunden bzw. während 48 Stunden und wenn derselbe trotz Aufforderung nach weiteren 24 Stunden nicht im Dienste erscheint, ziehen die sofortige Entlassung nach sich. Der Lohn wird nur bis zum Tage der Entlassung gerechnet und ausbezahlt.

Die Disziplinarkommissionen sind paritätisch zusammengesetzt. Stimmgleichheit gilt als Freispruch. Die Organisation bzw. die Personalvertretung hat das Recht, zwei Vertrauenspersonen als Zuhörer zu den Verhandlungen zu entsenden.

13. Wohnungsfrage.

In Wien versucht die Direktion, dem Wohnungsmangel soweit dies die Verhältnisse zulassen, abzuwehren. Die Wiener Straßenbahnen haben 25 Milliarden Wohnbauanleihe gezeichnet. Diese Anleihe wurde von der Gemeinde zum Bau von Kleinwohnungen aufgenommen. Dienstwohnungen werden nur den ersten Funktionären der Bahnhöfe und der betreffenden Bahnhofswerkstätten zugewiesen. Die Mieten sind den übrigen Mietern der Gemeindehäuser gleichgehalten. Für Beheizung und Beleuchtung müssen die Mieter selbst aufkommen. Die Unternehmungen der Provinz kümmern sich um den Wohnungsbau nicht.

Die Organisation des Personals befaßt sich nur in der Form der Wohnbauanleihe mit dem Bau von Wohnungen.

14. Aufenthaltsräume, und hygienische Sicherheitsmaßnahmen.

In den Bahnhöfen befinden sich Brause- und Wannenbäder. Ein allzu großer Gebrauch wird hiervon nicht gemacht, weil die Unterhaltung dieser Bäder durch die Einnahmen gedeckt werden muß und das Baden sich daher sehr teuer stellt.

Über die Instandhaltung dieser Bäder bestehen keine Klagen.

Für das Personal bestehen in den Bahnhöfen Garküchen, die vom Personal selbst verwaltet werden. Auch entsprechende Speiseräume sind vorhanden. Speisen und Getränke (alkoholfrei) werden zum Erstellungspreise abgegeben.

Maschinelle Wagenreinigungseinrichtungen gibt es nicht.

15. Dienstkleidung.

Das gesamte Personal erhält Dienstkleidung. Diese besteht für einen *Fahrer* aus:

1 Hose,	Tragdauer 1 Jahr,
1 Bluse,	" 1 "
1 Mantel,	" 3 "
2 Mützen,	" je 2 "
1 kurzer Pelz,	" 5 "
Pelzmütze,	" unbeschränkt,
Pelzkragen,	" "
Filzstiefel,	" "
Zwilchhose,	" 2 Jahre,
Sommerbluse,	" 2 "
Tuchfäustlinge,	" 1 "
Regenmantel,	" unbeschränkt.

Ein *Schaffner* erhält:

Hose,	Tragdauer 1 Jahr,
Bluse,	" 1 "
Mantel,	" 3 "
2 Mützen,	" je 2 "
Zwilchhose,	" 2 "
Sommerbluse,	" 2 "
Kuppelhandschuhe,	" unbeschränkt.

Die Bediensteten der Bahnhofswerkstätten sowie der Leitungsanlagen erhalten die gleiche Ausrüstung wie die Schaffner. Außerdem werden in den Wintermonaten eine der Anzahl der Beschäftigten entsprechende Menge Pelze, Filzstiefel bereit gestellt. Außerdem erhält jeder Mann noch zwei Garnituren leinene Arbeitswäsche pro Jahr.

Bahnbedienstete, Kuppler, Weichenwärter, Chauffeure sowie Bahnwärter und Bahnarbeiter erhalten die Ausrüstung wie die Gruppe der Fahrer. Bahnarbeiter erhalten statt der Zwilchhosen zwei Garnituren blauer Arbeitswäsche pro Jahr.

Die Bediensteten und Arbeiter der übrigen Werkstätten erhalten die Ausrüstung der Schaffner (außer den Kuppelhandschuhen) und zwei Garnituren leinene Arbeitswäsche pro Jahr.

Für Bedienstete, die in den Putzgruben arbeiten und jene der Abteilung für Hochbau und Gebäudeerhaltung werden drei Garnituren solcher Wäsche pro Jahr gewährt.

Funktionäre erhalten:

Hose,	Tragdauer 1 Jahr,
Rock,	" 1 "
Winterrock,	" 3 "
2 Mützen,	" je 1 "
Zwilchhose,	" 1 "
Paramater Regenmantel,	" 3 "
Sommerüberzieher,	" 2 "

Die Dienstkleider der Funktionäre sind aus besseren Stoffen gefertigt und werden nicht unformmäßig, sondern nach Maß und ganz zivilmäßig ausgefertigt.

Alle angeführten Dienstkleider mit einer vorgeschriebenen Tragdauer gehen nach Ablauf dieser in das Eigentum des Bediensteten über. Die Dienstkleidersorten mit unbeschränkter Tragdauer bleiben Eigentum des Unternehmens.

Für ständige Bedienstete unter fünf Dienstjahren ist die Tragdauer die gleiche. Diese müssen aber die getragenen Sachen wieder abführen, bzw. zum Umtausch geben.

16. Augenrevision.

Die ärztliche Prüfung der Bediensteten, insbesondere der Fahrer wird scharf gehandhabt. Diese Prüfung findet insbesondere bei Einstellung in den Dienst statt; später nach Bedarf. Bei Nichtteignung zum Dienst erfolgt die Versetzung zu einem leichteren Dienst oder soweit Pensionseinrichtungen bestehen, die Pensionierung. Wo keine Pensionseinrichtung besteht, hängt die Belassung des betreffenden Bediensteten im Dienste des Unternehmens wesentlich von der Macht der Personalvertretung ab. Der Bedienstete hat das Recht, auch ein Gutachten eines Privatärztes einzuholen und kann, wenn dasselbe anders lautet wie das des untersuchenden Arztes, eine Revision der Untersuchung verlangen.

17. Erholungsheime und dergleichen.

Zurzeit besteht für das Personal der Straßenbahnen kein besonderes Erholungsheim. Die Straßenbahnen in Wien hatten ein solches bis vor einem Jahr. Dieses ist verkauft worden, und die Verhandlungen wegen des Erwerbs eines neuen Heims haben sich zerschlagen. Das alte Heim war eine Gemeindestiftung. Die Verwaltung erfolgte durch die Betriebskrankenkasse.

18. Technische Ausbildung.

Die technische Ausbildung erfolgt durch die Direktion. Fahrer machen eine Schulung von vier Wochen mit und werden in den Sicherheits-, Signal-, Fahr- und sonstigen Vorschriften zuerst durch Instruktoren, die aus den Funktionären hervorgehen, theoretisch unterrichtet. Sodann werden sie sechs Tage einem guten Fahrer zum praktischen Unterricht beigegeben, worauf sie dann eine Prüfung vor der Betriebsleitung abzulegen haben. (In Wien besteht für die Fahrer ein gut eingerichtetes Schulzimmer.)

Schaffner machen ebenfalls eine dreiwöchentliche theoretische Schulung mit, in welcher sie mit den Dienstvorschriften, mit der Kartengebahrung und mit den Sicherheitsvorschriften vertraut gemacht werden. Gleichzeitig wird auch die kaufmännische Gebahrung und das Meldungs- und dergleichen gelehrt. Darauf kommt der Schüler fünf Tage zu einem guten Schaffner in praktische Abridung. Der Schaffner hat ebenfalls eine Prüfung vor der Betriebsleitung abzulegen.

Verschiedenes.

Auf einem Straßenbahnwagen sind ein Führer und ein Schaffner beschäftigt. Auf einem einfachen Zuge ein Fahrer und zwei Schaffner. Auf einem sogenannten Dreierzug, das ist ein Triebwagen mit zwei Anhängern, ein Fahrer und drei Schaffner.

Schaffner und Fahrer wechseln nur in Klagenfurt im Dienst ab. In Wien sind nur wenige Schaffner zugleich als Fahrer geschult und umgekehrt nur wenige Fahrer zugleich als Schaffner.

Die Wagen haben keinen Perronverschluß. Sitzgelegenheit für Fahrer und Schaffner besteht nicht.

Reisende, welche keinen gültigen Fahrschein haben, werden nur dann gerichtlich verfolgt, wenn sie das Zahlen überhaupt verweigern. In Klagenfurt müssen Reisende, die ohne gültigen Fahrschein angetroffen werden, die doppelte Gebühr bezahlen. In allen Fällen erfolgt durch den Schaffner nur Meldung an den Betrieb.

Versuche mit Einmannwagen sind bei den meisten Straßenbahnen auf wenig frequentierten Strecken gemacht worden. Im Wiener Stadtverkehr gibt es Einmannwagen überhaupt nicht. In Klagenfurt ging man von den Versuchen wieder ab.

Gegenwärtiger Stand der Lohnverhältnisse der Eisenbahner in Deutschland.

Unter den Eisenbahnern in Deutschland herrscht eine verzweifelte Stimmung. Der klaffende Widerspruch zwischen den Löhnen und den Preisen, die glatte Unmöglichkeit, mit den als Lohn ausgegebenen Papierbündeln auch nur die allernotwendigsten Lebensmittel, Brot, Kartoffeln, Margarine usw. zu beschaffen, Gasrechnung, Kohlen und anderes zu bezahlen, steigert die Unzufriedenheit schließlich bis zu einem Grade, wo Verzweiflungsaktionen der hungernden Massen zu täglichen Erscheinungen werden. Das ist bereits der Fall. Man treibt in Deutschland ganz unmöglichen Zuständen entgegen. Die Indexziffer der Lebenshaltungskosten, nach der die Löhne von Woche zu Woche festgesetzt werden, bleibt, obwohl sie teilweise nur um einen Tag früher als die Indexziffer der Großhandelspreise ermittelt wird, immer weiter hinter der tatsächlichen Teuerung zurück.

Es kommt außerdem hinzu, daß zwischen der Ermittlung der Lebenshaltungskosten und der Auszahlung der Löhne die Preissteigerung sich fortsetzt, eine Preissteigerung, die während der Verbrauchswoche im verschärften Tempo anhält. Das führt zu ganz unmöglichen Indexentlohnungen. Die bisherige „Anpassung“ der Löhne und Gehälter an die Geldentwertung hat die an sie geknüpften Erwartungen nicht erfüllt. Sie kann unmöglich das rasende Tempo des Verfalls der Mark einhalten

und kommt immer hinten nach. Damit war es also nichts und man ging zur Festsetzung von Meßzahlen über, die nach dem jeweiligen errechneten Lebenshaltungsindex festgesetzt wurden und insofern praktisch sind, als nach diesen eine leichtere und schnellere Berechnung des Gehaltes gegeben ist. Durch Ausgleich kann die Entwertung zwischen Erhebungstag der Indexzahlen und Auszahlungstag abgegolten werden. Die zahlreichen Abänderungen der Meßzahlen und die Abschlagszahlungen im Oktober sind ein Beweis dafür, wie die Organisationen bestrebt waren, Beamte, Angestellte und Arbeiter vor der rasenden Entwertung der Mark zu schützen.

Auf die Dauer ist das unter den jetzigen Verhältnissen in Deutschland unmöglich. Es müssen wertbeständige Zahlungsmittel geschaffen werden, sonst wird es nicht gelingen, wieder geordnete Zustände herbeizuführen. Die Regierung hat die Herausgabe wertbeständiger Zahlungsmittel angekündigt und schon einen Teil in den Verkehr gebracht. Das stellt die Gewerkschaften wieder vor neue Aufgaben.

Die Verhandlungen am 1. November im Reichsfinanzministerium zwischen der Regierung und den Vertretern der Eisenbahnerverbände, die jede Woche zwecks Festsetzung der Meßziffer für die kommende Woche stattfinden, drehten sich ebenfalls um die schleunige Umgestaltung der Löhne und Gehälter der Staatsbeamten, Angestellten und Arbeiter in solche wertbeständiger Art, da namhafte Betriebe der Privatindustrie bereits mit wertbeständigem Notgeld bezahlen und auch die Eisenbahnverwaltung im Freistaat Danzig Löhne und Gehälter nach Goldpfennigen zahlt.

Die Regierung erklärte hierzu, daß voraussichtlich ab 8. November ein Teil der Bezüge, etwa $\frac{1}{10}$, in Goldanleihe gezahlt werden soll. Es soll dann der Prozentsatz schnell und erheblich erhöht werden und man hoffe bereits am 15. November die Rentenmark (ein anderes wertbeständiges Zahlungsmittel) in den Verkehr bringen zu können. Von diesem Zeitpunkt an soll die Reichsbank den Druck von Papiermark einstellen.

Die Vertreter der Eisenbahner hielten den Anfangsbetrag von 10% in Goldmark für viel zu gering und beantragten, daß jedem Staatsangestellten mindestens ein Dollar, bzw. 4,20 Goldmark bezahlt werden. Die Regierung führte dagegen an, daß soviel kleine Stücke in der kurzen Zeit nicht hergestellt werden könnten, doch wolle sie sich bemühen, das Menschenmöglichste zu erreichen. Ein Vertreter des Reichsverkehrsministeriums erklärte, daß sich auch die Eisenbahnverwaltung bemühen werde, möglichst schnell wertbeständiges Geld anzufertigen.

Hinsichtlich der Erhöhung der Löhne und Gehälter forderten die Vertreter der Eisenbahner eine Aufbesserung um 118%. Die Regierung erklärte dazu, daß sie in der letzten Woche ganz beträchtlich über den Index bezahlt habe, daß sie jedoch in der Absicht, schnell zu einem Resultat zu kommen, eine Erhöhung von 70% anbiete. Sie berief sich dabei auf Löhne der Privatindustrie und Kommunalbetriebe und wies an Hand von Unterlagen nach, daß an den verschiedensten Orten Deutschlands die Reichsarbeiterlöhne bis zu 200% höher waren als die der oben angeführten Betriebe. Die Verhandlungskommission stellte sich auf den Standpunkt, daß die Reichsarbeiterlöhne lange hinter den Löhnen der Privatindustrie und der Kommunalbetriebe zurückgeblieben seien. Außerdem kommen die Beträge dauernd zu spät in die Hände des Personals. Sie erklärte, daß auch diesmal den Verhältnissen voll Rechnung getragen werden müsse und unter keinen Umständen außer Betracht gelassen werden könne, daß der Dollar im Steigen begriffen sei und die Preise diesem folgen werden.

Schließlich kam eine Verständigung auf folgender Grundlage zustande: der Arbeiterlohn wird um 100% erhöht. Das Gehalt der Beamten gleicht sich dem an. Ein gelernter Arbeiter in Berlin würde also in der ersten Novemberwoche einen Lohn von etwa 566 Milliarden, ein ungelernter Arbeiter etwa 540 Milliarden erhalten. Ein Bahnwärter in Berlin, mittlerer Anfrückung (ledig, V. Gehaltsstufe), würde in der ersten Novemberwoche ein Gehalt von 260 Milliarden, verheiratet mit zwei Kindern 370 Milliarden erhalten. Ein Schaffner in Berlin, mittlerer Aufrückung (ledig), erhält ein Gehalt von 280 Milliarden, verheiratet mit zwei Kindern 396 Milliarden Mark. Ein Lokomotivführer mittlerer Aufrückung in Berlin, ledig, erhält 314 Milliarden, verheiratet mit zwei Kindern 424 Milliarden Mark. Ein Lokomotivführer mittlerer Aufrückung, ledig, 400 Milliarden, verheiratet mit zwei Kindern 510 Milliarden Mark. Das sind Beträge, die bei der heutigen Entwertung, wenn sie zur Auszahlung kommen, nichts mehr bedeuten.

Es gilt nunmehr den Übergang von der Papiermarkentlohnung zur Festmarkentlohnung zu finden und so zu gestalten, daß die Lohn- und Gehaltsempfänger nicht dabei zu kurz kommen. Trotz aller berechtigten Hinweise darauf, daß die deutsche Wirtschaft mit den sie bedrückenden Lasten, die Vorkriegsgehälter und -Gehälter nicht mehr zahlen könne, erscheint es angebracht, darauf hinzuweisen, daß das Geld stark an Zahlungskraft verloren hat und die Weltmarktpreise heute ziemlich allgemein 50 bis 60 Prozent über den Vorkriegspreisen stehen.

Die Umgestaltung der Entlohnung auf Festmark wird zweifelsohne weitere Erschwernisse des wirtschaftlichen Lebens, vor allem noch eine stärkere Arbeitslosigkeit bringen. In sehr vielen Fällen werden die Arbeitgeber nicht den ersten Willen haben, unter den erschwerenden Verhältnissen ihre Betriebe fortzuführen. Manche werden auch dazu nicht in der Lage sein, da ihr Können mehr in der Spekulation, als nur in wirtschaftlicher Produktion bestand. Das Aufhören der Inflationsgewinne aber bedeutet Stockung und Krise im Wirtschaftsleben.

Die deutsche Arbeiterschaft geht schweren Zeiten entgegen. Ihre so festgefühten Organisationen, die so oft den schwersten Stürmen getrotzt haben, werden allmählich von der rasenden Geldentwertung zermürbt. Es droht der Bürgerkrieg. Die Errungenschaften der politischen Umwälzung von 1918 sind in Gefahr. Wird durch politische Schwerfälligkeit und Böswilligkeit, Diktaturgelüste und reaktionäre Gewalttätigkeiten der Auflösungsprozeß des deutschen Reiches herbeigeführt, wie es allem Anschein nach von bestimmter Seite versucht wird, dann wird die einheitliche deutsche Arbeiterbewegung die längste Zeit bestanden haben. Die Schicksalsstunde des deutschen Proletariats hat geschlagen.

3. Februar 23.

H. J.

England.

Das Personal der englischen Eisenbahngesellschaften.

Insgesamt waren bei den englischen Eisenbahngesellschaften in der am 24. März d. J. endenden Woche 681 778 gegen 678 882 im März 1922 beschäftigt. Verglichen mit 1921 zeigt sich ein Rückgang um 59 068.

Die Zahl der erwachsenen weiblichen Beschäftigten betrug 21 754 (1922 : 22 462); die Zahl der jugendlichen männlichen Beschäftigten 43 616 (40 268).

Einige Durchschnitts-Wochenlöhne im März 1921 und 1922:

	sh.	p.
Lokomotivführer	115.7	101.7
Bahnwärter	88.0	72.6
Schienenleger	79.3	56.7
Gepäckträger	74.0	53.4
Rangierer (Klasse I)	90.9	74.5
Signalleute	90.2	68.4
Fahrkartenabnehmer (Klasse I)	88.6	65.5
Überwachungspersonal (Inspektoren und Werkmeister)	120.10	104.10

Tschechoslowakei.

Der Finanzminister hat einen Entwurf über den Betrieb der Staatsunternehmungen fertiggestellt, die, wie im vergangenen Jahr bereits grundsätzlich beschlossen worden ist, zukünftig als Handelsunternehmungen behandelt werden sollen. Unter das neue Gesetz fallen vorläufig die Staatsdomänen, das tschechoslowakische Pressebüro, die Staatsdruckereien und die Staatszeitungen, das staatliche Arsenal, die militärischen Holz- und Landbaubetriebe, die Tabakregie, die Staatslotterie, die Münze, die Bankabteilung des Departements der Finanzen, die Postbetriebe, der Postscheckdienst, der Postautodienst, die Eisenbahnen, die Staatsbergwerke und die staatlichen Badeplätze. Alle diese Betriebe sollen hinsichtlich Einnahmen und Ausgaben auf die für Privatunternehmungen geltende Grundlage gestellt werden. Das notwendige Betriebskapital soll, soweit es nicht durch Einnahmen aufgebracht wird, durch kurzfristete und der Zustimmung des Finanzministeriums unterliegende private Anleihen sowie durch Vorschüsse aus der Staatskasse beschafft werden, die gegen einen Zinsfuß gewährt werden sollen, der den offiziellen Satz um ein Prozent unterschreitet. Ferner durch im Budget vorgesehene Kredite.

Die Unternehmungen sind verpflichtet, für den gesamten Betrieb Buch zu führen und Bilanz und Inventar aufzustellen. Für jedes Unternehmen wird ein Reserve- und Erneuerungsfonds angelegt. Dem Reservefonds sind alljährlich 10%, dem Erneuerungsfonds alljährlich 5% des Reingewinns zuzuführen, bis jeder dieser Fonds 20% des Eigentumswertes der Unternehmung erreicht.

Produktive Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.

Die *London Midland und Scottish Railway-Company* erhöht zum Zwecke der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit die zum unmittelbaren Ausbau des Eisenbahnnetzes bestimmten Ausgaben von 4 auf 14 Millionen Pfund. Dieser Betrag wird aufgewendet für den Bau von Lokomotiven, rollendem Material, Dampfschiffen, Kraftwagen und dergleichen. Verschiedene Teile des Eisenbahnnetzes sollen ausgedehnt werden. Ferner sollen Brückenbauten und Verbesserungen im Güterverkehr und auf den Stationen vorgenommen werden. Man plant auch die Elektrifizierung einer Eisenbahnstrecke und die Erneuerung von 30 Eisenbahnbrücken. Für das Eisenbahnpersonal ist die Errichtung von mehreren hundert Wohnungen geplant.

In einem späteren Bericht teilte die Eisenbahnverwaltung mit, daß diese neuen Arbeiten nicht zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit unternommen werden, sondern daß diese mit Rücksicht auf die gute Rentabilität der Eisenbahnen notwendig geworden sind.

In der Tat verriet der erste Bericht auch viel zu starkes soziales Empfinden, als daß er ernsthaft geglaubt werden konnte.

Holland.

Noch weitere Verschlechterungen für das Eisenbahnpersonal.

Anrufung des Gerichts gegen Lohnverminderingen.

Bei den Ende 1922 stattgefundenen Verhandlungen über die Löhne des Eisenbahnpersonals, die mit der Einführung eines 8¼%igen Lohnabzugs für Pensionen endigten, stellte die Eisenbahndirektion auch eine Änderung der Lohnklassen in Aussicht. Diese sollte indessen im Zusammenhang mit der Lohnregelung für das Reichspersonal erfolgen, für die eine staatliche Kommission ernannt war. Diese Kommission wurde zu diesem Zwecke um Vertreter des Eisenbahnpersonals und der Eisenbahndirektion erweitert. Seitdem sind darüber zahlreiche Untersuchungen unternommen, aber noch nicht in einem Schlußbericht zusammengefaßt worden.

Entgegen der Übereinkunft führte nun die Direktion, die Untersuchungen der Kommission umgehend, selbständig eine neue Klasseneinteilung ein, die Abzüge von 0,4, 8 und 16 % gegenüber 0,4 und 8 % heute vorsieht.

Der Niederländische Eisenbahnerverband hat bei der ersten Auszahlung der niedrigen Löhne in der neuen vierten Klasse durch die davon betroffenen Mitglieder Protest erhoben und sich ermächtigen lassen, in ihrem Namen gerichtlich gegen die Gesellschaft vorzugehen. Der Verband berief sich hierbei auf Bestimmungen in dem Reglement der Arbeitsbedingungen, denen zufolge Lohnverkürzungen nur im Falle von Strafen, Versetzungen und dergl. stattfinden dürfen.

Diese Frage ist auch darum von Interesse, weil sich ein ähnlicher Fall beim Reichspersonal zeigt, das sich ebenfalls gegen eine von der Regierung angekündigte Lohnverkürzung um 20% mit Hinweis auf einen Artikel des Besoldungsgesetzes wehrt, der eine Lohnverkürzung ausschließt. Viele Autoritäten, auch bürgerliche, verneinen auf Grund dieses Artikels die Rechtsgültigkeit von Lohnverkürzungen.

Die Regierung scheint einer gerichtlichen Behandlung der Lohnverkürzungen für das Eisenbahnpersonal ausweichen zu wollen, obwohl sie selbst die Ermächtigung zur Einführung der vierten Lohnklasse gab. Sie hat daher ein Mitglied des höchsten holländischen Gerichtshofes angewiesen, die Beschwerden des Personals näher zu prüfen und ein Gutachten auszufertigen. Inzwischen ist die Regierung im Gefolge der Verwerfung eines Gesetzes, das die Erweiterung der Flotte vorsah, zurückgetreten. Das von ihr ausgearbeitete Sparsamkeitsprogramm

dürfte, wenn es von der neuen Regierung übernommen wird, wohl einigen Änderungen unterzogen werden. Aber auch das will die Eisenbahndirektion nicht abwarten. Sie hat eine Unterbilanz von 30 Millionen Gulden und kündigt für 1. Januar 1924 eine neue allgemeine Lohnverminderung von 10% an. — Der Niederländische Verband des Eisen- und Straßenbahnpersonals ruft demgegenüber das Personal zur Aktion auf.

* * *

Mehr Zusammenarbeit!

Bis vor kurzem „erfreute“ sich das Eisenbahnpersonal des Besitzes von nicht weniger als acht Organisationen: der Niederländische Vereinigung (bei der I. T. F. angeschlossen), einer römisch-katholischen Organisation, einer protestantisch-christlichen, einer „Neutralen“ (klassenkampf-gegnersch), des kommunistisch-anarcho-syndikalistischen Bundes, die alle bei ihren betreffenden Gewerkschaftszentralen angeschlossen sind. Außerdem besteht noch ein Beamtenbund, eine Vereinigung der Bürochefs und eine Vereinigung der höheren Beamten.

Irgend ein Zusammenarbeiten dieser Organisationen besteht nicht, dafür aber gegenseitiger Streit aller gegen die Niederländische Vereinigung. Viel Energie, Geld und Zeit wird auf diese Weise nutzlos verbraucht.

Im Laufe dieses Jahres beschloß die kommunistisch-anarcho-syndikalistische Organisation, sich Moskau anzuschließen. Hierdurch fiel sie auseinander. Auch die Vereinigung der Eisenbahner, dieser Tendenz, welche insgesamt 200 Mitglieder zählte, zerteilte sich in eine nach Moskau und eine andere rein syndikalistisch gerichtete Organisation.

Das praktische Ergebnis ist, daß beide zu bestehen aufgehört haben. Von den Kommunisten haben sich bereits die meisten zur Mitgliedschaft der Niederländischen Vereinigung angemeldet.

Süd-Afrika.

Einem Brief der *National Union of Railway and Harbour Services* von Süd-Afrika entnehmen wir u. a. das folgende:

Die im Februar 1921 stattgefundenen Wahlen haben die günstige Stellung der Arbeiterpartei, die mit ihren 21 Abgeordneten bald der Regierungspartei, bald der Opposition die Mehrheit verschaffen konnte, genommen und der Partei des Generals Smuts, die den Wahlkampf mit viel Geldmitteln und nicht wenigeren Kunstgriffen geführt hat, die Mehrheit über alle Parteien gesichert. Dieser Wahlausgang machte sich sofort für die Arbeiterschaft der staatlichen Betriebe, insbesondere des Eisenbahn- und Hafendienstes nachteilig bemerkbar. Der während des Krieges errungene Achtstundentag wurde aufgehoben, die Kriegszulagen wurden ohne Rücksicht auf die Teuerung beseitigt und alle sonstigen während des Krieges erlangten Verbesserungen in den Arbeitsbedingungen rückgängig gemacht. Gleichzeitig wurde ein Kampf gegen unsere Gewerkschaft eingeleitet und die Führung von Streiks unter Geld- und Gefängnisstrafe gestellt.

Alle diese Maßnahmen gaben unserer Organisation nur Anlaß, ihre Propaganda zu verstärken und die geschmälerten gewerkschaftlichen Rechte durch eine energischere Ausnutzung der politischen auszugleichen, wobei uns vornehmlich das Ziel vorschwebte, das frühere Kräfteverhältnis im Parlament wieder herzustellen und die gegenwärtige Mehrheit des Generals Smuts zu beseitigen. Aber eben diese Tätigkeit verdoppelte noch die Feindschaft Smuts und seiner Helfer, und was sie mit Hilfe der Gesetzgebung nicht erreichen konnten, versuchten sie nun mit der vergifteten Waffe der Verleumdung. Die Führer unserer Organisation wurden im Parlament öffentlich verdächtigt, eine Verschwörung gegen den Premierminister angezettelt zu haben. Alle diese Behauptungen konnten von der Leitung unserer Organisation restlos widerlegt werden, aber der Forderung, diese außerhalb des Parlaments zu wiederholen, um eine gerichtliche Klärung herbeiführen zu können, kam man nicht

nach. Ein Beweis, daß es den Kreisen um Smuts gar nicht um die Feststellung der Wahrheit, sondern nur um die Unterhöhlung des Vertrauens in unserer Mitgliedschaft und um unsere Diskreditierung in der öffentlichen Meinung zu tun war.

Bemerkt sei noch, daß sich die Regierung im Kampfe gegen uns der billigen einheimischen Arbeitskraft bedient und diese gegen die höhere Lebensansprüche und damit auch höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen fordernde Arbeiterschaft ausspielt.

Schweden.

Eine Zentrale für Staatsangestellte.

Die bereits früher geplante Zentrale für Staatsangestellte zur Herbeiführung einer engeren Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Organisationen der Staatsangestellten ist Sonnabend, den 6. Oktober, gebildet worden.

Nach Genehmigung der Statuten beschloß die Sitzung, daß die Zentrale mit ihrer Arbeit sofort beginnen sollte. Die Gesamtmitgliedszahl der angeschlossenen Organisationen beläuft sich auf ca. 17—18 000. Die Beiträge wurden auf 50 Öre pro Mitglied und Jahr festgesetzt. Weder der Schwedische Eisenbahnverband noch der Verband des Telegraphen- und Telephonpersonals haben sich bis jetzt der Zentrale angeschlossen. Über den Anschluß des der I. T. F. angehörenden Lokomotivführerverbandes wird der demnächst folgende Kongreß dieses Verbandes entscheiden.

Das deutsche Proletariat braucht im Interesse seines Befreiungskampfes Brot und Hilfe. Es ist unsere Pflicht, die deutsche Revolution zu unterstützen. Die beste Unterstützung ist in der heutigen Lage: sofortige Sammlungen und Lebensmittelsendungen.



Lohn- und Arbeitsbedingungen des deutschen Luftfahrtpersonals.

Die Arbeitsbedingungen sind für *Monteurpersonal* und *Flugzeugführer* verschieden geregelt.

Das *Monteurpersonal* (Bord-, Start- und Werkstätten-Monteurs) wird nach Tarif entlohnt. Als Grundlage hierfür kommt, wenige Abweichungen ausgenommen, der Tarif der Berliner Metallindustrie in Anwendung. Die Spesen bei Arbeiten in auswärtigen Flughäfen sind noch nicht einheitlich geregelt. Monteurs der Berliner Häfen werden bei Abwesenheit vom Heimathafen nach dem Spesentarif der Berliner Metallindustrie entschädigt. Die Festsetzung der Spesen für Arbeiten im Auslande unterliegt dagegen der freien Vereinbarung. Die ständig in Rußland beschäftigten Monteurs erhalten einen Zuschlag von 75% des Gesamtverdienstes. Die Herbeiführung einer einheitlichen Regelung wird durch die Verstreuung dieser verhältnismäßig kleinen Berufsgruppe außerordentlich erschwert.

Für die *Flugzeugführer*, die als Angestellte im Sinne der Reichsversicherungsordnung gelten, ist das Arbeitsverhältnis einzelvertraglich geregelt. Das Einkommen setzt sich zusammen aus Grundgehalt und Kilometergeldern, die sich aus der Zahl der geflogenen Kilometer ergeben. Die Teuerungszulagen sind die gleichen wie die der Angestellten der Berliner Metallindustrie. Ferner kommt nach Zurücklegung einer bestimmten Kilometerzahl eine sogenannte Bruchprämie zur Auszahlung, wenn keine Beschädigung des Flugzeuges vorliegt. Diese Prämie ist jedoch so unbedeutend, daß sie fast gar keinen Einfluß auf das Gesamteinkommen hat. Ein sehr strittiger Punkt ist die Entschädigung für dienstliche Abwesenheit. Während ein Teil der Firmen derart minimale Spesen bewilligt, daß die viel außerhalb des Heimatshafens weilenden Piloten direkt benachteiligt werden, stellen andere Firmen in der Nähe der Flughäfen den Fliegern Quartiere unentgeltlich zur Verfügung.

Bestimmte Angaben über die Lohnhöhe lassen sich nicht machen, da diese ebenso wie bei den übrigen Arbeiterkategorien Deutschlands heute fortwährenden Veränderungen unterliegen.

Die *Kündigungsfrist* beträgt, soweit nicht die gesetzliche Kündigung (sechs Wochen vor Quartalschluß) in Frage kommt, drei Monate.

Den Bemühungen der *Reichsabteilung des Luftfahrtpersonals im Deutschen Verkehrsbund*, einen Reichstarif für die Flugzeugführer herbeizuführen, haben die Unternehmer bisher den hartnäckigsten Widerstand entgegengesetzt. Auch das Reichsarbeitsministerium scheint sich nicht durchsetzen zu können. Wenigstens hat es erklärt, daß für die Einführung eines verbindlichen Reichstarifes „kein öffentliches Interesse vorliegt“. Immerhin ist es der Reichsabteilung gelungen, die Einzelverträge einander anzugleichen, sodaß wesentliche Unterschiede nicht bestehen.

Besser geregelt ist die Lebens- und Unfallversicherung. Sämtliche Piloten sind in einer *Unfallberufsgenossenschaft* und außerdem noch in einer *Privatunfall- und Lebensversicherungsgesellschaft* versichert. In die Verträge mit der zweitgenannten Gesellschaft ist auf Drängen der Reichsabteilungsleitung eine Klausel aufgenommen worden, derzufolge dem durch Unfall an der Ausübung des Dienstes verhinderten Flugzeugführer das volle Gehalt bis zur völligen Wiederherstellung zusteht. L.

Ungarn.

Einem Berichte des Verbandes der Transportarbeiter Ungarns entnehmen wir:

Die widrigen Verhältnisse, unter denen die Gewerkschaften zu kämpfen haben, dauern unvermindert fort. Vor allem häßt die Teuerung ununterbrochen an. Besonders stark war diese in der Zeit von Mitte Juli bis Mitte August. Betrug sie doch in dieser kurzen Zeitspanne nicht weniger als 114%. Von Mitte August bis Mitte September zeigte sie wohl eine Abschwächung, betrug aber immer noch 60%. Die Reallohne der ungarischen Arbeiter sind daher fortwährenden Verschlechterungen ausgesetzt und betragen längst nur den dritten Teil des Existenzminimums einer fünfköpfigen Familie. Dabei widersetzen sich die Arbeitgeber mit größter Hartnäckigkeit den Lohnforderungen der Arbeiter und schrecken hierbei selbst nicht von der Anwendung der drastischsten Mittel zurück. In dieser Haltung werden sie nicht wenig durch die hier herrschenden Staatsverhältnisse begünstigt. Die Regierung ist weit davon entfernt, den Schutz der Arbeiterschaft als zu ihrem Pflichtenkreis gehörend zu betrachten. Alle ihre Maßnahmen tragen vielmehr nur den Wünschen und egoistischen Interessen des Unternehmertums Rechnung.

Gleichwohl ist es einigen Zweigen unserer Gewerkschaft gelungen, einige Erfolge durchzusetzen. So haben die Transportarbeiter einen Kollektivvertrag abgeschlossen, der neben einem allerdings der Teuerung nicht entfernt gerecht werden den Wochenlohn von 50 000 Kronen (etwa 16 Friedenskronen entsprechend) eine laufende, der Teuerung folgende Erhöhung vorsieht. Auch auf die Fuhrleute ist dieser Vertrag ausgedehnt, doch befinden sich diese in weit mißlicheren Verhältnissen, weil die durchschnittliche Arbeitszeit 14 bis 15 Stunden beträgt und Sonntagsruhe nicht gesichert ist. Leider sind alle Bemühungen zur Abänderung dieser ungläublichen Arbeitszeitverhältnisse bisher erfolglos verlaufen.

Die Möbeltransportarbeiter befanden sich Anfang Juli in einem zweiwöchentlichen Ausstand, da die Unternehmer eine Lohnerhöhung von 40% abgelehnt hatten. Versuche der Arbeitgeber, Streikbrecher zu finden, sind dank der Disziplin der Arbeiter mißglückt. Der Erfolg war, daß die Arbeitgeber schließlich nicht nur die ursprünglich geforderte Lohnerhöhung, sondern darüber hinaus noch eine fortlaufende, dem Teuerungsindex entsprechende Erhöhung gewähren mußten.

Einen prächtigen Beweis internationaler Arbeitersolidarität haben die österreichischen und bayrischen Schiffsleute der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zugunsten der ungarischen Schiffsleute gegeben. Sie traten überall in passiver Resistenz und verlangten, daß das ungarische Unternehmen dieser Gesellschaft, die ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft, den ungarischen Schiffsleuten die gleichen Löhne wie ihnen bewillige. Der Widerstand der ungarischen Gesellschaft wurde dadurch gebrochen und sie bewilligte die Forderung.

Das innere Gewerkschaftsleben nimmt eine erfreuliche Entwicklung. Das Interesse der Arbeiterschaft erstarbt zusehends. An verschiedenen von uns veranstalteten Massenversammlungen haben sich Tausende von Arbeitern beteiligt. Auch die Mitgliederversammlungen zeigen eine steigende Frequenz. Die Mitgliederbeiträge werden ebenfalls besser als früher abgeführt. Zurzeit beträgt der Wochenbeitrag 500 Kr. Daneben werden noch bedeutend erhöhte Unterstützungsbeiträge erhoben. Im Herbst planen wir die Wiederaufnahme von Unterricht und Erziehungsarbeit, wobei wir das Hauptaugenmerk auf die Unterrichtung der Analphabeten und die Bekämpfung des Alkohols lenken werden. Leider wird das Verbandsleben durch den Mangel an geeigneten Lokalen sehr erschwert.

Zurzeit schweben Fusionsverhandlungen mit dem Verbände der ungarischen Hilfsarbeiter. Wir haben die Hoffnung, daß diese zu einem guten Ende geführt werden können.

Die Arbeitsgelegenheit ist gering.

Der Hafenverkehr von Hamburg, Antwerpen und Rotterdam.

Der Schiffsverkehr der drei bedeutendsten Häfen des europäischen Festlandes betrug in den ersten 10 Monaten der Jahre 1923 und 1922:

Hamburg		Antwerpen		Rotterdam	
Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1923 11 264	12 831 120	7 755	12 056 679	6 623	9 325 238
1922 9 025	10 918 471	6 756	10 580 757	7 028	10 166 292
+ 2 239 + 1 912 649		+ 999 - 1 475 922		- 405 - 841 054	

**Verzettelt die Pläne der deutschen Kapitalisten!
Laßt das deutsche Proletariat nicht verhungern!**



Die Konferenz der Seelute.

Die Internationale Konferenz der Seelute, die am 16. und 17. Oktober in Amsterdam stattgefunden hat, kann als außerordentlich geglückt betrachtet werden.

Vertreten waren: England, Frankreich, Deutschland, Belgien, Holland, Dänemark und Norwegen.

Zum Sekretär der Sektion wurde, nachdem Rob. Williams seine Kandidatur zurückgezogen hatte, Edo Fimmen gewählt.

Folgende Entschließungen wurden gefaßt:

Resolution I.

Nach Kenntnisnahme von den Berichten der angeschlossenen Organisationen über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Seelute, die eine verschärfte Ausbeutung durch die Reeder erkennen lassen, bestätigt der Kongreß der Seelute-Sektion der I.T.F. aufs neue die früheren Beschlüsse, die u. a. das gewaltige Anwachsen der Arbeitslosigkeit unter den Seeluten als eine unmittelbare Folge des durch den Krieg und die verschiedenen Friedensverträge verschärften Zusammenbruchs des kapitalistischen System erklären.

Der Kongreß verweist die Seelute insbesondere auf die Gefahren, die durch die folgenden Tatsachen bewirkt werden:

1. durch die entstellten Verhältnisse in Zentral- und Ost-europa,
2. durch den wechselnden Valutastand in den verschiedenen Ländern,
3. durch die Inflation der Schiffskapitalien,
4. durch die Verwendung billiger farbiger Arbeitskräfte,
5. durch Anwendung von Öl als Brennstoff und Einführung von Arbeit ersparende Maschinen usw.,
6. durch Unterbemanning von Schiffen und
7. durch den Rückgang der Produktion der unentbehrlichen Lebensbedürfnisse, welche notwendigerweise aus dem Rückgang der Löhne und dem daraus sich ergebenden Rückgang der Kaufkraft resultiert.

Der Kongreß heißt die nachstehenden Organisationen, die sich seit der Konferenz von Hamburg der I.T.F. angeschlossen haben, als eine Stärkung der vereinten Kräfte der Seelute-Sektion der I.T.F. willkommen:

- Der Amerikanische Hafentarbeiterverband.
- Der Argentinische Lokomotivführerverband.
- Der Argentinische Seeluteverband.
- Der Belgische Straßenbahnverband.
- Der Dänische Heizerverband.
- Der Englische Lokomotivführerverband.
- Der Französische Seeluteverband.
- Der Isländische Matrosen- und Fischerverband.
- Der Jugoslawische Seeluteverband.
- Der Lettische Eisenbahnverband.
- Der Lettische Seemannsverband.
- Der Polnische Eisenbahnverband.
- Der Spanische Kraftfahrerverband.
- Der Tschechische Transportarbeiterverband.
- Der Ungarische Eisenbahnverband.

Der Kongreß erklärt nachdrücklich, daß eine Hebung der Arbeitsmöglichkeit für Seelute von der Wiederbelebung des Welthandels abhängig ist und daß der Irrweg, auf den die Reparationsprobleme gegenwärtig abgedrängt sind, eine auch nur teilweise Wiederbelebung verhindert.

Der Kongreß verlangt aber:

- a) Revision des Friedensvertrages von Versailles durch ganz bedeutende Herabsetzung der phantastischen Forderungen der alliierten und assoziierten Mächte,
- b) Streichung aller Kriegsschulden und
- c) Schaffung eines wirklichen Friedens und Aufnahme der Handelsbeziehungen zwischen Rußland und den verschiedenen Ländern Europas.

Resolution II.

Der Kongreß stellt mit großer Entrüstung die ständige Verschlechterung der Löhne und Arbeitsbedingungen der Seelute aller Länder fest. Die vom Büro vorgelegten Lohnvergleiche enthüllen die Art und Weise, wie die Reeder die Währungsschwankungen zu ihrem eigenen Vorteil und gegen das Interesse der Seelute ausnützen.

Der Kongreß hält an der Forderung einer Standardisierung der Löhne, der Arbeitsverhältnisse und der Arbeitszeit sowie an der Sicherung der möglich höchsten Basis für alle, die gleiche Arbeit verrichten, als den Zielen der internationalen Seelutebewegung fest. Er weist weiter den neu angestellten Sekretär an, in Verbindung mit dem Beratenden Ausschuß der Seelute-Sektion, ein

internationales Seelute-Programm

auszuarbeiten. Dieses Programm hat zu umfassen:

1. Anmusterungsmethoden;
2. Abmusterungsmethoden;
3. Beschäftigung unterbezahlter farbiger Arbeiter;
4. Feststellung der geforderten Sprachkenntnisse;
5. Geld- und andere Strafen;
6. Entschädigung;
7. Krankheit an Bord oder in fremden Häfen;
8. Vergütungen bei Schiffbruch;
9. Beschäftigung von Jugendlichen und Frauen an Bord;
10. sanitäre und hygienische Vorkehrungen und sonstige mit dem Leben, der Sicherheit und der rechtlichen Stellung der Seelute zusammenhängende Regelungen.

Der Kongreß stellt indessen fest, daß es von größter Wichtigkeit ist, jedem weiteren Angriff auf den bestehenden Standard in allen Ländern zu begegnen und dringt daher bei den angeschlossenen Verbänden darauf, sich auf solche Angriffe gegen den bereits viel zu niedrigen Standard vorzubereiten.

Der Kongreß bemerkt mit Bedauern die in verschiedenen Ländern bestehende Trennung in den Reihen der Seeleute und kann an der Tatsache nicht vorübergehen, daß diese Trennung von den Reedern ausgenützt wird.

Der Kongreß weist daher das Büro und das Exekutiv-Komitee der I. T. F. an, gemeinsam mit jeder angeschlossenen Organisation alle Maßnahmen zur unverzüglichen Einberufung einer Weltkonferenz aller Seeleute-Organisationen zu treffen, wobei die von der I. T. F. festgelegten Arbeitsziele als Grundlage zu dienen haben.

Resolution III.

Der Kongreß bestätigt die Londoner Resolution, die wie folgt lautet:

„Dem Exekutivkomitee sollen in Verbindung mit dem Sekretär der Seeleuteabteilung der I. T. F. alle zu treffenden notwendigen Maßnahmen zur Förderung und Ausführung aller internationalen Verhandlungen zwischen den Reedern und den

Vertretern der Seeleute der Handelsflotte Europas überlassen bleiben, um die von dieser Konferenz gefaßten Beschlüsse, besonders diejenigen, welche die Löhne, Arbeitsstunden, Ernährung, Bequemlichkeit und den Schutz für Leib und Leben der Seeleute betreffen, zu verwirklichen.

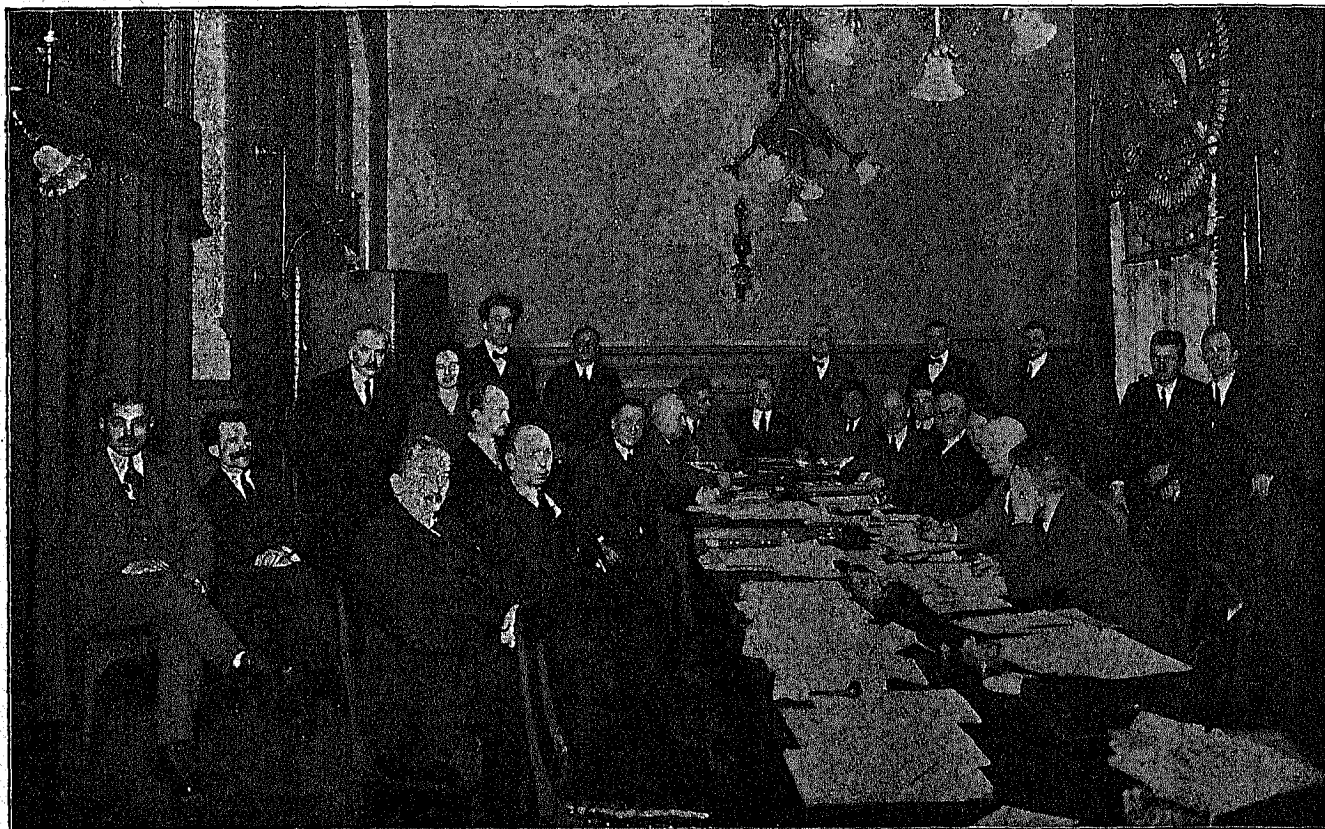
Der Generalrat wird ersucht, mit allem Nachdruck auf das alsbaldige Zustandekommen von Unterhandlungen hinzuwirken.“

Resolution IV.

Da die am 15. und 16. Mai 1923 in London stattgefundene Konferenz dem Generalrat der I. T. F. die direkte Leitung über die Seeleutebewegung übertragen hat, beschließt der Kongreß, daß zur Unterstützung von Büro, Exekutivkomitee und Generalrat ein Beratender Ausschuß aus Vertretern der Seeleute gebildet wird, der von Zeit zu Zeit unter den Auspizien der I. T. F. zusammentritt.

Dieser Ausschuß soll aus nicht mehr als einem Vertreter jeder angeschlossenen und Seeleute vertretenden Organisation bestehen, und jede Organisation, die einen Vertreter in diesen Ausschuß bestimmt, hat die entstehenden persönlichen und Reisekosten eines solchen Mitglieds zu tragen.

Die I. T. F. wird die offiziellen Kosten aller durch das Büro einberufenen Sitzungen übernehmen.



Die Konferenz der Seeleute am 16. und 17. Oktober 1923 in Amsterdam.

Die Arbeitsbedingungen der russischen Seeleute.

Dem Mitteilungsblatt der *Belgischen Transportarbeiter-Union*, Nr. 15 vom 13. Oktober, entnehmen wir den nachstehenden Bericht, der auch für die Kameraden der andern Länder Interesse haben wird:

„Ein belgisches Schiff, das sich seit 1918 in Petersburg befand, ist von einem belgischen Reeder durch Kauf erworben worden. Dem Reeder ist es gelungen, das Schiff frei zu bekommen, aber die Erlaubnis, das Schiff von Rußland wegzuleiten, wurde von der Regierung an die Bedingung geknüpft, daß das Schiff russische Besatzung, die zu den in Rußland geltenden Bedingungen angeworben war, führen mußte.

Der Sekretär der belgischen Seeleutegewerkschaft hat die russischen Kameraden mit einem Berichterstatter der „*Volks-gazet*“, dem Parteiorgan der Antwerpener Sektion, auf ihrem Schiff besucht.

Die von ihnen erhaltenen Mitteilungen waren dermaßen interessant, daß der Sekretär der Seeleute beschloß, eine Delegation der russischen Besatzung auf Sonntag, den 7. Oktober, einzuladen, um auf dem Büro des Verbandes eine vertrauliche Aussprache über die Lage und die Arbeitsbedingungen der russischen Seeleute herbeizuführen.

Die russischen Kameraden folgten dieser Einladung. Es waren vier Leute, alle mit seemannischen Erfahrungen, Männer im kräftigsten Lebensalter, die hinsichtlich der intellektuellen Entwicklung das allgemeine Niveau weit überschritten. Einer von ihnen, der Bootsmann, war vor seiner Rückkehr nach Rußland während 16 Jahren auf Schiffen aller Nationalitäten im Verkehr mit Amerika gefahren. Er spricht mit großer Sachkenntnis über das Leben der Seeleute.

Der zweite hatte ständig auf russischen Schiffen Dienst getan. Seine Mitteilungen beweisen, daß er vorzügliche Kenntnisse über die gegenwärtige Organisation der russischen Transportarbeiter und der gegenwärtigen Verhältnisse unter dem Sowjetregime besitzt.

Der dritte war vor dem Krieg nur auf russischen Schiffen gefahren und überzeugte uns, daß er gute geographische Kenntnisse von seiner Heimat besitzt.

Der vierte war ein Deutscher von Geburt, der immer auf deutschen Schiffen Dienst getan hatte, der aber seit zwei Jahren seine Existenz auf russischen Schiffen gesucht hat.

Was sie über ihren Beruf berichteten.

Die russischen Handelsschiffe sind Staatseigentum.

Die Personalanwerbung für die Schiffsreisen, wie sie sich in kapitalistischen Ländern vollzieht, besteht in Rußland nicht mehr. Wer auf einem Schiff Dienst tut, bleibt auf diesem. Auf der Fahrt ist das Personal mit Seearbeiten beschäftigt, im Hafen verrichtet es die Arbeiten, die sonst die „shore-gangers“ (am Land beschäftigte Seeleute) tun.

Vor der Abreise eines jeden Schiffes wählt die Besatzung unter sich einen Obmann, der nicht nur die Kontrolle über die Besatzung ausübt, sondern auch dem Kapitän übergeordnet ist. Im Hafen beträgt die Arbeitszeit acht Stunden, auf dem Meer wird täglich sechs Stunden gearbeitet.

Klagen über ungenügende oder schlechte Ernährung können nicht mehr aufkommen. Dies aus dem einzigen Grunde, daß der Erwerb und die Zubereitung der Lebensmittel unter der unmittelbaren Kontrolle der Seeleute steht.

In der russischen Küstenschifffahrt werden russische Löhne bezahlt. Auf Schiffen, welche dem Fernverkehr und dem transatlantischen Verkehr dienen, wird der Lohn in fremder Valuta festgesetzt. Dieser Lohn liegt weit über den Löhnen, welche in den Bestimmungsländern bezahlt werden. Im vorliegenden Falle werden vier Shilling pro Tag und Mann für die Beköstigung bezahlt. Die Ernährung ist für alle Beschäftigten dieselbe. Jede etwaige Überarbeit wird doppelt bezahlt. Vor der Abreise bestimmt der Seemann selbst, welcher Teil seines Lohnes an seine Familie wöchentlich oder monatlich auszahlen ist.

Für den Fall, daß die Besatzung nicht vollständig ist, wird der Lohn des fehlenden Mannes unter die übrigen Mitglieder der Besatzung verteilt. Das trifft auch zu, wenn ein Mitglied der Besatzung durch Krankheit an der Ausübung seines Dienstes verhindert ist. Der durch Krankheit am Dienst verhinderte Seemann erhält seinen vollen Lohn zwei Monate hindurch, auch wenn er nicht mehr an Bord ist. Nach zwei Monaten hat er Anspruch auf die gesetzliche Unterstützung, die zeitlich nicht beschränkt ist.

Alljährlich erhalten die Seeleute einen bezahlten Urlaub von zwei Monaten. Sie genießen für sich und ihre Familie auf den Eisenbahnen freie Fahrt bis zu dem Ort, wo sie die Ferien zu verbringen wünschen.

Die Seeleute haben das Recht, Dienst für eine bestimmte Reise oder auf einem bestimmten Schiff zu verweigern, wenn ihnen das eine oder das andere mißfällt. Der Faulheit wird dadurch kein Vorschub geleistet, da Maßnahmen hiergegen bestehen.

Lehnt ein Matrose die Verrichtung einer ihm übertragenen Arbeit ab, wird er vor eine schiedsrichterliche Kommission gestellt. Diese Kommission ist aus Mitgliedern der Besatzung und der Organisation gebildet.

Zur Unfall-, Krankenversicherung und dergl. haben die Seeleute keine Beiträge zu leisten. Auch nicht zur Altersversicherung.

Wer das Seerecht kennt, wird aus dem Vorstehenden bemerken, daß man in Rußland mit dem bestehenden Seerecht in den zivilisierten Ländern (!) restlos gebrochen hat.

Die Organisation.

Es versteht sich, daß nach der Aussprache über Löhne und Arbeitsbedingungen auch über Berufsorganisationen gesprochen wurde.

Wir überlassen hierüber dem russischen Kameraden das Wort:

„Unsere Organisation wird von Seeleuten geleitet. Die ständig Beauftragten werden jeweils auf die Dauer von drei Monaten gewählt. Wiederwahl ist möglich.

In jeder Versammlung wird der Vorsitzende und der Sekretär, welche mit der Leitung der Versammlung beauftragt sind, durch die Anwesenden und nur für die betreffende Versammlung gewählt.

Die Stellung von Besatzungen erfolgt durch die Organisation. Die Arbeitslosen empfangen die ihnen rechtmäßig zustehende Unterstützung.

Die Kontrolle über die Arbeitslosen wird nicht nur durch die Organisation, sondern auch durch den Wohnungskontrollleur ausgeübt.

Alle in Arbeit Stehenden bezahlen 2% ihres Lohnes als Beitrag für die Organisation.

Die Arbeiter in Rußland bilden eine einzige Industrieorganisation. Diese Organisation ernannt die Delegierten zur russischen Gewerkschaftskommission, der zentralen Organisation, die ihrerseits die Vertreter in der Sowjetregierung ernannt.

„Ich kenne Amerika, seine Gewerkschaftsbewegung und die Lebensbedingungen seiner Arbeiter“, sagte uns der Obmann, „und ich wage zu erklären, daß die Arbeitsbedingungen und die Lebensverhältnisse der Arbeiter in Rußland weit demokratischer sind als in dem als freiheitlich bekannten Lande.“

„Sind Sie demnach glücklicher?“ fragte einer von uns.

„Wir wollten mit keinem Matrosen, welcher Nationalität er immer sein mag, tauschen“, war die entschiedene und von allen unterstützte Antwort, den deutschen Matrosen nicht ausgenommen.

Die Lage in Rußland.

„Ihr habt in Rußland noch ein bestehendes Heer und es herrscht dort bisweilen Hungersnot“, bemerkte einer von uns.

„Jawohl“, wurde ihm geantwortet, „wir haben in Rußland ein stehendes Heer. Es besteht aus 550 bis 600 000 Soldaten. Wir bedürfen seiner, um uns gegen den äußeren Feind zu verteidigen.“

Aber in diesem Augenblick beschäftigen wir uns mit der Schaffung einer nationalen Mäz. Alle jungen Leute von 18 Jahren erhalten alltäglich zwei Stunden militärischen Unterricht.

Die Übungen in der Schule oder auf öffentlichen Plätzen finden während der Arbeitszeit und nicht in Uniform statt.

Auf diese Weise wollen wir unser Sowjetsystem gegen alle möglichen Angriffe schützen.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse bessern sich fortwährend.

Wir haben die Schulpflicht dekretiert. Die Kinder müssen ihre Kurse bis zum 14. Lebensjahr besuchen. Die Zahl der Analphabeten im Heere, die zur Zarenzeit 70% betrug, vermindert sich von Jahr zu Jahr.

Die militärischen Horden von Wrangel und Denikine, die im Dienst ausländischer Kapitalisten gestanden haben, haben weite Landstrecken und viele landwirtschaftliche Geräte zerstört. Eine große Zahl von Bauernhöfen ist in Brand gesteckt worden. Diese Zerstörungen und die große Trockenheit zwei aufeinanderfolgender Jahre sind die Ursachen der Hungersnot, die wir gehabt haben, die aber inzwischen erloschen ist.

Diese Zeiten sind vorbei.

Um die Initiative und die Produktion zu ermuntern und zu ermutigen, ermächtigen die Sowjets gewisse Eigentümer, ihre Betriebe in Gang zu setzen. Die Betriebe selbst bleiben Staatseigentum. Die Löhne werden durch die Sowjets und die Berufsorganisation festgesetzt.“

Alles dies haben die russischen Kameraden uns in aller Schlichtheit erzählt.

Schweden.

Der Tarifvertrag zwischen den schwedischen Seeleuteorganisationen und der Großschifffahrt

läuft Ende dieses Jahres ab, wenn er von einer der vertragsschließenden Parteien am 1. November aufgekündigt wird. Wenn das nicht geschieht, wird die Übereinkunft ein weiteres Jahr gelten.

Es hat sich nun herausgestellt, daß die Seeleute- und Heizerorganisationen beschlossen haben, ihre Übereinkünfte nicht zu kündigen, während die Kapitäne, Steuerleute, Maschinenisten, Radiotelegraphen und Stewards die Kündigung beschlossen.

Die Reeder haben beschlossen, die für die Matrosen und Heizer geltende Übereinkunft nicht zu kündigen, sondern deren Geltungsdauer zu verlängern.

* * *

Die schwedische Bemanningsskala.

Die im Jahre 1917 eingesetzte liberale Regierung beschloß, eine sog. Schiffsdienstkommission zu bilden, die in bezug auf die Einrichtung sozialer Reformvorschläge für die Seeschifffahrt weitgehendste Vollmacht haben sollte. Diese Schiffahrtskommission hatte jedoch das gleiche Schicksal wie andere und seit Anfang dieses Jahres werden die von ihr eingereichten Vorschläge über die Bemanningsskala, Rechte der Offiziere und Speiseliste auf Fahrzeugen stillschweigend übergegangen.

So setzt sich die Reaktion überall durch und die Arbeiter werden in grober Weise um ihre Rechte betrogen.

Vergleichende Lohnaufstellung der verschiedenen Berufsgruppen.

Länder:	Tonnage B. R. T. am 30. 6. 1922	Vollmatrose Verhältnis zu Vollmatrose, Gr.-Brit.		Donkeymann Verhältnis zu Vollmatrose, Gr.-Brit.		Schiffs- zimmerer Verhältnis zu Vollmatrose, Gr.-Brit.		Heizer Verhältnis zu Vollmatrose, Gr.-Brit.		Trimmer Verhältnis zu Vollmatrose, Gr.-Brit.		1. Bootsmann Verhältnis zu Vollmatrose, Gr.-Brit.		Leicht- matrose Verhältnis zu Vollmatrose, Gr.-Brit.	
Großbritannien	19.053.000	100	100	117	100	128**)	100	106	100	100	100	117	100	69	100
Vereinigte Staaten v. Amerika	12.506.000	100	152	120	156	128	152	108	155	96	146	120	160	76	166
Frankreich	3.303.000	100	48	112	45	117	44	109	50	100	48	117	48	80	56
Holland	2.613.000	100	95	115	94	115	85	105	94	85	80	115	94	50	68
Norwegen	2.237.000	100	68	116	73	116	60	103	66	62	42	116	68	56	54
Australien	2.201.000*)	100	171	120	175	?	?	113	183	100	171	113	165	69	177
Deutschland	1.783.000	100	54	106	49	109	46	102	52	92	50	109	50	46	35
Schweden	996.000	100	96	114	94	114	86	100	91	69	66	114	93	83	114
Jugoslavien	?	100	21	225	41	215	36	207 ¹ / ₂	42	150	32	225	41	—	—
Dänemark	944.000	100	72	115	71	115	65	103	71	72	51	115	67	50	52
Lettland	?	100	44	125	48	?	?	112 ¹ / ₂	50	87 ¹ / ₂	39	119	45	75	48
Belgien	?	100	51	?	?	121	49	104	51	100	52	112 ¹ / ₂	50	86	64

*) Minimum. — **) Engl. Kolonien.

Als Grundlage für den Vergleich zwischen den verschiedenen Lohnsätzen aller Länder dienten die Löhne der Vollmatrosen. Die Löhne in England wurden als Grundlage für den Vergleich zwischen den verschiedenen Ländern genommen. Die Ziffern bezeichnen die Löhne vom 1. Juli 1923, umgerechnet zu den damals gültigen Kursen.

£ 1 = \$ 4.58 oder 76 frz. Frs. oder 11.90 hfl. oder 28.07 norw. Kr. oder 800.000 Mark oder 17.30 schwed. Kr. oder 105 Lire oder 26.10 dän. Kr. oder 90 belg. Kr.

AUS ANDEREN BERUFSSSEKRETARIATEN

Die Union der Lebens- und Genußmittelarbeiter- und Arbeiterinnen.

Vom 30. September bis 2. Oktober d. J. fand in Brüssel der zweite Kongreß der Internationalen Union der Lebensmittelarbeiter- und Arbeiterinnen statt. Vertreten waren 22 Organisationen aus Belgien, Deutschland, Frankreich, Holland, Norwegen, Dänemark, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei, Rußland und England.

Die hauptsächlichsten Beschlüsse des Kongresses sind:

Zulassung der russischen Gewerkschaften als Mitglied der Internationale;

Vorlage eines Antrages auf gänzliche Unterdrückung der Nacharbeit im Bäckergewerbe an den nächsten Kongreß des I. G. B.;

In jedem Land sind die Lebensmittelarbeiter in einem einzigen Verband zu organisieren. Hinsichtlich der Tschechoslowakei sollen von der Leitung neue Bemühungen unternommen werden, um die Organisationen deutscher und tschechischer Sprache zu verschmelzen.

Die meisten Organisationen sollen zu höherer Beitragsleistung herangezogen werden. Die Länder mit normaler Währung sollen 15 Schweizer Centimes, Frankreich und Belgien 30 franz. und belg. Centimes, Bulgarien und Tschechoslowakei 45 Einheiten ihres Geldwertes und die übrigen Länder 3 Schweizer Centimes pro Mitglied und Jahr bezahlen.

Der Unionsvorstand wurde von 11 auf 15 Mitglieder erhöht. Die vier neuen Mitglieder verteilen sich auf folgende Länder: Vereinigte Staaten, England, Rußland und Schweden.

EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN

„Anvers — Le Port et les Travailleurs du Port“ (Antwerpen — Der Hafen und die Hafenarbeiter) von C. Mahlman, Generalsekretär der belgischen Transportarbeiter-Union. Verlag: „L'Eglantine“, Brüssel.

Die Schrift, 52 Seiten, gibt in kurzer und einprägender Form eine historische und wirtschaftliche Betrachtung des Hafens von Antwerpen und verbindet damit eine ausführliche Darstellung der dort geltenden Arbeitsbedingungen, deren Wert durch die vergleichsweise Heranziehung anderer ausländischer Häfen noch besonders gewinnt.

VERSCHIEDENES

Wie ein Richter über Unorganisierte denkt.

Ein außerordentlich bemerkenswerter Rechtsstreit hat kürzlich in Norwegen stattgefunden. Sechs Beamte der Straßenbahnen hatten hartnäckig verweigert, sich gewerkschaftlich zu organisieren. Ein Gewerkschaftsblatt hat daraufhin ihre Namen und Adressen veröffentlicht und sie als „Schmarotzer“ bezeichnet. Sie erhoben darauf Beleidigungsklage, aber das Gericht verwarf diese Klage und erteilte ihnen sogar einen Verweis wegen unbegründeter Klageführung. Das Gericht war der Auffassung, daß „Schmarotzer“ eine sehr nachsichtige Bezeichnung für Leute sei, welche sich zu organisieren weigern.