

MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM
[HOLLAND]
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER:
20186

NUMMER 1

AMSTERDAM, JANUAR 1924

INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines: „Vereinigte Staaten Europas“ oder „Europa A.-G.“? 1	Kongreß der belgischen Organisation des Eisenbahn-, Post u. Telegraphenpersonals in Brüssel 10	Freilassung der Inhaftierten des Ruhrkrieges! 12
Mitteilungen des Büros 2	<i>Österreich:</i> Die Mitwirkung des Personals an der technischen und ökonomischen Betriebsführung der Bundesbahnen 10	Gründungsfeier des Dänischen Lokomotivführerverbandes 12
Eine Mahnung aus Argentinien 3	<i>Amerika:</i> The Brotherhood of Railway Carmen of America 11	Transportarbeiter: Der bedrohte Achtstundentag in Deutschland 12
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 4	<i>Palästina:</i> Die Ausbeutung des Eisenbahnpersonals im Heiligen Land 11	Deutscher Verkehrsbund 13
England: Der Schiedsspruch des Nationalen Lohnausschusses 9	Die Gewerkschaftsbewegung der Eisenbahner in Niederländisch-Ostindien . . 11	<i>Holland:</i> Ein eigenartiger Chauffeurstreik . 13
Eine Erhöhung der englischen Eisenbahnerlöhne auf Grund der gleitenden Lohnskala 9		Seeleute: Streiks deutscher und lettischer Seeleute 13
Transportarbeiter im Parlament 10		Aufruf! 14
		Eingelaufene Druckschriften 14
		Aus der Presse unserer Organisationen: Die sterbende Demokratie. 14

ALLGEMEINES

„Vereinigte Staaten Europas“ oder „Europa A.-G.“?

Es gehört keine Schergabe dazu, um vorauszusagen, daß die nächsten Jahre von Kämpfen zwischen Arbeiterklasse und Unternehmertum in bisher unerlebtem Umfang erfüllt sein werden. Zu dieser Feststellung muß jede, auch noch so flüchtige Prüfung der heutigen wirtschaftlichen Verhältnisse führen.

Es ist vor allem ein Problem, das ungelöst in die gegenwärtige Zeit hineinragt und das heute und morgen, alle andern Probleme überschattend, Arbeit und Kapital in ununterbrochene und unvertagbare Kämpfe verwickeln muß: ich meine die Regelung und Verteilung der Kosten des Weltkrieges. In den abgeschlossenen Friedensverträgen ist hierfür wohl eine Lösung versucht und für die Verteilung der Kosten auch ein teuflisch einfacher Schlüssel gefunden worden, indem der militärische Sieger zum Gläubiger erhoben und der militärische Verlierer zum Schuldner erniedrigt worden ist.

Immer deutlicher muß sich erweisen, daß die Eintreibung der Kriegsschuld auf dem in den Friedensverträgen gezeichneten Weg eine Unmöglichkeit ist, und wenn im Augenblick von Gläubigerstaaten auch noch

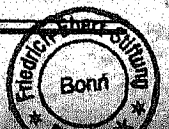
versucht wird, sich durch Okkupationen Pfänder zu verschaffen, so wird doch schon ein verhältnismäßig kurzer Zeitabstand zeigen, daß dieser Weg wohl zur Verwirklichung gewisser Absichten starker Industriegruppen dient, daß aber die Eintreibung der Reparationen nicht gefördert wird. Mit andern Worten: der Tag ist unfern, an dem die Bourgeoisie der Siegerländer die Illusion, die sie selbst wohl nie im Ernst gehabt und nur mit Berechnung in die öffentliche Meinung ihrer Länder eingeführt hat, die Illusion nämlich, daß der „Feind“ die ihm für den Krieg präsentierte Rechnung zahlen werde, fallen lassen und zur Deckung der Kriegskosten innerhalb des eigenen Landes übergehen muß.

Dieser Augenblick wird mit einem Male alle bisher noch ungenutzten oder verzettelten Energien der internationalen Bourgeoisie gegen die internationale Arbeiter-schaft zur gleichzeitigen Entzündung bringen. Es werden, beschleunigt durch die Gefahren einer proletarischen Revolution, alle interstaatlichen Konflikte — zumindest soweit sie Kontinentaleuropa angehen — über Nacht verschwinden und einer internationalen Verständigung unter Führung der Industrie Platz machen, deren Herrschaftsmittel internationale Kartelle, internationale Trusts und internationale Konzerne sein werden.

Ansätze zu dieser Entwicklung sind bereits vor dem Kriege zu erkennen gewesen, aber im selben Maße als der Krieg ihre Fortbildung aufgehalten hat, werden seine wirtschaftlichen Folgen diese jetzt beschleunigen. Die verlogenen großen patriotischen Gesten der deutschen Industriellen während des Ruhrkrieges und ihr förmlicher Wettlauf zu den französischen Generalen wenige Wochen später zeigen deutlich, wohin die wirtschaft-

➔ Berichte dringender Art, wie beispielsweise über schwebende Aktionen und dergleichen, werden regelmäßig im „Pressebericht der I. T. F.“ aufgenommen, der nach Bedarf wöchentlich allen Organisationen und deren Zeitungen zugeht.

Z 16236



lichen Interessen des Unternehmertums neigen und welche Orientierung sie einschlagen werden.

Faktisch hat das Unternehmertum der internationalen Verständigung bereits vorgearbeitet. Die meisten großen Industriellengruppen der einzelnen Länder haben ihre Interessensphäre längst weit über die eigenen Landesgrenzen und selbst über Weltmeere hin ausgebreitet. In allen Ländern vermischt sich das einheimische mit dem ausländischen Kapital immer mehr oder verbündet sich mit ihm zur Ausbeutung kapitalarmer Länder und fernster Kolonien. Der Begriff des „nationalen Kapitals“ und der „nationalen Industrie“ löst sich immer weiter auf und der schöne Traum von den „Vereinigten Staaten Europas“ könnte für lange Zeit in der Verzerrung einer „Europa A. G.“ eine grausame Verwirklichung finden.

Abseits des müßigen Gezänks der Regierungen breiten ungeheure Kapitalgruppen ihre Arme um alle gehobenen und ungehobenen Schätze der Welt aus und nehmen eine neue Weltverteilung vor. Petroleum- und Erzlager werden neu erworben und erschlossen; Absatzgebiete werden verhandelt und neu verteilt, und durch die fortschreitende Industrialisierung der Kolonien werden die rückständigsten Völker planvoll in Konkurrenz mit der Arbeiterschaft der zivilisierten Länder gebracht. Was am Widerstand der Arbeiterorganisationen in den Industriestaaten scheitert, soll durch die Heranziehung entlegener Völker erreicht werden, die keine Lebensansprüche erheben oder nicht erheben können.

Zu diesen Unternehmungen sind ungeheure Kapitalien erforderlich. Aus welcher Quelle diese fließen? Der Weltkrieg hat dafür gesorgt, daß sie vorhanden sind, denn wenn der Krieg auch zur fast völligen Erschöpfung der Volksmassen Europas geführt hat, so hat er doch nicht gehindert, daß das Unternehmertum überall gut gedeihen ist und Gewinne zu Gewinnen häufen konnte. Und das nicht nur in den sogenannten Siegerländern, sondern fast ungehinderter noch in den andern. Diese Gewinne stellen einen nicht kleinen Teil der Kriegskosten dar, um deren Deckung die Finanzminister so verlegen sind, aber statt daß die Regierungen die Hände auf sie legen, lassen sie zu, daß die Gewinne zur internationalen Ausbreitung des Kapitals benutzt werden, als dessen bester Vermehrer sich auch in diesem Jahrhundert der Krieg wieder erwiesen hat.

Die internationale Verzweigung und Verkettung der Kapitalsinteressen ist durch die neuen Kapitalbildungen und Besitzumschichtungen eine ungleich größere als jemals zuvor. So unnahbar fern die Diplomaten einzelner Länder sich oft zu stehen scheinen, so eng und unmittelbar verkehren die Industriellen dieser selben Staaten unter sich. Sie arbeiten die Entwürfe aus, deren sich Regierungen und Parlamente später zu bedienen haben und sie erteilen die politischen Direktiven, nach welchen die Politik der Regierungen in inneren und äußeren Angelegenheiten zu ordnen ist.

Die Arbeiterschaft steht daher heute nicht nur einem wesentlich stärkeren, sondern auch einem in seiner Struktur wesentlich veränderten Kapitalismus gegenüber. Es ist der Augenblick gekommen, wo die kapitalistischen Interessen sich nicht mehr mit den Staateninteressen decken, weil diese den andern zu enge Grenzen ziehen. Es ist die Zeit gekommen, wo sich die Unternehmergruppen nicht mehr darauf beschränken können, nationale Interessenverbände zu formieren, sondern diese nationalen Verbände zu internationalen weiter bilden. Damit steht die Arbeiterschaft der Kapitalistenklasse nicht mehr nur im nationalen Rahmen gegenüber, sondern das Kampffeld erweitert sich und dehnt sich weit über die nationalen Grenzpfähle hinaus.

Ideell hat die moderne Arbeiterbewegung ihren Kampf gegen das Kapital immer als einen internationalen Kampf begriffen, nun aber ist sie gezwungen, auch *praktisch* den Kampf international zu führen, denn wenn auch bereits vor dem Kriege — in weit größerem Umfang als allgemein bekannt sein dürfte — derartige internationale Verbindungen des Unternehmertums bestanden haben, so haben diese doch heute der Vorkriegszeit gegenüber eine ganz andere Bedeutung. Vor dem Kriege hatten sich die internationalen Kartelle vorwiegend nur die internationale Verständigung über die Festsetzung von Preisen als Aufgabe gestellt. Sie versuchten also nur — oder doch hauptsächlich —, ihre organisierte Macht den Abnehmer, den Konsumenten fühlen zu lassen. Sie waren über die Welt gespannte internationale Verkaufsorganisationen, die den Konkurrenzstreit unter sich ausgeschaltet und Weltmonopole errichtet hatten. Heute tritt zu diesen Aufgaben noch eine andere. Heute versuchen die internationalen Verbindungen des Unternehmertums nicht nur die Preise des Arbeitsproduktes, sondern auch den Preis der Arbeitskraft und die allgemeinen Arbeitsbedingungen zu diktieren. Sie greifen die Arbeiterschaft gleichzeitig als Konsumenten und als Produzenten in internationaler Umfassung an.

Damit werden an die gewerkschaftlichen Organisationen des Proletariats ganz andere Aufgaben als bisher gestellt. Berührte bis gestern ein in der Industriegruppe eines Landes geführter Kampf zwischen Unternehmertum und Arbeiterschaft am nächsten und unmittelbarsten auch die übrige Arbeiterschaft dieses selben Landes, so geht seine Entscheidung schon jetzt — und weit mehr noch in Zukunft — die Arbeiterschaft derselben Industriegruppe in den übrigen Ländern an. Die Gewerkschaften können daher Arbeitskämpfe nicht mehr in erster Linie als eine nationale Angelegenheit betrachten, sondern sie müssen vor allem deren internationale Bedeutung erkennen und international Angriff und Abwehr organisieren.

In den Internationalen Berufssekretariaten haben sich die Gewerkschaften die Organisation zur Führung der internationalen Arbeiterkämpfe geschaffen. Es wird von ihrer Erstarkung und der tatkräftigen Unterstützung ihrer Landesorganisationen abhängen, ob sie die neuen Aufgaben erfüllen können. Und nicht zuletzt wird von ihrer Schlagfertigkeit mitentschieden werden, ob die Frage „Vereinigte Staaten Europas?“ im Sinne einer „Europa Aktiengesellschaft“ oder eines wirklichen Bundes der Völker beantwortet werden wird.

Edo Fimmen.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Ein neuer Anschluß.

Zur Mitgliedschaft der I. T. F. hat sich angemeldet: die *Organisation des Eisenbahn-, Post- und Telegraphenpersonals in Palästina.*

Die I. T. F. heißt diese Kameraden der ersten Organisation aus Asien herzlich willkommen und verbindet damit die Hoffnung, daß dieser Anschluß mit dazu beitragen werde, die besonders schlechten Arbeitsbedingungen, die heute in Palästina herrschen und worüber wir an anderer Stelle noch berichten, zu verbessern.

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: *Bykantoor Hobbemastraat.*

Kongreß der I. T. F.

Die auf den im August dieses Jahres stattfindenden Kongreß Bezug habenden Rundschreiben sind an alle angeschlossenen Organisationen zum Versand gelangt.

Wir erinnern nochmals daran, daß Anträge zur Tagesordnung, auch wenn sie sich auf die Gruppenkonferenzen beziehen, spätestens am 15. März in unserem Besitz sein müssen.

Unterstützung der deutschen Gewerkschaften.

Seit der Aufgabe in unserem letzten Mitteilungsblatt sind uns folgende Unterstützungsbeiträge überwiesen bzw. zugesagt worden:

Durch diese Unterstützungsbewegung ist unseren deutschen Kameraden bereits ermöglicht worden, ihr Gewerkschaftsblatt wieder erscheinen zu lassen.

<i>Bulgarien:</i> Eisenbahnverband	Lei 5000.—
<i>Italien:</i> Straßenbahnverband	Lire 3000.—
<i>Schweden:</i> Eisenbahnverband	schwed. Kr. 5000.—
<i>Rumänien:</i> Transportarbeiterverband	Lei 3000.—
<i>Norwegen:</i> Transportarbeiterverband (2. Sendung)	norw. Kr. 1200.—
„ Eisenbahnverband	norw. Kr. 500.—

Ferner erhielten wir vom *Kanadischen Eisenbahnverband* die Mitteilung, daß unsere Bitte um Unterstützung der nächsten Vorstandssitzung vorgelegt werden wird.

Der *Österreichische Eisenbahnverband* benachrichtigt uns, daß bereits 75 Millionen Kronen an den Deutschen Eisenbahnverband direkt zugeschickt seien und eine weitere Sendung von 75 Millionen folgen werde. Ferner wird der Erlös einer Sammlung unter den Eisenbahnern, die vorläufig ein Ergebnis von 50 Millionen Kronen aufweist, an die I. T. F. gesandt werden.

In Bearbeitung befindliche Untersuchungen usw.

Von verschiedenen Organisationen stehen die Antworten auf unsere in folgenden Sachen versandten Rundschreiben noch aus:

Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals.

Einfluß der Elektrifizierung der Eisenbahnen auf die Arbeitsbedingungen des Personals.

Automatische Kuppelung.

Wir bitten dringend um die nachgesuchten Unterlagen.

Zugleich bitten wir um möglichst rasche Erledigung unseres Rundschreibens betreffend

die Mitgliederzahl am 1. Januar 1924.

In nächster Zeit wird noch ein Rundschreiben ausgeschiedt werden hinsichtlich der

in den letzten Jahren getroffenen Maßnahmen gegen Kriegsgefahr.

Gleichzeitig empfangen die Organisationen

einen Neudruck unseres ergänzten Adressen-Büchleins zur Nachprüfung der Richtigkeit unserer Angaben;

sowie eine Übersicht über die Tätigkeiten, die mit verschiedenen Funktionen im Eisenbahnbetrieb verbunden sind,

zwecks Aufgabe der Bezeichnung des betreffenden Funktionärs in der Landessprache.

Wir appellieren an unsere Organisationen, auch diese Rundschreiben mit größter Beschleunigung zu erledigen.

Von dem Dänischen Heizerverband haben wir bereits das ausgefüllte Formular zurückgehalten. Möge diesem Vorbild rascher Erledigung von allen Organisationen gefolgt werden!

Wer erhielten ferner noch Antworten vom Tschechischen Transportarbeiterverband, vom Französischen Eisenbahnverband, vom Italienischen Straßenbahnverband und vom Rumänischen Transportarbeiterverband.

Abzuhaltende Kongresse.

3. Jährl. Generalversammlung des Lettischen Eisenbahnverbandes am 10. Februar 1924 in Riga.

Kongreß des Schwedischen Eisenbahnverbandes vom 12. bis 17. Mai 1924 in Stockholm.

Verbandstag der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz am 19., 20. und 21. April 1924 in Bern.

Inhaltsverzeichnis und gebundene Jahrgänge.

Die Inhaltsangabe für das Jahr 1923 wird zugleich mit dieser Ausgabe des Mitteilungsblattes verschickt.

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

Eine Mahnung aus Argentinien.

Die „Confraternidad Ferroviaria“ (Eisenbahnverband) Argentinien übersendet uns einen ausführlichen, sich mit der Frage der Einwanderung beschäftigenden Bericht, dem wir folgendes entnehmen:

„In der Zeit vom 1. Januar bis Oktober 1923 wurden 141 111 aus überseeischen Ländern stammende Passagiere zweiter und dritter Klasse eingeschifft. In der gleichen Periode des Vorjahres belief sich diese Zahl auf 77 243; demnach ergibt sich ein Zuwachs von 63 868 ausländischen Passagieren.

Hält die bisherige Bewegung auch für den Rest des Jahres an, dann steht zu gewärtigen, daß schätzungsweise noch etwa 70 000 Personen das Tor der Hauptstadt passieren. Damit wären im Jahr 1923 insgesamt 200 000 Personen eingewandert, die sich in den Wirtschaftskörper unseres Landes einfügen.

Wenn es sich hier um ein Land handelte, dessen maßgebende Kreise bereit wären, wenigstens die ankommenden Landbauarbeiter unterzubringen, würde zweifellos der Zustrom von Einwanderern ein wirklicher Fortschritt für das fast vollständig entvölkerte flache Land bedeuten. Es stellte sich aber heraus, daß dem nicht so ist, denn unsere Regierungsmänner stehen in ihrer chronischen Kurzsichtigkeit nicht nur unvorbereitet und verwirrt diesem Phänomen gegenüber, sondern bis jetzt ist noch nicht das Geringste getan worden, um denjenigen, die hier leben und arbeiten, den Zutritt zu einem Stück Land zu verschaffen. Der Boden, der diesen Menschen wegen der vielfältigen Bearbeitung, die er erfordert, reichlich Beschäftigungsmöglichkeit geben könnte, ist für die Allgemeinheit noch nicht erschlossen worden. Der Staat kümmert sich nicht um seine Domänen und dank seiner Toleranz beschäftigen sich die Landbesitzer ebenfalls nicht mit der Frage, die Besiedlung des Landes wird nicht in der Weise, wie es eigentlich geschehen sollte, vorgenommen und da sich die Provinzverwaltungen dieser Aufgabe entziehen, braucht man sich über das Resultat nicht zu wundern: die große Mehrzahl der Einwanderer bleibt in der Bundeshauptstadt, wodurch die durch das Großstadtwesen verursachten Übel immer mehr überhand nehmen.

Andererseits ist die gewerbliche Entwicklung bei weitem noch nicht so weit gediehen, um all den starken Männerarmen, die auf den Eisenbahnen, in Fabriken und Werkstätten Verwendung finden wollen, Arbeit zu geben.

Aus Vorstehendem ergibt sich ohne weiteres, daß es sich hier um ein ernstes Problem handelt, das die Stabilität der Löhne der hiesigen Arbeiter gefährdet und insbesondere den frisch Eingetroffenen zum Verhängnis wird, denn auch sie haben an den Folgen der Arbeitslosigkeit, die bereits bedenklich an Umfang zunimmt, zu leiden.

Die in letzter Zeit speziell von den Metallarbeitern in der Hauptstadt der Republik geführten Streiks mißglückten meistens wegen des Eingreifens von Streikbrechern, die in der Einwanderer-Herberge unter den Berufsangehörigen des betreffenden Gewerbes ausgesucht wurden.

Wir nehmen an, daß die dortige Internationale an Hand dieser Beispiele in der Lage sein wird, mit den ihr zu Gebote stehenden Mitteln gegen die falsche Einwanderungspropaganda, welche bisher so viele Opfer gefordert hat, anzutreten.

Obendrein führen wir nachstehend die Hauptabsätze eines Artikels an, der am 1. November in der umfangreichen und äußerst reaktionären Abendzeitung „La Razón“ erschien:

„Sind Industrie, Handel und Landwirtschaft, sowie die mit Ackerbau und Viehzucht zusammenhängenden Gewerbe und die sonstigen Gewerbe in unserem Land leistungs- und produktionsfähig genug, um einer unheimlichen, jeder Subsistenzmittel baren Volksmasse, welche die ihr in diesem Lande zufallende neue Mission noch nicht erkannt hat, eine Existenzmöglichkeit zu bieten? Es unterliegt keinem Zweifel, daß hierauf die ganze Welt mit ja antwortet; eine solche Antwort wird aber nur vom grünen Tisch der Arbeitsministerien oder von solchen Stellen ergehen, die sich ihr Urteil ohne jede Kenntnis des wirklichen Sachverhalts, lediglich auf Grund von Ziffern bilden. Wer jedoch gewisse Landstriche der Republik durchreist, dem offenbart sich erschreckend das Elend und das unbeständige Dasein dieser armen Menschen, die in unser Land gekommen sind, während sie in den Großstädten ihr Brot nicht verdienen konnten, nach den ländlichen Gegenden Argentiniens gezogen sind. Dort treffen wir sie an, in langen Karawanen durch die Landstraßen ziehend, auf der Schulter einen Sack, der ihr ganzes Hab und Gut birgt; dort sehen wir, wie sie rüdig und zerlumpt, voll Schmutz, vom Elend verfolgt, und zu allem fähig, von Dorf zu Dorf betteln gehen; wir sehen, wie sie, in Häuten zusammengeballt, verstoßen auf Güterzüge reisen, wie sie auf den Bahnhöfen neben den Schurken, gleich entmenschten Wesen aus einem anderen Planeten, zusammengekauert hocken. Für sie Arbeit? Nein. Alle Arbeit ist vergeben; es gibt zu viel Menschen. Diese armen Geschöpfe hören überall das gleiche ewige Lied“

Warum also das Bestreben, in unserem Lande eine enorme, unbeständige Bevölkerungsmasse zusammenscharen, die, gänzlich mittellos, ihr Leben nicht einmal einigermaßen fristen kann, in einem Lande, das nicht imstande ist, diese feiernden Arme in seinen mannigfaltigen Gewerbebezügen zu beschäftigen und diesen Menschen ein auskömmliches Dasein zu sichern? Würde dies nicht eine ernste Gefahr für den ruhigen Fortbestand unseres Staates bilden, wenn uns das Unglück heimsuchte, daß, — wie wohl möglich ist — unsere Ernte ganz oder teilweise durch verschiedene Ursachen verloren ginge? Haben wir hierfür nicht ein Beispiel, als wir im Jahre 1916 eine fast vollständige Mißernte erlebten und in den Großstädten für die hungernde Bevölkerung Volksküchen eingerichtet werden mußten, während die Landbewohner von Stinktieren und von öffentlicher Mildtätigkeit lebten und sich sogar vom Fleisch versuchter Tiere ernährten? Dabei ist zu berücksichtigen, daß wir bis Jahresende innerhalb unserer Landesgrenzen weitere 150 bis 160 000 Einwanderer zählen. Womit werden wir diese beschäftigen? Was werden wir mit diesen Menschen anfangen, wenn unsere Ernte fehlschlägt? Aber selbst wenn eine gute Ernte eintritt, könnten wir so vielen Armen Beschäftigung bieten? Wieviele von diesen können in Industrie, Handel, Viehzucht und den verschiedenen sekundären Gewerbebezügen verwendet werden? Bestand ein Mangel an Arbeitskräften oder ist ein solcher zu erwarten? In welchen Industriezweigen fehlen sie und in welchen haben sie gefehlt?“

EISENBAHNER

Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

Spanien.

Eisenbahnen.

1. Die Betriebsform.

Die Eisenbahnen in Spanien sind so gut wie ausschließlich Eigentum von Privatunternehmungen. Der Staat selbst besitzt

nur ein Netz von 162 Kilometer von insgesamt 14 903 Kilometer und beschäftigt 805 von insgesamt 95 860 Eisenbahnern des Landes. Im ganzen bestehen 62 Privateisenbahngesellschaften, doch gehören zwei Drittel des Gesamtnetzes sechs Unternehmungen. Die Hauptgesellschaften und Hauptstrecken sind:

Gesellschaft	Kilometer	Personal
Nordbahnen	3693	35 662
Madrid, Zaragoza und Alicante	3663	28 944
Andulasion	1253	8 196
Madrid, Cácaeres und Portugal	775	3 398
Südbahnen	361	1 458
Zamora, Orense und Vigo	294	1 260
Staatsbahnen	162	805
56 andere Linien	4702	16 137
Insgesamt	14903	95 860

Die Regierung ist berechtigt, durch das Parlament die Tarife sowohl für den Güter- als für den Personenverkehr festzusetzen, wobei auf die Erhaltung normaler Profite geachtet wird. Die Regierung kann auch von den Privatgesellschaften alle Neubauten fordern, die durch den Verkehr geboten sind. Auch kann sie die Entlassung irgend eines Angestellten oder Beamten verlangen.

Eine Tendenz zur Verschmelzung besteht. Mehrere Eisenbahngesellschaften sind zusammengelegt worden und viele der kleineren Unternehmungen sind gezwungen gewesen, ihren Betrieb an größere Gesellschaften zu verkaufen.

In den Konzessionsbedingungen der meisten Eisenbahnen ist vorgesehen, daß sie nach einer gewissen Zahl von Jahren, im allgemeinen nach 99 Jahren, dem Staat anheimfallen. Einige der kleineren Gesellschaften, die insgesamt über 803 Kilometer verfügen, besitzen jedoch eine zeitlich unbeschränkte Konzession. In allen Fällen ist Enteignung vorgesehen, falls diese als im öffentlichen Interesse liegend erachtet werden sollte.

II. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Die folgenden Zahlen, die sich auf die drei Hauptgesellschaften beziehen, können als typisch für die finanziellen Ergebnisse der Vor- und Nachkriegszeit betrachtet werden:

Nordbahnen.

	1913	1919
	Pesetas	Pesetas
Brutto-Einnahmen	155 050 681	176 552 863
Gesamtausgaben	132 349 841	159 773 037
Reingewinn	22 700 840	16 779 826
Ausgeschüttete Dividende	12 384 000	7 740 000

Madrid, Zaragoza und Alicante-Eisenbahnen.

Brutto-Einnahmen	135 944 179	167 767 201
Gesamtausgaben	112 775 296	152 318 599
Reingewinn	23 168 883	15 448 602
Ausgeschüttete Dividende	11 926 512	5 963 256

Andalusische Eisenbahnen.

Brutto-Einnahmen	29 018 555	35 767 417
Gesamtausgaben	26 406 708	34 827 175
Reingewinn	2 611 847	940 242
Ausgeschüttete Dividende	1 162 384	897 470

Die finanziellen Aussichten sind im allgemeinen gut. Die zwei bedeutendsten Gesellschaften, die Nordbahnen, und die Madrid-Zaragoza-Alicante-Bahnen haben für 1922 eine Dividende von 4,8% ausgeschüttet. Die Erhöhung der Löhne seit dem Kriege ist aus den Personalausgaben der Nordbahnen zu ersehen, die im Jahre 1914 40 922 000, im Jahre 1919 49 107 000 und im Jahre 1921 78 571 000 Pesetas betragen. In den dazwischen liegenden Jahren waren die Ausgabenverhältnisse etwa dieselben wie in dem angegebenen vorhergehenden Jahre. Die Ausgabenziffern der übrigen Gesellschaften lassen ungefähr dasselbe steigende Verhältnis erkennen. Die Eisenbahngesellschaften

klagen beständig über angebliche schlechte Finanzlage und bemühen sich unablässig, die Regierung für die Bewilligung von Tarifierhöhungen zu gewinnen. In diesen Bestrebungen sind sie von einigen gelben Gewerkschaften unterstützt worden aber der der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angehörende spanische Eisenbahnerverband hat sich immer gegen derartige Erhöhungen gewendet, da er diese als unberechtigt betrachtet. In diesem Widerstand wird er kräftig von dem Allgemeinen Spanischen Gewerkschaftsbund unterstützt. Der spanische Eisenbahnerverband hat die Nationalisierung der Eisenbahnen unter Leitung der Arbeiterorganisationen als eine der hauptsächlichsten Forderungen in das Programm aufgenommen.

Während Regierung und Eisenbahnunternehmungen sich immer der Nationalisierung der Eisenbahnen widersetzt haben, hat die Regierung, die dem letzten Staatsstreik vorausging, einen Entwurf zur Einsetzung eines Rates der Eisenbahnen vorbereitet, der bei Wahrung der Eigentumsrechte der Gesellschaften beträchtliche Befugnisse erhalten hätte, um in die Leitung der Eisenbahnen einzugreifen. Ganz besonders sollte er das Recht haben, die Unternehmungen zu gruppieren, um auf diese Weise eine bessere und ausreichende Betriebsführung zu erleichtern und zwar ohne Rücksicht auf etwaige Einwendungen der Gesellschaften.

Die öffentliche Meinung ist den Eisenbahngesellschaften ziemlich feindselig gestimmt. Das gilt ganz besonders von den Arbeiterorganisationen, den Handels- und Industriekammern und den landwirtschaftlichen Genossenschaften.

Der Staat garantiert den Anteilbesitzern keinerlei Dividende, aber in dem bereits erwähnten Entwurf zur Errichtung eines „Eisenbahnrats“ war vorgeschlagen, eine Mindestdividende von drei Prozent zu garantieren und von Tarifierabsetzungen und dergleichen abzusehen, bis diese Dividende sechs Prozent erreicht.

Der Autotransport ist in Spanien erst im Aufkommen begriffen. Bisher hat er noch keinen Einfluß auf die Eisenbahnen ausgeübt.

Postwagen werden auf Grund vertraglicher Regelung zwischen Post und Eisenbahngesellschaften mitgeführt und repariert. Gemäß den Konzessionsbedingungen sind die Gesellschaften verpflichtet, Truppentransporte und dergleichen kostenlos für die Regierung auszuführen.

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

Durch eine Verordnung vom 10. August 1916 werden alle Gesellschaften im öffentlichen Dienste verpflichtet, die Organisationen ihres Personals anzuerkennen und mit den beglaubigten Vertretern über alle Personalangelegenheiten zu verhandeln, ausschließlich Entlassungen oder Bestrafungen. In der Praxis ist dieses Dekret jedoch von den Gesellschaften unbeachtet gelassen worden und die Gesellschaften verhandeln mit den Personalvertretern nur dann, wenn das Personal diese durch Streikandrohungen oder auf andere Art hierzu zwingt. Wenn die Gesellschaften eine Unterhandlung mit dem Personal für erwünscht erachten, so versuchen sie, nur die Vertreter der „gelben“ Organisationen oder nur solche Leute heranzuziehen, die zum Personal gehören. Das oben erwähnte Dekret sieht bei Streitfällen die Anrufung des Ministers für Handel und Industrie vor, der seinerseits die Angelegenheit dem Institut für Soziale Reform zum Bericht unterbreitet. Dieses Institut ist eine beratende Körperschaft, die aus einer gleichen Anzahl Vertreter der Arbeiterschaft, der Unternehmer, der offiziellen Korporationen (Akademien, Universitäten und dergleichen) und der Regierung gebildet ist.

Extra-Urlaub zur Vertretung der Interessen des Personals wird von den Gesellschaften nicht allgemein gewährt. Wo solcher Urlaub bewilligt wird, wird er von dem jährlichen Urlaub in Abzug gebracht oder bleibt unbezahlt. Das Personal hat hinsichtlich der Betriebsleitung kein Mitspracherecht, noch wird es vor der Ergreifung von Entscheidungen gehört.

IV. Das Streikrecht.

Die spanische Verfassung (zurzeit aufgehoben) gewährt den Eisenbahnern das Streikrecht, vorausgesetzt, daß den Behörden acht Tage zuvor Nachricht erteilt wird. Bisher sind keine ernsthaften Versuche unternommen worden, um dieses Recht zu beseitigen, obgleich die Bestimmungen des Dekrets vom August 1916 geeignet sind, die Ausübung des Rechts zu verzögern.

Streiks haben verschiedentlich stattgefunden. Der bedeutendste Streik ist 1912 auf den Madrid-Zaragoza- und Alicante-Linien erfolgt. Der Streik war eingeleitet, um bessere Arbeitsbedingungen durchzusetzen und wurde von der damaligen Eisenbahner-Föderation geführt. Die erst kurz zuvor gegründete Föderation war jedoch unfähig, den Streik gehörig zu unterstützen und die Arbeiter kehrten nach einem zwölf-tägigen Streik wieder zur Arbeit zurück und ohne daß ihre Forderungen bewilligt worden waren.

Im Jahre 1916 hat die Union der Nordbahnen einen Streik zur Erreichung besserer Arbeitsbedingungen und höherer Löhne (es wurden 25 Centimos pro Tag mehr verlangt) auf dem gesamten Netz dieser Gesellschaft durchgeführt. 17 000 Leute (etwa 60% des gesamten Personals) beteiligten sich daran. Die erreichten Resultate waren nur bescheiden, aber der Streik hat das Ansehen der Gewerkschaft bedeutend erhöht.

Im Jahre 1917 ist durch das Versagen der Regierung, um der Arbeitslosigkeit und der wachsenden Teuerung die Spitze zu bieten, ein Generalstreik in Valencia hervorgerufen worden. Die lokalen Eisenbahner nahmen daran teil und 43 davon wurden entlassen. Diese Handlungsweise führte zusammen mit der Nichterfüllung der von der Gesellschaft gegebenen Versprechungen und der Verfolgung aktiver Gewerkschafter zu einem Streik des gesamten Personals der Nordbahnen, dem drei Tage später sich auch die meisten übrigen Eisenbahner Spaniens anschlossen. Die Eisenbahner-Föderation nahm als solche daran nicht teil, wohl aber schlossen sich mehrere ihrer Verbände an. Es wird geschätzt, daß etwa 85% des Personals der betroffenen Linien am Streik beteiligt war. Die Ergebnisse waren aber kläglich. Es wurde der Ausnahmezustand erklärt und die Eisenbahner wurden jeder Gewalttätigkeit preisgegeben. Schließlich wurden sie gezwungen, zur Arbeit zurückzukehren (das Personal der Nordbahnen nach einem Streik von 37 Tagen). 6000 Leute wurden entlassen.

Es haben auch wiederholt kleinere Streiks auf den Linien Triano-Cala und Madrid-Caceres-Portugal stattgefunden, wobei so gut wie das ganze Personal beteiligt war und ein großer Teil der Forderungen gesichert wurde. Streiks auf den Linien Medina-Salamanca und Salamanca-Portugal im Jahre 1921, die teils unternommen wurden, um höhere Löhne durchzusetzen und teils um die Erfüllung der Übereinkünfte zu erzwingen, verliefen ohne Erfolg, obgleich 90% des Personals am Streik beteiligt war und dieser 30 Tage dauerte.

Ferner hat im Jahre 1920 ein Generalstreik stattgefunden, der sozusagen von den Unternehmern angezettelt und unterstützt wurde. Diese erkannten die Forderungen der Eisenbahner an und versprachen höhere Löhne, wenn die Regierung bewogen werden könne, die Eisenbahntarife zu erhöhen. Der Streik dauerte 48 Stunden und wurde von den Eisenbahngesellschaften und sogar auch von den Behörden angefeuert, obwohl die Eisenbahner bei den Behörden nicht die gesetzlich vorgeschriebene Frist zur Streikanzeige eingehalten haben. Schließlich wurde die Angelegenheit dadurch geregelt, daß die Regierung den Gesellschaften eine Anleihe (die nicht zurückbezahlt werden wird) gewährte. Tarifierhöhungen wurden nicht bewilligt.

V. Die Organisation des Personals.

Die Gesamtzahl des bei den spanischen Eisenbahnen beschäftigten Personals betrug am 1. Januar 1923 95 860.

Es bestehen folgende Organisationen des Eisenbahnpersonals:

Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España (Allgemeine Vereinigung von Beamten und Arbeitern der spanischen Eisenbahnen). Das ist in Wirklichkeit nur eine Wohltätigkeitsvereinigung. Ihre Führer stehen auf freundschaftlichem Fuße mit den Eisenbahngesellschaften und

haben alles mögliche getan, andere Organisationen am Streik zu verhindern. Die Mitgliederzahl wird auf etwa 40 000 geschätzt, von denen indessen ein großer Teil auch anderen Gewerkschaften angehört.

Agrupación Federativa del Norte (Gruppe der Nord-Föderation). Dieser Verband umfaßt hauptsächlich die höheren Angestellten der Nordbahnen — die Streikbrecher von 1917. Sie ist keine klassenbewußte Organisation. Die Mitgliederzahl wird auf 800 geschätzt.

Sindicato Católico (Katholische Gewerkschaft). Ist mit Begünstigung der Unternehmer gegründet und hat seit ihrem Bestehen bei jedem Streik Streikbrecherdienste geleistet. Sie ist im Verschwinden begriffen. Die gegenwärtige Mitgliederzahl wird auf 1500 geschätzt.

Sindicatos Unicos Regionales del Transporte (Regionale Transportgewerkschaften). Ist der *Confederación Nacional del Trabajo* mit anarcho-syndikalistischer Tendenz angegliedert. Diese Gewerkschaften umfassen Transportarbeiter aller Art, aber unter den Eisenbahnern dürfte sie wahrscheinlich nicht mehr als 1000 Mitglieder zählen.

Sindicato de los Ferrocarriles Andaluces y Sur de España (Eisenbahner-Union für Andalusien und Südspanien). Diese Union ist eine klassenbewußte Organisation und zählt etwa 7500 Mitglieder. Sie ist keiner Landeszentrale angeschlossen.

Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria (Landesgewerkschaft der Eisenbahnindustrie). Das ist die alte freigewerkschaftliche Organisation, die der *Unión General de Trabajadores* (Spanischer Gewerkschaftsbund) und der internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen ist. Die listenmäßige Mitgliederzahl beläuft sich auf 7000, von denen 6000 regelmäßig Beiträge entrichten. Sie unterhält freundschaftliche Beziehungen mit den *Sindicatos Unicos Regionales del Transporte* und mit dem *Sindicato de los Ferrocarriles Andaluces y Sur de España*.

Die Gesamtzahl der organisierten Eisenbahner in Spanien beträgt demnach, wenn man von der *Asociación Nacional* abzieht, ungefähr 17 800. Es muß jedoch hinzugefügt werden, daß die Mitgliederzahlen mit Ausnahme der Zahlen des *Sindicato Nacional* nur überschlagen sind. Das *Sindicato Nacional* hat wiederholt versucht, zu einer Verschmelzung mit den *Sindicatos Unicos* und dem *Sindicato de los Ferrocarriles Andaluces* zu kommen. Im ersten Falle haben die Bemühungen infolge der Differenz in den Tendenzen fehlgeschlagen. Mit der zweitgenannten Organisation sind die Beziehungen aber freundschaftlicher Art und die Aussichten sind versprechend.

VI. und VII. Regelung der Arbeitsbedingungen und rechtliche Stellung.

Die Festsetzung der Arbeitsbedingungen erfolgt willkürlich. Es bestehen keinerlei Kollektivverträge und die Unternehmen haben jeden Versuch ihrer Einführung abgewehrt. Die einzige Sicherung gegen willkürliche Entlassung besteht in der Furcht vor einem Streik. Andere schiedsgerichtliche oder ähnliche Einrichtungen als im Abschnitt III beschrieben, bestehen nicht. Diese aber haben keine praktische Bedeutung. Gemäß der spanischen Verfassung können die Eisenbahngesellschaften die Bediensteten von der Bekleidung öffentlicher Ämter nicht abhalten. In Wirklichkeit verhindern sie dies aber, indem sie allerlei Schwierigkeiten vorschützen.

VIII. Arbeitszeit.

Der Achtstundentag und die 48-Stundenwoche bestehen in Spanien auf Grund eines Dekrets vom 3. April 1919. Trotz des Widerstandes der Organisationen wird aber ein Unterschied zwischen Dienstzeit und Arbeitszeit gemacht. So wird beispielsweise dem Lokomotiv- und Zugpersonal für Dienstbereitschaft nur die halbe Zeit vergütet. Ähnliche Bedingungen gelten für das Personal kleinerer Stationen.

Die Bediensteten auf Büros, in Werkstätten, Güterhallen und in ähnlicher Tätigkeit haben im allgemeinen den wirklichen Achtstundentag. Eine Ausnahme bildet das Personal der Hauptbüros, in denen nur sechs Stunden gearbeitet wird. Arbeiter, für die die starre Durchführung des Achtstundentages auf

Schwierigkeiten stößt, haben die 48-Stundenwoche oder in einigen Fällen, wie das Lokomotiv- und Zugpersonal, den 208-Stundenmonat.

Nach dem Gesetz muß jeder Arbeiter wöchentlich einen freien Tag haben, für den indessen keine Mindestdauer festgesetzt ist.

Früher war es üblich, jährlich einen 15tägigen Urlaub unter Fortzahlung des Lohnes zu gewähren. Als jedoch der Achtstundentag eingeführt war, benutzten die Gesellschaften ihren Einfluß, die Anerkennung von 52 Ruhetagen im Jahr für die Bediensteten durchzusetzen. Tatsächlich hat das Personal die Sicherung des wöchentlichen Ruhetages mit dem Verlust seiner jährlichen Ferien bezahlen müssen. Es ist nicht üblich, dem Angestellten, der ein öffentliches Amt bekleidet, unter Bezahlung die erforderliche Zeit zur Verrichtung seiner öffentlichen Tätigkeiten zu geben.

Lokomotiv- und Zugpersonal, das zum Dienstplatz fahren muß, erhält die erste Stunde der Reise vollbezahlt, die darüber hinausgehende Zeit nur zur Hälfte. Ruhepausen werden nicht in die Dienstzeit eingerechnet.

Die Mindestruhezeit zwischen zwei vollen Dienstschichten ist auf acht Stunden festgesetzt, wenn der Bedienstete außerhalb seines Wohnplatzes ist und auf zehn Stunden, wenn er sich am Wohnplatz befindet.

Eine gesetzliche Bestimmung oder eine Übereinkunft über die Bezahlung von Sonntags- und Nacharbeit besteht nicht, doch bezahlen einige Gesellschaften besonders angeordnete Sonntags- und Nacharbeit etwas höher.

Die Bezahlung für Überstunden ist verschieden. Werkstättenpersonal sowie solches Personal, von dem der eigentliche Zugverkehr nicht abhängig ist, und für das somit die Verrichtung von Überstunden nicht zwingend ist, erhält Überzeit mit einem Zuschlag von 20% vergütet. In solchen Fällen darf die Überzeit 50 Stunden im Monat und 240 Stunden im Jahr nicht übersteigen. Im Zugverkehr beschäftigtes Personal, das nicht ersetzt werden kann, kann im Bedarfsfalle zu Überstunden herangezogen werden. In diesem Falle darf der Arbeitstag 14 Stunden nicht überschreiten und diese Grenze darf nur an zwei aufeinanderfolgenden Tagen erreicht und höchstens zehn Tage im Monat verlangt werden. Derartige zwingende Überarbeit ist für die ersten beiden Stunden mit einem Zuschlag von 25% und für die folgenden Stunden mit einem Zuschlag von 50% abzugelten. Lokomotiv- und Zugpersonal erhalten für die ersten vier Stunden Überarbeit, die in einer Woche geleistet werden sowie für alle Überstunden, die durch Zugverspätungen entstehen, nur den normalen Lohn.

IX. Löhne.

Es existiert keine Ortsklasseneinteilung, gleichwohl sind die von den einzelnen Gesellschaften gezahlten Löhne sehr unterschiedlich. Eine gleitende Lohnskala, welche den Lebenskosten Rechnung trägt, besteht nicht. Auch Mindestlöhne sind nicht festgesetzt. Die meisten Gesellschaften setzen einen Anfangs- und einen Höchstlohn fest für jede Dienstgruppe, aber die Erhöhungen geschehen mehr oder weniger willkürlich und hängen in großem Maße von Beförderungen ab.

Werkstättenpersonal erhalten nur den wirklichen Arbeitstag bezahlt; die übrigen Beamtengruppen auch Sonn- und Feiertage.

Die Löhne werden für jede einzelne Beschäftigungsgruppe festgesetzt. Nachstehend seien einige typische Lohnsätze herausgegriffen:

Kanzleipersonal der Hauptbüros	Pesetas im Jahr
Auf Probezeit Angestellte (1 Jahr)	1935
Bürobeamte	2150
„ mit 2 Jahren Dienst	2418
„ „ 4 „ „	2687
„ „ 6 „ „	2956
„ „ 8 „ „	3222
Hierauf erhalten Bürobeamte den Rang eines Aufsichtsbeamten und erhalten	3587
„ mit 3 Dienstjahren erhalten	4100
„ „ 6 „ „	4387
„ „ 9 „ „	4875

On reaching a salary of 4100 pesetas supervisory officers may be given charge of a Section, obtaining the rank of Section Officer on reaching 4875 pesetas. On reaching this rate further increases are entirely at the option of the company, the steps being 5125, 5550, 5800, 6125, 6562, 7000, 7437, 7875, 8312, 8750, 9187, 9625, 10,062, 10,500, 10,750, 11,000, 11,250, 11,500 and 12,000. At 10,062 pesetas per annum a man may hold the rank of Section Inspector.

Traffic Department.

	Pesetas per annum	
	Minimum	Maximum
Chief Engineers and Superintendents	16,000	32,000
Chief of Section	7,875	16,000
Inspector and Assistant Engineer	5,550	9,625
Sub-Inspector	4,875	5,125
Chief Inspector	12,000	12,000
Station Master, Principal stations	6,125	7,000
Station Master, Classes 1, 2 and 3	3,587	5,800
Goods Agent	4,387	5,550
Goods Clerk, Classes 1 and 2	3,587	4,100
Goods Clerk, Classes 3	2,687	3,222
Assistant Goods Clerk	2,150	2,418
Guards	3,222	4,387
Brakesman	2,687	3,222
Assistant Brakesman	2,150	2,418
Shunting Foremen	per day	8.60 11.75
Assistant Foremen	" "	7. 8.05
Shunters	" "	5.38 6.45
Signalmen	" "	5.91 10.25
Platform Watchmen	" "	6.45 7.53
Porters	" "	5.38 6.45
Loaders	" "	4.30 6.45

Locomotive and Wagon Department.

(Including Workshops).

	Pesetas per annum
Engine drivers, Highest class	5,550
" " 1st class	4,995
" " 2nd class	4,680
" " 3rd class	4,095
" " 4th class	3,690
Firemen, Highest class	3,569.40
" 1st class	3,259.68
" 2nd class	3,098.68
" 3rd class	2,776.18
" Army Railway Corps	2,580

	Pesetas per day
Fitters	10
Assistant fitters	6
Boilermakers	11
Assistant boilermakers	6
Turners	11
Assistant turners	7.50
Blacksmiths	11
Labourers	8
Fire lighters	8
Carriage washers and odd men	7.50
Carpenters	9
Tinsmiths	9.25

Permanent Way and Construction Department.

Office and workshop grades get the same wages as in other departments. Permanent way labourers get a minimum of 5 and a maximum of 6 pesetas.

*
**

The following prices current in Madrid and other large towns, will give an indication of the value of wages:

	Pesetas
Minimum rent of a workers' house for four persons, in outlying districts, per month	40
1 pair boots, strong but of good appearance	30
1 suit of clothes, fair quality cloth and well made	150
7 kilogrammes (15½ lbs) bread	4.20
½ kilogramme (1.1 lbs) meat	2.10
½ kilogramme bacon	2
2 litres (3½ pints) milk	1.60
1 kilogramme (2.2 lbs) beans	1.60
100 kilogrammes (2 cwt.) charcoal	25

Most of the companies pay a family allowance, in addition to wages, on the following scale:

	Pesetas per annum
4 children under 17 years of age	80
5 " " " "	100
6 " " " "	120
7 " " " "	140
8 " " " "	200
9 " " " "	270
10 " " " "	350

Locomotive men get, in addition to their wages, the following allowances for mileage, time saved and economy in the use of fuel and lubricants:

Allowance per Kilometre run.

Mail and Express Trains	Driver	0.016 pesetas
	Fireman	0.009 "
Passenger Trains	Driver	0.0175 "
	Fireman	0.0105 "
Goods Trains	Driver	0.019 "
	Fireman	0.012 "

Time Saved.

Allowance per minute of delay made up.

Mail and Express Trains	Driver	0.20 pesetas
	Fireman	0.10 "
Passenger Trains	Driver	0.07 "
	Fireman	0.035 "
Goods Trains	Driver	0.04 "
	Fireman	0.02 "

Allowance for Economy in Use of Coal and Oil.

Coal.

Driver,	4 pesetas per ton
Fireman,	2 " " "

Lubricants.

Driver	0.25 pesetas per kilo
Fireman	0.25 " " "

It is difficult to estimate the annual value of the Time and Mileage allowances, but they amount to a considerable sum. The maximum amount a driver can receive per annum for Fuel and Oil Economy is 2160 pesetas, and a fireman 1080 pesetas.

The wages of workshop men are similar to those paid in ordinary industry. The wages of other railwaymen are, generally speaking, lower than those of workers in ordinary industry, and even slightly lower than those of workers in the Post Office and Telegraph services. Except on a few of the smaller companies, no deductions are made from wages for the Sick and Superannuation funds. Some of the smaller companies deduct 3% for the Superannuation Fund. Full wages are paid in cases of accident.

Allowances to employees temporarily transferred to other localities, or working away from home, vary considerably in the different companies, and according to the period away. The maximum daily allowance is equivalent to the wage, and the minimum 2.50 pesetas.

Men transferred permanently to a new locality are given a bonus of 40% of one month's wages if married, and 25% if single, subject to a minimum of 40 and 25 pesetas for married and single men respectively, and a maximum of 200 and 125 pesetas respectively. If the employee had free housing in his original place of work, or is given free housing in the new locality, no bonus is allowed. Employees transferred for disciplinary reasons, or at their own request, are not entitled to bonus.

As a general rule an employee temporarily filling a higher position is not paid more than his usual wages. Some companies, however, pay the lowest scale corresponding to the higher position.

X. Superannuation and Sickness.

Most of the railways officially fix 90 days as the maximum period for which wages will be paid in case of sickness, but in practice it is customary to pay them (in full) for a longer time. In case of accident the law requires payment of 75% of the wages until a cure is effected. The railway companies, however, all pay full wages in such circumstances. The companies send inspectors to prevent malingering or false claims; the interests of the man being in the hands of the industrial courts. It is only fair to say, however, that the companies are not ungenerous in this respect. In case of death from accident the law requires payment of compensation, to dependants, amounting to two years' wages and allowances.

Most of the companies grant pensions to their employees after 20 years service and on attaining 60 years of age, or after 25 years service on attaining 55 years of age. In case of incapacitation pension may be granted after 15 years service.

The amount of pension is obtained by dividing by 60 the average annual salary during the preceding five years, and multiplying the quotient by the number of years of service. Thus after 30 years service an employee is entitled to retire on half pay.

Widows and orphans receive half the earned pension of the deceased; the pension being paid to the widow until death, to male orphans until 17 years of age, and to female orphans until 23 years of age, unless previously married. In case of resignation or dismissal all pension rights are lost. Pensions are a purely voluntary gift of the company, and employees pay no contributions.

A few of the companies arrange for pensions through a Superannuation Fund, the employees paying 3% of wages as contribution, and the companies a like sum. In this case the staff shares in the management of the fund, and as a matter of fact practically controls it. Rates of pension are the same as in the previous case, but on leaving the service an employee may retain his pension rights by continuing to pay contributions.

XI. Railway Passes.

Each employee is officially entitled to 12 free passes a year, valid for all trains with carriages of the class for which the pass is issued. In practice, however, no limit is imposed on the number granted. Permanent free passes are not usually given unless required for service purposes. In a few cases men working in out of the way

places are given free yearly passes for themselves and families to the nearest town. Higher grades get first class passes, other permanent men second class, and men on a daily wage third class. Employees of all grades can get tickets at reduced prices to travel on foreign lines with which an agreement to this effect exists. This applies to most of the Portuguese and southern French lines. Most of the Spanish companies have mutual agreements whereby their employees may travel over lines other than those on which they are working, at quarter fare for themselves and half fare for their parents and children. Superannuated men and their families are entitled to four free passes a year. This right is retained by the family if the father dies.

Passes for employees are entirely free; their parents and children pay one centimo per kilometre with a maximum of 2.75 pesetas (about 1s. 8d.) whatever the distance; brothers half ordinary fares. An employee changing his place of residence is allowed free transport for his family and furniture.

XII. Rewards and Penalties.

The usual penalties are oral or written admonishment or reprimand for minor offences; fines of from 2 to 10 pesetas, transfer with or without reduction of wages or grade for more serious offences; and dismissal in extreme cases. Dismissal is very rare. Penalties are always notified in writing, employees being given 48 hours in which to appeal to the management. The right of the Union to intervene is not recognised. There is a theoretical right of appeal to the Minister of Commerce and Industry, who is legally entitled to intervene in all matters affecting the railways.

Employees are sometimes bound over for a year, subject to dismissal for a second offence; or a reduction of wages or grade may be subject to revocation following six months good conduct. Drunkenness while on service is officially punishable by dismissal, but in practice this is not usually done. Dishonesty is punished by immediate dismissal; the employee drawing his earned pay but losing all acquired rights.

XIII. Housing.

The companies provide houses for some of their station employees, but nothing has been done specifically to solve the housing problem, which is very acute. Company houses are rent free, and not subject to any restrictions except prohibition of sub-renting. Heat and lighting are not provided.

XIV. Accommodation, Sanitation and Safety Measures.

Bathrooms are provided for locomotive men in some of the larger centres, and may be used on request by other employees. They are not in very regular use, as they are somewhat neglected by the companies.

Dormitories are provided for locomotive and train men when away from home town. Employees must bring their own sheets, but other bedding is supplied. Complaints are frequent with regard to comfort and sanitary conditions.

No canteens are provided, but employees are entitled to make use of the stations restaurants and buffets at half price.

In most of the companies carriages and compartments are cleaned and disinfected by hand. Mechanical appliances are provided, however, by the Northern and Madrid-Zaragoza-Alicante lines.

XVI. Körperliche Prüfung und Augenrevision.

Periodische Augenrevisionen sind nicht vorgesehen. Diese finden nur auf Nachsuchen statt. Wenn ein Bediensteter auf Grund einer solchen Prüfung als ungeeignet zur Fortführung seines Dienstes erachtet wird, wird ihm eine andere Arbeit in derselben Lohngruppe zugewiesen, aber er geht der Dienstalters- und Beförderungsrechte, die ihm bei weiterer Ausübung seines ursprünglichen Dienstes zugestanden wären, verlustig. Das Ergebnis der Untersuchung wird dem betreffenden Bediensteten schriftlich mitgeteilt, der Antrag auf eine nochmalige Untersuchung kann von einem anderen Arzt gestellt werden. Die Gesellschaften erkennen aber nur das Gutachten ihrer Amtsärzte an.

XVII. Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.

Besondere Einrichtungen dieser Art für das Eisenbahnpersonal bestehen nicht. Bei Unglücksfällen zahlen die Gesellschaften die Kosten der Krankenhausbehandlung. Im Krankheitsfalle müssen die Kosten vom Bediensteten selbst getragen werden.

Technische Ausbildung.

Es besteht keinerlei Einrichtung für die technische Ausbildung des Personals. In ganz kleiner Anzahl sind von den Gesellschaften Elementarschulen für die Kinder des Personals errichtet worden.

England.

Der Schiedsspruch des Nationalen Lohnausschusses.

Wie bereits in einer früheren Nummer des Mitteilungsblattes mitgeteilt, haben die vier englischen Eisenbahndirektionen beim Zentralen und Nationalen Lohnamt (Central and National Wages Boards) einen gemeinsamen Antrag eingereicht, um in bezug auf die Arbeitsbedingungen der Eisenbahngestellten eine Änderung des bestehenden Landesabkommens herbeizuführen.

Die Vorschläge zielen darauf ab, eine Herabsetzung der Vergütungssätze für Sonntags- und Nacharbeit zu erwirken, die Taglohnsätze und Meilengelder für Lokomotivführer und Heizer zu ändern und die gleitende Lohnskala abzuschaffen für den Fall, daß der Index auf 70 Punkte über den Vorkriegsstand sinken sollte. Man hat schätzungsweise errechnet, daß die Durchsetzung dieser Forderungen für die Eisenbahnunternehmen eine jährliche Ersparnis von etwa 3¼ Millionen Pfund bedeuten würde.

Das Zentrale Lohnamt, das aus acht Vertretern der Eisenbahndirektionen und acht Vertretern der Eisenbahnerorganisationen gebildet ist, verwarf die Ansprüche der Unternehmen, worauf diese gemäß der Eisenbahnverordnung vom Jahre 1921 ihre Forderungen beim Nationalen Lohnamt geltend machten, das sich aus sechs Vertretern der Direktionen, sechs Vertretern der Personalorganisationen, vier Vertretern der Besitzer der Eisenbahnen und einem unparteiischen, von der Regierung ernannten Vorsitzenden zusammensetzt.

Der Landesverband der Eisenbahner (N. U. R.) widersetzte sich lediglich hartnäckig den Forderungen der Direktionen, während sowohl die Vertreter des Verbandes für das Büropersonal wie die des Verbandes des Lokomotivpersonals Gegenvorschläge einbrachten, in denen unwesentliche Verbesserungen in bezug auf die Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder verlangt wurden. Die Parteien einigten sich dahin, daß keine Zeugen geladen werden sollten. Die Verhandlung nahm etwa folgenden Verlauf: Herr W. Clower trug in Vollmacht der Eisenbahndirektionen den Sachverhalt vor, worauf der Vorsitzende und andere Mitglieder des Lohnrats und dann Genosse C. T. Cramp als Vertreter des Landesverbandes der Eisenbahner, Genosse A. C. Walkden als Vertreter der Organisation des

Büropersonals und Genosse J. Bromley, Vertreter des Verbandes für das Lokomotivpersonal, gegen ihn Partei ergriffen. Am besten hob sich aus dem Verlauf der Verhandlungen das glänzende Kreuzverhör ab, dem Herr Clower von seiten des Genossen J. H. Thomas in seiner Eigenschaft als Beisitzer des Lohnrats ausgesetzt war.

Es wurde festgestellt, daß die Verwaltungen bei ihren Forderungen den Anschein zu erwecken versuchten, als ob es im allgemeinen Interesse gelegen wäre, die Löhne und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner mit denen in der Privatindustrie gültigen in Einklang zu bringen. Genossen Cramp, Bromley und Walkden wendeten ein, daß die Arbeitsbedingungen, deren Änderung die Verwaltungen anstreben, Bestandteil eines Abkommens bilden, das dauernde Gültigkeit haben sollte und daß der bestehende Vertrag Bestimmungen über gewisse Lohngruppen und Arbeitsbedingungen enthält, denen normale Verhältnisse zugrunde liegen; bei abnormen Verhältnissen sei die gleitende Lohnskala in Anwendung zu bringen, die seit Januar 1921 bereits vielen Eisenbahnern Lohnherabsetzungen bis zu 23 Schilling wöchentlich gebracht hat. Ferner wurde angeführt, daß Lohnherabsetzungen in anderen Industrien durch die ökonomischen Verhältnisse bedingt und zur Anpassung an die Lage des Marktes gerechtfertigt waren; derartige Gründe könnten aber von den Verwaltungen nicht geltend gemacht werden.

Der Landesverband der Eisenbahner hat diesen Spruch als großen Erfolg der Gewerkschaftsbewegung angenommen. Am wichtigsten sind folgende darin enthaltene Punkte: Die gleitende Lohnskala wird beibehalten; der Zuschlag von 25% für Nacharbeit zwischen 10 Uhr abends und 4 Uhr morgens bleibt weiter bestehen; der Zuschlag von 50 und 100% für Sonntagsarbeit wird weiterhin gewährt. Die einzige wichtige Änderung betrifft das Lokomotivpersonal. Das Lohnamt entschied, daß Lokomotivpersonal, das 150 Meilen oder mehr fährt, für je 15 Meilen eine Überstunde vergütet erhält. Bisher wurde bereits bei 120 Meilen Überarbeit bezahlt. Der Lohn des übrigen Lokomotivpersonals, das nicht mit einem Bremswagen fährt, soll statt wie bisher 16 Shilling, 14 Shilling täglich betragen; dabei darf der Lohn eines Mannes, der bereits jetzt 15 Shilling verdient, nicht verkürzt werden. Das Lohnamt hat die Gegenvorschläge des Verbandes des Büropersonals und des Verbandes des Lokomotivpersonals abgewiesen.

Eine Delegiertenversammlung des Landesverbandes der Eisenbahner nahm den Schiedsspruch an und drückte den Vertretern des Verbandes, Gen. Thomas, Cramp und Marchbank für die vortreffliche Weise, in der sie bei den Verhandlungen die Interessen der Eisenbahner zu vertreten wußten, ihre Befriedigung aus. Auch der Verband des Büropersonals hat sich dem Schiedsspruch unterworfen; nur die Organisation des Lokomotivpersonals beschloß, die Mitglieder darüber abstimmen zu lassen.

Ka.

Wir haben über vorstehenden Fall in unserem Pressebericht regelmäßig Mitteilungen gebracht. Nach verschiedenen Vergleichsversuchen auch von seiten des englischen Gewerkschaftsbundes ist es nun doch zum offenen Bruch gekommen, sodaß der Verband des Lokomotivpersonals (A. S. L. E. F.) in der Nacht vom Sonntag, den 20., auf Montag, den 21. Januar, den Kampf aufgekommen hat. Wir wünschen unseren Kollegen hierzu vollen Erfolg.

Eine Erhöhung der englischen Eisenbahnerlöhne auf Grund der gleitenden Lohnskala.

Am Freitag, den 28. Dezember 1923, hielt das Zentrale Lohnamt seine vierteljährliche Sitzung ab, um auf Grund der Indexziffer für die Kosten der Lebenshaltung festzustellen, ob eine Änderung in der gleitenden Lohnskala geboten erscheint. Am 1. Dezember stand der Index für Kleinhandelspreise, einschließlich Miete, Nahrung, Kleidung, Brennmaterial, Licht und sonstiges auf annähernd 77% über dem Stand vom Juli 1914.

Da dies seit der letzten, anhand der gleitenden Lohnskala erfolgten Lohnregelung ein Steigen von über fünf Punkten bedeutet, tritt für die nächsten drei Monate eine wöchentliche Lohnerhöhung von 1 Shilling ein.

Ka.

Transportarbeiter im Parlament.

Bei den neulichen Parlamentswahlen in England wurden 4 Mitglieder des Landesverbandes der Eisenbahner und 9 Mitglieder des Transport- und Fabrikarbeiterverbandes ins Parlament gewählt.

Ka.

Kongreß der belgischen Organisation des Eisenbahn-, Post- und Telegraphenpersonals in Brüssel.

Am 23. und 24. Dezember 1923 ist in Brüssel der Landesverband der belgischen Eisenbahn-, Post- und Telegraphenpersonals zum erstenmal seit der im Sommer vorigen Jahres durchgeführten Streikbewegung zu einem Kongreß zusammengetreten. Vertreten waren 78 von 79 Abteilungen, die zusammen 71 280 Mitglieder vertraten.

Aus den Berichten und Besprechungen geht hervor, daß der Ausgang der Streikbewegung und die hierauf durchgeführte Beitragserhöhung der Organisation nicht nachteilig waren. Der zahlenmäßige Mitgliederverlust ist gering und wird mehr als aufgewogen durch die Tatsache, daß unter der Wirkung des Kampfes und der Verfolgung das innere Vertrauen gestärkt worden ist.

Am besten kam dies durch die fast einstimmige Gutheißung der erstatteten Vorstandsberichte und die mit *allgemeinen* Stimmen erfolgte Wiederwahl der meisten voranstehenden Vorstandsmitglieder zum Ausdruck. Damit ist zugleich auch der Leitung der Streikbewegung das allgemeine Vertrauen ausgesprochen worden.

U. a. sind noch Beschlüsse gefaßt worden:

um durch freiwillige Beiträge auch die rund 200 Kollegen, die nicht wieder eingestellt worden sind, an dem für das Jahr 1923 zur Auszahlung gelangenden Extra-Monatsgehalt — einem der unmittelbaren Streikresultate — teilhaben zu lassen;

hinsichtlich des Entwurfs einer Lohnregelung, die, den Schwankungen der Lebensunterhaltskosten Rechnung tragend, doch eine feste Basis schafft;

über Organisation und die Befugnisse der Personalräte; über die Führung einer gemeinsamen Aktion mit der gesamten belgischen Arbeiterklasse gegen den eingereichten Gesetzentwurf, der auf die Beseitigung des Achtstundentags abzielt;

hinsichtlich der Gemischten Verständigungskommission des Personals und der Regierung, für die demnächst unter dem Personal eine Wahl stattfinden wird. Hierzu beschloß der Kongreß, sich zu beteiligen, aber sich zugleich dem Plan der Regierung, entlassene Kollegen nicht als Personalvertreter zuzulassen, zu widersetzen.

Die I. T. F. war auf dem Kongreß durch den Sekretär der Eisenbahnersektion, Koll. Nathans, vertreten, der eine Übersicht über die Lage in den verschiedenen Ländern gab und zur Einheit und Machterstärkung anspornte.

* * *

Der nationale und internationale Kampf der belgischen Eisenbahner.

Der Rede, mit welcher Kollege *Renier*, Vorsitzender der belgischen Organisation des Eisenbahn-, Post- und Telegraphenpersonals, die Begrüßungsansprachen an den Kongreß beantwortet hat, entnehmen wir:

„Kollege Nathans hat uns die derzeitige Lage aller Eisenbahner dargestellt. Ganz richtig hat er bemerkt, die Eisenbahner sind die Vorhut der proletarischen Armee.“

Wir müssen der großen Verantwortung, die auf uns ruht, bei unserer Arbeit Rechnung tragen. Wir dürfen diese Verantwortung keinen Augenblick außer Acht lassen, wenn wir nicht wollen, daß morgen unsere gesamte Arbeiterklasse dem Angriff der Reaktion ausgesetzt werde.

Wir müssen den belgischen Kameraden die Augen öffnen, damit sie die Verlogenheit jenes Patriotismus vollständig begreifen, den die Feinde der Arbeiterklasse in so großer Überschwung an den Tag legen. Die Begebenheiten der letzten Monate haben euch gezeigt, was das Vaterland ist, wenn es sich um eure Interessen handelt. erinnert euch der Worte, welche der Minister Renkin an uns richtete. Er sagte: „Ich richte den heutigen Appell an ein in Staatsdiensten stehendes Personal, das während des Krieges seine absolute Hingebung an das Vaterland bewiesen hat.“ Von ungefähr 73 000 Eisenbahnern sind 8500 unter den Fahnen getötet, verwundet, vergiftet oder gefangen genommen und deportiert worden; von 11 000 Telephonisten und Telegraphisten haben 560 dasselbe Schicksal erlitten; von 20 000 Postbediensteten und Matrosen haben mehr als 1750 das gleiche Opfer gebracht. „Es ist unmöglich“, sagte der Minister im Namen unseres Vaterlandes, „daß diese entsagungsvolle Hingebung nicht auch im Frieden zum Ausdruck komme.“ Dasselbe Personal ist auf die Straße geworfen worden, weil es eine hinreichende Entlohnung forderte. Wir haben die Kosten des Krieges gezahlt und nun will man uns auch die Kosten des Friedens zahlen lassen.

Nun, Kamerad Nathans, Sie können dem Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erklären, daß die belgischen Eisenbahner trotz des Angriffs, dem sie ausgesetzt gewesen sind, und trotz der harten Schlacht, die sie soeben geliefert haben, noch immer gleich stark und gleich kräftig sind; daß unsere Organisation sogar noch gewachsen ist und daß sie nichts unterlassen wird, ihre Würde zu verteidigen, und daß, wenn nötig, die Organisation geschlossen in den Kampf gehen wird.

Ich kann der Internationalen Transportarbeiter-Föderation nur versichern, daß sie auf unsere Organisation immer wird rechnen können, wie ich auch dem belgischen Gewerkschaftsbund nur versprechen kann, daß sich die Eisenbahner ihrer Aufgabe immer würdig erweisen und die Vorhut des belgischen Proletariats bleiben werden. Und den Kameraden im Norden unseres Landes und der öffentlichen Dienste erkläre ich, daß wir mit der Hoffnung vorwärts marschieren, daß alle in öffentlichen Diensten stehenden Arbeiter eines Tages nur noch unter einer einzigen Fahne kämpfen werden.

Helft uns, ermutigt uns, Kameraden, vereinigen wir uns, indem wir uns erheben in dem Ruf: „Es lebe die Internationale Transportarbeiter-Föderation! Es lebe der Gewerkschaftsbund! Es lebe unser Landesverband!“ (Alle Delegierte erheben sich.)

Österreich.

Die Mitwirkung des Personals an der technischen und ökonomischen Betriebsführung der Bundesbahnen.

Durch die neue Personalvertretungsvorschrift sind die Rechte der Personalvertreter auf die vollen im Betriebsrätegesetz umschriebenen Rechte der Betriebsräte ergänzt worden. Dadurch wird der Personalvertretung die Möglichkeit geboten, an der technischen und wirtschaftlichen Betriebsführung mitzuwirken.

Diese Erweiterung der Personalvertretungsrechte ist deswegen von besonderer Bedeutung, weil hierdurch der Nutzen der Betriebskontrolle, welche das Personal bisher ohne die gesetzliche Berechtigung hierzu ausgeführt, amtlich anerkannt wird. Dieser Anerkennung wurde besonders auch von dem Direktor *Lassnitschek* in einer vor wenigen Wochen stattgefundenen Sitzung des betriebswirtschaftlichen Ausschusses der österreichischen Bundesbahnen Ausdruck gegeben. Lassnitschek berichtete von den Mißständen, die er bei seiner Amtsübernahme vorgefunden habe und die sich unter der verständnisvollen Mitwirkung des Personals beseitigen ließen. Er habe die Personalvertreter zu sich gerufen und ihnen die vorgefundenen Mängel vorgeführt, und es habe sich alsbald herausgestellt, daß unter der Einflußnahme der Personalvertreter die schönsten Erfolge erzielt werden konnten.

In dieser selben Sitzung hielt Genosse *Smeykal* ein ausführliches Referat über Wesen und Ziel der Betriebskontrolle, dessen Hauptgedanken in folgenden Sätzen zusammengefaßt seien: Die Mitwirkung aller Kreise der Eisenbahner an der Betriebsführung des Unternehmens bezweckt nichts anderes als die Auffrischung des Pflichtgefühls und des sittlichen Bewußtseins. Wenn dies gelingt — und die besten Erfolge, die man erreicht hat, zeugen dafür — dann werden die Bundesbahnen reformiert und saniert werden können, nicht auf Kosten der Bediensteten, sondern indem man an den sachlichen Ausgaben erspart und die Einnahmen vermehrt, so daß auf diese Weise das gestörte Gleichgewicht wieder hergestellt werden kann.

Vor *Smeykal* hatte der Ingenieur *Kramer* als Referent des betriebswirtschaftlichen Ausschusses eine lichtvolle Darstellung des Betriebsrätegesetzes gegeben, worin er u. a. erklärte, daß die Einführung des Betriebsrätegesetzes in sozialer Hinsicht von gleicher Bedeutung sei wie seinerzeit die Aufhebung der Leibeigenschaft.

Amerika.

The Brotherhood of Railway Carmen of America.

Diese Organisation umfaßt das Personal der Wagenbau- und Wagenreparaturabteilungen fast sämtlicher Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten und Kanada. Die Gesamtmitgliedszahl hat, wie wir einem Bericht entnehmen, während der letzten 18 Monate beträchtlich geschwankt, was hauptsächlich auf Streiks und ähnliche Vorfälle zurückzuführen ist. Zur Zeit zählt die Organisation etwa 100 000 Mitglieder. In dem erwähnten Zeitabschnitt hatte die Mitgliedschaft die Zahl von 200 000 überschritten und es unterliegt keinem Zweifel, daß dieser Mitgliederstand in absehbarer Zeit wieder erreicht sein wird.

Im allgemeinen war die Tätigkeit der Organisationen während der letzten Jahre eine erfolgreiche. Es wurden viele Verbesserungen in den Arbeitsbedingungen durchgesetzt.

Der Achtstundentag ist für alle Mitglieder eingeführt. In Kanada wird meistens nur 44 Stunden in der Woche gearbeitet und die Arbeit Samstags um 12 Uhr mittags beendet.

Die Reparateure und Inspektoren des Zugdienstes arbeiten 48 Stunden wöchentlich bei einem Arbeitstag von 8 Stunden. Dieses Personal kann an einem Tage in jeder Woche zu Überstunden herangezogen werden, erhält diese aber mit einem Zuschlag von 50% vergütet.

Zeitweilig waren die Kollegen in Kanada zu Kurzarbeit gezwungen. Die meisten Werkstätten sind Samstags völlig geschlossen worden. Die Löhne wurden entsprechend gekürzt. Es wird erwartet, daß das Frühjahr eine Wiederbelebung der industriellen Tätigkeit in Kanada bringen wird.

Palästina.

Die Ausbeutung des Eisenbahnpersonals im Heiligen Land.

Die junge Organisation des Personals der Eisenbahnen, Post und Telegraphie in Palästina, die soeben um Zulassung bei der I. T. F. nachgesucht hat, steht allen Schwierigkeiten gegenüber, womit eine junge Organisation zu kämpfen hat, nur daß diese in diesem Falle noch durch den Druck des Imperialismus verschlimmert werden.

Die Regierung verweigert der Organisation die Anerkennung als Vertreterin des Personals und statt daß dieses selbst die Notwendigkeit begreift, in geschlossener Front gemeinsam gegen seine Bedränger zu kämpfen, zerteilt es sich in seiner Mehrzahl durch Unkenntnis der sozialen Verhältnisse nach Konfessionen.

Die Eisenbahndirektion und die hohe Beamtschaft haben daher ziemlich freie Hand, um die Organisation zu verfolgen. Die Arbeitsbedingungen selbst sind darum auch die denkbar schlechtesten. Sozialgesetzgebung ist in Palästina etwas unbekanntes.

Was das Eisenbahn-, Post- und Telegraphenpersonal insbesondere angeht, so gehört feste Anstellung zu den Ausnahmen. Ruhetage werden nicht gezahlt und bei Krankheit und Unfällen empfängt weder das Personal noch die Familie irgendeine Unterstützung.

Personalentlassungen sind an der Tagesordnung und ganz in die Willkür der höheren Beamten gegeben.

Gegen diese schändlichen Zustände hat die junge Organisation nun den Kampf aufgenommen. Die I. T. F. wünscht ihr zu diesem Beginnen nicht nur Erfolg, sondern wird sie auch mit jeder möglichen Hilfe unterstützen.

Höher als Konfessions- oder Rassenunterschiede stehe die Arbeitersolidarität im Kampf gegen die Kapitalistenklasse!

Die Gewerkschaftsbewegung der Eisenbahner in Niederländisch-Ostindien.

Die Gruppeneinteilung und die Differenzen in bezug auf Lohn- und Arbeitsbedingungen der auf den niederländisch-ostindischen Bahnen beschäftigten Eisenbahner sind von den in Europa bestehenden wesentlich verschieden. Bis 1900 wurden die gut bezahlten Stellungen, nämlich die mittleren und höheren Gruppen, nur von Europäern (meist Niederländern) oder Halbblütern eingenommen; die später einsetzende Entwicklung aber machte für diese Gruppen die Einstellung billiger Arbeitskräfte notwendig, die unter den Eingeborenen aus- gesucht wurden.

Darauf hat das europäische Personal, um seine Interessen zu wahren und sich gegen die Konkurrenz der Eingeborenen zu schützen, eine Gewerkschaft unter dem Namen: „Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel“ gegründet. Inzwischen war aber der Prozentsatz der auf den Eisenbahnen beschäftigten Eingeborenen auf 85% gestiegen, sodaß sich der Verband gezwungen sah, auch diese als Mitglieder zuzulassen. Diese Leute nahmen lebhaften Anteil an der Verbandstätigkeit, und vermöge ihrer numerischen Stärke übten sie alsbald über den Verband eine Kontrolle aus und änderten seine Politik. Dies veranlaßte das europäische Personal zum Austritt. Es ist verständlich, daß Arbeiterorganisationen in Kolonialländern, die den Grundsätzen der Plutokratie unterworfen sind und nicht über parlamentarische Vertretung verfügen, revolutionären Geist pflegen und revolutionäre Ziele verfolgen. Die neuen Leiter des Verbandes, ganz im Gegensatz zu den früheren, zögerten nicht lange und widersetzten sich den Eisenbahnunternehmungen. Die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen hatte im Mai 1923 einen Streik zur Folge, der später durch die Haltung der Regierung auch politische Tendenzen annahm. In diesem Kampf ging es auch um die Anerkennung der Organisation, und da die Regierung die Folgen eines Sieges der Arbeiter fürchtete, setzte sie die Führer gefangen, verbot Geldsammlungen für die Streikenden und schaffte das Recht der freien Meinungsäußerung ab. Einer der Führer, *Semaoen*, wurde verbannt. Das ganze Militär- und Polizeikorps und ein Teil der Flotte wurde auf die Beine gebracht, um dem Streik ein Ende zu bereiten; die Streikenden hielten aber trotzdem aus, und die öffentliche Meinung war auf ihrer Seite.

Ogleich die Streikenden nur eine teilweise Anerkennung ihrer Forderungen durchzusetzen vermochten, bedeutete das Ergebnis doch einen moralischen Sieg der Arbeiter. Viele unter ihnen wurden gemäßregelt, der Verband selbst trug jedoch wenig Schaden davon. Er wird sich bald wieder vollständig erholen haben und sich dazu vorbereiten, um bei der nächsten Gelegenheit einen neuen Kampf gegen den Kapitalismus zu führen.

Freilassung der Inhaftierten des Ruhrkrieges!

Während alle deutschen Unternehmer, die während des Ruhrkrieges von den französischen und belgischen Militärbehörden verhaftet oder verurteilt wurden, wieder in Freiheit gesetzt sind, schmachten noch immer viele Arbeiter hinter Kerkermauern. Unter ihnen befinden sich auch viele Funktionäre des Deutschen Eisenbahnverbandes, die nichts anderes getan haben, als daß sie die Aufträge ihrer Mitglieder ausführten. Es wäre daher jedenfalls nur ein Akt selbstverständlicher Gerechtigkeit, wenn endlich auch den noch inhaftierten Arbeitern wieder die Freiheit zurückgegeben würde.

Gründungsfeier des Dänischen Lokomotivführerverbandes.

Der Dänische Lokomotivführerverband (Dansk Lokomotivmands Forening) konnte am 1. Januar auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken. Die Jubiläumsfeier wird am 24. Januar in Kopenhagen stattfinden. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation entbietet dem Verband aus diesem Anlaß die besten Wünsche für weitere erfolgreiche Arbeit und hofft, daß er bald dem Beispiel der anderen dänischen Gewerkschaften folgen und ebenfalls seinen Platz in der internationalen Kampffront einnehmen wird.

„Es lebe der Krieg!“ schrie man auf den Pariser Boulevards im Juli 1870. Gleichzeitig aber machte eine im Schaufenster ausgestellte Reihe Gänse den Eindruck auf mich, als rief sie dem mit einem geschliffenen Messer bewaffneten Koch zu: „Es lebe die Gänseleber-Pastete!“ . . . erzählt die Legende. *Georges Clémenceau.*



Der bedrohte Achtstundentag in Deutschland.

Am 21. Dezember 1923 hat die Regierung auf Grund des Ermächtigungsgesetzes eine Verordnung über die Arbeitszeit herausgegeben, die am 1. Januar 1924 in Kraft trat.

Diese Verordnung räumt fast völlig mit dem Achtstundentag auf, obwohl im § 1 der Achtstundentag als der gesetzliche Arbeitstag anerkannt wird. Schon der letzte Satz im § 1 führt den ersten Hieb gegen den „gesetzlichen“ Achtstundentag. Es heißt dort, daß der an einzelnen Tagen im Betrieb oder in einer Betriebsabteilung entstehende Ausfall von Arbeitsstunden nach „Anhörung“ der Betriebsvertretung durch Mehrarbeit an anderen Tagen wieder eingeholt werden kann. Arbeitsbereitschaft ist keine Arbeit. Wo das in den Tarifen nicht berücksichtigt wird, kann der Arbeitsminister von sich aus die Arbeitszeit verlängern. Bei Arbeiten zur Bewachung und Unterhaltung von Betriebsanlagen (zur Reinigung und Instandhaltung); bei Arbeiten, die „arbeitstechnisch“ notwendig sind, um die Aufrechterhaltung oder Wiederinstandsetzung eines Betriebs zu gewährleisten; bei Arbeiten zum Be- und Entladen von Schiffen und zum Be- und Entladen sowie Verschieben von Eisenbahn-

wagen, soweit die Mehrarbeit zur Vermeidung oder Beseitigung von Verkehrsstockungen oder zur Einhaltung der gesetzten Ladefristen „notwendig“ ist, kann für weibliche Arbeiter über 16 Jahren der für den Gesamtbetrieb gültige Arbeitstag um eine Stunde, für gleichaltrige männliche Arbeiter um zwei Stunden täglich überschritten werden. Da es ein Gerichtsurteil gibt, das den Hafenbetrieb einer Binnenschiffahrtsgesellschaft als Nebenbetrieb der Binnenschiffahrt bezeichnet, die Binnenschiffer aber mit Ausnahme der westlichen Schiffsstraßen theoretisch den 16-Stundentag (auf dem Rhein 12 Stunden) haben, wäre die Binnenschiffahrtsgesellschaft berechtigt, von ihren Hafendarbeitern täglich eine 18stündige Arbeitsleistung zu verlangen. Das Unglaubliche, hier ist es getan: Eine Verordnung, die im § 1 den Achtstundentag gesetzlich festlegt, läßt eine 18stündige Arbeitszeit zu! Natürlich nur theoretisch.

Der § 6 gibt in Fällen, wo die Arbeitszeit tariflich nicht geregelt ist, den Behörden das Recht, bei Betriebsunterbrechungen durch Naturereignisse, Unglücksfälle oder andere unvermeidliche Störungen, oder wenn es „aus allgemein wirtschaftlichen Gründen geboten ist“, die Arbeitszeit zu verlängern. Kommt es später zu einer tariflichen Regelung, so tritt diese an Stelle der behördlichen Anordnung. Das ist eine Vorschrift, die eines Machiavelli würdig ist. Hätten die Gewerkschaften Geld, dann müßten sie sich den Verfasser kaufen. Daß die Behörden nicht wagen, gegen den Stachel zu löken, ist bekannt; sie werden in solchen Fällen stets die höchstzulässige Arbeitszeit verordnen. Um dieser Gefahr zu entgehen, werden bei ihrer finanziellen Schwäche die meisten Gewerkschaften gezwungen sein, mit dem Gegner über die Arbeitszeit zu verhandeln und vielleicht Arbeitszeiten anzuerkennen, die sie seit ihrem Bestehen bekämpft haben.

Für Arbeiten, die mit besonderen Gefahren für Leben und Gesundheit der Arbeiter verbunden sind (Steinkohlenbergbau, Hitze, giftige Stoffe, Sprengstoffe usw.) gilt nicht etwa der Achtstundentag — nein, diese Arbeitszeit kann überschritten werden, „wenn die Überschreitung aus Gründen des Gemeinwohls dringend erforderlich ist oder wenn sie sich in langjähriger Übung als unbedenklich erwiesen hat und eine halbe Stunde nicht übersteigt“. Die Verordnung nennt diesen Achteinhalbstundentag eine „Beschränkung“ — womit wohl gesagt ist, daß es einen Achtstundentag nicht mehr gibt. In der Tat heißt es im § 9, daß die Arbeitszeit zehn Stunden überhaupt nicht überschreiten darf. Aber — nur für die Arbeiter, deren Arbeitszeit eben auf 8½ Stunden „beschränkt“ würde; für alle anderen Arbeiter darf der „Maximalarbeitstag“ von zehn Stunden „aus Gründen des Allgemeinwohls“ abermals überschritten werden. So machte der ministerielle Machiavell erst aus dem „gesetzlich verankerten Achtstundentag“ einen ebenso gesetzlichen Zehnstundentag und daraus eine überhaupt unbeschränkte Arbeitszeit. Er ist kühn genug, das trocken zuzugeben, denn schon im nächsten Paragraphen heißt es, daß die ganzen „Beschränkungen“ keine Anwendung finden „auf vorübergehende Arbeiten, die in Notfällen oder zur Verhütung des Verderbens von Rohstoffen oder des Mißlingens von Arbeitserzeugnissen unverzüglich vorgenommen werden müssen“. Welch ein dankbares Feld für die Betätigung der Unternehmerganglienzellen.

Damit die armen Unternehmer nicht so lange mehr auf den höheren Profit zu warten brauchen, räumt die Verordnung ihnen einige kleine Hindernisse aus dem Wege. Tarif- und Arbeitsverträge, die eine geringere als durch die Verordnung herbeizuführende Arbeitszeit festsetzen, können unbekümmert um die Dauer ihrer Laufzeit mit 30tägiger Frist gekündigt werden. Die Betriebe des Reichs, der Länder und der Gemeinden brauchen auf Verträge überhaupt keine Rücksicht zu nehmen. Die bereits diktierte Arbeitszeit (54 Stunden die Woche!) für die Beamten, gilt eo ipso auch für die Angestellten und Arbeiter.

Und über alle dem schwebt der § 3, der es „unbeschadet der Ausnahmen“ dem Unternehmer noch gestattet, an 30 seiner Wahl überlassenen Tagen im Jahr, den (nicht vorhandenen) Achtstundentag um zwei Stunden zu überschreiten.

bleiben noch die Strafbestimmungen: Wer es unternimmt, den Vorschriften der Verordnung zuwiderzuhandeln, wird mit Geld, beim nächsten Mal mit Gefängnis bestraft. Der Unternehmer, der gegen den Achtstundentag verstößt (die Fiktion wird aufrecht erhalten) oder gegen sonstige Vorschriften der Verordnung, bleibt straffrei — „wenn die Mehrarbeit durch besondere Umstände veranlaßt und keine dauernde ist, und wenn sie weder durch Ausbeutung der Notlage oder der Un- erfahrenheit des Arbeitnehmers von dem Arbeitgeber erwirkt wird, noch auch offensichtlich (das ist direkt schamlos) eine gesundheitliche Gefährdung mit sich bringt“.

Diese „Strafbestimmung“ setzt der Kulturschande die Krone auf. Selbstverständlich sind die Unternehmer eifrig bestrebt, sich die Verordnung zumutze zu machen. Aus allen Teilen des Reiches gehen dem Vorstand des Deutschen Verkehrsbundes die Meldungen über gekündigte Tarife zu. Auch der Zentralverein Deutscher Reeder will überall das Dreiwachensystem durch das Zweiwachensystem ersetzen und hat den Tarif gekündigt. Im Landtransportgewerbe werden Arbeitszeiten bis zu 13 Stunden gefordert. Im Verkehrsgewerbe (Straßenbahn, Kleinbahn), dessen Belegschaft nicht fest steht, ist praktisch der Achtstundentag beseitigt. Die Unternehmer verlangen nun die tarifliche Anerkennung des längeren Arbeitstages. Der Deutsche Verkehrsbund steht augenblicklich vor Aufgaben, wie er sie schwerer niemals zu bewältigen hatte. Gestützt auf den festen unerschütterlichen Kern seiner Kampftruppen, deren Mut durch die praktische Bekundung internationaler Solidarität wunderbar gehoben ist, wird er den Kampf aufnehmen.

Lindow.

Deutscher Verkehrsbund.

Infolge der Stabilisierung sind die deutschen Organisationen dazu übergegangen, an Stelle der Papiermarkbeiträge sogen. Goldmarkbeiträge zu erheben. Dies war umso notwendiger, als auch die Löhne in „Goldmark“ ausgezahlt werden. Der Vorstand des Deutschen Verkehrsbundes hat folgende vorläufige Regelung bekannt gegeben:

Das Beitrittsgeld beträgt:

In Beitragsklasse	1 bis 3	M. 0,50
„ „	4 „ 6	„ 1,—
„ „	7 „ 9	„ 1,50
„ „	10	„ 2,—

Der Bundesbeitrag beträgt:

Bei einem Wochenlohn bezw. -Verdienst

In Beitragsklasse	1	bis M. 10,—	Insges.
„ „	2	von mehr als M. 10,— bis 15,—	„ 0,35
„ „	3	„ „ „ 15,— „ 20,—	„ 0,45
„ „	4	„ „ „ 20,— „ 25,—	„ 0,60
„ „	5	„ „ „ 25,— „ 30,—	„ 0,70
„ „	6	„ „ „ 30,— „ 40,—	„ 0,90
„ „	7	„ „ „ 40,— „ 50,—	„ 1,10
„ „	8	„ „ „ 50,— „ 60,—	„ 1,30
„ „	9	„ „ „ 60,— „ 70,—	„ 1,50
„ „	10	„ „ „ 70,— „ 80,—	„ 1,70
„ „	11	„ „ „ 80,— „ 90,—	„ 1,90
„ „	12	„ „ „ 90,— „ 100,—	„ 2,10

Die nächste Zeit wird lehren, wie die Organisation bei diesen Beitragssätzen fährt.

Auch die statutenmäßigen Unterstützungen sind auf „Gold“ umgestellt worden, doch ist über ihre Höhe eine endgültige Entscheidung noch nicht getroffen, da schon allein die Erwerbslosenunterstützung, bei 25% erwerbslosen Bundesmitgliedern am Jahresschluß, die gesamten Einnahmen aufzuzehren droht.

Die deutschen Gewerkschaften fangen eigentlich dort wieder an, wo sie Mitte der 90er Jahre standen.

—w.

Holland.

Ein eigenartiger Chauffeurstreik.

Fast ein halbes Jahr herrschte im Auto-Taxi-Betrieb der Stadt Amsterdam ein Streik.

Die Eigenart dieses Streiks bestand darin, daß er mehr einen Streit zwischen zwei Arbeitergruppen als einen Arbeitskonflikt zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern darstellte.

Der Streit konzentrierte sich nämlich auf die sogenannte „Automobil-Zentrale“, die eine kommunale Einrichtung ist, und die die telephonischen Bestellungen entgegennahm und an die Standplätze der stationierten Chauffeure weiterleitete. Dieses Institut schien in der Praxis stark zugunsten des Kleinbetriebes (etwa ein Drittel des gesamten Betriebszweiges umfassend) zu arbeiten, während der Großbetrieb in seinen Betriebsmöglichkeiten behindert wurde.

Der Allgemeine Transportarbeiterbund vertrat in diesem Streit den Standpunkt, daß Einrichtungen wie die Auto-Zentrale zugunsten des gesamten Betriebs und aller Arbeiter funktionieren muß, während die bestehende (anarchistisch-syndikalistische) Chauffeursvereinigung sich auf die Seite des Kleinbetriebes stellte.

In Kleinbetrieb wurde gearbeitet, während im Großbetrieb gestreikt wurde. Die Arbeitgeber im Kleinbetrieb bezahlten die Streikunterstützungen, indem sie die Löhne der Chauffeure während des Streiks verdoppelten, wobei der zusätzliche Lohn in die „Streikkasse“ der anarchistisch-syndikalistischen Organisation abgeführt wurde.

Den Chauffeuren, die dem Allgemeinen Transportarbeiterbund angeschlossen sind, wurde die Beratung und Beschließung über ihr eigenes Schicksal durch „Überrumpelungen“ in den Versammlungen unmöglich gemacht. Und Versuche, sich der Streikbewegung zu entziehen, wurden mit terroristischen Mitteln niedergeschlagen. Alles dies rächte sich aber.

Nach einem Kampf von 24 Wochen mußte der Streik mit folgendem Ergebnis beendet werden:

„Die „Autozentrale“ wird beseitigt.

Der Lohn wird von 21 Gulden pro Woche auf 1.25 Gulden per Tag zuzüglich einiger Provision herabgesetzt.

150 Chauffeure werden nicht mehr eingestellt.“

Und natürlich ist die allgemeine Machtstellung der Arbeitgeber sowohl im Großbetrieb als im Kleinbetrieb durch die Zersplitterung der Arbeiter und die rückständige Kampfweise der örtlichen Vereinigung gestärkt.

H. O.



Streiks deutscher und lettischer Seeleute.

Wie aus dem Pressebericht ersichtlich, sind die in englischen Häfen weilenden deutschen Seeleute in den Streik getreten, um eine Gleichstellung ihrer Heuer mit der englischen zu erwirken. In der nächsten Nummer des Mitteilungsblattes wird hierauf noch näher eingegangen.

Auch an dieser Stelle möchten wir die angeschlossenen Organisationen dringend ersuchen, nichts zu unternehmen, was den Streik irgendwie beeinträchtigen könnte. Insbesondere fordern wir die Seeleute-Organisationen auf, dafür zu sorgen, daß keine ihrer Mitglieder zum Dienst auf deutschen Schiffen herangezogen werden.

Zufolge einer uns kürzlich gewordenen Mitteilung ist auf lettischen Schiffen im Hafen von Riga ein Streik ausgebrochen. Es soll den Reedern gelungen sein, einige Dampfer mit unvollständiger, sich aus Streikbrechern rekrutierender Besatzung nach Gent abgehen zu lassen. Wir haben die belgische

Organisation sofort telegraphisch und brieflich zur Verhinderung des Löschens und Ladens der betreffenden Schiffe aufgefordert und im Pressebericht auch an die übrigen Gewerkschaften in diesem Sinne appelliert. Die angeschlossenen Organisationen werden hiermit nochmals ausdrücklich ersucht, unserer Aufforderung gemäß zu handeln.

Die mit Streikbrechermannschaft unterwegs befindlichen Schiffe heißen: „Lucija“, „Sigulda“, „Krivs“, und „Katy“. Außer diesen wird noch auf den Dampfern „Daugava“, „Linhope“, „Pernigel“, „Gaida“ und „Turaida“ gestreikt.

Aufruf!

Die Eigentümer des Schoners „Maria“ in Gothenburg setzen hiermit eine Belohnung von

Fünfhundert schwedischen Kronen

aus für die Person oder Personen, die in rechtsgültiger Weise Aufschluß über den Namen des Schiffes geben können, das am 11. November 1923 morgens um 5.30 Uhr mit der „Maria“ außerhalb Kullen (nördlich von Oeresund) zusammenstieß und ohne Abgabe irgend eines Zeichens und ohne der „Maria“ Hilfe anzubieten weiterfuhr.

Angaben hierüber wollen an Herrn Moritz Fraenckel und Co., Gothenburg, gesandt werden.

EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN

Taschenkalender des Schweizerischen Eisenbahnverbandes für 1924.

Der Schweizerische Eisenbahnverband hat auch für 1924 wieder einen Taschenkalender für Eisenbahner herausgegeben, der sich durch gute Ausführung auszeichnet. Der Kalender ist in deutscher, französischer und italienischer Sprache erschienen und enthält u. a. eine Eisenbahnkarte und eine allgemeine Verkehrskarte der Schweiz.

Internationaler Metallarbeiterbund. Gedrängte Darstellung seiner Entwicklung von 1893—1923.

In dieser 60 Seiten umfassenden Schrift gibt der Sekretär des Internationalen Metallarbeiterbundes, Konrad Ilg, eine anschauliche Darstellung der Entwicklung des Internationalen Metallarbeiterbundes seit seiner im Jahre 1893 in Zürich erfolgten Gründung. Der Verfasser stützt sich hierbei vorwiegend auf die Verhandlungen und Beschlüsse der bisherigen Kongresse, beschränkt sich aber nicht auf kurze Zusammenfassung und Aneinanderreihung, sondern verweist auch mit Freimütigkeit auf die Mängel, die dem Internationalen Metallarbeiterbund noch heute anhaften und die ihm bisher verhindert haben, jener gewaltige Machtfaktor in der internationalen Gewerkschaftsbewegung zu sein, der ihn kraft der Mitgliederzahl — auf dem letzten 1921 in Luzern stattgefundenen Kongreß waren 2 902 727 Mitglieder vertreten — zukommt. Ilg läßt an verschiedenen Stellen deutlich die Klage über mangelhafte Unterstützung seitens der Landesorganisationen durchklingen. Die Arbeit ist darum mehr als eine Gedenkschrift: sie ist ein dringender Mahnruf, dem nicht nur die Metallarbeiter, sondern die Gewerkschaften überhaupt Beachtung schulden.

Konzerne der Metallindustrie.

Herausgegeben vom Vorstand des Deutschen Metallarbeiterverbandes. (Verlag von Alexander Schlicke & Co., Stuttgart.)

Die Arbeit faßt ein mit großem und zweifellos jahrelangem Fleiß zusammengetragenes Material über die wohl bedeut-

samste Erscheinung der Nachkriegszeit, die Konzentration des Kapitals, zusammen. Man gewinnt daraus ein anschauliches Bild von der gewaltigen Veränderung in der Struktur des Kapitals, die ihre Signatur dadurch erhält, daß sich die Leitung der gesamten Produktion in immer weniger Händen konzentriert. Es ist erfreulich, daß der Deutsche Metallarbeiterverband trotz der Schwierigkeiten, mit denen er seit längerer Zeit zu kämpfen hat, das Erscheinen dieser 350 Seiten starken Arbeit ermöglichte und es wäre wünschenswert, daß dieses Vorbild recht bald in anderen Ländern Nachahmung findet, damit der Gewerkschaftsbewegung ein möglichst genaues Bild von dem heutigen Stand der kapitalistischen Organisation und deren internationales Inneandergreifen vermittelt wird. Daß diese Veränderungen in der Struktur des Kapitals letzten Endes auch Verbesserungen in der Struktur der Arbeiterbewegung und eine Nachprüfung der gewerkschaftlichen Taktik notwendig machen, sei hier nur angedeutet.

AUS DER PRESSE UNSERER ORGANISATIONEN

Die sterbende Demokratie.

Wir sind alle in der Schule der Demokratie aufgewachsen. Unsere Schulbücher verherrlichten die Demokratie und unsere Politiker priesen sie. Alle unsere Erzieher deuteten uns die Demokratie als eine vom Himmel gesandte Botschaft.

Wir selbst verkündeten die Ausbreitung der Demokratie in den dunklen Königtimern als Beweis dafür, daß die ganze Welt sich in der Richtung der besten Regierungsform bewege.

Aber heute?

Spanien ist kürzlich unter die Kontrolle einer unverschleierte Diktatur gekommen.

Griechenland wird von einer militärischen Autokratie beherrscht.

Die bulgarische Zankoff-Regierung setzte sich mit Gewalt an die Stelle der Bauernregierung Stambulsky, obwohl auf Stambulsky bei den letzten Wahlen vier von je fünf Stimmen entfallen waren.

Italien steht unter faschistischer Diktatur.

Ungarn senkt unter der eisernen Autokratie von Horthy. Bayern lehnt sich gegen Deutschland auf und die deutsche Reichsregierung regiert unter Ausschaltung des Parlaments.

Rußland hat soeben den siebten Jahrestag seiner roten Diktatur gefeiert — und scheint sich dabei wohl zu befinden. Welches Schicksal ist der Demokratie vorbehalten?

Sie verschwindet wie eine Menge anderer Schiboleths, weil sie den Realitäten der Welt, in die sie eintrat, nicht Rechnung trug. Eine Illustration hierzu:

In Sidney hat im Monat November eine Regierungskommission Erhebungen über die Lage der Metallarbeiter angestellt. Die Unternehmenseite war durch die Direktoren und ihren Mitarbeiterstab, die alle den Standpunkt der Unternehmer einnahmen, umfassend vertreten. Der Gesichtspunkt der Arbeiter kam kaum zur Äußerung, denn wie wiederholt nachgewiesen worden ist, fürchteten sich die Arbeiter, gegen ihren Unternehmer zu zeugen.

Furcht — in einem freien Land?

Jawohl, Furcht, denn es ist kein freies Land? Und kein Land kann frei sein, wo die Arbeiterschaft der Kontrolle über ihre Arbeit entbehrt. Von welchem Wert ist das Stimmrecht bei einer alle fünf Jahre stattfindenden Wahl, wenn den Arbeitern an jedem Tag in jedem Jahre das Recht vorenthalten bleibt, über die Verwendung ihrer Arbeit, über die Löhne und über die Arbeitsbedingungen mitzuentcheiden?

Demokratie — politische Demokratie — ist richtig besehen solange eine Lüge, als sie nicht durch wirtschaftliche Demokratie ergänzt wird. Hierin liegt auch die Erklärung für die Tatsache, daß sie in einem Lande nach dem andern über Bord geworfen wird. Die einzige Frage, die heute Beantwortung heischt, ist: wollen wir eine Diktatur der Weißen — Stinnes, Gary, Wolvon — oder eine Diktatur der Roten — Lenin, Trotzki, Foster. Mit den Worten von Edo Fimmen, des Sekretärs der Amsterdamer Internationale, in seiner Begrüßungsrede auf dem englischen Gewerkschaftskongreß: „Habt Acht, daß Ihr durch Eure Gegnerschaft gegen eine rote Diktatur nicht in eine gelbe oder weiße Diktatur geratet“.

(Canadian Railroad Employee's Monthly, Dezember 1923.)