



MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

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

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM [HOLLAND]
VONDELSTRAAT 61
FERNSPRECHER 186 SÜD

EPOSTFACH 996
AMSTERDAM.

NUMMER 23/24

AMSTERDAM, DEN 15. DEZEMBER 1923

Inhalt: *Allgemeines:* Eine Erhebung über die Produktion. — Europa im Urteil amerikanischer Genossen. — Die Bedeutung der Ereignisse in Deutschland für die Arbeiterklasse. — *Mitteilungen des Büros.* — *Eisenbahner:* Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Schwedische Eisenbahner). — England. — Der Einfluß der Elektrifizierung der Eisenbahnen auf die Arbeitsbedingungen. — Der Streik der polnischen Eisenbahner. — Goldmarklöhne für die Eisenbahner in Deutschland. — Stand der Eisenbahnerbewegung im besetzten Gebiet Deutschlands. — Die Arbeits- und Lohnverhältnisse bei der französisch-belgischen Eisenbahnregie. — Der Verband der Eisenbahner in der tschechoslowakischen Republik. — Italien. — Palästina — Australien. — *Transportarbeiter:* England. — Italien. — Holland. — Ungarn. — Die Union der Hafendarbeiter und Fuhrleute Rumäniens. — Hamburg, Antwerpen und Rotterdam. — *Seeleute:* Löhne der deutschen Seeleute. — Dänemark. — Der Vertrag der norwegischen Seeleute. — Schweden. — Französisch-belgische Schifffahrtskombination. — Der Schiffsverkehr im Suezkanal. — Der Norddeutsche Lloyd. — Die Handelsflotte des Freistaates Danzig. — *Eingelaufene Druckschriften.* — *Verschiedenes.*

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Eine Erhebung über die Produktion. *)

△ Einer im Frühjahr 1920 gegebenen Anregung der Unternehmergruppe folgend, hat das Internationale Arbeitsamt eine Erhebung über die Produktion durchgeführt. Was erwarteten die Unternehmer von dieser Erhebung? Doch nichts anderes als den Nachweis, daß ein Ausgleich von Bedürfnis und Angebot nur durch Vermehrung der Produktion und diese wieder nur durch Vermehrung der Arbeitszeit erreicht werden könne. Der Achtstundentag sollte von der Wirtschaftswissenschaft als das Hemmnis jeglichen wirtschaftlichen und sozialen Fortschritts festgestellt werden.

Nunmehr liegt der erste Band dieser Erhebung vor. Aber schon dieser läßt erkennen, daß die Erwartungen der Unternehmer nicht erfüllt sind. Im Gegenteil: die Erhebung fördert Tatsachen ans Licht, die die schärfste Anklage gegen das Unternehmertum bilden. Sie bringt den bündigen Nachweis, daß die nur auf Erzeugung von Mehrwert gerichtete kapitalistische Produktionsweise jeder geordneten Fortführung und Steigerung der Warenproduktion entgegensteht und daß die Unternehmer lieber alle Mittel der Produktion verrotten lassen als auf einen Teil des Mehrwertes zu verzichten. Denn eben, als sich Professor Edgar Milhaud im Auftrage des I. A. A. anschickte, die Erhebung durchzuführen, zeigte sich ein allgemeiner wirtschaftlicher Umschlag: *Die Krise der Produktion wurde abgelöst durch eine Krise des Absatzes und das alles beherrschende Problem war mit einem Male nicht mehr Vermehrung der Arbeit, sondern Verminderung der Arbeitslosigkeit.*

*) Enquête sur la Production, Bureau International du Travail, Genève.

Was hat zu diesem plötzlichen Umschwung geführt? Prof. Milhaud geht in dem ersten Teil seines Berichtes nur andeutungsweise auf die Ursachen ein und behält sich einen ausführlichen Nachweis in einem anderen Bande vor. In dem vorliegenden Teil versucht er nur, die allgemeine Entwicklung seit Kriegsbeginn abzustecken. Er verfolgt zu diesem Zwecke drei Hauptwege: den Verlauf der Preise, den Verlauf der Produktion und den Verlauf der Arbeitslosigkeit.

Die Ergebnisse der ersten Untersuchung sind kurz zusammengefaßt folgende: Die während des Krieges sich offenbarende Tendenz der Preise zum Steigen macht unmittelbar nach dem Kriege einer rückwärts verlaufenden Bewegung Platz. In der zweiten Hälfte des Jahres 1919 wird diese Bewegung wieder durch eine aufwärtsführende Tendenz abgelöst, die sich in den ersten Monaten des Jahres 1920 besonders scharf zuspitzt. Mitte 1920 bricht diese Bewegung plötzlich scharf ab. Eine rasche und andauernde Preissenkung tritt ein.

Folgendes Zahlenbild über die Bewegung der Großhandelspreise in verschiedenen Ländern möge dies verdeutlichen. Als Ausgangspunkt dient hierbei der Beginn des Jahres 1920, wobei die damals geltenden Preise mit 100 bezeichnet werden.

Land:	1920						1921		
	Jan.	März	Juni	Aug.	Okt.	Dez.	Jan.	Juli	Sept.
Schweiz	100	—	—	—	—	73	70	55	57
Holland	100	98	103	102	98	80	78	62	—
Frankreich	100	122	130	117	124	110	100	77	77
Schweden	100	109	113	113	110	98	88	67	55
Norwegen	100	104	113	124	127	117	108	89	87
England	100	110	112	107	104	90	80	65	66
Vereinigte Staaten	100	103	107	102	96	86	80	65	65
Kanada	100	103	105	100	97	88	85	72	70

Eine Abweichung von diesem allgemeinen Preisverlauf zeigen nur Deutschland, Österreich und weniger ausgeprägt auch Italien, aber diese Verschiedenheit ist durch ein anderes Moment bedingt: die *Geldentwertung*. Wir brauchen uns daher an dieser Erscheinung hier nicht weiter aufhalten.

Warum legt nun Milhaud einen so großen Wert auf die Darstellung der Preisbewegung? Die Beantwortung dieser Frage sei ihm selbst überlassen. „Eine solche Veränderung“, sagt Milhaud, „mußte die gesamte wirtschaftliche Lage beeinflussen; sie mußte auf neue Momente verweisen und alle Interessierten vor neue Probleme stellen; sie gab allen Manifestationen des Wirtschaftslebens eine neue Bedeutung.“

Auf diese Folgen stoßen wir bei der Betrachtung des Verlaufs der *Produktionskurve*. Es zeigt sich nämlich, daß, solange die Preise eine steigende Tendenz einhalten, auch die Produktion im Steigen begriffen ist, daß aber, sobald die Preise fallen, auch die Produktion zurückgeht.

Prof. Milhaud erklärt diesen Zusammenhang wie folgt:

„In einer Periode rascher Aufwärtsbewegung reizt die Bewegung der Preise durch Inaussichtstellung höherer Gewinne die produktive Tätigkeit des Unternehmertums an und verführt zugleich den Konsumenten, sich nach Möglichkeit einzudecken. Ebenso erblickt der Produzent in einer Periode der Baisse, die seine Gewinne schmälert und ihn bisweilen vor die Möglichkeit stellt, mit Verlust zu produzieren, eine besondere und entscheidende Ursache, die Produktion zu verlangsamen, während der Konsument gleichzeitig seine Einkäufe nach Möglichkeit in der Erwartung zurückstellt, später in den Genuß niedrigerer Preise zu gelangen. Durch ihre direkte Wirkung auf den Produzenten wie durch ihre indirekte Wirkung, welche sie auf ihn auf dem Umweg über den mit seinen Aufträgen zurückhaltenden Konsumenten ausübt, regt eine Hausse also zu weiterer Hausse an, wie andererseits die Baisse zu weiterer Baisse führt . . .“

Wie wahr diese Beobachtung ist, geht erschreckend klar aus dem umfangreichen Material hervor, das Milhaud über den Produktionsverlauf beibringt. Welches Bild wir hierbei auch betrachten mögen, überall zeigt sich die gleiche Erscheinung: die Produktionskurve folgt in ganz kurzem Zeitabstand der Preiskurve.

Leider ist es hier nicht möglich, dieser Bewegung im einzelnen zu folgen. Der Bericht des I. A. A. hält sie an vielen Beispielen fest und erhärtet sie noch durch Anführung einer ganzen Reihe von Zeugnissen, aus denen hervorgeht, daß die Produzenten unter dem Eindruck des Preisrückgangs sogar dazu übergegangen sind, die Produktion planmäßig einzuschränken. So hat beispielsweise die große Föderation der Gummi-Produzenten, die Rubber Growers Association, am 24. September 1920 die Mitglieder durch Rundschreiben aufgefordert, die Gummi-Produktion um 25 Proz. zu vermindern. Über die Baumwollproduktion in den Vereinigten Staaten berichtet das Organ der Baumwollproduzenten, die Cotton News vom 1. Juni 1921, daß die bebaute Fläche im Jahre 1921 um 30,33 Prozent eingeschränkt und 51,17 Prozent weniger Kunstdünger verwendet worden ist. Infolge dieser Maßnahmen ist die Produktion gegenüber der Vorkriegszeit von rund 15 Millionen Ballen auf 8,5 Ballen im Jahre 1921/1922 zurückgegangen. In Ägypten haben die Baumwollproduzenten im Frühjahr 1921 ein Syndikat zum Schutz ihrer Interessen gebildet mit der Absicht, die bebaute Fläche zu vermindern. Offenbar auf Betreiben dieses Syndikats hat der Sultan Fuad, der wohl selbst an der Baumwollindustrie finanziell interessiert ist, verordnet, daß die zum Baumwollanbau vorgesehene Fläche um zwei Drittel vermindert wird. Zugleich hat er den Anbau von Baumwolle in anderen Teilen des Landes als im Überschwemmungsgebiet des Nils verboten.

Durch nichts vermag der Widersinn und die Gefahr der kapitalistischen Produktion deutlicher erwiesen zu werden als durch die Anführung der obigen Zeugnisse. Während in Europa — und besonders in Mittel- und Osteuropa — den breiten Massen die notwendigste Kleidung und Wäsche fehlt, haben die Baumwollpflanzer keine andere Sorge als die der Produktionseinschränkung, in der Hoffnung, die Preise auf diese Weise vor weiterem Rückgang sichern zu können! Und nicht anders verhält es sich auch bei anderen Produzentenkategorien.

Kein Wunder, daß den Unternehmern ein solcher bündiger Nachweis ihrer planmäßigen Produktionseinschränkung unangenehm ist und daß sie durch ihre Vertreter im I. A. A. die Veröffentlichung des Berichts zu verhindern suchten. Es scheint auch, daß diese Bestrebungen nicht ohne Erfolg gewesen sind und daß sie beim I. A. A. eine Umarbeitung des Berichts durchgesetzt haben. Aber was auch ihrer Zensur verfallen sein mag: den Nachweis des Zusammenhangs zwischen Preisen und

Produktion, den Nachweis ihrer eigenen Sabotierung der noch vor kurzem mit soviel Geschrei geforderten Mehrproduktion konnten die Unternehmer nicht wegwischen. Dieser blieb auch in der vorliegenden Fassung bestehen und darin erblicken wir den bedeutsamsten Wert dieser Erhebung.

Welches sind nun aber die Folgen dieser Produktions-sabotage des Unternehmertums? Auf diese Frage geht der vorliegende Teil der Untersuchung nur insofern ein, als er die dadurch geschaffene Arbeitslosigkeit zeigt. Aber auch dieser Hinweis genügt, um die Folgen zu ermessen. Wohl ist die heutige Arbeitslosigkeit zunächst nur eine Wirkung der Produktionseinschränkung, aber genau wie der Preis nicht nur ein Ergebnis ist, sondern, wie wir gesehen haben, an einem gewissen Punkte selbst ein beherrschender Faktor der Produktion wird, so ist auch die Arbeitslosigkeit nicht nur eine Wirkung der Produktionseinschränkung, sondern zugleich Ursache zu weiterer Verminderung der Produktion. *Dem der Arbeiter ist nicht nur der größte Produzent, sondern zugleich der größte Konsument.* Wird er von dem Produktionsprozeß ausgeschlossen und seines Einkommens beraubt, so schrumpft auch seine Konsumkraft zusammen. Die Aufnahmefähigkeit des Weltmarktes wird weiter eingeschnürt. Weit davon entfernt, eine Lösung der Absatzkrise zu bedeuten, engt die Einschränkung der Produktion den Absatz also noch weiter ein und führt in eine noch tiefere Krise.

Gibt es einen Ausweg? Der Bericht sieht ihn in der wirtschaftlichen Wiederherstellung von Ost- und Mitteleuropa. Die Wirtschaftskrise in Westeuropa ist nach Milhaud nichts anderes als die Kehrseite der Wirtschaftskrise in Ost- und Mitteleuropa, wie die angebliche „Überproduktion“ von Westeuropa nichts anderes ist als die Wirkung der tatsächlichen Unterproduktion in Ost- und Zentraleuropa. Und ebenso wie die ungenügende Produktion in Osteuropa die vermeintliche Überproduktion in Westeuropa bewirkte, habe auch die ungenügende Gesamtproduktion Europas eine scheinbare „Überproduktion“ in Amerika hervorgerufen. *Die Überproduktion sei also, wo immer sie sich manifestiere, nur eine Einbildung, die einzige Tatsache sei die Unterproduktion.*

Milhaud beruft sich zur Unterstützung dieser These auf den Satz von J. B. Say, der schon vor hundert Jahren erklärte, daß Produkte nur mit Produkten gekauft werden und daß die Voraussetzung der Produktion in der Produktion selbst liege. Es mag dienlich sein, daß Milhaud die Unternehmer heute auf diesen schon von Say erkannten Zusammenhang erinnert, aber die volle Wahrheit wird damit nicht erschöpft. Zur Erkenntnis dieser ist vielmehr notwendig, auch auf die Bedeutung der Löhne und die Notwendigkeit hinzuweisen, daß diese die Konsumkraft der Produktionskraft des Arbeiters anpassen, denn nur dann ist es diesem möglich, seine eigene Produktion in Produkte umzusetzen, oder in anderen Worten ausgedrückt: nur dann erhält sich das Unternehmertum in der Arbeiterschaft eine kaufkräftige und aufnahmefähige Konsumentenschaft. Das Unternehmertum betrachtet den Arbeiter aber immer nur als Verkäufer der Arbeitskraft und nicht zugleich als Käufer und Abnehmer der Produktion. Eben diese Vernachlässigung bildet, wie eine unvoreingenommene Untersuchung erweisen würde, der Ausgangspunkt der heutigen Wirtschaftskrise. Sieger- und Besiegtenstaaten haben die Lasten des Weltkrieges in Form niedriger Löhne, erdrückender Steuern und dergleichen auf die Arbeiterschaft abgewälzt und sich damit selbst der größten und stärksten Abnehmer beraubt. Und jetzt versucht das Unternehmertum, sich der Krise durch Verlängerung der Arbeitszeit und weitere Verminderung der Löhne zu erwehren, während doch nur die allgemeine Vermehrung der Kaufkraft der arbeitenden Massen aller Länder und ausgedehnteste Produktion bei geringster Arbeitszeit den Zauberstab bilden, der die heutige Wirtschaftskrise zu bannen vermag.

Europa im Urteil amerikanischer Genossen.

Der Redakteur des Loc. Eng. Journal, *Albert F. Coyle*, der während des Sommers mit einigen andern Vertretern amerikanischer Eisenbahner eine Reise nach Europa unternommen hat, gibt in der Novemberausgabe der „*Railway Clerk*“ die gewonnenen Eindrücke wieder. *Coyle* schreibt u. a.:

„Die Fragen, die mir meine Freunde seit meiner Rückkehr von Europa immer wieder vorlegen, lauten: „Worin besteht das Übel in Europa? Warum herrscht dort Chaos und Revolution und wirtschaftlicher Bankrott? Warum ist halb Europa ohne Brot und warum ist der andere Teil von Not und Arbeitslosigkeit betroffen?“

Die Mitglieder der gewerkschaftlichen Kommission, welche die Reise nach Europa unternahm, hatten eine ungewohnte Gelegenheit, die Antworten auf diese Fragen kennen zu lernen. Wir sahen nicht nur die Paläste und Kathedralen, die Degen und trockenen Knochen von Königen, welche Meilensteine der geschichtlichen Vergangenheit sind. Was weit wichtiger ist: wir trafen mit den Führern der Arbeiter- und Genossenschaftsbewegung aller Länder Westeuropas zusammen und lernten aus ihrem eigenen Munde die gegenwärtigen Probleme und deren Zukunftspläne kennen. Diese Männer kennen, heißt die Männer von morgen kennen, unter deren Leitung Europa allein wirtschaftlich und politisch gesunden kann.

Ich muß gleich hier meinen Dank aussprechen für die großmütige Gastfreundschaft, die wir von allen unsern europäischen Brüdern in jedem Lande empfangen haben. Immer, wenn wir in einer fremden Stadt ankamen, fanden wir eine Delegation der lokalen Genossenschaften oder der Gewerkschaften vor, die uns begrüßten. Ihre außerordentliche Freundlichkeit brachte uns in große Verlegenheit.

Die Tragödie des heutigen Europa besteht nicht in Mangel an Geld oder an Nahrungsmitteln oder an politischer Einsicht. Wir haben es lediglich mit einem Mangel an Bruderschaft zu tun. Überall sieht man die nackte Faust des Militarismus — dieser größten Verneinung der Bruderschaft. Nur im bankrotten Deutschland und im enkräfteten Österreich gibt es mit Ausnahme des Heeres der Besatzungsmächte keine Soldaten. Überall sonst, in den Straßen von Rom und Paris, und in weniger starkem Umfang in Brüssel und London, stolzierten die gespornen Vertreter des Militarismus mit Säbel und Goldtressen herum.

Was für ein Kommentar zu dem völligen moralischen Bankrott der sogenannten „Staatsmannschaft“! Eben hat Europa vier schreckliche Jahre des Gemetzels und der Zerstörung erlebt. Überall leidet das Volk noch heute hierunter. Die Industrie liegt darnieder und Arbeitslosigkeit herrscht. Die Regierungen wanken am Rande des finanziellen Ruins, wenn nicht der Revolution. Und nun sprechen dieselben Diplomaten bereits wieder vom „nächsten“ Krieg und bereiten diesen ganz offen vor. Es gibt nur eine machtvolle Gruppe in dem heutigen Europa, die zwischen diesen Diplomaten und einer neuen internationalen Katastrophe steht. Diese Gruppe ist die kombinierte Kraft der organisierten Arbeiter und der Genossenschaften. Diese verlangen Frieden und binden diesen Willen den Vertretern auf, die sie in das Parlament wählen. Sie haben die tragische Erfahrung gemacht, daß der Siegeszug jedweder Armee über die Körper der Arbeiterklasse hinweggeht und daß der kleine Arbeiter unvermeidbar den Wahnsinn der Engroschlächter mit seinem Blut und mit seiner Arbeit bezahlen muß“

Kraftvoller als je müssen gerade in dieser Zeit gewaltigster Reaktion in Deutschland unsere Verbände der Transportarbeiter und Eisenbahner für die Arbeiterinteressen in die Bresche treten können.

Die großen finanziellen Schwierigkeiten sind indessen jeder Aktionsmöglichkeit hinderlich und bringen selbst die notwendigste Organisations-tätigkeit in Gefahr.

Sorgt dafür, daß der Aufruf der I. T. F. zur Unterstützung unserer deutschen Kameraden nicht vergebens ist.

Die Bedeutung der Ereignisse in Deutschland für die Arbeiterklasse.

„*Signalen*“, das Organ des der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Eisenbahnerverbandes Schwedens, weist in seiner Ausgabe vom 8. November auf die Vorgänge in Deutschland hin und schreibt u. a.:

„In der einen oder andern Weise muß ein Ausweg gefunden werden. Es fragt sich nur: Wie? Die Antwort muß lauten: Auf einige Zeit Diktatur, entweder von rechts oder von links. Die Entscheidung hängt davon ab, welche Partei in dem offenbar unausweichlichen Bürgerkrieg siegt. Bei genauer Betrachtung der Lage ist die Gefahr, in welcher die Arbeiterklasse schwebt, kaum zu überschätzen. Die Rechtsradikalen sind sicher gut bewaffnet, während die Arbeiterklasse so gut wie unbewaffnet ist. Allerdings haben die Gewerkschaften in Kundgebungen erklärt, daß sie bereit sind, dem Sturm zu begegnen. Aber was kann man ohne Waffen unternehmen? Besonders dann, wenn die Regierungsstellen mit jenen sympathisieren würden, welche in der Monarchie und Rechtsdiktatur die Rettung erblicken?“

Wir müssen in unserm Land die Vorgänge in Deutschland mit größter Aufmerksamkeit verfolgen. Wenn die deutsche Republik den Weg alles Irdischen geht, werden auch die Reaktionäre in unserm Land das Haupt erheben. Sie werden Wind in ihre Segel bekommen. Wir werden daher klug tun, die Vorgänge in Deutschland nicht zu unterschätzen“

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Neue Anschlüsse.

Seit der vorigen Aufgabe in unserem Mitteilungsblatt haben sich folgende Organisationen zur Mitgliedschaft der I. T. F. angemeldet:

Rumänien: Verband der Dockarbeiter und Fuhrleute.

Island: Transportarbeiterverband.

Kanada: Eisenbahnerverband.

Argentinien: „*La Confraternidad*“, Föderation der Eisenbahner.

* * *

Kongreß.

Der nächste zweijährliche Kongreß der I. T. F. soll im Laufe des Monats August 1924 stattfinden. Als Kongreßort ist auf dem Wiener Kongreß Hamburg bestimmt worden.

Innerhalb kurzer Zeit werden die angeschlossenen Organisationen über die Vorbereitung des Kongresses nähere Mitteilungen erhalten (Anträge, Berichte und dergleichen).

* * *

Abonnements auf das Mitteilungsblatt.

Von dem am 15. November erschienenen Mitteilungsblatt sind etwa 3000 Exemplare im Anschluß an unser Rundschreiben, das zur Sammlung von Abonnements unter den Mitgliedschaften einlud, besonders ausgegeben worden.

Bis jetzt haben wir bereits Nachricht erhalten von dem örtlichen Verband der Chauffeure in Madrid, der 10 Abonnements, und von dem Deutsch-Tschechischen Transportarbeiterverband, der 60 Abonnements übernahm.

* * *

Unterstützungsbewegung für die italienischen Kollegen.

Zur Unterstützung der italienischen Kollegen und ihrer Organisationen sind von dem Büro der I. T. F. folgende Beträge empfangen und verschickt worden:

Transportarbeiterverband Frankreich Fr. 500	Fl. 78,50
Eisenbahnverband Holland	„ 500,—
Eisenbahnverband Österreich Kr. 5 Mill.	„ 172,50
Eisenbahnverband Tschechoslowakei	„ 1000,—
Transportarbeiterverband Schweden Kr. 1000	„ 675,68
Seeleute-Föderation Frankreich Fr. 200	„ 29,—
Transportarbeiterverband Tschechoslowakei Kr. 2000	„ 148,77
Deutsch-Tschechischer Eisenbahnverband Kr. 15 000	„ 1113,66
Eisenbahnverband Norwegen 2000 Lire	„ 216,13
Transportarbeiterverband England £ 50	„ 576,35
Eisenbahnverband England £ 100	„ 1154,65
Eisenbahnverband Bulgarien	„ 24,—
	<hr/>
	Fl. 5689,24

* * *

Unterstützung für den Belgischen Eisenbahnverband.

Dem Belgischen Eisenbahnverband ist von der I. T. F. ein Betrag von Fl. 1000,— überwiesen worden. Diese Unterstützung steht im Zusammenhang mit der letzten Streikbewegung, der die junge Organisation vor große finanzielle Schwierigkeiten gestellt hat. (Unterstützung Gemaßregelter usw.)

* * *

Unterstützung der deutschen Gewerkschaften.

Auf Grund der Aufrufe der I. T. F. zugunsten der deutschen Gewerkschaften — an die amerikanischen Verbände ist ein Aufruf telegraphisch erfolgt — sind bisher (8. Dezember) folgende Beträge an die I. T. F. überwiesen worden:

Argentinien: Confraternidad Ferroviaria (Eisenbahner) (lt. telegraphischer Mitteilung über Absendung des Schecks) Fl. 822,80.

Belgien: Transportarbeiterverband*) belg. Frs. 5000.

Holland: Vereinigung von Eisen- und Trambahnpersonal Fl. 1000,—.

Holland: Zentralverband der Transportarbeiter Fl. 1000,—.

Dänemark: Dansk Arbejdsmandsforbund (Transportarbeiter) dä. Kr. 2500,—

Schweiz: Eisenbahnverband schw. Fr. 1000,—;

Transportarbeiterverband schw. Fr. 300,—.

Schweden: Transportarbeiterverband schw. Kr. 2000,—.

Frankreich: Französische Seeleute-Föderation fr. (Fr. 1000,—; davon Fr. 500,— von der Föderation und Fr. 500,— von der Ortsgruppe Dünkirchen.

England: Vereinigter Seemannsverband (angeschlossen bei der Transportarbeiter-Föderation) £ 10.

*) Der Belgische Transportarbeiterverband beschloß noch, einen Aufruf an die Ortsgruppen zu erlassen. Als erstes Resultat dieses Aufrufes stellte die Ortsgruppe Antwerpen 10 centimes pro Mitglied zur Verfügung, was einen Betrag von 1400 Franken ausmacht.

Norwegen: Norwegischer Transportarbeiterverband norw. Kr. 500,—. Dieser Verband hat an seine Ortsgruppen einen Aufruf ergehen lassen.

Die Eisenbahner-Union der Tschechoslowakei hat berichtet, daß sie vorläufig einen Betrag von 50 000 tschech. Kr. (Fl. 3750,—) zur Verfügung der I. T. F. stelle, bis die Unterstützungsbewegung unter den Mitgliedern durchgeführt ist.

* * *

In Bearbeitung befindliche Erhebungen.

Die folgenden Erhebungen mit allgemeinerem Charakter befinden sich zur Zeit in Bearbeitung:

Erhebung über die Hafenkosten in den verschiedenen Ländern, (Antrag der deutschen und holländischen Transportarbeiterorganisationen);

Erhebung über die Arbeitsbedingungen der Seeleute und des Bedienungspersonals, (Beschlüsse der Seeleute-Konferenzen von London und Amsterdam);

Erhebung über die Arbeitsbedingungen des Eisen- und Trambahnpersonals, (Beschluß des Kongresses von Wien);

Erhebung über den Einfluß der Elektrifizierung der Eisenbahnen auf die Arbeitsbedingungen, (Ersuchen des holländischen Verbandes für Eisen- und Trambahnpersonal);

Erhebung über die Arbeitsbedingungen des Büropersonals der Eisenbahnen, (Ersuchen der Argentinischen Organisation);

Erhebung über die automatische Kuppelung auf den Eisenbahnen, (Sammlung von Unterlagen für einen Bericht an die Konferenz der Internationalen Union der Eisenbahnverwaltungen);

Erhebung über die Organisation des Luftfahrtpersonals.

Diejenigen Organisationen, die bisher auf die übersandten Fragebogen noch nicht geantwortet haben, wollen dies ohne Verzögerung nachholen.

* * *

Inhaltsverzeichnis und gebundene Jahrgänge.

Die Inhaltsangabe für das Jahr 1923 wird zugleich mit der Ausgabe des Mitteilungsblattes vom 15. Januar verschickt werden.

Auch wird den angeschlossenen Organisationen im Laufe des Monats Januar ein gebundenes Exemplar unseres Mitteilungsblattes (auf besserem Papier gedruckt) übersandt werden.

* * *

Postadresse ab 1. Januar 1924.

Infolge Aufgabe unseres Postfaches wollen alle Sendungen wie folgt adressiert werden:

I. T. F.

Vondelstraat 61,

Amsterdam

Es wird gebeten, keine Namen hinzuzufügen.

Eingeschriebene und Wertsendungen sind in der linken oberen Ecke mit der Bemerkung zu versehen: *Bykanthoor Hobbemastraat.*

* * *

Bevorstehende Kongresse.

Italienischer Straßenbahnverband am 19. u. 20. Dezember 1923 in Rom.

Belgischer Verband des Eisenbahn-, Post-, Telephon- und Telegraphenpersonals am 23. und 24. Dezember in Brüssel.



Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

Schweden.

Eisenbahnen.

1. Betriebsform.

Die Eisenbahnen in Schweden sind zum Teil Staatseigentum, zum Teil Privateigentum. Die Staatsbahnen werden durch den Staat selbst verwaltet.

Die Staatsbahnen umfassen 5625 km (die wichtigen Linien gehören ausnahmslos dem Staate) und beschäftigen insgesamt 31 747 Personen, wovon 27 571 im Betriebs- und Unterhaltungsdienst und 3876 Personen für Erneuerungs- und Umbauarbeiten. Der Staat besitzt alle wichtigen Linien.

Die Privateisenbahnen haben ein Netz von 9776 km und beschäftigen insgesamt 20 483 Personen.

In der letzten Zeit haben sich mehrere Privatgesellschaften zusammengeschlossen und werden gemeinsam verwaltet. Außerdem ist von einer besonderen Kommission des Reichstags ein Vorschlag ausgearbeitet worden, der zum Ziele hat, die Privatgesellschaften, deren es gegenwärtig noch 113 gibt, in 12 Verwaltungseinheiten zusammenzufassen. Auf diese Weise soll einmal eine bessere Ausnutzung von Personal und Material ermöglicht und zum andern eine bessere administrative und finanzielle Gebahrung erzielt werden.

Es ist noch nicht bekannt, ob Regierung und Reichstag einen Druck auf die Privatgesellschaften in diesem Sinne ausüben werden, aber es steht fest, daß mehrere Privatgesellschaften eine Konzentration in der von der Reichstagskommission vorgeschlagenen Richtung von selbst unterstützen.

Der Staat selbst ist an den Privatbahnen nicht interessiert, aber er hat verschiedenen Gesellschaften Beträge geliehen, die durchschnittlich etwa 50% der Anlagekosten ausmachen.

Eine Kommission, welche der Reichstag eingesetzt hatte, um die Frage der Betriebsführung der Privatbahnen durch den Staat zu prüfen, ist, noch ehe sie zu einem Abschluß ihrer Untersuchung gekommen ist, aufgelöst worden. In einem Teilbericht hatte aber diese Kommission erklärt, daß sie eine Übernahme der Privatbahnen durch den Staat gegenwärtig mit Rücksicht auf die staatlichen Finanzverhältnisse nicht für zweckmäßig erachte.

2. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Staatseisenbahnen.

	1913 Kr.	1914 Kr.	1915 Kr.
Einnahmen	88 693 266.—	93 288 795.—	118 114 329.—
Ausgaben	66 867 363.—	69 860 068.—	90 574 655.—
Überschuß	21 825 903.—	23 428 727.—	27 539 674.—
	1916	1917	1918
Einnahmen	150 174 381.—	162 437 352.—	255 423 947.—
Ausgaben	125 553 632.—	155 179 832.—	315 723 118.—
Überschuß	24 620 749.—	7 257 520.—	60 299 171.—
	1919	1920	1921
Einnahmen	298 092 568.—	344 239 136.—	257 525 108.—
Ausgaben	309 163 508.—	314 656 156.—	250 296 374.—
Verlust	11 070 940.—	29 582 980.—	7 228 734.—
Überschuß		Überschuß	Überschuß

1922

Einnahmen	Kr. 207 000 000
Ausgaben	Kr. 182 800 000
Überschuß	Kr. 24 200 000

Privateisenbahnen.

	1913 Kr.	1914 Kr.	1915 Kr.
Einnahmen	83 316 000.—	83 486 000.—	102 121 000.—
Ausgaben	58 996 000.—	61 375 000.—	77 263 000.—
Überschuß	24 320 000.—	22 111 000.—	24 858 000.—
	1916	1917	1918
Einnahmen	126 799 000.—	148 612 000.—	236 653 288.—
Ausgaben	101 237 000.—	121 875 000.—	221 185 433.—
Überschuß	25 562 000.—	26 737 000.—	15 467 855.—
	1919	1920	1921
Einnahmen	250 056 863.—	282 480 531.—	197 366 939.—
Ausgaben	237 241 578.—	268 322 829.—	193 017 593.—
Überschuß	12 815 285.—	14 157 702.—	4 349 346.—
	1922		
Einnahmen	Kr. 157 156 942		
Ausgaben	Kr. 152 926 747		
Überschuß	Kr. 4 230 195		

Im Jahre 1923 sollen die Einnahmen der Staatseisenbahnen die Ausgaben um etwa 24 Millionen Kronen überschreiten.

Personalunkosten.

Bei den Staatseisenbahnen belaufen sich gegenwärtig die Ausgaben für Personal auf 59%, bei den Privatbahnen auf 48% der Gesamtausgaben. Die teilweise ungünstigen finanziellen Ergebnisse der schwedischen Eisenbahnen sind nicht auf die Vermehrung der Personalunkosten zurückzuführen, sondern haben ihre hauptsächlichste Ursache in der Tatsache, daß einmal die Personen- und Frachttarife nicht rechtzeitig der gesunkenen Kaufkraft des Geldes angepaßt worden sind und zum andern in dem Rückgang des Personen- und Güterverkehrs, der der allgemeinen wirtschaftlichen Depression des Landes zuzuschreiben ist.

Von den Eisenbahnen unternommene Sparsamkeitsmaßnahmen:

1. Die Teuerungszulagen sind sowohl bei den Staatsbahnen als bei den Privatbahnen herabgesetzt worden.
2. Das Personal ist im selben Umfang vermindert worden, als der Verkehr zurückgegangen ist.
3. Während des plötzlich aufgetretenen Rückgangs des Verkehrs sind zwangsweise Beurlaubungen (Einschränkung der Arbeitszeit) vorgenommen worden.

Die Gegenmaßnahmen der Organisationen.

Um die Herabsetzung der Teuerungszuschläge für die Eisenbahner zu verhindern, haben die beiden Hauptorganisationen der Eisenbahner bei vier Privatgesellschaften im Jahre 1922 den Streik erklärt.

Die Staatseisenbahner haben wiederholt Protestkundgebungen veranstaltet, um den Reichstag zu zwingen, die früheren Teuerungszuschläge beizubehalten. Diese Kundgebungen verliefen ergebnislos.

Dem Personal der Privatbahnen ist es gelungen, die diktierte große Herabsetzung der Zuschläge zu verhindern.

* * *

Ersparnisvorschläge sind durch uns nicht gemacht worden.

Nach der allgemeinen Meinung sind die Eisenbahntarife zu hoch, obgleich diese in den beiden letzten Jahren wesentlich herabgesetzt worden sind.

Bei den Privatbahnen wird den Aktieninhabern keine Dividende durch den Staat garantiert.

Die Festsetzung der Tarife erfolgt sowohl für die Staatsbahnen als für die Privatbahnen durch die Regierung.

Gütertransport durch Autos kommt auf kürzere Entfernungen in großem Umfang vor und hat bei den meisten Privatbahnen zu großen Verlusten geführt. Dasselbe gilt vom Personenverkehr.

Die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnen und Post ist sehr unterschiedlich. Der Postdienst auf kleineren Stationen wird von dem Personal der Staatseisenbahnen versehen. Dasselbe gilt auch von einigen Privatbahnen, die mit der Postdirektion besondere Verträge abgeschlossen haben. Die Beförderung von Paketen erfolgt sowohl durch die Eisenbahnen als durch die Post.

Die Privateisenbahnen sind verpflichtet, Posttransporte gegen Entschädigung durchzuführen. Ebenso haben sie Militärtransporte vorzunehmen und Wagen für derartige Transporte bereitzuhalten.

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

Zwischen dem Eisenbahnverbande und sämtlichen Privatbahnen besteht vertragliche Regelung über Löhne und Dienstverhältnisse. Mit der Unternehmerorganisation ist auch ein Vertrag abgeschlossen, der sich auf die Behandlung aller Streitfälle bezieht. Die Dienstverhältnisse des Personals bei den Staatseisenbahnen werden durch Verhandlungen der Organisation mit der Eisenbahndirektion geregelt. Die mit den Privatbahnen getroffenen Abmachungen haben eine bestimmte Geltungsdauer. Mit der Direktion der Staatsbahnen werden Verhandlungen aufgenommen, wenn die Verhältnisse dies erfordern. Der Schwedische Eisenbahnverband und der Lokomotivführerverband führen die Verhandlungen in der Regel gemeinsam. Die übrigen kleineren Gruppenorganisationen unterhandeln selbständig. Sämtliche Organisationen sind anerkannt.

Die Eisenbahnverwaltungen behandeln sämtliche Organisationsvertreter in gleicher Weise, gleichgültig ob es sich um im Dienst stehendes Personal oder um besoldete Organisationsvertreter handelt.

Bei Meinungsverschiedenheiten mit der Betriebsleitung kann das Personal der Privatbahnen die Schlichtungskommission der schwedischen Eisenbahner anrufen. Erfolgt auch hier keine Verständigung, so kann an das Eisenbahner-Schiedsgericht appelliert werden. Beschwerden des Personals der Staatseisenbahnen werden, wenn eine Verständigung mit der Eisenbahndirektion nicht erfolgt, an die Regierung gerichtet.

Die Schlichtungskommission bei den Privatbahnen besteht aus einem Vertreter des Eisenbahnverbandes und einem Vertreter der Unternehmerversammlung, sowie einem unparteiischen Vorsitzenden. Dieser wird von den beiden Parteien gewählt. Wenn eine Verständigung über die Wahl des Vorsitzenden nicht erfolgt, wird der Vorsitzende durch den Arbeitsminister ernannt.

Das Schiedsgericht, das mit Ausnahme von Lohnkonflikten für alle Streitfragen zuständig ist, besteht aus 9 Mitgliedern, die jeweils für ein Jahr gewählt werden. Von diesen neun Mitgliedern müssen zwei außerhalb der beteiligten Organisationen stehen. Das eine Mitglied ist durch die Unternehmerversammlung, das andere gemeinsam durch den Eisenbahnerbund und den Bund der Lokomotivführer und Heizer zu ernennen. Drei Mitglieder werden von der Unternehmerversammlung, zwei von dem Eisenbahnverband und ein Mitglied von dem Verband des Lokomotivpersonals gewählt. Der Vorsitzende des Schiedsgerichts wird auf die gleiche Weise wie der Vorsitzende der Schlichtungskommission bestimmt.

Die Organisationsvertreter können in direkte Verbindung mit allen Dienstchefs usw. treten.

Regierungskontrolle über die Einhaltung der Arbeitsbedingungen bei den Eisenbahnen wird nur insofern durchgeführt, als die durch den Reichstag eingesetzte Berufinspektion die Sicherheitsmaßnahmen überwacht.

Zur Wahrung der Personalinteressen erhalten die Organisationsvertreter unbeschränkten Urlaub, werden aber hierfür nicht bezahlt.

Das Personal hat kein Mitbestimmungsrecht in Sachen der Betriebsleitung.

Bei den Privatbahnen ist es Oberbahnmeistern, Bahnmeistern, Gärtnern, Stationsvorstehern (doch nicht Stationsvorarbeitern), 1. Kanzleigehilfen, Rangiermeistern, die über mindestens fünf Stationsvorarbeiter zu befehlen haben, Werkmeistern, Lokomotivmeistern, Lokomotivschuppen-Vorarbeitern, Wagenmeistern und Kanzleipersonal aller Art, das ständig mit Kanzlearbeit beschäftigt ist, und höheren Beamten vertraglich verboten, dem Schwedischen Eisenbahnverband bzw. dem Verband der Lokomotivführer und Heizer anzugehören.

Ein Mitglied einer der beiden Verbände, das in eine der obenerwähnten Stellungen einrückt, hat das Recht, noch sechs Monate nach dem Antritt dieser Stellung in seiner Organisation zu verbleiben.

4. Das Streikrecht.

Das Personal der schwedischen Eisenbahnen hat Streikrecht. Im Reichstag sind wiederholt Anträge zur gesetzlichen Verbotung von Streiks für die Eisenbahner gestellt worden, wurden jedoch abgelehnt.

Teilstreiks bei den Eisenbahnern sind vorgekommen, und zwar in den Jahren 1906, 1913, 1918 und 1922. Konfliktsursache bei allen diesen Streiks bildeten höhere Lohnforderungen. Die Streiks verliefen ruhig und gemäß einem von der Verbandsleitung ausgearbeiteten Plan. Sämtliche Streiks sind mit Erfolg für das Personal beendet worden.

An den Streiks beteiligten sich: im Jahre 1906: 250; 1913: 20; 1918: 16 und 1922: 4824 Personen.

Passive Resistenz darf laut vertraglicher Abmachung bei den Privatbahnen nicht geübt werden. Bei den Staatsbahnen besteht kein direktes Verbot gegen die Ausübung der passiven Resistenz. Bisher haben die Organisationen diese Waffe jedoch nie gebraucht.

5. Die Organisation des Personals.

Die Anzahl der beschäftigten Personen betrug am 1. Januar 1923 rund 54 000. Das Personal ist in folgenden Gewerkschaften organisiert: Schwedischer Eisenbahnverband, Verband des Lokomotivpersonals Schwedens, Verband des Kontorpersonals, Werkmeisterversammlung, Vereinigung der Vorarbeiter, Vereinigung der Lokomotivführer. Außerdem in einigen kleineren ganz unbedeutenden Organisationen.

Nur die beiden erstgenannten Gewerkschaften, der Schwedische Eisenbahnverband und der Verband des Lokomotivpersonals haben wesentliche klassenkämpferische Bedeutung.

Zusammenarbeit besteht nur zwischen diesen beiden Gewerkschaften. Die übrigen Verbände handeln selbständig.

Der Schwedische Eisenbahnverband zählt 34 741 Mitglieder, wovon nur etwa 100 dem Lokomotivpersonal und etwa 1600 dem Kontorpersonal angehören.

Nur der Schwedische Eisenbahnverband ist dem Allgemeinen Schwedischen Gewerkschaftsbund angeschlossen.

Bei der Gründung des Eisenbahnverbandes wurden alle Personalkategorien ersucht, sich dem Verband anzuschließen, was auch geschah. Später haben sowohl das Lokomotiv- als das Kontorpersonal eigene Organisationen gebildet.

6. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Bei den Privatbahnen werden die Arbeitsbedingungen durch Vertrag mit bestimmter Geltungsdauer geregelt. Für das Personal der Staatsbahnen werden die Arbeitsbedingungen durch den Reichstag festgestellt mit Ausnahme des Werkstättenpersonals und der Bahnarbeiter. Für diese beiden Gruppen werden die Bedingungen durch die Eisenbahndirektion auf Grund von Verhandlungen mit dem Schwedischen Eisenbahnerverband festgestellt. Ein Dienstreglement besteht, findet aber nur auf die im direkten Verkehrsdienst Beschäftigten Anwendung.

7. Arbeitsbedingungen.

(Rechtliche Stellung)

Entlassungen von festangestelltem Personal der Staatsbahnen können nur auf Grund grober Dienstversäumnisse oder solcher dienstlicher oder krimineller Vergehen vorgenommen werden, die von dem Zivilgericht mit Strafen belegt werden. Es muß aber von dem Gericht ausdrücklich erklärt werden, daß der Bestrafte nicht für Reichsdienste würdig ist.

Das nicht festangestellte Personal und das Personal der Werkstätten und der Bahnunterhaltung kann dagegen von den Werkstättenvorstehern, den Bahningenieuren und der Eisenbahndirektion entlassen werden.

Beschwerden über unrechtmäßig vorgenommene Entlassungen können bei der Regierung erhoben werden.

Bei den Privatbahnen werden unrechtmäßig vorgenommene Bestrafungen an das Schiedsgericht verwiesen.

Das Schiedsgericht ist für alle Streitfragen zuständig. Gegen den Ausspruch des Schiedsgerichts kann keine Berufung bei einer höheren Instanz eingelegt werden. Eine Umgehung des Schiedsgerichts durch die Verwaltungen ist nicht möglich, wenn die Organisationen des Personals auf der Anrufung des Schiedsgerichts bestehen.

Den Bediensteten der Eisenbahnen ist die Bekleidung öffentlicher Ämter nicht beschränkt.

8. Arbeitszeit.

Zwischen Dienstzeit und Arbeitszeit wird ein Unterschied nicht gemacht, es sei denn, daß das Personal im Bereitschaftsdienst steht. In diesem Falle wird nur die halbe Zeit vergütet.

Die Maximalarbeitszeit beträgt monatlich 208 Stunden, kann aber für solches Personal, das nur Wachtdienst zu verrichten hat, auf höchstens 260 Stunden verlängert werden.

Das stationäre Personal erhält jeden zweiten Sonn- und Feiertag frei. Das Fahrpersonal erhält außer den Ferien monatlich drei freie Tage.

Ein Ruhetag muß 36 Stunden umfassen.

Das gesamte festangestellte Personal der Staatseisenbahnen der unteren Lohngruppen I—V unter 40 Jahren erhält jährlich 20 Tage Urlaub und von dem Jahre an, da das 40. Lebensjahr erreicht wird, 30 Tage jährlich. Das Personal der höheren Lohngruppen VI—XIV und die Beamtinnen unter 40 Jahren erhalten jährlich 25 Tage Urlaub und bei Erreichung des 40. Lebensjahres 35 Tage. Die Beamten der Lohngruppen XV—XVIII erhalten 35 bzw. 45, die Beamten der Lohngruppen XIX und XX 45 Tage Urlaub.

Das nicht festangestellte Personal der Staatsbahnen der unteren Lohngruppen erhält 8 Tage Urlaub. Das nicht festangestellte Personal der höheren Lohngruppen sowie die weiblichen Bediensteten erhalten bis zum 40. Lebensjahr 16 Tage und später 24 Tage Urlaub.

Das Werkstättenpersonal der Staatsbahnen erhält nach einjährigem Dienstverhältnis und in den darauf folgenden drei Dienstjahren je 5 Tage Urlaub, während der darauffolgenden drei Dienstjahre jährlich 10 Tage und später jährlich 15 Tage Urlaub.

Bei den Privatbahnen betragen die Ferien für das festangestellte Personal in den ersten 14 Dienstjahren 15 Tage, danach 20 Tage. Außerdem hat das Personal Anspruch auf weitere 15 Tage Urlaub unter Abzug von 50% des Gesamtlohns.

Werkstättenpersonal und nicht festangestelltes Personal erhalten bei einjährigem Dienstverhältnis 6 Tage, nach fünf Dienstjahren 10 Tage und nach zehn Dienstjahren 15 Tage Urlaub.

Eine Regelung bezüglich der Gewährung von Extra-Beurlaubungen beim Tod von Verwandten, bei Niederkunft der Gattin und dergleichen besteht nicht. In der Regel wird aber solcher Urlaub gewährt. Lohnabzüge hierfür werden nur dann vorgenommen, wenn der zustehende Urlaub schon benutzt worden ist.

Arbeitspausen werden in die Dienstzeit eingerechnet, wenn sie nicht 30 Minuten überschreiten.

Wenn Bedienstete an einem Tage die höchstzulässige Arbeitszeit von 13 Stunden erreicht haben, muß ihnen eine ununterbrochene Ruhezeit von 9 Stunden gewährt werden.

Für das im direkten Verkehrsdienst stehende Personal ist die Arbeitszeit monatlich bemessen und beträgt 208 Stunden. Für das Werkstättenpersonal ist die Arbeitszeit pro Woche bemessen und beträgt 48 Stunden.

Diese Arbeitszeit wird in gleicher Weise und ohne Rücksicht darauf berechnet, ob es sich um Nacht- oder Sonntagsarbeit handelt.

Das Verkehrspersonal der Staats- und Privatbahnen erhält für Überstunden einen 20prozentigen Zuschlag, doch wird gewöhnlich die geleistete Überstundenarbeit durch Befreiung vom Dienst ausgeglichen.

Die Werkstättenarbeiter erhalten für die ersten zwei Überstunden einen Zuschlag von 33% und für jede weitere Überstunde 50%. Überstundenarbeit, die in die Zeit von 10 Uhr abends bis 3 Uhr morgens oder auf Sonn- und Feiertage fällt, wird jedoch mit einem Zuschlag von 100% vergütet.

Die gesamte Überzeitarbeit darf im Jahre 150 Stunden nicht überschreiten.

9. Lohnregelung.

Die Festsetzung der Löhne erfolgt in der Weise, daß ein Grundlohn für die billigsten Orte festgestellt und für die andern Orte, wo die Lebenshaltung teurer ist, ein Zuschlag gewährt wird.

Es bestehen sechs Teuerungsklassen. Die höchste Teuerungsklasse umfaßt 51 Orte, die über das ganze Land verteilt sind.

Die Teuerungszuschläge werden den jeweiligen Teuerungsziffern angepaßt.

Die Löhne dürfen die festgesetzten Grundlöhne nicht unterschreiten.

Periodische Lohnerhöhungen finden auf Grund der erreichten Dienstjahre alle drei Jahre statt und sind je nach der Lohngruppe verschieden.

Das Personal der Staatsbahnen hat das Recht, Beschwerden über die Löhne bei der Eisenbahndirektion und der Regierung vorzubringen.

Für Beschwerden des Personals der Privatbahnen ist das Schiedsgericht zuständig.

Für alle Eisenbahner wird die Militärdienstzeit zu den Dienstjahren gerechnet.

Das Gehalt des Verkehrspersonals wird pro Jahr festgestellt. Sonn- und Feiertage werden also vergütet. Das Werkstätten- und Bahnunterhaltungspersonal wird dagegen nach Arbeitstagen entlohnt.

Die Löhne sind nach Gruppen festgesetzt.

In der folgenden Aufstellung ist der Mindest- und Höchstlohn einiger Lohngruppen herausgegriffen. (Anlage Seite 88.) Im allgemeinen sind die Organisationen des Personals mit der bestehenden Lohnregelung einverstanden.

Stellung	Lohngruppe	Billigste Ortsklasse		Teuerste Ortsklasse	
		Mindestlohn innerhalb der Lohngruppe	Höchstlohn innerhalb der Lohngruppe	Mindestlohn innerhalb der Lohngruppe	Höchstlohn innerhalb der Lohngruppe
Bahnwärter Leitungswärter Matros im Fähr- dienst Stationsarbeiter Arbeiter in Loko- motiv- u. Wagen- schuppen	1	1 980	2 460	2 520	3 144
Pförtner Wagenaufseher	2	2 100	2 580	2 676	3 300
Rottenaufseher Lokomotivheizer	3	2 220	2 730	2 832	3 486
Schaffner Kanzleihilfe Lokomotivschuppen- Vorarbeiter Stations-Vorarbeiter Stationsmeister Kl. VII (Stations- chef)	4	2 340	2 880	2 988	3 672
1. Kanzleihilfe Leitungs- Vorarbeiter Zugführer Werkstätten- Vorarbeiter	5	2 580	3 240	3 300	4 104
Lokomotivführer Maschinist Stationsmeister Kl. VI	6	2 880	3 660	3 672	4 596
Kanzleiassistent Stationsassistent Werkstättenmeister	8	3 450	4 560	4 350	5 676
Lokomotivmeister Stationsinspektor Kl. IV B. Stationsmeister Kl.V Oberbahnmeister	9	3 660	4 860	4 596	6 048
Buchhalter 1. Stationsassistent	10	3 960	5 160	4 932	6 420
Stationsinspektor Kl. IV A	11	4 260	5 520	5 304	6 816
Unteringenieur Stationsinspektor Kl. III	12	4 860	5 880	6 048	7 212
Stationsinspektor Kl. II Maschineninspektor Bahninspektor	14	5 520	6 720	6 816	8 124
Stationsinspektor	15	6 300	7 620	7 668	9 060
Bahningenieur Maschineningenieur Oberinspektor Verkehrsinspektor	16	7 140	8 580	8 580	10 020
Verkehrsdirektor Maschinendirektor Bahndirektor	20	9 060	10 500	10 500	11 940

Die Wohnungsmiete beträgt in Häusern der Staatsbahnen in Stockholm 18 Kronen pro Woche.

Sonstige Preise :

1 Paar Herrenschuhe	20 Kr.
1 Anzug	150 Kr.
1 Kilo Brot	1 Kr.
1 Kilo Fleisch	1.80—2.00 Kr.
1 Kilo Speck	2.80 Kr.
1 Liter Milch	0.28 Kr.
1 Kilo Erbsen	0.25 Kr.
1 Zentner Steinkohlen	4.50 Kr.

Familienzuschläge werden nicht gewährt. Die Organisationen des Personals sind gegen Familienzuschläge.

Zuschläge für bestandene Examen, für Stationsdienst, Sparsamkeitsprämien oder dergl., werden nicht gezahlt, wohl erhält aber das Lokomotiv- und Zuggpersonal eine Prämie für geleistete Fahrten, die nach der zurückgelegten Kilometerzahl und der gefahrenen Stunden berechnet wird. Im Durchschnitt dürfte diese Prämie 350 Kronen jährlich betragen.

Die Löhne des Eisenbahnpersonals stehen im allgemeinen auf demselben Niveau wie die Löhne in der Industrie. Infolge des Konjunkturrückganges in der Industrie stellen sich die Eisenbahner um etwas besser.

Die Löhne des Post- und Telegraphenpersonals sind dieselben wie bei dem Eisenbahnpersonal. Für sämtliches in Reichsdiensten stehendes Personal besteht eine gemeinsame Lohnregelung.

Lohnabzug für durch Invalidität verminderte Arbeitskraft kommt nicht vor. Für auswärtige Dienstleistungen wird Vergütung gewährt.

Bei nachgesuchter Versetzung wird keine Vergütung gezahlt. Bei sonstigen Versetzungen ersetzt die Bahnverwaltung die Umzugskosten. Bei vorübergehender Ausübung höher besoldeter Funktionen wird eine besondere Vergütung ausgezahlt. Die Höhe dieser Vergütung richtet sich nach dem Lohnunterschied der in Frage kommenden Bediensteten.

Für lange und treue Dienste erhalten die Bediensteten eine Auszeichnung, die aber mit keiner Gratifikation verbunden ist.

10. Pensions- und Krankengeldregelung.

Im Krankheitsfälle erhält das festangestellte Personal der Staatseisenbahner den vollen Lohn für 45 Ferien- und Krankheitstage im Jahr. Danach erfolgt ein Lohnabzug von durchschnittlich 2.20 Kr. pro Tag. Dieser gekürzte Lohn wird dann für unbeschränkte Krankheitsdauer ausgezahlt. Simulation wird durch strenge ärztliche Kontrolle verhindert.

Bei den Privatbahnen besteht noch keine vertragliche Regelung. Die Bestimmungen hierüber sind daher bei den einzelnen Gesellschaften verschieden. In der Regel wird aber bei Erkrankung dem festangestellten Personal der volle Lohn ausgezahlt.

Das nicht festangestellte Personal und das Werkstättenpersonal hat bei Erkrankung keinen Anspruch auf Fortzahlung des Lohnes. Bei Unglücksfällen werden nur die gesetzlich festgesetzten Beträge ausgezahlt.

Im Todesfälle wird eine Begräbnishilfe gewährt. Diese beträgt ein Zehntel des Jahreseinkommens, im Höchsthalle aber 500 Kronen. Sie wird ohne Rücksicht darauf gewährt, ob der Verstorbene Angehörige hinterläßt oder nicht. Auch eventuell bestehende Pensionsansprüche heben die Gewährung dieser Hilfe nicht auf.

In Schweden bestehen mehrere Pensionskassen. Die größten Pensionskassen sind die der Staats- und Privatbahnen. Mehrere Privatbahnunternehmungen haben besondere Pensionskassen errichtet, denen aber nur das Personal dieser Gesellschaften angehören darf. Das Personal ist in dem Vorstand dieser Kassen vertreten.

Das gesamte Personal der Staatsbahnen gehört Pensionskassen an. In der Regel ist das festangestellte Personal Mitglied der Pensionskasse der Staatseisenbahnen, der aber auch nicht festangestelltes Personal angehören kann. Das nicht festangestellte Personal der Staatsbahnen ist in der Regel bei anderen Pensionskassen versichert.

Bei der Pensionskasse der Staatseisenbahnen hat der Versicherte ein Drittel des Beitrags zu zahlen, während der Staat zwei Drittel übernimmt.

In den fünf untersten Lohngruppen beträgt der vom männlichen Personal zu leistende Beitrag 48 bis 75 Kr. pro Jahr, in der höchsten Lohngruppe 420 Kr. pro Jahr.

Das weibliche Personal der untersten drei Lohngruppen zahlt jährlich 78 bis 102 Kronen, in der höchsten Lohngruppe 192 Kronen.

Die Beitragsdauer zur staatlichen Pensionskasse beträgt 30 Jahre. Sie beginnt mit dem Augenblick der festen Anstellung oder der Beitragsleistung zu andern Pensionskassen für im Staatsdienst stehendes, nicht festangestelltes Personal. Es sind jedoch folgende Bestimmungen zu berücksichtigen:

Wenn die staatliche Anstellung unterbrochen worden ist, dann muß Pensionsbeitrag für die Zeitdauer der Unterbrechung geleistet werden.

Wenn der Versicherte in eine Stellung mit höherer Pensionsgrundlage gelangt und die dreißigjährige Beitragsdauer abgelaufen ist, so muß er trotzdem noch während drei Jahre den dieser Pensionsgrundlage entsprechenden höheren Beitrag bezahlen.

Die Beitragszahlung endet in jedem Falle mit dem Tag der Entlassung oder bei Todesfall.

Anspruch auf volle Pension tritt ein, wenn das 60. bzw. 65. Lebensjahr erreicht und eine dreißigjährige Dienstzeit geleistet ist. Pensionsberechtigung überhaupt tritt ein, wenn der Versicherte infolge Krankheit an der Verrichtung des Dienstes dauernd verhindert wird oder das 60. bzw. 65. Lebensjahr erreicht hat. Um bei dauernder Erkrankung in den Genuß der vollen Pension zu gelangen, müssen mindestens 10 Dienstjahre geleistet sein.

Besondere Bestimmungen über Invalidität bestehen nicht.

Für das Lokomotiv- und Zuggpersonal tritt die Pensionsberechtigung mit dem 60. Lebensjahre ein. Für das übrige Verkehrspersonal mit dem 63. und für das Kanzlei- und Werkstättenpersonal mit dem 65. Lebensjahr.

Die volle Pension beträgt 70% des Lohnes.

Die Witwen- und Waisenpension der Staatseisenbahner beträgt 22% des Lohnes für die Witwe und 40% der Witwenpension für das erste Kind. Für jedes weitere Kind unter 18 Jahren beträgt die Waisenpension 10% der Witwenpension.

Bei Verabschiedung verliert der Bedienstete der Staatseisenbahnen alle Pensionsansprüche.

Die Beitragshöhe zu den Pensionskassen der Privatbahnen wird nach dem Lebensalter bemessen, das der Bedienstete bei Zutritt zur Pensionskasse erreicht hat. Tritt ein Bediensteter der Pensionskasse unter 30 Jahren bei, so hat er beispielsweise 7% seines Einkommens als Beitrag zu leisten. Tritt er der Pensionskasse im 31. Lebensjahr bei, so hat er 7,3%, im 32. Lebensjahr 7,6, im 33. Lebensjahr 8, im 34. Lebensjahr 8,6, im 35. Lebensjahr 9,2, im 36. Lebensjahr 9,8, im 37. Lebensjahr 10,5, im 38. Lebensjahr 11,2, im 39. Lebensjahr 11,9 und im 40. Lebensjahr 12,5% seines Einkommens als Beitrag zu leisten. Über die Höhe des Pensionsbeitrags bei Zutritt in höherem Lebensalter besteht besondere Regelung.

Eine prozentuale Erhöhung des Beitrags tritt auch bei Erhöhung des Einkommens ein, betrifft aber nur den erhöhten Teil des Einkommens und richtet sich nach dem Lebensalter, das bei Eintritt der Lohnerhöhung erreicht ist.

Tritt beispielsweise bei einem Versicherten, der der Pensionskasse vor dem 30. Lebensjahr beigetreten ist, im 35. Lebensjahr eine Erhöhung des Einkommens ein, so hat er für den früher bezogenen Lohn nur 7%, dagegen für den erhöhten Einkommensanteil einen höheren Prozentsatz als Beitrag zu zahlen.

Die von den Pensionskassen der Privatbahnen gezahlten Pensionen sind verschieden, aber stehen im großen und ganzen auf gleicher Höhe mit den Pensionen der Pensionskasse der Staatsbahnen. Bei Entlassung erhält der Versicherte 80% der eingezahlten Beiträge zurück.

11. Freifahrtscheine.

Das Personal der Staatseisenbahnen hat mit Ausnahme des nicht festangestellten Werkstätten- und Bahnunterhaltungspersonals freie Fahrt auf allen Linien und darf alle Züge benutzen. Dasselbe gilt von dem festangestellten Personal der Privatbahnen.

Das nicht festangestellte Werkstätten- und Bahnunterhaltungspersonal hat Freifahrtberechtigung nur auf den Linien der Eisenbahn, in deren Dienst es steht. Festangestellte erhalten jährlich 24 Freifahrtscheine. Das nicht festangestellte Personal erhält 12, das Werkstättenpersonal 6 und nach zweijährigem Dienstverhältnis 12 Freifahrtscheine.

Außerdem erhält das festangestellte Personal der Staatsbahnen 48 Freifahrtscheine jährlich für Haushaltungsmitglieder. Nicht festangestelltes Personal und Werkstättenpersonal erhalten nach dreijährigem Dienstverhältnis 18 Freifahrtscheine für Haushaltungsmitglieder und nach sechs Dienstjahren 24.

Die Bediensteten der 1. bis einschließlich der 7. Lohngruppe erhalten freie Fahrt in der 3. Wagenklasse. Die Bediensteten der 8. bis einschließlich 14. Lohngruppe erhalten freie Fahrt in der 2. Wagenklasse. Freie Fahrt in der 1. Wagenklasse wird nur Personen in leitender Stellung gewährt.

Freie Fahrt auf ausländischen Strecken wird für Dänemark, Norwegen und Finnland gewährt.

Die für die Person des Bediensteten ausgestellten Freifahrtscheine berechtigen zur Benutzung aller Bahnen des Landes, die für die Haushaltungsmitglieder gewährten Freifahrtscheine nur zur Benutzung der Linien der betreffenden Unternehmung.

Außer den oben angeführten Freifahrtscheinen werden Freifahrtscheine nur für die Schule besuchende Kinder ausgestellt, die auf Benutzung der Eisenbahn angewiesen sind.

Die Pensionierten erhalten jährlich zwei Freifahrtscheine, die für die Eisenbahnen des ganzen Landes gelten, aber keine Freifahrtscheine für Haushaltungsmitglieder. Alle Freifahrtscheine werden kostenlos ausgestellt. Freie Fahrt für Familie und kostenlose Beförderung des Umzugsgutes wird nur dann gewährt, wenn der Umzug durch zwangsweise Versetzung veranlaßt ist.

12. Belohnungen und Strafen.

Bestimmungen über Gratifikationen und Belohnungen bestehen nicht.

Bestrafungen können durch mündliche oder schriftliche Warnung, Einziehung der Freifahrtscheine im Falle eines Mißbrauchs dieser, und Abzug vom Lohn, Zurückversetzung und Entlassung erfolgen.

Die höchst mögliche Geldstrafe besteht in einem zwanzigtägigen Lohnabzug. Die Geldbußen fallen den Pensionskassen zu.

Der Bestrafte ist berechtigt, die Rechtshilfe seiner Organisation in Anspruch zu nehmen. Die ihm hierfür zur Verfügung stehende Zeit ist auf drei Tage bemessen.

Die Organisation hat bei Untersuchungen das Recht, sich zu äußern.

Bei allen Streitfragen, die zwischen der Organisation des Personals und den Verwaltungen der Privatbahnen entstehen, kann das Schiedsgericht angerufen werden. Bei Entlassungen wird keine Geldunterstützung gewährt, aber die Entlassung wird im Zeugnis in der Regel als „ehrentvoll“ bezeichnet, wenn dieser nicht ein kriminelles Vergehen zugrunde liegt. Gegen eine vom Schiedsgericht anerkannte Entlassung kann keine Berufung eingelegt werden, wohl aber bei den Staatsbahnen, wo eine Berufung an die Regierung möglich ist.

Willkürliche Bestrafungen werden nicht vorgenommen.

Dem Bestraften wird die Strafe schriftlich mitgeteilt.

Bei den Staatsbahnen besteht eine Disziplinarordnung, die Höchststrafen für bestimmte Dienstversäumnisse feststellt. Bei den Privatbahnen besteht dagegen keine derartige Regelung und die Strafen werden daher in jedem einzelnen Falle bemessen. Die Strafsätze sind in keinem Falle im voraus genau festgesetzt.

Unmittelbare Enthebung vom Dienst erfolgt bei Diebstahl oder bei groben Dienstvergehen. In diesen Fällen wird die Lohnzahlung in der Regel bis zur endgültigen Entscheidung fortgesetzt.

13. Wohnungsfrage.

Die Eisenbahnverwaltungen stellen Wohnräume nur teilweise und ohne Berücksichtigung der herrschenden Wohnungsnot zur Verfügung.

Die Wohnhäuser der Staatsbahnen sind durch die Pensionskasse errichtet und stehen in ihrem Besitz. Diese Häuser sind von den Staatsbahnen in Pacht übernommen und werden an das Personal vermietet.

Die Privatbahnen errichten Wohnhäuser selbst und vermieten diese an das Personal zu einem vertraglich geregelten Preis.

Die Bewegungsfreiheit des in solchen Häusern wohnenden Personals wird nicht beschränkt.

Bei den Staatsbahnen zahlt das Personal die ortsübliche Miete.

Die Gewerkschaften beschäftigen sich weder direkt noch indirekt mit dem Wohnungsbau.

14. Aufenthaltsräume,

hygienische und Sicherheits-Maßnahmen.

Auf den größeren Stationen und in den Werkstätten sind Badeeinrichtungen vorhanden, die regelmäßig von dem Personal benützt werden. Klagen über diese Einrichtung bestehen nicht.

Dem Fahrpersonal stehen Übernachtungslokale zur Verfügung, die wie gewöhnliche Hotelzimmer eingerichtet sind. Alle damit verbundenen Unkosten werden von den Eisenbahnen getragen. Zimmer in Privathotels werden dem Personal nicht zur Verfügung gestellt.

Zum Einnehmen der Mahlzeiten bestehen in den Werkstätten und auf größeren Stationen besondere und ausreichend große Räumlichkeiten. Kantinen sind nicht vorhanden.

In den Eisenbahnrestaurationen erhalten die Eisenbahner in der Regel eine Preisermäßigung von 10% und zwar sowohl auf Speisen als auf Getränke.

Die Abstinenzbewegung wird nur insofern gefördert, als die Verwaltungen der Privatbahnen dem Abstinenzbund der Eisenbahner jährlich eine Zuweisung von 600 Kr. machen.

Zur Reinigung der Wagen sind Staubsaugapparate im Gebrauch.

Besondere Vorrichtungen zur Verhinderung von Unglücksfällen wie etwa durch die automatische Kupplung bestehen nicht.

15. Dienstkleidung.

Dienstkleidung wird nicht abgegeben, dagegen hat das Personal der Staatsbahnen, das zum Tragen von Dienstkleidung verpflichtet ist, das Recht, die Bekleidungsgegenstände zu einem um 30% ermäßigten Preis bei der Eisenbahnverwaltung zu kaufen.

Bei den Privateisenbahnen wird dem Personal die Kleidung gegen Abzug vom Lohn gegeben. Die Höhe des Abzugs ist vertraglich geregelt und entspricht den wirklichen Kosten.

Das gesamte Personal mit Ausnahme des Personals in Werkstätten, Schuppen und der Bahnunterhaltung ist zum Tragen von Dienstkleidung verpflichtet.

16. Körperliche Prüfung und Augenrevision.

Bei der Anstellung wird das Personal einer ärztlichen Untersuchung und einer Augenprüfung unterzogen. Bedienstete, die infolge Erkrankung ihre ursprüngliche Beschäftigung nicht mehr verrichten können, werden einem andern Dienst zugeteilt ohne daß eine Verminderung der Lohnansprüche eintritt.

Andere Bestimmungen hierüber bestehen nicht. Das Personal ist nur bei der Anstellung verpflichtet, sich einer ärztlichen Untersuchung unterziehen zu lassen.

17. Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.

In Schweden bestehen Erholungs- und Ferienheime, sowie Heilanstalten. Diese sind vom Personal selbst gegründet. Die Leitung erfolgt nach den Grundsätzen privater Kuranstalten. Die Gewerkschaften nehmen an der Verwaltung dieser Anstalten nicht teil. Die Leitung untersteht einer besonderen Organisation.

In diesen Anstalten kann jeder Eisenbahner gegen einen Tagespreis aufgenommen werden. Der Preis wird jedes Jahr neu festgestellt und liegt im allgemeinen etwa 30% unter dem Preise, den andere Anstalten verlangen.

18. Technische Ausbildung.

Die Staatsbahnen übernehmen die technische Ausbildung des Lokomotivpersonals, der Bahnmeister, Telegraphisten und Kanzleigehilfen. Die Ausbildung des Lokomotivpersonals besteht in einem sechsmonatlichen theoretischen Unterricht und einem zweijährigen praktischen Werkstätdienst.

Bei den Privatbahnen sind die Verhältnisse hinsichtlich der technischen Ausbildung sehr verschieden. Die größeren Privatbahnen verlangen eine gewisse Ausbildung des Personals und tragen die Kosten für die theoretische Ausbildung. Die kleineren Privatbahnen fordern nur eine praktische Ausbildung. Das Personal wird nach einer gewissen Dienstzeit in den Werkstätten zum Lokomotivheizer und später zum Lokomotivführer befördert.

Nach der Auffassung der Gewerkschaften obliegt die Ausbildung des Personals den Eisenbahnverwaltungen.

England.

Der Angriff auf die Eisenbahnerlöhne.

Der Antrag der Eisenbahndirektionen auf Herabsetzung der Eisenbahnerlöhne beschäftigt zurzeit die letzte Verhandlungsinstanz, den Lohnausschuß der Eisenbahnen (Railway National Wages Board).

Dieser Rat ist gebildet aus einem unparteiischen Vorsitzenden, 6 Vertretern der Direktionen, 6 Vertretern der Personalorganisationen (2 Vertretern des englischen Eisenbahnerverbandes (N. U. R.), 2 Vertretern des Verbandes des Lokomotivpersonal und 2 Vertretern des Verbandes für das Büropersonal

der Eisenbahnen), sowie 4 Vertretern der Besitzer der Eisenbahnen: der zentralen Unternehmerorganisation, des Gewerkschaftsbundes, der Genossenschaftsbewegung und des Handels.

Die Vorschläge der Direktionen laufen auf folgendes hinaus:

Sonntagsarbeit. Das Recht, das Personal zu zwei Dienstleistungen von mindestens zwei Stunden gegen Bezahlung des jetzigen Lohnsatzes mit 50% Zuschlag heranzuziehen.

Nacharbeit: Die Aufhebung des jetzt geltenden Abkommens, das für Nacharbeit zwischen 10 Uhr abends und 4 Uhr morgens einen Zuschlag von 25% vorsieht.

Lokomotivpersonal: Lokomotivführer von Expresszügen, welche 150 Meilen oder mehr fahren, sollen statt des jetzigen Meilengeldes (15 sh. für 120 Meilen) 16 sh. pro Tag erhalten. Gleichzeitig soll Überzeit mit einer Überstunde für je 15 Meilen vergütet werden. Lokomotivführer der Klasse 2 sollen 12 bis 14 sh. täglich, Heizer auf Expresszügen, die 150 Meilen und mehr durchlaufen 12 sh., alle anderen Heizer 9 sh. 6d. bis 11 sh. täglich erhalten.

Kriegszulage. Beseitigung der noch geltenden Kriegszulage bei einem Preisindex von 70 Punkten über dem Preisstand von 1914.

Die Organisationen haben die Annahme dieser Verschlechterungen abgelehnt. Der Verband des Lokomotivpersonals hat folgende Gegenforderungen erhoben:

Sonntagsarbeit: Doppelte Bezahlung jeder zwischen Sonnabend-Mitternacht und Sonntag-Mitternacht verrichteten Dienstleistung

Nacharbeit: 50% Zuschlag für zwischen 10 Uhr abends und 6 Uhr morgens verrichteten Dienst.

Löhne: Maschinisten und Motorführer 20 sh., Heizer 15 sh., Putzer 10 sh. täglich.

Bezahlung von Meilengeld bei 120 Meilen täglich für Expresszüge; für Personen- und Güterzüge ist jede Dienstleistung über 96 Meilen als Überzeit zu bezahlen, und zwar auf der Grundlage einer Stunde für 12 Meilen.

Aus den öffentlichen Verhandlungen des Lohnausschusses ging mit aller Deutlichkeit hervor, daß die Versuche der Eisenbahndirektionen auf das stärkste beeinflusst sind durch die allgemeine Lohnpolitik der englischen Unternehmer. Die Löhne des über das ganze Land verstreuten Eisenbahnpersonals sind den Bestrebungen des Unternehmertums, die Löhne der übrigen Arbeiter noch weiter zurückzudrängen, hinderlich.

Ein Vertreter der Direktion erklärte u. a. im Ausschuß: „Die Geschäftsweit dieses Landes, welche lange Zeit die Eisenbahngesellschaften um Hilfe angerufen hat und dies noch jetzt tut, weist darauf hin — und dies mit Recht — daß während die Löhne ihres eigenen Personals auf ein *kommerzielles Niveau* zurückgebracht worden sind, die Löhne des Eisenbahnpersonals abnorm hoch blieben.

Und er fügte hinzu, daß die Löhne der unteren Gruppen des Eisenbahnpersonals in ein Verhältnis zu den Landarbeitern gerückt werden müssen, aus denen das Personal zu einem großen Teile gebildet ist.

Der von dem englischen Unternehmertum ausgeübte Druck wird auch ganz offenbar, wenn man die finanzielle Lage der Eisenbahnunternehmungen berücksichtigt. Diese ist außerordentlich günstig. Die Reserven sind von £ 29 Millionen im Jahre 1913 auf £ 145 Millionen im Jahre 1922 angewachsen. Für das Jahr 1922 waren die Dividenden höher als jemals zuvor.

Entsprechend den Aufstellungen der Unternehmervorteiler haben die Eisenbahngesellschaften seit Januar 1921 den Personalstand um 55 000 Leute verringert und die Ausgaben für Löhne um £ 55 000 000 jährlich eingeschränkt. Von dieser Summe sind etwa £ 46 000 000 auf Kosten des gegenwärtigen Personals gespart worden und die gegenwärtigen Forderungen würden das Personal weitere £ 4 000 000 kosten. Vielen Tausenden Bediensteten würde der Lohn um 5 bis 7 sh. wöchentlich vermindert und der Wochenlohn auf 40 bis 42 sh. zurückgebracht werden.

Infolge der Parlamentswahlen — ein halbes Dutzend der Ausschußmitglieder war als Kandidat aufgestellt — sind die Sitzungen bis 10. Dezember vertagt worden. Die Entscheidung dürfte wohl nicht vor dem 20. Dezember getroffen werden.

Der Einfluß der Elektrifizierung der Eisenbahnen auf die Arbeitsbedingungen.

Wie an anderer Stelle gemeldet wird, sammelt die I. T. F. Unterlagen zu dieser Frage. Es erscheint uns nützlich, über die Ergebnisse dieser Untersuchung auch im Mitteilungsblatt zu berichten und auf diese Weise die Organisationen unterrichtet zu halten.

Der Beschleunigung halber haben wir uns darauf beschränkt, die Fragen an folgende Länder zu richten: Schweden, Norwegen, Nordamerika, Deutschland, Österreich, England und Schweiz.

Sollten uns auch die Organisationen anderer Länder Material verschaffen wollen, so ist dies natürlich willkommen.

Der Schweizerische Eisenbahnverband berichtet uns das folgende:

„Eine Änderung in den Lohn- und Anstellungsbedingungen des Personals an sich zufolge der Elektrifikation ist bisher nicht eingetreten. Dagegen macht sich die Elektrifikation für das Personal in nachteiliger Weise fühlbar im Beförderungswesen namentlich des Lokomotivpersonals. Die elektrische Traktion vermag viel höhere Zugleistungen zu bewältigen, und zwar zugleich in kürzerer Zeit. Dadurch wird ein gewisser Überfluß an Lokomotivpersonal verursacht. Dieser wirkt sich dann aus auf die Beförderung von Heizern bzw. Beimännern (beim elektr. Betrieb) zu Lokomotivführern und sodann wieder auf das Vorrücken von Heizeranwärtern zu Heizern bzw. Beimännern und schließlich weiter unten auf die Beförderung von Depotschlossern und Handwerkern zu Heizeranwärtern. Aus diesem Grunde sind wir mit der Generalkommission der schweiz. Bundesbahnen in Unterhandlung, um zu erwirken, daß Erleichterungen für die Pensionierung älterer Lokomotivführer geschaffen werden, damit die Möglichkeit des Vorrückens verbessert würde.

Hinsichtlich der Gehaltsverhältnisse sind beim Übergang vom Dampf- zum elektrischen Betrieb, soweit dieser bis heute durchgeführt ist, keine Veränderungen eingetreten. Ein Lokomotivführer und ein Lokomotivheizer, bzw. Beimann bei den schweizerischen Bundesbahnen weisen heute folgende Gehaltsbezüge auf:

	Heizer (bezw. Beimann des elektr. Betriebes)			
	Lokomotivführer		Heizer	
Jahresgehalt	2200.—	3600.—	1600.—	2500.—
Jahresgrundzulage	2485.—	3292.—	1885.—	2380.—
Feste Nebenbezüge	900.—	900.—	600.—	600.—
	Fr. 5585.—	7792.—	4085.—	5480.—

Dazu kommen Entschädigungen für kilometrische Leistungen, auswärtige Verköstigung, Nachtdienst, Dienst in auswärtigen Depots. Ferner eine jährliche Kinderzulage von Fr. 150.— pro Kind unter 18 Jahren und Ortszulagen, je nach dem Wohnorte, von Fr. 100.— bis Fr. 500.— pro Jahr.

Für das Zugbegleitpersonal hat die Einführung der elektrischen Traktion eine erhebliche Mehrleistung verursacht, weil der Dienst zufolge der raschern Zuggeschwindigkeit und der größeren Belastungen in kürzerer Zeit besorgt werden muß.

Inbezug auf die Belohnung wäre vielleicht noch zu bemerken, daß infolge der vermehrten kilometrischen Leistungen sich die Kilometerentschädigungen für das Lokomotiv- und das Zugbegleitpersonal erhöht haben.

Ob für die Zukunft Veränderungen im Sinne einer Verschlechterung seitens der Behörden geplant sind, läßt sich heute noch nicht beurteilen. Selbstverständlich ist, daß wir uns dagegen mit Entschiedenheit zur Wehr setzen müßten. Das wird sich zeigen, sobald das im Wurfe liegende neue Besoldungsgesetz im schweizerischen Parlament diskutiert und die Vorlage der Behörden über die Einreihung der verschiedenen Personalkategorien in die neue Besoldungsklasse, bekannt gegeben wird.“

Der Schwedische Eisenbahnverband teilt mit, daß die Löhne bei allen Eisenbahnstrecken einheitlich sind, daß aber bei den Privatbahnen der Maschinist im Dampfbetrieb um eine Lohngruppe höher steht als sein Kollege im elektrischen Betrieb.

Der *Englische* Eisenbahnerverband (N.U.R.) sowie der Verband der Lokomotivführer, Maschinisten und Heizer melden u. a., daß gegenwärtig Fahrer auf elektrischen Bahnen im allgemeinen dieselben Lohnsätze und Bedingungen genießen, wie Maschinisten auf Dampflokomotiven. Anfänglich haben die Gesellschaften zwar versucht, den Fahrern auf elektrischen Lokomotiven schlechtere Löhne zu bezahlen als den Maschinisten auf Dampflokomotiven, aber mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Maschinisten stark organisiert sind, haben diese Versuche keinen Erfolg gezeitigt. Die Verwirklichung der neuen Verschlechterungsvorschläge der Direktionen würden aufs neue eine Spannung zwischen den Löhnen des Lokomotivpersonals und des Personals elektrischer Motorwagen herbeiführen. Selbstverständlich werden sich die beiden Organisationen auch diesen neuen Versuch kräftig widersetzen.

Der Streik der polnischen Eisenbahner.

Einem Bericht des Eisenbahnerverbandes der Republik Polen entnehmen wir:

Am 22. Oktober dieses Jahres hat die Gewerkschaft dem Verkehrsministerium unter anderem folgende Forderungen unterbreitet:

1. Auszahlung eines Zuschlages von 170% auf die Oktoberlöhne zwecks Anschaffung von Lebensmitteln für den bevorstehenden Winter.

2. Festsetzung der Löhne auf Grund der Kosten des Lebensunterhaltes nach den Berechnungen des statistischen Amtes.

(Bisher sind die Gehälter der Staatsbediensteten nur von Monat zu Monat festgesetzt worden, obgleich das statistische Amt den Teuerungsindex halbmonatlich aufstellt. Hinzu kommt, daß die Festsetzung der Löhne regelmäßig um einen Monat nachhinkte. Der Gewerkschaftsbund hatte von der Regierung verlangt, daß die Teuerungszulagen wöchentlich festgesetzt werden.)

3. Aufhebung der Bestimmung, welche die Behörden ermächtigt, Entlassungen von Eisenbahnpersonal ohne Angabe von Gründen vorzunehmen.

4. Genaue Anwendung des Gesetzes über den Achtstundentag.

5. Vorlegung eines Gesetzentwurfes im Parlament zwecks Vervollständigung des Pensionsgesetzes und dessen Ausdehnung auf Arbeitsunfälle.

6. Vorlegung eines Gesetzentwurfes im Parlament in längstens zwei Monaten, wodurch auch den ständigen Tagelöhnern Pension gewährleistet wird.

7. Einreihung aller Hilfsbeamten nach ununterbrochener einjähriger Dienstzeit.

Die Gewerkschaft hat den Streik, der spontan in den Distrikten von Krakau und Léopol entbrannte und hiernach auf andere Landestelle übergriff, gutgeheißen und geleitet.

Die Regierung ergriff mehrere Maßnahmen, um die Bewegung zu unterdrücken. Sie stellte die Lohnzahlung für den ganzen Zeitabschnitt ein, während welchem die ständigen Bediensteten die Arbeit verweigerten, und von den übrigen Angestellten entließ sie alle, welche bis zum 31. Oktober die Arbeit nicht wieder aufgenommen hatten. Der Kriegsminister rief vom 26. Oktober ab auf 13 Tage alle ständigen Eisenbahner unter die Waffen, soweit sie als Reserveoffiziere den Jahresklassen 1883 bis 1900 angehörten. In Krakau wurden Kriegsgerichte gegen die Streikenden errichtet.

Als Protest gegen diese einschneidenden Maßnahmen hat der Gewerkschaftsbund in Übereinstimmung mit dem Exekutiv-Komitee der sozialistischen Partei am 5. November den Generalstreik erklärt. Nach der Generalstreik-Erklärung gab die

Regierung nach, wenigstens scheinbar. Nachdem sich die sozialistischen Abgeordneten durch Vermittlung des Parlamentsvorsitzenden an die Regierung gewandt und erklärt hatten, daß die Organisationen auf den Generalstreik verzichten und die Eisenbahner die Arbeit wieder aufnehmen werden, wenn die Regierung zusagt, die vorgelegten Forderungen zu verwirklichen, wurde durch ein amtliches Kommuniqué mitgeteilt, daß der Ministerpräsident von dieser Erklärung Kenntnis genommen habe und daß er bereit sei, das Dekret über die Kriegsgerichte zurückzuziehen und die unter die Waffen gerufenen Eisenbahner zu entlassen.

Gleichzeitig erklärte der Ministerpräsident, daß die Regierung bereit sei, die wirtschaftlichen Forderungen der Arbeiter wohlwollend zu prüfen und daß sie sich wie immer nur von der Gerechtigkeit leiten lassen werde.

Gelegentlich Verhandlungen, welche zwischen den sozialistischen Abgeordneten und dem Ministerpräsidenten stattgefunden haben, wurde erklärt, daß die Regierung bei der Prüfung der Arbeiterforderungen die Vertreter der Gewerkschaften zuziehen werde, daß die bloße Beteiligung an dem Streik nicht als ein Grund zur Bestrafung angesehen werde und daß die Streikenden ohne Rücksicht auf ihre politische Überzeugung wieder eingestellt werden würden.

Die Zentralen der beiden andern Eisenbahnerverbände haben den Streik unterstützt, was aber gewisse lokale Sektionen dieser Verbände nicht abgehalten hat, eine feindselige Haltung einzunehmen. Die christlichen und nationalistischen Organisationen haben den Streik bekämpft.

Goldmarklöhne für die Eisenbahner in Deutschland.

I.

Die Papiermark gilt nichts mehr, sie dient nur noch als Scheidemünze. An Stelle der Papiermark tritt jetzt die Umrechnung der Bezüge in wertbeständiges Geld, in Festmark oder Goldmark. Das jetzt in den Verkehr kommende wertbeständige Zahlungsmittel heißt Rentenmark, womit die Festmark oder Goldmark gemeint ist. Die Verhandlungen über die Einführung wertbeständigen Geldes im Eisenbahnbetriebe gestaltete sich zwischen Regierung und Organisationsvertretern sehr schwierig und nahmen mehrere Tage in Anspruch.

Bemerkenswert bei den Verhandlungen war, daß sich die Regierung äußerste Zurückhaltung auferlegte, indem sie sich auf den Standpunkt stellte, daß schon die Einführung der Goldmarklöhne einen materiellen Vorteil für die Empfänger bedeute, daß aber auch nur äußerst beschränkte Kredite zur Verfügung ständen, weshalb mit den vorhandenen Mitteln ausgehalten werden müsse.

Es sei zur besseren Durchführung der Finanzoperation sogar von der kreditgebenden Stelle die Aufhebung der bestehenden Tarifverträge in den öffentlichen Betrieben verlangt worden.

Diese Forderung wird verständlich, wenn man sich gegenwärtig, daß die kreditgebende Stelle, die Rentenbank, von den maßgebenden Körperschaften des Handels, der Industrie und Landwirtschaft gestützt wird, von denselben Kreisen, die ihre Absichten auf Übernahme der Reichsbahn in eigene Regie immer noch nicht aufgegeben haben. Diese Kreise machen die Hergabe von Krediten weiter davon abhängig, daß der Personalapparat der Reichsbahn abgebaut wird, mindestens um einige Hunderttausend Bedienstete.

Aus all diesen Bedingungen für die Hergabe von Krediten folgt, daß die kapitalistischen Kreise in Deutschland sich den Weg frei machen wollen für ihre künftigen Finanzoperationen, die natürlich nicht im Interesse der Volksgesamtheit, sondern in ihrem eigenen gelegen sein werden und gleichbedeutend mit einem Raubzug auf die Taschen des Volkes sind. Im Hintergrunde der ganzen Finanzoperationen lauert die Privatisierung des Reichsbahnnetzes. So ist es wohl verständlich, daß die Vertreter der Eisenbahnerverbände einen harten Stand hatten, als es sich darum handelte, das vollständig unzugängliche Angebot der Regierungsvertreter für das Eisenbahnpersonal erträglicher zu machen.

Der Erfolg der Eisenbahnvertreter am Verhandlungstisch erhellt am besten aus dem Abstand des Endresultats von dem Erstangebot der Regierungsvertreter.

Grundlegend für die Neuregelung der Löhne und Gehälter des Eisenbahnpersonals auf wertbeständiger Grundlage war die Schaffung von drei großen Wirtschaftsgebieten. Das Wirtschaftsgebiet I umfaßt den Osten, und zwar die Direktionsbezirke Königsberg, Breslau, Osten, Stettin, Mecklenburg und einen Teil von Bayern westlich von und ausschließlich Regensburg. Das Wirtschaftsgebiet II umfaßt die Bezirke Berlin, Magdeburg, Halle, Sachsen, Erfurt, Kassel, Hannover, Oldenburg, Münster, Altona, Nord- und Südbayern, Württemberg und den östlichen Teil von Baden, ausschließlich Heidelberg, Pforzheim, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut, Singen und Konstanz. Das Wirtschaftsgebiet III umfaßt das vom Wirtschaftsgebiet II westlich gelegene Restgebiet.

Das Streben der Organisationsvertreter, anstatt der bisherigen fünf Ortsklassen in jedem Wirtschaftsgebiet diese auf eine, höchstens zwei zu beschränken, konnte nicht erreicht werden, so daß die Regierung es jetzt glücklich auf 15 Ortsklassen gebracht hat. Die Regierungsvertreter boten an: in der niedrigsten Lohngruppe (7) in Wirtschaftsgebiet I, Ortsklasse A (der höchsten) 20 Pfg., in II 24 Pfg. und in III 27 Pfg. pro Stunde. Frauen- und Kinderzulage (Soziallohn) sollte je 2½ Pfg. pro Stunde betragen. Danach sollte die Spannung zwischen den einzelnen Wirtschaftsgebieten 20% betragen und die Regierungsvertreter ließen weiter durchblicken, daß sie die Spannung zwischen den Lohngruppen (also 1—7) auf 80 bis 100% bemessen wollten. Der Vorschlag der Organisationsvertreter war 50 Pfg. pro Stunde für den Mann in Lohngruppe 7, Wirtschaftsgebiet II.

Nach langem Hin und Her, das endlich zum Abbruch der Verhandlungen führte, die schließlich aber doch wieder ihren Fortgang nahmen, kam folgende Regelung zustande:

Es werden gezahlt an Stundenlöhnen für einen mindestens 24jährigen Arbeiter in Ortsklasse A in den Wirtschaftsgebieten:

	I	II	III	
Lohngruppe 7	26	30	33	Goldpfennige
"	6 28	32	35	"
"	5 30	34	37	"
"	4 32	37	40	"
"	3 35	41	45	"
"	2 39	45	50	"
"	1 44	51	56	"

In den weiteren Ortsklassen B, C, D und E vermindert sich der Lohn in jeder Lohngruppe um je einen Goldpfennig pro Stunde.

Der Soziallohn für die Frau und jedes unterhaltungsberechtigte Kind wurde auf je drei Pfennig pro Stunde festgesetzt.

Für die unter 24 Jahre alten Arbeiter gelang es nicht, Verbesserungen in den Altersklassen vorzunehmen, sondern die alten Abstufungen blieben bestehen, und zwar erhält der 23jährige 98%, der 22jährige 96%, der 21jährige 94%, der 20jährige 90%, der 19jährige 85%, der 18jährige 80%, der 17jährige 60% und der 16jährige 45% der obigen Stundenlohnsätze eines 24jährigen Arbeiters.

Das ist das Resultat der fünftägigen harten Verhandlungen, immerhin ein gutes Resultat, wenn man dieses mit dem Erstangebot der Regierungsvertreter vergleicht. Ein noch besseres Resultat war nicht zu erzielen infolge der zum Teil sehr miserablen Löhne in der Industrie und in den Kommunalbetrieben, die hierfür ein starkes Hindernis bildeten. Trotzdem erklärten die Gewerkschaftsvertreter, ihre Zustimmung zu dem Ergebnis nicht geben zu können, nicht nur, weil die Löhne den wahnsinnig hohen Lebensmittelpreisen gegenüber viel zu niedrig sind, sondern weil auch die Spannungen zwischen den Klassen und Stufen unerträglich geworden sind.

Die neuen Lohnsätze treten am 25. November in Kraft. Auszahlungstag ist der Freitag einer jeden Woche. In Papiermark wird dann nicht mehr gezahlt, sondern die Auszahlung geschieht in wertbeständigen Zahlungsmitteln. Für die Beamten werden jetzt die Verhandlungen fortgesetzt.

Über die Aufnahme dieser neuesten Lohnregelung in den Kreisen des Eisenbahnpersonals ist noch nichts Bestimmtes zu sagen, aber es steht zu erwarten, daß sie erhebliche Beunruhigung hervorrufen wird. Irgendeine Aktion, vielleicht ein Streik, ist zurzeit aussichtslos. Das würde zum Ruin der Organisation führen und für den Personalabbau willkommen sein. Man darf nicht vergessen, daß die vollziehende Gewalt in Deutschland in den Händen des obersten Militärbefehlshabers liegt, der seine Macht rücksichtslos ausnutzen würde, umso mehr, da es sich bei der Reichsbahn um einen lebenswichtigen Betrieb handelt, der durch den Ausnahmezustand ganz besonders geschützt würde. Es heißt deshalb abwarten und den Zeitpunkt abpassen, wo es mit Aussicht auf Erfolg möglich sein wird, auf der jetzt geschaffenen Basis weiter aufzubauen.

(Geschrieben Ende November 1923.)

III.

Die Verhandlungen wurden am 28. November zu Ende geführt, aber da zur Zeit kein Reichskabinet vorhanden war, so konnte ein endgültiger Abschluß noch nicht erfolgen. Es ist aber wohl mit Sicherheit anzunehmen, daß an dem vorliegenden Resultat nicht viel geändert wird. Möglich, daß noch einige vorhandene Unebenheiten ausgeglichen werden. Als Grundlage für die Gehaltstabelle der Beamten der Reichsbahn wurden die Lohnsätze im Wirtschaftsgebiet II der Eisenbahnarbeiter festgesetzt, da es nicht möglich ist, die drei Wirtschaftsgebiete, die für die Eisenbahnarbeiter geschaffen worden sind, auf die Beamten zu übertragen. Für die Beamten gilt also die Einteilung der Wirtschaftsgebiete nicht. Die Spannung zwischen den einzelnen Gehaltsgruppen ist so, daß der qualifizierte Arbeiter der Lohngruppe I, Wirtschaftsgebiet II, mit dem qualifizierten Gehaltsbeamten in der Lohngruppe V, Dienstaltersgruppe 4, gleich ist. Daraus ergaben sich folgende Grundgehälter pro Jahr:

Bes. Gr.	Anfangs-	Endgehalt
I Schrankenwärter	570,—	762,—
II Bahnwärter	630,—	840,—
III Schaffner, Rottenführer, Rangierer, Weichenwärter, Oberbahnwärter	696,—	930,—
IV Oberschaffner, Rotten-, Rangier-, Wagen- und Stationsaufseher, Oberweichenwärter, Lokomotivheizer, Betriebsassistenten	804,—	1 072,—
V. Zugführer, Lade-, Rotten-, Rangier-, Wagen-, Stations-, Stellwerks- und Magazinmeister, Lokomotiv-Oberheizer, Reserve-Lokomotivführer, Werkführer	942,—	1 254,—
VI. Lokomotivführer, Bahnmeister, Techniker, Werkmeister, Sekretäre	1 122,—	1 494,—
VII. Werkstättenvorsteher, Oberbahnmeister, Obersekretäre	1 380,—	1 850,—
VIII. Inspektoren, Ingenieure	1 620,—	2 160,—
IX. Oberinspektoren, Oberingenieure	1 890,—	2 520,—
X. Regierungsräte	2 250,—	3 000,—
XI. Regierungsräte in gehobener Stellung	2 610,—	3 480,—
XII. Oberregierungsräte	3 060,—	4 080,—
XIII. Ministerialräte	3 750,—	4 950,—

Ortszuschläge in Mark:

A 120 150 180 210 240 270 300	Frauzuschlag	84,—
B 102 127 152 177 202 227 252	Kinderzuschlag b. 6 Jahre	132,—
C 84 106 128 150 172 194 216	"	„ 16 „ 150,—
D 72 91 110 129 148 167 186	"	„ 21 „ 168,—
E 60 78 90 108 120 138 150		

Um zu verhindern, daß im Wirtschaftsgebiet III der Beamte mit seinem Einkommen unter das des Arbeiters zu liegen kommt, werden bei den Beamten analog der Regelung der Arbeiter die Sonderortszuschläge ebenfalls abgebaut, und zwar mit der Maßgabe, daß alle Sonderortszuschläge von 0 bis 13% in Wegfall kommen. Alle darüber liegenden Sonderortszuschläge bleiben bestehen, z. B. ein Ort hat 26% des Gesamteinkommens als Sonderzuschlag erhalten, so erhält er in Zukunft nur noch 13%. Die vorstehenden Summen sind Grundgehälter, abgestellt auf Jahreseinkommen. Die Spannung zwischen den einzelnen Besoldungsgruppen ist wesentlich erhöht. Sie beträgt zwischen den Besoldungsgruppen I bis XIII in den Anfangsgehältern 672%. Das Verhältnis, das zwischen den Besoldungsgruppen III und XIII bisher 1:4 war, verhält sich nach dem Regierungsvorschlag wie 1:5,3.

Die Organisationen lehnten diesen Vorschlag ab und machten ein Gegenangebot, das im Verhältnis zu dem Angebot der Organisationen für die Arbeiter stand. Die Regierungsvertreter erklärten, daß sie keine Vollmachten auf ein weiteres Entgegenkommen hätten, da ein verantwortliches Reichskabinet nicht vorhanden wäre. Sie seien aber bereit, wenn die Organisationen dem Vorschlag der Regierung ihre Zustimmung geben, noch einige Unebenheiten zu beseitigen, die jedoch so unwesentlich seien, daß Hoffnungen nicht erweckt werden könnten.

Die erste Zahlung auf Grund der neuen Gehaltstabelle erfolgt am 11. Dezember, und zwar für die erste Hälfte des Dezember unter Anrechnung des am 30. November bereits gezahlten Betrages. Am 17. Dezember soll der gesamte Betrag für die zweite Monatshälfte zur Auszahlung kommen. Die Zahlungen sollen nach Möglichkeit wertbeständig erfolgen.

Wie schon gesagt, eine wesentliche Verbesserung dieser sehr niedrigen Gehaltssätze wird kaum zu erwarten sein, da die Regierung erklärte, daß die Finanzlage des Reiches beinahe hoffnungslos sei. Nur bei starker Einschränkung der Ausgaben und Hebung der Wirtschaft und der Einnahmen des Reiches kann der Etat balanzieren. Natürlich hat sich der Beamtenschaft eine große Erregung bemächtigt, aber angesichts der Verhältnisse, wie sie nun einmal liegen, werden nicht nur die Beamten, sondern auch die Lohnempfänger den Hungerriemen wohl noch einige Löcher enger schnallen müssen.

H. J.-Berlin.

(Geschrieben am 1. Dezember 1923.)

Stand der Eisenbahnerbewegung im besetzten Gebiet Deutschlands.

Nach Aufgabe des passiven Widerstandes der Eisenbahner erfolgen die Wiedereinstellungen durch die franko-belgische Regie nur sehr zögernd. Von 160 bis 180 000 in Betracht kommenden Eisenbahnern sollen bis jetzt 45 000 wieder eingestellt worden sein.

Die jetzigen Verhältnisse im besetzten Gebiet machen eine Umstellung des deutschen Eisenbahnverbandes dort notwendig. Für das gesamte besetzte Gebiet wird ein besonderer Gau oder Bezirk geschaffen, der bezeichnet werden soll: Deutscher Eisenbahnverband, Gau besetztes Gebiet. In Betracht kommen die Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Essen, Trier, Pfalz und Mainz. Sitz der Gauleitung ist Köln. Der Gauvorstand soll aus 13 Personen bestehen, aus jedem Bezirk je zwei Personen, einen Verbandsangestellten und einen aktiven Kollegen, dazu ein Schriftleiter und zwei Mitglieder des Hauptvorstandes in Berlin. Aus dem Gauvorstand heraus werden drei Mitglieder mit der Geschäftsführung beauftragt.

Als Mitteilungsblatt des besetzten Gebietes wird der „Regie-Eisenbahner“ geschaffen und erstmalig am 8. Dezember erscheinen.

Die Satzungen des D. E. V. behalten auch im besetzten Gebiet ihre Gültigkeit. Der Beitrag soll auf einen Stundenlohn pro Woche festgesetzt werden.

Mit dieser Regelung glaubt der Hauptvorstand des Deutschen Eisenbahner-Verbandes am besten den besonderen Verhältnissen im besetzten Gebiet begegnet und den Wünschen der dortigen Verbandsmitglieder Rechnung getragen zu haben. Die Einheit des Verbandes bleibt erhalten und wird durch die geschilderte organisatorische Maßnahme nicht gestört werden.

H. J.-Berlin.

(Geschrieben am 1. Dezember 1923.)

Die Arbeits- und Lohnverhältnisse bei der französisch-belgischen Eisenbahnregie.

Aus dem besetzten Gebiet wird uns geschrieben:

Seit dem Abbruch des passiven Widerstandes, der nicht zuletzt auf das von der gesamten Wirtschaft und besonders den Gewerkschaften einsetzende Drängen von der Deutschen Reichregierung beschlossen wurde, haben die Gewerkschaftsvertretungen, besonders die Eisenbahnerorganisationen, alles Erdenkliche getan, um mit den Besatzungsbehörden und der französisch-belgischen Eisenbahnregie Verhandlungen über die Wiederaufnahme der Wirtschaft im allgemeinen und eines geordneten Eisenbahnbetriebes im besonderen herbeizuführen.

Nachdem dieselben in einem Aufruf ihre Mitglieder aufgefordert hatten, in den Dienst der Regie zu treten, wandten sich sowohl örtliche als bezirkliche Funktionäre an die Dienststellen der Regie und boten ihre Mitarbeit zur Wiederaufnahme des Verkehrs an.

Die Zentrale der Organisationen wandte sich desgleichen in einem Schreiben an die Hohe Rheinlandkommission, um Verhandlungen für die gesamten besetzten Gebiete einzuleiten. *Alle diese Versuche scheiterten an dem kategorisch ablehnenden Standpunkt der Regie, die wiederholt erklärte, mit Vertretern der Gewerkschaften nicht zu verhandeln.*

Noch am 13. November versuchte eine kleinere Kommission im Auftrage aller Eisenbahnergewerkschaften in Mainz in einer Besprechung auf die trostlose Lage des Verkehrs sowie auf die bei dem Regiepersonal bestehenden Bestimmungen hinzuweisen, um nach Möglichkeit zu Verhandlungen über die Gestaltung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Regie-Eisenbahner zu kommen. Der Vertreter der Regie erklärte auch hier in unzweideutiger Weise, daß die Regie nicht gewillt sei, mit Gewerkschaftsvertretern zu verhandeln.

Aus all diesen Tatsachen ist mit Bestimmtheit anzunehmen, daß die französisch-belgische Regie die gesamten Belange des Personals auf dem Verordnungswege diktatorisch festsetzen will, ohne daß dem Personal oder seinen berufenen Vertretern, den Gewerkschaften, auch nur die Möglichkeit einer Einwirkung gegeben wird. Auch die einfache, organisatorische Gewerkschaftstätigkeit der Eisenbahner ist im besetzten Gebiet unterbunden.

Noch heute, 2 Monate nach Aufhebung des Widerstandes, sind Versammlungen der Eisenbahner-Gewerkschaften verboten. Noch heute unterliegt die Gewerkschaftspresse der Eisenbahner dem allgemeinen Verbot. Noch heute ist ein Teil der Gewerkschaftsbüros militärisch geschlossen. Auch nach Aufgabe des Widerstandes sind einzelne Gewerkschaftsfunktionäre noch mit Ausweisung, Verhaftung und Gefängnisstrafen belegt worden.

Aus diesen Vorgängen kann auch der Unbefangenste den Eindruck bekommen, daß es sich bei dem Vorgehen der Regie um einen systematischen Feldzug gegen die Arbeiter und ihre Organisationen handelt.

Dieser Unterdrückung der Gewerkschaften müssen sich die gewerkschaftlich Organisierten aller Länder aufs nachdrücklichste widersetzen. Der Ruf der Eisenbahnerorganisationen im besetzten Gebiet nach Wiederherstellung von Koalitions-, Presse- und Versammlungsfreiheit wird nicht verstummen, bis die einfachsten, in allen Ländern gewährten Rechte wieder hergestellt sind.

Über die Lage des Eisenbahnpersonals im besetzten Gebiete kann nur wenig Gutes berichtet werden. Die Einstellungen bei der Regie umfassen nur einen kleinen Bruchteil des früheren Personals. Der weitaus größte Teil liegt auf der Straße und leidet unter der Ungewißheit der zukünftigen Gestaltung ihrer Berufsverhältnisse. Es sind dies größtenteils Arbeitnehmer, die 10 bis 20 und noch mehr Jahre im Eisenbahndienst tätig waren und in anderen Gewerben kaum Unterkunft finden können.

Auch die Lage der bei der Regie Eingestellten ist trotz der wiederholt und feierlichst gegebenen Versprechungen der Besatzungsbehörde, daß den Arbeitern ihre alten Rechte und sozialen Errungenschaften nicht geschmälert werden sollten, eine überaus trostlose. Es bestehen nicht einmal die einfachsten sozialen Gesetze über Kranken-, Unfall-, Invaliden- und sonstige Versicherungen. Mehrfache Beschwerden nach dieser Richtung wurden mit dem Hinweis auf ein später zu schaffendes Statut abgetan. Die bei der unbefriedigenden deutschen Verwaltung bestehenden und durchaus bewährten Einrichtungen der Personalvertretung können ihre Tätigkeit nicht mehr ausüben. Von einzelnen Betriebsführern wurde einfach erklärt: hier haben nur wir zu befehlen, wir brauchen keine Personalvertretung.

Die Arbeitszeit wird von den einzelnen Dienststellen ganz verschieden festgesetzt. Wo früher der reine Achtstundentag eingeführt war, bestehen heute Arbeitszeiten von 8—12 Stunden bei stationärem und im Durchschnitt bis zu 18 Stunden bei Fahrpersonal. Es sind sogar Fälle bekannt geworden, wo einzelnes Personal über 30 Stunden im Dienste war.

Die Löhne sind in Anbetracht der im besetzten Gebiete vorherrschenden Verhältnisse reine Hungerlöhne. Besondere Schwierigkeiten entstehen den Bediensteten noch dadurch, daß dieselben in Francs ausgezahlt werden und daß Einwechseln in deutsches Geld nicht überall möglich ist. Die Auszahlungen selbst sind durchaus willkürlich und unregelmäßig, sodaß eine vollständige Unsicherheit bei dem einzelnen darüber besteht, wann und wieviel Geld er überhaupt bekommt.

Auch über die Behandlung werden vielerorts heftige Klagen laut. Es kann für den Kenner der schwierigen Verhältnisse und besonders der Verhältnisse im Ruhrgebiet keinem Zweifel unterliegen, daß die Regie mit dieser Art von Personalpolitik keinen Betrieb in Gang bringen kann, der auch nur einigermaßen den wirtschaftlichen Notwendigkeiten entspricht. Die deutschen Gewerkschaften sind auch wirtschaftlich ein Faktor, ohne dessen Mitwirkung die schwierige Verkehrsfrage im besetzten Gebiet nicht geregelt werden kann. Aus dieser Erkenntnis und aus der Gewißheit heraus, daß die deutschen Eisenbahner diesen Zustand völliger Entrechtung für sich und ihre Organisationen nicht lange ertragen, möge die Leitung der Regie die rechte Nutzanwendung ziehen. Die freien Gewerkschaften sind bereit, im Interesse der Arbeitnehmerschaft am Aufbau des Verkehrs nach Kräften mitzuwirken; sie sind aber auch bereit und entschlossen, sich dem Druck zu entziehen und den Kampf um ihre Anerkennung mit allen Mitteln zu führen.

(Köln, Ende November 1923.)

Der Verband der Eisenbahner in der tschechoslowakischen Republik (Sitz Aussig).

Dem soeben erschienenen ersten Verwaltungsbericht dieses Verbandes zufolge betrug die Mitgliederzahl am 31. Dezember 1922 23 026, worunter sich 247 weibliche Mitglieder befinden.

Die *Gesamteinnahmen* betragen in der die Jahre 1919 bis einschl. 1922 umfassenden Berichtszeit 9 475 417,03 Kr., wovon 8 022 589,61 Kr. auf die Zentrale und 1 452 827,42 Kr. auf die Ortsgruppen entfallen. Die *Gesamtausgaben* beliefen sich in derselben Zeit auf 5 750 553,37 Kr., wovon 4 457 405,14 Kr. Ausgaben der Zentrale und 1 293 148,23 Kr. Ausgaben der Ortsgruppen sind. Das Vermögen des Verbandes betrug also am 31. Dezember 1922 3 565 184,47 Kr., wovon 260 000,— Kr. an den Verein „Eisenbahner-Heim“ überwiesen sind.

Von den Ausgaben entfallen 353 113,58 Kr. auf die *Rechtschutzabteilung*, auf *Unterstützungen* 255 733,82 Kr., *Aktionen und Agitation* 469 728,23 Kr., *auswärtige Sekretariate* 504 511,20 Kr., *Personalvertretung und tschechischen Sprachkursus* 253 799,15 Kr., *Verbandsverwaltung* 468 595,31 Kr., *Beiträge an die Gewerkschaftskommission* 249 944,42 Kr. — Die größte Ausgabe entfällt auf das *Fachblatt*, für welches 1 521 873,17 Kr. ausgegeben worden sind. Außer dem *Eisenbahner-Taschenkalender*, der in den Jahren 1920, 1921 und 1922 in einer Auflage von je 20 000 Exemplaren erschienen ist und einen Reinertrag von etwa 78 000 Kr. geliefert hat, sind vom Eisenbahnerverband Broschüren und dergleichen in einer Gesamtauflage von etwa 70 000 Exemplaren herausgegeben worden.

Finanziell sehr gesichert stehen die Fonds für *Hinterbliebenen-Unterstützung und Alterszuschüsse* da. Der Saldo der Hinterbliebenen-Unterstützung beläuft sich am 31. Dezember 1922 auf 1 010 334,30 Kr. und der Saldo der Alterszuschüsse auf 1 004 446,80 Kr.

Wir können dem Bericht anfügen, daß der Verband, wie übrigens auch die andern Gewerkschaften der Tschechoslowakei, den Aufrufen der I. T. F. stets Gehör verliehen hat und überhaupt hinsichtlich der Erfüllung internationaler Verpflichtungen in der ersten Reihe steht. So sind durch ihn für den russischen Hilfsfonds 72 559,50 Kr. gesammelt worden. Für die italienischen Gewerkschaften hat der Verband 15 000 Kr. und für die französischen Transportarbeiter 6000 Kr. im Jahre 1922 zur Verfügung gestellt. Schließlich möchten wir noch bemerken, daß der Verband allein 3000 Exemplare der Broschüre „Die I. T. F.“ übernommen und unter der Mitgliedschaft verteilt hat.

„Die Eisenbahner haben unter allen Berufen die weitaus größte Verbreitung, ihre Löhne beeinflussen daher in hohem Maße den Standard des ganzen Landes. Im Klassenkampf ist deren Hochhaltung für die Arbeiterschaft darum ebenso wichtig als deren Herabsetzung von einschneidendem Interesse für das gesamte Unternehmertum ist.“

New Leader, 9. November 1923.

Italien.

Ankündigung neuer Lohnherabsetzungen für die Eisenbahner.

Nach dem vollzogenen und sich noch vollziehenden Personalabbau der italienischen Eisenbahnen, von dem natürlich vorwiegend die freigewerkschaftlich organisierten Arbeiter betroffen worden sind, kündigt nun der Eisenbahnkommissar neue

Überraschungen für das Personal an. Es sollen demnächst neue Lohnsätze festgestellt werden für jene Kategorien, die, wie sich der Kommissar ausdrückt, unter der „roten Herrschaft“ bedeutende Lohnverbesserungen erreicht haben. Ebenso sollen die Teuerungszulagen neu geregelt werden. Aus der ganzen Veröffentlichung geht klar hervor, daß man die Lohnherabsetzungen vorwiegend bei dem unteren Personal vornehmen will, dessen Einkommen schon heute trotz „der bedeutenden Heraufsetzungen unter der roten Herrschaft“ in keiner Weise den Leistungen und der Teuerung entspricht. Übrigens haben sich die Lohnsteigerungen unter der „roten Herrschaft“ auf das gesamte Personal der Eisenbahnen erstreckt.

Palästina.

Vom 15. bis 17. September dieses Jahres hat in Haiffa der Jahreskongreß des Eisenbahnerverbandes von Palästina stattgefunden. Insgesamt waren 21 Vertreter erschienen. Der Kongreß beschäftigte sich in der Hauptsache mit den schlechten Arbeitsbedingungen, den häufigen Entlassungen und den fortwährenden Versuchen der Eisenbahnverwaltung, die Arbeitszeit zu verlängern. (In einigen Berufen ist es dem Unternehmertum bereits gelungen, die tägliche Arbeitszeit auf 12 Stunden zu verlängern.) Der Kongreß sprach sich für energische Fortführung der Propaganda unter den arabischen Arbeitern aus. Weiter wurde die Notwendigkeit betont, die Post-, Telegraphen- und Telephonarbeiter mit dem Eisenbahnerverband organisatorisch zu vereinigen. Von der Eisenbahnverwaltung wurde u. a. die Anerkennung des Eisenbahnerverbandes, die Einführung des achtstündigen Arbeitstages, höhere Löhne, Entschädigung bei Unglücksfällen oder Entlassungen, ausreichende Krankenunterstützung und Sorge für die kulturellen Bedürfnisse der Bediensteten (Bibliotheken, technische Ausbildung und dergleichen) verlangt. Schließlich wurde beim Jüdischen Arbeitsbund beantragt, daß er beim Internationalen Gewerkschaftsbund in Amsterdam auf die Notwendigkeit der Einheitsfront aller Transportarbeiter hinweise.

Australien.

Jahressitzung des Generalrates der Eisenbahner-Union von Australien.

Diese in Launceston, Tasmania, stattgefundene Sitzung wurde am 8. Oktober geschlossen. U. a. wurde beschlossen, die Federative Locomotive Union of Enginemen erneut zu Verhandlungen über die Verschmelzung einzuladen. Desgleichen wurde beschlossen, einen Delegierten zum Allgemeinen Eisenbahnerverband von Westaustralien zu entsenden, dessen Kongreß das Generalkomitee angewiesen hatte, durch Abstimmung feststellen zu lassen, ob eine Verschmelzung mit der Eisenbahner-Union von Australien gewünscht wird.

Ferner beschloß die Sitzung, beim Föderalen Schiedsgericht die Forderungen der Eisenbahner in bezug auf Löhne und Arbeitsbedingungen in verschiedenen Staaten Australiens einzureichen.

In dieser Zeit bedeutet Hilfe für die deutschen Gewerkschaften nicht nur die Bekundung internationaler Solidarität, sondern zugleich Kampf gegen drohende Verschlechterungen im eigenen Lande.



England.

Dockarbeiter-Konferenz für höhere Löhne.

Während der letzten drei Jahre sind die Mindestlöhne der meisten britischen Dockarbeiter von 16 auf 10 Shilling und für einen kleineren Teil von 15 auf 9 Shilling täglich herabgesetzt worden.

Im gegenwärtigen Abkommen, das im September 1922 getroffen worden ist, wird bestimmt, daß es bei einmonatlicher Kündigung durch einen der Beteiligten erlischt, daß aber eine Kündigung nicht vor dem 1. Januar 1924 stattfinden darf.

Die Transport and General Workers' Union hatte nun zum 30. November eine Konferenz nach York einberufen, um festzustellen, ob und welche Änderungen an den gegenwärtigen Lohnsätzen und Arbeitsbedingungen in den Häfen vorgeschlagen werden.

Es wurde beschlossen, das Abkommen für das ganze Land in Geltung zu lassen — alle Verhandlungen wegen etwaiger Revision erstrecken sich auf das ganze Land — und die Wiederherstellung der vor September 1922 in Geltung gewesenen Lohnsätze zu verlangen, was eine *Lohnerhöhung von 2 Shilling täglich* und eine entsprechende Einkommensvermehrung der Stückarbeiter bedeutet.

Das Verlangen soll ohne Rücksicht auf den Teuerungsindex gestellt werden und die geänderten Bedingungen sollen nach vorausgegangenem einmonatlicher Kündigung revidiert werden können.

Von verschiedenen Delegierten ist darauf hingewiesen worden, daß abgesehen von der Unzulänglichkeit der gegenwärtigen Löhne die Arbeit ungleich schwieriger geworden ist. *Bevin* wies zahlenmäßig nach, daß während früher 200 Tonnen in neun Stunden verladen wurden, jetzt in acht Stunden 300 Tonnen verladen werden. *Bevin* berichtete auch über die Bemühungen, den Grundsatz der Unterstützung auch für vorübergehend Arbeitslose zur Anwendung zu bringen. Die Konferenz beauftragte die Exekutive, einen entsprechenden Gesetzentwurf auszuarbeiten und diesen durch die Arbeiterpartei im Parlament einbringen zu lassen.

Das würde eine Abgabe auf die Tonnage aller ein- und auslaufenden Schiffe in der Art der jetzt erhobenen Dockabgaben mit sich führen. Aus dieser Abgabe ist dann ein Fonds zu bilden, der in eine „Wochenunterstützung“ umzuwandeln wäre.

Inzwischen sollen die Bemühungen fortgesetzt werden, um die Unternehmer zu bewegen, freiwillig zu handeln.

Italien.

Ein Überfall auf das Personal der Tram- und Kleinbahnen.

Als ein Überfall auf das Personal der Tram- und Kleinbahnen erweist sich das Regierungsdekret vom 19. Oktober, das erst am 11. November veröffentlicht worden ist. Einige Hauptzüge dieses Dekrets seien hier herausgegriffen: Das

Streikverbot bleibt bestehen. Streitigkeiten werden von einem Schlichtungsausschuß entschieden, dessen Mitglieder teils von den Unternehmern, teils von der Regierung bestimmt werden. Das Personal kann keine Vertreter in die Schiedsgerichte entsenden. Die Beschlüsse sind bindend. Von vornherein wird festgestellt, daß die Löhne nicht über dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre liegen dürfen. Nach unten ist dagegen keine Grenze gezogen. Ferner wird bestimmt, daß die neuen Arbeitsverträge spätestens am 6. Dezember abgeschlossen und daß spätestens am 20. Dezember die Entscheidungen des Schiedsgerichts gefällt sein müssen. Daß hiermit eine Überraschung gewollt ist, geht auch daraus hervor, daß das Dekret erst mehrere Wochen nach seiner Unterzeichnung veröffentlicht worden ist. Die Gewerkschaften des Trambahnpersonals und der Kleinbahnen haben bereits gemeinsam mit dem italienischen Gewerkschaftsbund Protest erhoben.

Einen weiteren Angriff stellt das Dekret über die Arbeitszeit dar. Hierin wird zwischen effektiver und nicht effektiver Arbeitszeit unterschieden. Auf diese Weise gelangt man dazu, die tägliche Arbeitszeit für einzelne Kategorien auf 12 und für andere gar auf 15 Stunden zu erhöhen. Der wöchentliche Ruhetag bleibt nur dem Maschinenpersonal erhalten. Für das Fahrpersonal und das Stationspersonal ist die Gesamtzahl der Ruhetage im Jahr auf 36 reduziert. Der Verband des Trambahnpersonals, der auf diese Wirkungen des Arbeitszeitgesetzes öffentlich hinweist, bemerkt dazu, daß kein Anlaß zur Entmutigung für das Trampersonal vorliege, da dieses Arbeitszeitgesetz besser als alles andere geeignet sei, der Arbeiterschaft die Augen zu öffnen.

Holland.

Konkurrenz zwischen Eisenbahn, Trambahn und Autobus.

Den Umfang dieser Konkurrenz kann man an einer amtlichen Mitteilung ermessen, wonach auf der Eisenbahnstrecke Boetinchem—Zelhem, zwischen welchen beiden Orten auch Autoverkehr besteht, während des Monats Oktober nur 60 Fahrscheine verkauft worden sind. Auf dieser Strecke fahren täglich sechs Züge hin und zurück.

In Rotterdam, der zweitgrößten Stadt des Landes, wird in Verbindung mit der Errichtung neuer Autobuslinien (90!) die Einschränkung des Tramverkehrs erwogen.

Organisation des Chauffeur-Personals.

Es wird berechnet, daß gegenwärtig in Holland etwa 14 bis 15 000 Personen im Auto-Transportbetrieb tätig sind. (Das gesamte Eisenbahnpersonal beläuft sich auf ungefähr 45 000.)

Die Verhältnisse in diesem Betrieb sind sowohl hinsichtlich des Verkehrs als der Arbeitsbedingungen äußerst chaotisch. Dies nicht zuletzt deshalb, weil zahllose kleine Unternehmer mit einem gekauften oder gemieteten Fordwagen selbständig arbeiten.

Die Bestimmungen über die Ausgabe von Führerscheinen genügen in keiner Weise. Die Sicherheit und der Zustand der Fahrzeuge läßt so gut wie alles zu wünschen übrig. Die Löhne schwanken zwischen 14/15 Gulden bis 40 Gulden in der Woche. Die Arbeitszeit steigt von 8 Stunden täglich bis zu 110 Stunden in der Woche.

Nummehr haben die Autodienst-Unternehmer eine Organisation gebildet, die sich u. a. auch als Ziel gesteckt hat, die Betriebsverhältnisse etwas zu regeln. Wahrscheinlich wird dies vorwiegend auf Kosten der kleinen Unternehmer geschehen.

Der Zentralverband der Transportarbeiter hat die Propaganda unter den Chauffeuren kräftig aufgenommen. Innerhalb der Organisation ist eine Gruppe des Chauffeur- und Garagepersonals gebildet, für die eine eigene Monatsschrift herausgegeben wird.

Mit der Niederländischen Vereinigung des Eisen- und Trambahnpersonals ist eine Regelung hinsichtlich der Propaganda in jenen Orten getroffen, wo nur die Eisenbahnerabteilung Ortsgruppen besitzt.

Am 2. Dezember d. J. hat in Utrecht eine Versammlung für die Chauffeurgruppen des Zentralverbandes stattgefunden. U. a. ist ein Programm aufgestellt worden, das folgende Punkte umfaßt:

Arbeitszeit (verlangt wird die Anwendung des allgemeinen Arbeitsgesetzes);

Ausbildung (Chauffeurschulen unter behördlicher Aufsicht und unter Leitung sachkundiger Lehrer, Verbesserung der Bestimmungen hinsichtlich der Ausgabe von Führerscheinen);

Gleichmäßige Regelung der Löhne, der Urlaubstage, der Krankenunterstützung usw. (durch Kollektivverträge mit der Unternehmerorganisation);

Bestimmungen und Kontrolle hinsichtlich des Materials und der Arbeitsbedingungen durch die Gemeinden.

Errichtung eines besonderen Telefonsystems. (In größeren Orten mit starkem Miet-Autoverkehr ist durch die Gemeinde ein Telefonsystem zu errichten, welches dem Publikum ermöglicht, die Standplätze telephonisch zu erreichen. Gleichmäßige Verteilung der Fahrten auf alle stationierende Chauffeure, u. a. durch die Aufstellung der Mietautos in der Reihenfolge von Ankunft und Wegfahrt u. dergl.);

Mitspracherecht der Gemeinden im Miet-Autobetrieb durch Aufstellung von Konzessionsbestimmungen;

Änderung des Gesetzes über den Motor- und Fahrradverkehr in Übereinstimmung mit den neuesten Erfordernissen des Verkehrs und den Interessen der Chauffeure.

Ungarn.

Im Oktober haben die Speditionsarbeiter und 80 Prozent der Fuhrleute einen eintägigen Streik durchgeführt, der einige nicht unwichtige Erfolge gezeitigt hat. Es wurde durchgesetzt, daß die Löhne halbmonatlich revidiert und entsprechend der Teuerung erhöht werden. Ferner haben die Unternehmer die Arbeitsvermittlung der Gewerkschaften anerkannt und die Verpflichtung zur Bezahlung der Inspektionsarbeiten an Sonntagen übernommen. Schließlich ist ein Kollektivvertrag zustande gekommen, der die Indeziffer als Lohngrundlage nimmt und einen einwöchentlichen Urlaub vorsieht. Der bisher von den Arbeitnehmern aufgebrachte Beitragsteil zur Krankenkasse wird von den Arbeitgebern aufgebracht.

Dieses Streikergebnis ist nicht ohne fruchtbare Folgen auf das Gewerkschaftsleben selbst geblieben. Die Anteilnahme ist lebhafter geworden. Namentlich werden die von der Gewerkschaft veranstalteten belehrenden Vorträge gut besucht. Unser Einfluß dehnt sich auch immer mehr auf die bisher unorganisierten Arbeiter aus. Zurzeit zählt der Verband 4000 ständige Mitglieder.

Die Union der Hafentarbeiter und Fuhrleute Rumäniens.

Am 4., 5. und 6. November dieses Jahres hat in Galatz der erste Kongreß der Union der Hafentarbeiter und Fuhrleute Rumäniens stattgefunden. Zehn Verbände, die zusammen 5518 Arbeiter umfassen, waren durch 42 Delegierte vertreten. Die Standorte der einzelnen Verbände sind: Galatz (1250 Mitglieder), Braila (2477), Giurgiu (160), T. Severin (143), Constanza (270), Reni (604), Ismail (549) und Cerna-Voda (65). Die Gesamtmitgliedschaft verteilt sich auf 3744 Hafentarbeiter und 1774 Fuhrleute. Insgesamt gibt es in Rumänien etwa 8000 Hafentarbeiter und 3000 bis 3500 Fuhrleute.

Der Kongreß genehmigte zunächst den Geschäfts- und Kassenbericht und sprach sich im Anschluß hieran einstimmig und mit Begeisterung für den Anschluß an die I. T. F. aus. Die Verbände verpflichteten sich, die sich in Kampf begebenden Organisationen mit allen Mitteln zu unterstützen. Es wurde beschlossen, auch die Dockarbeiter und Seeleute, die bisher noch außerhalb ihrer Reihen stehen, organisatorisch zu erfassen.

Weiter wurde noch beschlossen, den Sitz der Union in Galatz zu belassen. Einstimmig wurde der Genosse Lazar Maglasu als Generalsekretär wiedergewählt. Die Arbeiter der Häfen Ismail und Cerna-Voda schlossen sich im Laufe des Kongresses an, während von anderen Organisationen ein Aufnahmegegesuch vorlag.

Hamburg, Antwerpen und Rotterdam.

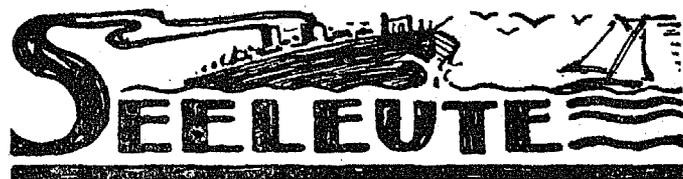
Im Hafen von Hamburg sind im Monat November 1008 Schiffe mit 1 222 219 Tonnen gegen 877 Schiffe mit 1 045 557 Tonnen im November 1922 angekommen. Die Vermehrung beträgt demnach 131 Schiffe bzw. 176 662 Tonnen.

Im Hafen von Antwerpen sind im Monat November 775 Schiffe mit 1 241 443 Tonnen gegen 760 Schiffe mit 1 117 869 Tonnen im November 1922 angekommen. Die Vermehrung beträgt demnach: 15 Schiffe bzw. 123 575 Tonnen.

Die gesamte Hafenbewegung während der ersten 11 Monate 1923 im Vergleich zur selben Zeitperiode 1922 betrug:

Hamburg		Antwerpen	
Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1923	11 272	14 053	339
1922	9 902	11 964	048
Differenz:	+ 1 370	+ 2 089	291
		+ 1 014	+ 1 599 497

Rotterdam	
Schiffe	Tonnen
1923	7 310
1922	7 746
Differenz:	- 406
	- 937 044



Löhne der deutschen Seeleute.

Nach zwanzigstündigen Verhandlungen ist am 31. Oktober ein Schiedsspruch gefällt worden, der die Heuern auf 80% der Vorkriegszeit festsetzt. In Anbetracht der seit 1914 eingetretenen Teuerung, die bei vielen Artikeln 400% und mehr beträgt, haben die unteren Chargen den Schiedsspruch einmütig abgelehnt. Gleichwohl ist dieser Schiedsspruch vom Reichsarbeitsministerium als verbindlich erklärt worden. Die Lohnsätze betragen demnach:

Für Deckpersonal:

1. Bootsmann und 1. Zimmermann	64.—	Rentenmark
2. Bootsmann und 2. Zimmermann	62.—	"
Allein-Boots- und Zimmermann	62.—	"
Vergütung für Zimmerleute mit eigenem Geschirr	2,5	"
Segelmacher	62.—	"
Steuerer (Quartiermeister)	60.—	"
Vollmatrose	58,50	"
Leichtmatrose	27.—	"
Jungmann	17,20	"
Junge	11.—	"

Für Maschinenpersonal:

Maschinen- und Elektriker-Assistenten mit mindestens einem Jahr Fahrzeit als Assistent	62.—	Rentenmark
Assistenten mit weniger als einem Jahr Assistentenfahrzeit	55.—	"
Heizer	58.50	"
Heizer in atlantischer Fahrt	60.—	"
Kohlenzieher	54.—	"

Verpflegungs- und Ausrüstungsgeld.

Das Verpflegungsgeld beträgt pro Kopf und Tag 1.50 Rentenmark. Das Ausrüstungsgeld bei längeren Auslandsreisen kommt in Wegfall.

Die Rentenmark ist die neue wertbeständige Währung in Deutschland, die in ihrem Werte mit der Goldmark übereinstimmt. Bisher ist ihr Umlauf noch nicht allgemein. Der Schiedsspruch sieht daher vor, daß die Zahlung vorläufig auch in anderen auf Goldmark abgestellten Zahlungsmitteln und, wenn die Beschaffung solcher Zahlungsmittel nicht möglich ist, in Papiermark erfolgen kann. In diesem Falle wird der Umrechnung der Kurs der Goldanleihe am Tage vor der Auszahlung zugrunde gelegt.

Der Schiedsspruch gilt für die Zeit vom 1. bis 30. November. Kündigung kann vom 20. November auf 30. November erfolgen. Bei Nichtkündigung läuft der Schiedsspruch stillschweigend für je einen Monat mit zehntägiger Kündigungsfrist auf den letzten des jeweiligen Monats weiter.

Dänemark.

Der 1. Kongreß des dänischen Heizerverbandes. Vom 28. bis 30. Oktober trat in Kopenhagen der 1. Kongreß des dänischen Heizerverbandes zusammen, an dem Vertreter aus dem ganzen Lande teilnahmen. Die Arbeiten des Kongresses verliefen in bester Weise.

In bezug auf die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen, die für absolut notwendig erachtet wurde, beschloß der Kongreß, eine Urabstimmung unter den Mitgliedern zu veranstalten über die Verschmelzung der beiden bestehenden Seeleuteorganisationen. Wird für die Verschmelzung gestimmt, dann werden zu diesem Zwecke Verhandlungen eingeleitet.

Der Sekretär der Seeleutesektion der I. T. F., Edo Finnen, wohnte am letzten Tag dem Kongreß bei und wies auf die Notwendigkeit des nationalen und internationalen Zusammenschlusses hin. Seine kräftige, agitatorische Rede fand lebhaften Beifall.

Es wurde eine Übersicht über die Mitgliederzahl des Verbandes vorgelegt, aus der sich ergibt, daß der Verband am 1. Oktober 1923 2279 zahlende Mitglieder hatte. Durch die Stellenvermittlung des Verbandes in Kopenhagen wurden vom 18. Oktober 1922 bis 24. Oktober 1923 5190 befahrene Mitglieder und 790 Kohlenzieher angemustert, während auf Motorfahrzeugen 196 Schmierer eine Stellung erhielten.

Der Vertrag der norwegischen Seeleute.

Der neue Tarifvertrag der norwegischen Seeleute liegt jetzt vor und enthält keine wesentlichen Unterschiede gegenüber dem vorherigen. Nur ist die Anzahl der halben Freitage im Hafen von 2 auf 1 pro Monat herabgesetzt worden; dagegen wird die Zahl der Urlaubstage von 7 auf 8 pro Jahr erhöht.

Der Vertrag gilt vom 5. November 1923 bis 30. September 1924 mit einer zweimonatlichen Kündigungsfrist. Die Kündigung muß schriftlich erfolgen.

Zimmermann	Kr. 195.—	monatlich
Bootsmann	Kr. 195.—	"
Matrose	Kr. 171.—	"
Leichtmatrose	Kr. 95.—	"
Jungmann	Kr. 72.—	"
Schiffsjunge	Kr. 48.—	"
Donkeyman	Kr. 195.—	"
Heizer	Kr. 176.—	"
Kohlenzieher	Kr. 105.—	"
Maschinenraumjunge	Kr. 48.—	"

In diesen Löhnen ist ein Teuerungszuschlag einbegriffen. Zimmerleute mit eigenem Geschirr erhalten 10 Kr. Vergütung pro Monat. Auf den Passagierschiffen der Norwegen-Amerika-Linie werden folgende Löhne bezahlt: (Übrige Heuer wie oben.)

1. Zimmermann	Kr. 205.—	monatlich
2. Zimmermann	Kr. 195.—	"
1. Bootsmann	Kr. 205.—	"
2. Bootsmann	Kr. 195.—	"
Bootsmann	Kr. 195.—	"
Quartiermeister	Kr. 186.—	"
Kesselwärter	Kr. 214.—	"
Eismaschinenwärter	Kr. 195.—	"
Elektrikerassistent	Kr. 195.—	"
Lagermeister	Kr. 195.—	"
Schmierer	Kr. 186.—	"

Als Besonderheit darf noch erwähnt werden, daß die Mannschaften nicht gezwungen werden können, die Arbeit streikender Arbeiter zu verrichten, wenn der Streik vom Verband gutgeheißen worden ist.

Schweden.

Der Tarifvertrag der schwedischen Seeleute. Der Vertrag mit dem schwedischen Reederverband ist von keiner der beiden Parteien gekündigt worden und ist also für ein weiteres Jahr verlängert. Eine außerhalb des Reederverbandes stehende Reederei, die höhere Löhne bezahlt, hat die mit ihr abgeschlossene Übereinkunft gekündigt und verlangt, daß die ihrerseits zu zahlende Heuer der des Tarifvertrages gleichgestellt wird. In der Presse haben die Reeder bekannt gegeben, daß, obgleich triftige Gründe für die Herabsetzung der Löhme vorliegen, sie beschlossen haben, den Arbeitsfrieden im kommenden Jahr zu erhalten. Wir kennen die Arbeitgeber gut genug, um zu wissen, daß dies der wahre Grund ihres Verhaltens nicht sein kann.

Fängt der Glaube an ihre Machtstellung zu wanken an?

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Löhne des Deck- und Maschinenpersonals:

	Gruppe 1	Gruppen 2-4	Gruppen 5-7
Erfahrene Zimmerleute (wenigstens 4 Jahre im Beruf tätig, davon mindestens 2 Jahre Fahrzeit), Maschinen-Unteroffiziere, Bootsleute	Kr. 144,—	Kr. 155,—	Kr. 170,—
Zimmerleute mit kürzerer Fahrzeit, Schmierer	130,—	143,—	158,—
Heizer (mit mindestens 12 Monaten Fahrzeit, wovon mindestens 6 als Heizer), Vollmatrosen	126,—	135,—	149,—
Heizer mit kürzerer Fahrzeit	99,—	112,—	123,—
Kohlenzieher über 18 Jahren	—	94,—	103,—
Kohlenzieher unter 18 Jahren	—	64,—	73,—
Leichtmatrosen mit mindestens drei Jahren Fahrzeit	104,—	112,—	123,—
Leichtmatrosen mit weniger als drei Jahren Fahrzeit	80,—	93,—	103,—
Jungmänner mit mindestens einem Jahr Fahrzeit	43,—	55,—	64,—
Jungmänner mit weniger als 12 Monaten Fahrzeit	33,—	45,—	55,—

Die Schiffe werden in drei Gruppen (Gruppe 1 bis 899 B. R. T., Gruppen 2-4 von 900 bis 2999 und Gruppen 5-7 über 3000 B. R. T.) eingeteilt.

Französisch-belgische Schiffahrtskombination.

Die holländische Presse berichtet, daß eine bedeutende französische Reedergruppe beabsichtigt, demnächst in Paris eine gemeinsame Konferenz der französischen und belgischen Reeder und Werftbesitzer einzuberufen. Auf dieser Konferenz soll die Lage der Handelsflotten der beiden Länder besprochen und über Mittel beraten werden, um durch Schaffung einer französisch-belgischen Kombination die deutsche Handelsflotte zu bekämpfen.

Der Schiffsverkehr im Suezkanal.

Nach den Aufzeichnungen des deutschen Instituts für Weltwirtschaft hat sich der Schiffsverkehr im Suezkanal wie folgt entwickelt:

Jahr	Zahl der Durchfahrten	Brutto Tonnage in Millionen T.	Warenbewegung in Tausend T.
1910	4533	23.0	18 324
1913	5085	27.7	25 776
1917	2353	11.4	6 775
1922	4345	28.6	21 360

Der Anteil der einzelnen Nationen beträgt:

	Zahl der passierenden Schiffe		Netto Tonnage in Millionen Tonnen	
	1913	1922	1913	1922
England	2951	2736	12.1	13.4
Deutschland	778	149	3.4	1.03
Frankreich	256	215	0.93	1.00
Holland	342	455	1.3	2.16
Italien	110	225	0.39	0.86
Japan	68	170	0.34	0.93
Amerika	8	137	0.007	0.67
Rußland	110	12	0.34	0.04

Diese Zahlen zeigen die gewaltigen Verschiebungen, welche der Weltkrieg im Weltverkehr hervorgerufen hat. Den größten Rückgang weisen Deutschland und Rußland auf, während die stärkste Zunahme auf Amerika, Holland, Italien und Japan entfällt. England und Frankreich haben ihren Anteil nur wenig verbessert.

Der Norddeutsche Lloyd.

Aus einem Prospekt des Norddeutschen Lloyd geht hervor, daß von den 23 Schiffen, die beim Beginn des letzten Geschäftsjahres in Bau waren, 7 Schiffe mit einer Brutto-Tonnanzahl von 49 500 fertiggestellt worden sind. Das Bauprogramm ist um zwei Schiffe mit zusammen 12 000 Tonnen vermehrt worden. Außerdem ist der seinerzeit an die Alliierten abgetretene Passagier- und Frachtgutdampfer „Bremen“ zurückgekauft worden. Die Flotte der Gesellschaft besteht gegenwärtig aus 231 Schiffen mit einer Wasserverdrängung von insgesamt 390 000 Tonnen. Der Norddeutsche Lloyd unterhält einen regelmäßigen achttägigen Passagier- und Frachtgutverkehr mit Newyork, einen dreiwöchentlichen Dienst mit Brasilien und La Plata, einen monatlichen Dienst mit Ostasien und einen dreimonatlichen Dienst mit Australien. Außerdem einen 18tägigen Verkehr zwischen Baltimore und Philadelphia.

Die Handelsflotte des Freistaates Danzig.

Am 1. Juli dieses Jahres hatte Danzig eine Flotte von 50 Schiffen mit rund 60 000 Tonnen Inhalt. Vor dem Kriege betrug die Handelsflotte 21 Schiffe mit 12 650 Tonnen. Seitdem Danzig Freistaat ist, haben sich dort mehrere Schiffahrtsgesellschaften zur Aufnahme und Erweiterung des transatlantischen Dienstes gebildet.

EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN

Gregor Atschkanoff: Kampf und Sieg der russischen See- und Binnenschiffer. Material zur Geschichte des Verbandes der russischen Wassertransportarbeiter. (Nähere Besprechung dieses Werkchens folgt.)

Eisenbahner-Kalender 1924, herausgegeben vom Deutschen Eisenbahnerverband im Bereiche der tschechoslowakischen Republik.

Dieses Büchlein, das nunmehr im 5. Jahrgang erscheint und das für den Inhaber zugleich mit einer Versicherung von 2500 Kronen (415 schw. Fr., 332 sh.) bei tödlichem Unglücksfall verbunden ist, enthält alle Einzelheiten, die von einem Arbeiterkalender erwartet werden. Gleichzeitig ist alles aufgenommen, was wissenschaftlich ist über die Organisation und deren Tätigkeit. Nachdrücklich wird darin auf die Notwendigkeit größtmöglicher Einheit verwiesen. Ferner wird auch eine Darstellung der Arbeitsbedingungen, der Gliederung des Eisenbahnministeriums und dergl. gegeben.

Wir sind etwas erstaunt, daß eine denartige Publikation einer Organisation, die stets auf dem ersten Platz steht, wenn es sich um die Erfüllung internationaler Verpflichtungen handelt und die durch ihre Presse diesen Geist auch fortgesetzt in ihrer Mitgliedschaft weckt und lebendig erhält, kein Wort über die internationalen Beziehungen im allgemeinen und über die Internationale Transportarbeiter-Föderation im besonderen enthält. Im übrigen läßt das Büchlein nur ganz wenig Fragen, die sich dem deutsch-tschechischen Eisenbahner aus seinem Wirkungskreis ergeben, unbeantwortet.

VERSCHIEDENES

Milliardenaufwendungen für Rüstungszwecke in der Tschechoslowakei.

Während die Regierung der Tschechoslowakei ein großes Sparsamkeitsprogramm ausgearbeitet hat und alle dem öffentlichen Interesse dienenden Staatsbetriebe in Selbstverwaltung überleiten will, um sich von Zuschüssen zu befreien, wendet sie Milliarden auf für Heeres- und Rüstungszwecke. So sieht der Staatsvoranschlag für 1924 nicht weniger als 2,25 Milliarden tschechische Kronen allein für Heereszwecke vor. Das stehende Heer beträgt 150 000 Mann. Natürlich dienen auch diese Milliarden aufwendungen nur der „Sicherung des Friedens“. Welchen Wert aber solche Sicherungen haben, hat die Menschheit 1914 mit Schrecken erfahren.

Giftgase zur Bekämpfung von Streiks?

Das einzige Ergebnis, das die Washingtoner Abrüstungskonferenz gezeitigt hat, besteht in einer die Verwendung von Giftgasen im Kriege ablehnenden Entschliebung. Dessenungeachtet wird aber die Erzeugung und Verfeinerung der Giftgase in fast allen Ländern fieberhaft fortgesetzt. Besondere Anstrengungen machen in dieser Hinsicht die Vereinigten Staaten, die zur Vervollkommnung der Giftgase ein mehrere tausend Menschen beschäftigendes Laboratorium errichtet haben. Nun wird auch bekannt, daß gerade von den Vereinigten Staaten zähe Versuche gemacht werden, um den Beschluß von Washington rückgängig zu machen. Ein militärischer Vertreter der Vereinigten Staaten hat sich ausdrücklich zu diesem Zwecke nach Europa begeben und in der amerikanischen Presse wird bereits behauptet, daß diese Reise nicht ohne Erfolg verlaufen sei. Die maßgebenden Leiter des Völkerbundes sollen sich überzeugt haben, daß die Anwendung von Giftgasen ein durchaus „humanitäres“ Kampfmittel darstelle.

Wir haben uns nie einer Illusion über die Bedeutung des in Washington gefaßten Beschlusses hingegeben. Wir waren immer überzeugt, daß sich im Kriegsfall kein einziges Land an das getroffene Übereinkommen halten würde. Daß aber schon wenige Jahre nach der Washingtoner Konferenz so offen an der Beseitigung ihrer Beschlüsse gearbeitet werden kann, erscheint uns von nicht ernst genug zu nehmender Bedeutung. Und von nicht minder großer Bedeutung will uns eine Äußerung erscheinen, die der Leiter der chemischen Abteilung des Kriegsministeriums der Vereinigten Staaten, der General Ames A. Fries im Oktoberheft von *McClure's Magazine* gemacht hat. General Fries schrieb u. a.:

„Es gibt eine Neuerung, von der ich hoffe, daß sie bei der Öffentlichkeit besseres Verständnis für die wirkliche Aufgabe des Gases in der Kriegsführung auslösen wird: ich meine die Benutzung von Tränen- und Nießgasen durch die polizeilichen Autoritäten zur Unschädlichmachung des Pöbels und individueller Verbrecher.“

Damit sind die mit der Beseitigung des Giftgasverbotes verbundenen Absichten ganz unverhüllt ausgesprochen. Das „humanitäre“ Kampfmittel soll nicht nur wieder im Kampfe gegen den „äußeren“ Feind, sondern auch gegen den „inneren“ Feind in Anwendung kommen. Es soll nicht zuletzt auch als Kampfmittel gegen streikende Arbeiter — nichts anderes meint die bürgerliche Terminologie, wenn sie von „Pöbel“ spricht — verwendet werden.

Das Kapital flüchtet zu Mussolini.

Durch die Presse geht ein Bericht, wonach sich die Gesamtkapitalien in der Schweiz im Laufe dieses Jahres beträchtlich vermindert haben. Es wird bereits von einem Rückgang der Kapitalsakkumulation gesprochen. Die Erklärung für diese Erscheinung gibt „Nieuwe Rotterdamsche Courant“. Dieses Blatt schreibt:

„Berichten aus Bern zufolge steht die bei verschiedenen schweizerischen Banken wahrgenommene Verminderung der Depositen im Zusammenhang mit der Überführung von Geldern nach Italien. Die Erklärung hierfür wird in den von Italien in der letzten Zeit durchgeführten Änderungen der Steuergesetze und besonders in der Abschaffung der Erbschaftssteuer in gerader Linie gesehen. Übrigens kommt die Überführung von Kapital nach Italien auch in dem Ankauf italienischer Effekten und Geschäftsanteilen für fremde Rechnung zum Ausdruck.“

Zwei Tatsachen werden mit diesem Bericht erwiesen. Die eine besteht darin, daß das Kapital keine „vaterländischen“ Rücksichten kennt und zweitens, daß es in Mussolini seinen besten Beschützer erblickt.

Berichtigung.

Im deutschen Mitteilungsblatt vom 15. November d. J. haben sich einige sinnstörende Druckfehler eingeschlichen, und zwar muß es heißen auf

Seite 170 Fußnote: „1 000 000 östr. Kr., 61 Shilling, 36 holl. Gulden, 80 schw. Frs.“

„ 174 unter dem Artikel über deutsche Löhne: „3./XI./23“

„ 175 in Artikel über Holland, 2. Abschnitt: „Abzüge von 0, 4, 8, und 16% gegenüber 0, 4, und 8%.“

„ 175 2. Kolonne, 3. Abschnitt, 2. Linie: „Landeszentrale“ statt Organisation.

„ 177 Artikel Hafenverkehr in Antwerpen: „+ 1 475 922“.

„ 180 Die Bezeichnung: „Großbritannien“ muß in der Aufstellung über jeder zweiten Kolonne stehen.