



# MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:  
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:  
AMSTERDAM  
[HOLLAND]  
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER:  
20186

## INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines: Der Wiener Kongreß des I. G. B. und die Internationalen Berufssekretariate . . . . .	33	Unglücksfälle beim Rangieren . . . . .	40	Amerika: Die Tarifverträge der Hafenarbeiter . . . . .	44
Gewerkschaftliche Rückschau . . . . .	35	Die Änderung der Arbeitszeit im Betriebe der deutschen Reichsbahnen . . . . .	41	Seeleute: Streik der deutschen Seeleute in englischen Häfen . . . . .	45
Mitteilungen des Büros . . . . .	35	Transportarbeiter: Der Dockarbeiterstreik in England . . . . .	42	Berichtigung . . . . .	46
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Dänemark) . . . . .	36	Ein Angriff auf den Achtstundentag im Hafenbetrieb von Hamburg . . . . .	43		

**Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.**

## ALLGEMEINES

### Der Wiener Kongreß des I. G. B. und die Internationalen Berufssekretariate.

Die Tagesordnung für den vom 2. bis 7. Juni in Wien stattfindenden Kongreß des I. G. B. enthält u. a. zwei Punkte, die insbesondere für die Internationalen Berufssekretariate von größter Bedeutung sind. Es sind die Punkte: „Organisatorische Verbindung zwischen I. G. B. und den Internationalen Berufssekretariaten“ (Referent: J. Oudegeest), und „Die Stellung des I. G. B. in der Internationalen Arbeiterbewegung“ (Referent: Th. Leipart).

So wichtig auch die übrigen Punkte der Tagesordnung des bevorstehenden Internationalen Gewerkschaftskongresses sind, für den weiteren organisatorischen und moralischen Ausbau der Internationalen Gewerkschaftsbewegung ist die Beantwortung der durch diese beiden Referate aufzuwerfenden Fragen von ausschlaggebender Bedeutung.

Von den Beschlüssen, die im Anschluß an das erste Referat getroffen werden, wird es abhängen, ob — und wenn ja — auf welche Weise eine organisatorische Verbindung zwischen den Berufssekretariaten und dem I. G. B. zustande kommen wird. Das zweite Referat wird Veranlassung geben zu einer erneuten Aussprache über das Verhältnis des I. G. B. und der ihm angeschlossenen Organisationen, demnach unter Umständen auch der Internationalen Berufssekretariate, gegenüber andern,

sowohl wirtschaftlichen als auch politischen Organisationen, die außerhalb des I. G. B. stehen.

Auf Grund der beiden Referate wird der Kongreß nochmals seinen Standpunkt und seine Haltung gegenüber den noch nicht angeschlossenen Organisationen umschreiben und feststellen, ob die Internationalen Berufssekretariate auch fernerhin Beschlüssen und Richtlinien folgen sollen, die entweder von Kongressen, auf denen ihre Vertreter zwar mitreden, oder nicht mitbeschließen dürfen — und wo man also über und ohne sie beschließt —, oder aber in Vorstandssitzungen festgelegt werden, in denen die Berufssekretariate überhaupt nicht vertreten sind.

Der Kongreß in Wien soll entscheiden, ob der gegenwärtige, auf die Dauer unhaltbare Zustand geändert werden soll und wenn ja: in welcher Form.

Als der Generalrat der I. T. F. in seiner Sitzung vom 17. und 18. Juni v. J. zu der von 5 seiner Mitglieder einen Monat zuvor mit Vertretern der russischen Transportarbeiterorganisationen in Berlin getroffenen vorläufigen Übereinkunft Stellung nahm, hielt sich die Mehrheit bekanntlich nicht für befugt, diese zu bestätigen. Von allen Mitgliedern wurde zwar die größtmögliche Zusammenfassung der Transportarbeiter aller Länder als wünschenswert bezeichnet, und auch hinsichtlich der Notwendigkeit, mit den russischen Gewerkschaften zu einer Übereinstimmung und zu einem Zusammenarbeiten zu gelangen, bestand keinerlei Meinungsverschiedenheit, dennoch erachtete die Mehrheit des Generalrats die Möglichkeit hierzu noch nicht für gegeben.

Die Gründe, welche den Generalrat dazu bewogen, der vorläufigen Übereinkunft seine Zustimmung zu versagen, sind seinerzeit im „Mitteilungsblatt“ dargelegt worden. Der wichtigste Beweggrund war wohl die bei der Mehrheit des Generalrats vorhandene Überlegung, daß es wünschenswert wäre, daß nicht die I. T. F. oder ein anderes Internationales Berufssekretariat, sondern vor allem der I. G. B. selbst trachten müßte, die Einheit in der Gewerkschaftsbewegung vorzubereiten und zu verwirklichen.

➤ **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.**

Es erscheint nicht unzweckmäßig, die diese Auffassung ausdrückende Resolution hier noch einmal zu veröffentlichen :

„Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation spricht als seine Meinung aus, daß ein möglichst inniges Zusammenarbeiten zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem Internationalen Gewerkschaftsbund im Interesse der Arbeiterklasse liegt, hält es jedoch ebenfalls für notwendig, daß in der heutigen Situation zur Bekämpfung von Reaktion, Militarismus und drohender Kriegsgefahr eine Zusammenfassung aller proletarischen Kräfte, auch der noch außerhalb des Internationalen Gewerkschaftsbundes stehenden und der ihm angeschlossenen Organisationen im Interesse des Proletariats notwendig ist.

Der Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wendet sich aus dieser Erwägung heraus an den Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes mit dem Ersuchen, im Einvernehmen mit dem Allrussischen Gewerkschaftsbund, resp. mit der Roten Gewerkschaftsinternationale die Grundlage für diese Zusammenfassung aller proletarischen Kräfte zu schaffen und im Einverständnis mit den Internationalen Berufssekretariaten die Frage zu prüfen, ob nicht bereits jetzt die Zusammenfassung für bestimmte Berufe möglich wäre, in Erwartung, daß später die Einheit national und international auf der ganzen Linie zustande kommt.“

Der in dieser Resolution enthaltene Wunsch, gemeinsam mit den Internationalen Berufssekretariaten die Möglichkeit zu prüfen, ob und inwiefern in Abwartung einer Verständigung zwischen Amsterdam und Moskau jetzt schon Zusammenarbeit und Anschluß der russischen Organisationen an die Berufsinternationalen verwirklicht werden könne, gab dem I. G. B. Veranlassung, eine internationale Konferenz mit Vertretern der Berufssekretariate einzuberufen.

Diese Konferenz hat unter Beteiligung der Vertreter von 21 verschiedenen Berufssekretariaten am 9. und 10. November 1923 in Amsterdam stattgefunden.

Das Ergebnis der Besprechungen der Konferenz bestand darin, daß diese eine Resolution „zur Kenntnis nahm“, die vorher von dem Vorstand des I. G. B. angenommen worden ist und zur endgültigen Gutheißung dem in Wien zu haltenden Internationalen Kongreß vorgelegt werden soll. Diese Resolution lautet wie folgt :

„Der am 8. November 1923 in Amsterdam tagende Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes bestätigt die Resolutionen des Internationalen Gewerkschaftskongresses in London vom Nov. 1920, des Vorstandes des Internationalen Gewerkschaftsbundes in Amsterdam vom 18. Mai 1921, des Internationalen Gewerkschaftskongresses von Rom, April 1922 und des Vorstandes des I. G. B. vom 3. und 4. August 1923 in Amsterdam betr. die Frage der Haltung des I. G. B. und der Internationalen Berufssekretariate gegenüber der Roten Gewerkschaftsinternationale und den ihr angeschlossenen Organisationen.

Der Vorstand ermächtigt das Büro des I. G. B., an Besprechungen mit der Exekutive der Russischen Gewerkschaftsinternationale teilzunehmen, um auf der Basis der Statuten und des Programms des I. G. B. den Versuch zu machen, die internationale Einheit der Arbeiterbewegung herbeizuführen.“

Außerdem sprach sich die Konferenz über Anträge des Vorstandes des I. G. B. aus, die ebenfalls dem Wiener Kongreß zur Gutheißung vorgelegt werden sollen und die wahrscheinlich als die Schlußfolgerungen des von Oudegeest zu haltenden Referats zu betrachten sind. Wir lassen auch diese Anträge hier ungekürzt folgen :

1. Die Internationalen Berufssekretäre nehmen an den Internationalen Gewerkschaftskongressen als Gäste teil; sie können sich an den Debatten mit beratender Stimme beteiligen.

2. Alle zwei Jahre hält das Büro des I. G. B. eine zweitägige Konferenz mit den Internationalen Berufssekretären ab. Die Konferenz findet vor Abhaltung des Zweijahreskongresses des I. G. B. statt.

Die Konferenz wird hauptsächlich über folgende Materien beraten :

a) Auf welche Weise können die Beziehungen mit dem I. G. B. gestärkt werden und welche Veränderungen sind im Zusammenhang mit der industriellen Entwicklung in den verschiedenen Ländern oder aus anderen Gründen hinsichtlich der organisatorischen Beziehungen vorzunehmen.

b) Die Durchführung der Kongreßbeschlüsse des I. G. B.

c) Auf welche Weise die Presse der Internationalen Berufssekretariate unter Beihilfe oder Mitwirkung des I. G. B. verbessert und ausgebeßert werden kann.

Schwierigkeiten, die in der Periode zwischen den beiden Konferenzen entstehen, sind vom Vorstand des I. G. B. zu regeln.

3. Die Konferenz wählt eine aus drei Vertretern der Internationalen Berufssekretariate zusammengesetzte Kommission. Diese drei Mitglieder vertreten die Internationalen Berufssekretariate im Vorstand des I. G. B. Sie nehmen an den Verhandlungen mit beschließender Stimme teil.

4. Die Internationalen Berufssekretariate verpflichten sich, in allgemeinen Fragen, die über das Gebiet der speziellen Interessen der andern Gewerkschaftsorganisationen betreffenden Fragen ohne vorherige Beratung mit dem Vorstand des I. G. B. oder zum mindesten mit dem Büro des I. G. B. keine endgültigen Beschlüsse zu fassen.

5. Als Grundsatz gilt, daß einem Internationalen Berufssekretariat nur Organisationen angehören können :

a) die ihrer Landeszentrale angeschlossen sind, die ihrerseits dem I. G. B. angeschlossen ist ;

b) die in keinerlei Weise einer anderen Internationale angeschlossen sind (z. B. Organisationen des norwegischen Gewerkschaftsbundes, der keiner der bestehenden Internationalen angehört) ;

c) die einer dem I. G. B. nicht angeschlossenen Landeszentrale angehören, vorausgesetzt jedoch, daß diese keinen Kampf gegen den I. G. B. führt (z. B. Organisationen, die der American Federation of Labor angeschlossen sind) ;

d) die nicht ihrer Landeszentrale angeschlossen sind, die ihrerseits einer Gewerkschaftsinternationale angehört, die im Gegensatz zum I. G. B. steht.

Die Konferenz stimmte den Punkten 1 bis einschl. 4 zu. Punkt 5 wurde mit 14 gegen 6 Stimmen gutgeheißen, das heißt, die Vertreter von 14 Berufssekretariaten waren mit der beantragten Klausel einverstanden, während die Vertreter von 6 anderen Berufssekretariaten sich gegen diese aussprachen. Zu den Ablehnern gehörten die Vertreter des Internationalen Metallarbeiterbunds, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, der Internationale der Lebensmittelarbeiter, der Kleidermacher, der Lederarbeiter und der Steinsetzer.

In einem weiteren Artikel werden wir die Bedeutung dieser vorläufigen Beschlüsse, die, wenn sie durch den Wiener Kongreß unverändert angenommen werden sollten, das Verhältnis in der Gewerkschaftsbewegung *nicht* bessern und die berechtigten Wünsche der Internationalen Berufssekretariate sicher *nicht* befriedigen, näher darlegen.

Edo Fimmen.

## Gewerkschaftliche Rückschau.

Der Monat *Februar* ist durch drei Ereignisse charakterisiert, die für die internationale Arbeiterbewegung von überragender Bedeutung sind: die Ablehnung einer Verschlechterung des Arbeitszeitgesetzes im belgischen Parlament, am 14. Februar, die Verwerfung eines neuen Arbeitszeitgesetzes durch Volksentscheid in der Schweiz am 17. Februar und der erfolgreiche Dockarbeiterstreik in England.

In den beiden ersten Fällen handelt es sich um eine Abwehr von Angriffen auf den Achtstundentag, beim Dockarbeiterstreik um einen von der Arbeiterschaft geführten Angriff zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Und noch eine andere Unterscheidung ist festzuhalten: der Erfolg in Belgien ist im Parlament, der Erfolg in der Schweiz durch Appell an die Wähler, der Erfolg in England aber durch einen zehntägigen Kampf errungen worden.

Alle drei Ereignisse werden Fernwirkungen auslösen. Die Entscheidungen in Belgien und in der Schweiz werden die Arbeiterschaft aller Länder ermutigen, auch ihrerseits alle Kräfte einzusetzen, um die größte soziale Errungenschaft der letzten Jahrzehnte gegen alle Angriffe zu behaupten, während der Dockarbeiterstreik eine nachdrückliche Ermahnung an das Unternehmertum bildet, daß die Zeit der Demütigungen vorbei ist und daß die Arbeiterklasse eine Besserung ihrer Arbeitsbedingungen verlangt und notfalls dafür zu kämpfen weiß.

Zu Hoffnungen ermutigen auch die von der Arbeiterschaft in *Norwegen* geführten Kämpfe. In diesem Lande haben die Unternehmer den Ausbruch des Transportarbeiterstreiks mit der Stilllegung einer großen Anzahl Betriebe beantwortet und insgesamt 50 000 Arbeiter ausgesperrt.

Weniger hoffnungsvoll ist nach wie vor die Lage in *Deutschland*. Das Unternehmertum, kühngemacht durch die auf die französischen Bajonette gestützten Erfolge im Ruhrgebiet, setzt seine Angriffe gegen den Achtstundentag auf der ganzen Linie fort und will vom Hunger der deutschen Arbeiter erzwingen, was ihr Wille bisher versagt hat. Einen mächtigen Bundesgenossen findet das Unternehmertum in seinem Kampf in der herrschenden Arbeitslosigkeit. Die Zahl der Arbeitslosen und Kurzarbeiter bewegt sich noch immer um die fünf Millionen und ihr Los ist umso grauenhafter, als die Erwerbslosenunterstützung ganz unzureichend ist und kein deutscher Arbeiter in den letzten Jahren in der Lage war, Spargroschen zurückzulegen. Es liegt Grund zur Annahme vor, daß die herrschende Arbeitslosigkeit vom Unternehmertum systematisch gefördert ist, um die Arbeiter gefügiger zu machen.

In *Österreich*, wo das Unternehmertum bisher noch keinen größeren Angriff auf den Achtstundentag gewagt hat, ist jetzt ebenfalls der Kampf entbrannt. Der Angriff hat bei dem größten Industrieunternehmen Österreichs, der Alpine Montangesellschaft, eingesetzt. Gleichzeitig haben die Wiener Banken einen Vorstoß gegen die Angestelltenschaft unternommen, der von dieser mit der Arbeitsniederlegung beantwortet worden ist.

In *Italien* scheint sich die Reaktion mit der Zerstörung der Gewerkschaftsbewegung nicht zufrieden geben zu wollen. Sie fürchtet eine neue Erstarkung, und um dieser vorzubeugen, sind die Gewerkschaften durch ein königliches Dekret vom 24. Januar unter polizeiliche Vormundschaft gestellt worden.

Lebhafte Kämpfe spielen sich in Frankreich und Belgien ab. Die Entwertung des Franken vermindert fortgesetzt die Real-löhne der Arbeiterschaft und zwingt diese zu Verteidigungsaktionen. Gleichzeitig versuchen die Unternehmer in steigendem Maße, Abweichungen vom bestehenden Arbeitszeitgesetz zu erhalten und auf diese Weise den Achtstundentag illusorisch zu machen.

Sehr starken Angriffen ist die Arbeiterschaft auch in *Holland* ausgesetzt. Seit Monaten sind die Arbeiter der Textilindustrie ausgesperrt. Im Hafenbetrieb von Amsterdam ist ein Angriff auf den Achtstundentag abgeschlagen worden, doch mußten die Hafenarbeiter einer Herabsetzung der Löhne zustimmen.

## MITTEILUNGEN DES BÜROS

### Allgemeiner Kongreß im August 1924.

Mehrere Organisationen haben uns bereits die Namen ihrer Delegierten aufgegeben und Anträge für den Kongreß eingereicht.

Wir ersuchen hiermit diejenigen Verbände, die uns die Namen ihrer Delegierten oder etwaige Anträge noch nicht aufgegeben haben, dies nunmehr unverzüglich zu tun.

\* \* \*

### Anträge für die Tagesordnung der Spezialkonferenzen.

Bis zum 1. März sind nachstehende Anträge für die Tagesordnung der Eisenbahner-Spezialkonferenz eingegangen:

1. Einhaltung des Achtstundentages.
2. Durchgehende Bremsen für sämtliche Züge.
3. Wiederholung der Signale unter obligatorischer Anzeige der Schnelligkeit. (Anträge der Französischen Eisenbahner-Föderation.)
4. Einführung der automatischen Kuppelung. (Antrag des französischen und schweizerischen Eisenbahnverbandes.)
5. Ausrüstung der für den internationalen Durchgangsverkehr zugelassenen Güterwagen mit Bremshütten.
6. Einrichtung elektrischer Heizung in allen Personenwagen der internationalen Züge mit Rücksicht auf die Unannehmlichkeiten, die sich in Ländern mit elektrischer Zugförderung herausgestellt haben.
7. Die Anwendung der „Passiven Resistenz“ als Kampfmittel der Eisenbahner. (Anträge des Schweizerischen Eisenbahnverbandes.)
8. Personalstatut der Eisenbahnen (Koalitions- und Streikrecht, Anerkennung der Organisation, Demokratisierung der Eisenbahnverwaltung.) (Antrag der jugoslawischen Eisenbahner-Organisation.)
9. Ernennung einer Kommission, welche die Aufgabe hat, auf dem nächsten Kongreß über die Einwirkung der Elektrifizierung der Eisenbahnen auf die Arbeitsbedingungen des Personals und über die einzunehmende Stellung Bericht zu erstatten.
10. Feststellung der Beziehungen zwischen den verschiedenen Transportunternehmungen in Erwägung der Entwicklung des Autotransportes und besonders hinsichtlich des Rechtsschutzes für das Personal. (Anträge des niederländischen Eisenbahnverbandes.)

Um die Tagesordnung rechtzeitig aufstellen zu können, erinnern wir hiermit wiederholt daran, daß noch etwaige weitere Anträge bis *spätestens 15. März* in unseren Händen sein müssen.

\* \* \*

### Mitgliederstand am 1. Januar 1924.

Bis zum 15. März haben 29 Organisationen unseren Fragebogen betr. ihren Mitgliederstand beantwortet.

Im Hinblick auf die Fertigstellung unseres Jahresberichts ersuchen wir diejenigen Organisationen, die bis jetzt die Beantwortung unterlassen haben, umgehend für die Ausfüllung und Einsendung des Fragebogens Sorge zu tragen.

\* \* \*



## Gesamtzahl der auf den Eisenbahnen der verschiedenen Länder beschäftigten Eisenbahner.

Wir wiederholen auch in dieser Angelegenheit unsere Bitte um Aufgabe der Gesamtzahl der Eisenbahner in den verschiedenen Ländern und Benennung der Eisenbahner-Organisationen.

### Neudruck unseres Adressbüchleins.

Wir gestatten uns, an die Erledigung unseres Rundschreibens vom 21. Januar zu erinnern und bitten die betreffenden Organisationen, die korrigierten und vervollständigten Druckproben zurücksenden zu wollen.

## Fragebogen über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals.

Diejenigen Organisationen, die obenerwähnten Fragebogen noch nicht beantwortet haben, werden hiermit zum letzten Mal an die Erfüllung ihrer Pflicht erinnert. Die Nichterfüllung dieser Pflicht bedeutet die Umgehung des vom Wiener Kongreß gefaßten Beschlusses, Unterbindung unserer Arbeit und Verletzung der Interessen der Eisen- und Trammbahner.

### Abonnements auf das Mitteilungsblatt.

Seit unserer letzten diesbezüglichen Mitteilung hat der Landesverband der Eisenbahner, des Post- und Telegraphenpersonals und der Seeleute in Belgien weitere 61 Exemplare für seine Funktionäre bestellt.

Wir begrüßen diesen Entschluß und hoffen, daß dieses Beispiel auch bei anderen rasche Nachahmung finden möge. Durch die Verteilung unseres Mitteilungsblattes unter die Mitglieder werden diese über die in anderen Ländern herrschenden Verhältnisse informiert; dies ist der beste Weg, um den internationalen Gedanken immer mehr in die Reihen der Transportarbeiter hineinzutragen.

Wir wiederholen hier nochmals, daß der jährliche Abonnementspreis (12 Nummern) nur 6 franz. oder belgische Francs oder 2 Schweizer Francs kostet, vorausgesetzt, daß Verteilung der Blätter und Einzug der Gelder von der Landesorganisation selbst vorgenommen werden.

### Beiträge.

Seit unserer letzten Aufgabe sind noch folgende Summen eingegangen:

Vom Verband der englischen Heizer und Lokomotivführer	£ 200,—
Vom Verband der holländischen Transportarbeiter	fl. 1063,20
Von der luxemburgischen Eisenbahner-Föderation	frs. 1248,—
Von der französischen Eisenbahnerföderation	frs. 1400,—

### Kongresse.

Schweizerischer Transport- und Lebensmittelarbeiter-Verband 19., 20. und 21. April in Bern.

Österreichischer Transportarbeiter-Verband 20., 21. und 22. April in Wien.

Schwedischer Transportarbeiter-Verband 12.—17. Mai in Stockholm.

Schweizerischer Eisenbahner-Verband 28. und 29. Juni in Bern.

### Unterstützung der deutschen Gewerkschaften.

Außer den in den letzten Nummern unseres Mitteilungsblattes genannten Unterstützungsbeträgen für die deutschen Gewerkschaften erhielten wir ferner vom Kanadischen Eisenbahnerverband \$ 50,—.



## Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

### Dänemark.

#### Eisenbahnen.

##### 1. Betriebssturm.

Die Eisenbahnen in Dänemark sind teils Staats-, teils Privateigentum. Die Staatsbahnen werden durch den Staat selbst verwaltet.

Die Staatsbahnen umfassen 2579,7 km., und beschäftigen ein fest angestelltes Personal von etwa 19 500 Personen. Für die Verwaltung der Staatsbahnen ist der Verkehrsminister gegenüber dem Reichstag verantwortlich; die eigentliche Leitung liegt in den Händen eines Generaldirektors. Der Verkehrsminister muß alljährlich beiden Kammern einen Voranschlag über die Staatsbahnen unterbreiten. Der Reichstag entscheidet auch über Streckenneubauten und darüber, ob deren Ausbeutung dem Staate oder einer Privatunternehmung überlassen werden soll.

Die Privatbahnen besitzen ein Netz von 2554,8 km. und beschäftigen 3 652 fest angestellte Personen.

Der Hauptverkehr wickelt sich auf den Staatsbahnen ab. Im Vergleich zum Verkehr auf den Privatbahnen ergibt sich ein Verhältnis von 3 : 1. Der verhältnismäßig geringe Personalbestand der Privatbahnen ist darauf zurückzuführen, daß diese fast ausnahmslos Kleinbahnen sind und nur geringen Güter- und Personenverkehr haben. An Orten, wo Staats- und Privatbahnen gemeinsame Bahnhöfe unterhalten, wird der Dienst vom Personal der Staatsbahnen ausgeübt.

Die Tarife der Privatbahnen unterliegen der Genehmigung der Regierung.

Bei den Privatgesellschaften macht sich keine Konzentrationsbewegung bemerkbar; dies ist auch in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Die Privatbahnverwaltungen arbeiten teilweise zusammen, namentlich bei der Festsetzung der Arbeitsbedingungen für das Personal.

(Die Beantwortung der übrigen Fragen bezieht sich nur auf die Staatsbahnen).

##### 2. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Nachstehend eine Tabelle über die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen in den Jahren 1913/1923:

Zeitraum von	Einnahmen Kronen	Ausgaben Kronen	Überschuß + Defizit —
1. April 1913—31. März 1914	56 419 973	47 724 885	+ 8 695 088
„ 1914 „ 1915	60 308 865	51 418 613	+ 8 890 252
„ 1915 „ 1916	70 906 312	61 809 702	+ 9 096 610
„ 1916 „ 1917	74 957 079	76 710 968	— 1 753 889
„ 1917 „ 1918	75 608 134	85 904 676	— 10 296 542
„ 1918 „ 1919	92 026 682	108 103 475	— 16 076 793
„ 1919 „ 1920	138 673 622	164 300 610	— 25 626 988
„ 1920 „ 1921	183 680 570	237 296 760	— 53 616 190
„ 1921 „ 1922	170 752 256	233 189 626	— 62 437 370
„ 1922 „ 1923	145 536 717	144 600 492	+ 936 225

Während der Jahre 1913—1921 waren die Betriebsergebnisse also sehr verschieden. Anfänglich wurden Überschüsse erzielt, später aber mit großen Verlusten gearbeitet. Das Betriebsjahr 1922/23 ergab einen Überschuß. Für das Jahr 1923/24 ist ein ähnliches Resultat zu erwarten. Die Ausgaben für Löhne u. Gehälter beliefen sich im Geschäftsjahr 1922/23 auf Kronen 72 790 000,—. Die in den letzten Jahren erlittenen großen Verluste sind vornehmlich auf die Steigerung der Kohlen- und Materialpreise, sowie auf den Verkehrsrückgang zurückzuführen. Eine weitere

Ursache ist in der im Jahre 1919 erfolgten Einführung des neuen Besoldungsgesetzes und des Achtstundentages zu erblicken. Im Jahre 1920/21 wurden Sparkommissionen eingesetzt, um durch Herabsetzung der Zulagen, Krankenunterstützung und Verschlechterung der Dienstkleidungsbestimmungen die Personalunkosten zu verringern. Ferner wurde für verschiedene Personalgruppen eine Verlängerung der Arbeitszeit von 208 auf 234 bzw. 260 Stunden pro Monat vorgenommen.

In den verflochtenen Jahren hat der Autotransport dermaßen an Umfang zugenommen, daß die Staatsbahnen im Sommer 1924 zur Abschaffung des gemischten Personen- und Güterverkehrs übergingen, um zu einer schnelleren Verkehrsabwicklung zu gelangen.

Die Bahnen übernehmen auch die Beförderung von Postsendungen aller Art, wofür sie von der Post eine Vergütung erhalten. Stationsvorsteher an kleineren Orten, welche auch die Postgeschäfte erledigen, haben dafür eine Sondervergütung zu beanspruchen. Die Beförderung von Paketen erfolgt sowohl durch die Eisenbahnen als durch die Post.

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

Nach den gesetzlichen Bestimmungen betr. das Verhandlungsverfahren, kann jederzeit zwischen Betriebsleitung und Organisationen verhandelt werden.

Allgemeine offizielle Unterhandlungen werden zwischen den Hauptvorständen und der Direktion geführt; es darf sich aber auch jeder einzelne Verband, Verbandsabteilungen der Ortsverwaltungen mit Dienst- oder Bezirksverwaltungen der Eisenbahnen oder mit Dienstchefs in Verbindung setzen. Die Organisationen können sich von ihren Beamten vertreten lassen.

Arbeitnehmervertreter, die im Eisenbahndienst stehen, erhalten zur Ausübung ihres Amtes Extraplaub und Vergütung des halben Lohnes. Zur Wahrnehmung der allgemeinen Interessen des Personals besteht ein gemeinsamer Ausschuß der Eisenbahnverbände, in dem sämtliche Organisationen vertreten sind. Die allgemeine Regelung der Arbeitsbedingungen erfolgt auf dem Verhandlungswege unter Leitung des Verkehrsministers, während die Ausarbeitung der Einzelheiten der Direktion überlassen wird. Sind die Organisationen mit dem Resultat nicht einverstanden, so können sie die Sache wiederum vor den Minister bringen.

Das Personal hat in der Betriebsleitung kein Mitbestimmungsrecht.

Die Organisationen des Personals sind ferner in einem Lohnrat vertreten, dem die Auslegung aller strittigen Lohnfragen für die Staatsangelegenheiten obliegt.

### 4. Das Streikrecht.

Besondere Bestimmungen über das Streikrecht des Personals bestehen nicht. Streiks müssen also durch Massenkündigung durchgeführt werden, wobei die gesetzlich vorgeschriebene Kündigungsfrist von drei Monaten einzuhalten ist. Auf den Staatsbahnen ist es bis jetzt noch nicht zu Streiks gekommen. Nur in einem Falle (im Jahre 1920) hat die Gewerkschaftszentrale in einer gespannten politischen Situation mit der sofortigen Proklamierung des Generalstreiks gedroht.

Das Dienstreglement enthält Bestimmungen betr. Anwendung der passiven Resistenz. Darnach werden Obstruktion oder unnötige Verzögerung der Arbeit als grobe Dienstvergehen betrachtet.

### 5. Die Organisation des Personals.

Das Personal der Staatsbahnen zählt ungefähr 19 500 Personen. Diese gehören fast ausschließlich ihrer zuständigen Gewerkschaft an. Es bestehen insgesamt vier Verbände und zwar:

Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation (mit 2 000 Mitgliedern, Werkstättenarbeiter);

Dansk Jernbaneforbund (mit 9 500 Mitgliedern, Allgemeine Organisation);

Jernbaneforening (mit 3 000 Mitgliedern, Kanzleipersonal);

Dansk Lokomotivmands Forening (mit 2 000 Mitgliedern, Lokomotivpersonal).

Sämtliche Organisationen vertreten den Standpunkt, daß sie mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln die dienstlichen und ökonomischen Interessen des Personals zu wahren haben. Zur Erledigung der allgemeinen Fragen arbeiten die Organisationen gemeinschaftlich im Ausschuß der Eisenbahnverbände zusammen.

Das Personal der Privatbahnen ist in zwei Verbänden organisiert; in der Organisation für das Büropersonal und derjenigen für fest angestellte Arbeiter und Angestellte. Letztere Organisation zählt 2 500 Mitglieder und ist dem Dänischen Gewerkschaftsbund angeschlossen. Bis jetzt wurden noch keine Versuche gemacht, um das gesamte Personal in einer Organisation zusammenzufassen. Es besteht auch keine Aussicht, daß dies in nächster Zukunft geschehen wird.

### 6. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Das Ergebnis der vom Verkehrsminister geleiteten Unterhandlungen mit den Verbänden und der Direktion über die Arbeitsbedingungen des Personals wird als Besoldungsgesetz von Regierungssseite herausgegeben. Die Regelung erfolgt nicht für eine bestimmte Periode; es kann jederzeit eine Änderung getroffen werden, die jedoch vom Reichstag genehmigt werden muß.

Die Dienstvorschriften, in denen die Bestimmungen für alle Beschäftigungsgruppen enthalten sein sollen, sind dem Personal auszuhändigen.

### 7. Arbeitsbedingungen.

(Rechtliche Stellung)

Entlassung von Beamten wegen Dienstvergehen kann nur nach vorheriger Untersuchung durch den Eisenbahnrichter (Auditeur) erfolgen. Spricht sich dieser für Belassung des Beamten im Dienst aus, so kann der betreffende Beamte höchstens durch ministeriellen Beschluß entlassen werden.

Bei den dänischen Eisenbahnen besteht kein Schiedsgericht. Über sonstige Differenzen hat der Verkehrsminister endgültig zu beschließen. Strafsachen kommen in der Regel vor den Auditeur, während schwere Vergehen im Zivilprozeßverfahren behandelt werden. Zu der Untersuchungsverhandlung vor dem Auditeur kann der Beklagte einen Vertreter, der ihm evtl. von seiner Organisation beigegeben wird, zuziehen.

Bei groben Dienstvergehen, die insbesondere durch den Genuß von Alkohol verursacht wurden, kann der Betreffende auf Antrag des Auditeurs entlassen werden. Es wird in jedem einzelnen Falle bestimmt, ob er auch seiner Pensionsansprüche verlustig geht oder nicht.

Die Organisation hat kein Recht, gegen verhängte Strafen Berufung einzulegen. Dies ist Sache des Bestraften, der sich gegebenenfalls selbst an den Minister wenden muß.

Das Personal ist berechtigt, öffentliche Ämter auszuüben.

### 8. Arbeitszeit.

Zwischen Dienstzeit und Arbeitszeit besteht kein Unterschied, vorausgesetzt, daß das Personal nicht im Bereitschaftsdienst steht. Dienstbereitschaft wird zu  $\frac{1}{2}$  als Arbeitszeit gerechnet wenn der Arbeiter an seiner Arbeitsstelle bleiben muß; für Dienstbereitschaft zu Hause wird nur  $\frac{1}{4}$  der Zeit angerechnet.

Die gewöhnliche Arbeitszeit beträgt für Zug- und Lokomotivpersonal und für solche, die anstrengenden Dienst verrichten, 208 Stunden pro Monat, für Leute, welche Rangierlokomotiven bedienen, 195 Stunden und für Personal mit weniger anstrengendem Dienst 234 Stunden monatlich; Leute, die ausschließlich Wachdienst verrichten, haben eine Dienstzeit von 260 Stunden pro Monat.

Das Lokomotivpersonal erhält jährlich 52 Ruhetage, wovon monatlich mindestens drei zu gewähren sind. Ein Ruhetag

dauert gewöhnlich 36 Stunden. Muß am Vorabend des Ruhetags bis spätestens 11 Uhr Dienst verrichtet werden, so kann der Betreffende bereits nach 33stündiger Ruhezeit wieder zur Arbeit herangezogen werden.

Der Urlaub für niedere Beamte beträgt mindestens 14 Tage. Lokomotivführer haben nach 15 Dienstjahren Anspruch auf 21 Urlaubstage.

Beträgt der Aufenthalt weniger als 1½ Stunden, so wird diese Zeit dem Zugs- und Lokomotivpersonal als Arbeitszeit angerechnet. Zwischen zwei aufeinanderfolgenden Dienstschichten muß den Bediensteten auf der Heimstation eine ununterbrochene Ruhepause von 9 Stunden gewährt werden.

### 9. Lohnregelung.

Der Lohn setzt sich aus Grundlohn, Alterszulage, Ortszulage, Konjunkturzulage und Teuerungszulage zusammen.

Der Grundlohn ist für das ganze Land einheitlich geregelt. Es bestehen vier Ortsklassen. In den drei ersten ist eine jährliche Erhöhung des Grundlohnes um je 450, 330 und 240 Kronen vorgesehen.

Die Konjunkturzulage ist eine Art Gratifikation, die je nach den Besoldungsgruppen zwischen 39 (niederste Gruppe) und 81 Kronen pro Monat (höchste Gruppe) schwankt. Der Reichstag beschließt über etwaige Änderungen dieser Zulagen.

Die Teuerungszulagen werden auf Grund der Indexpfiffer errechnet. Ledige unter 35 Jahren erhalten nur zwei Drittel der Teuerungs- und Konjunkturzulage.

Die Regelung der Teuerungszulagen erfolgt jeweils am 1. April und 1. Oktober. Die Löhne werden monatlich in Höhe von 1/12 des Jahresgehalts ausbezahlt; Sonn- und Feiertage werden also vergütet.

### Grundlöhne.

Das Besoldungsgesetz sieht 18 Lohnklassen vor:

#### 1. Lohnklasse:

a) Generaldirektor . . . . .	19 200
b) Generalsekretär . . . . .	11 400
Abteilungschefs . . . . .	
Hauptrevisoren . . . . .	
c) Distriktschefs . . . . .	10 500
d) Oberingenieur . . . . .	9 600
Oberarchitekt . . . . .	
Schiffahrtsschef . . . . .	
Werkstättenchef . . . . .	

#### 2. Lohnklasse:

Auditeur (Eisenbahnrichter) . . . . .	8700
---------------------------------------	------

#### 3. Lohnklasse: 7800 Kronen.

Verkehrsinспекtor 1. Klasse; Bahningenieur 1. Klasse; Maschineningenieur 1. Klasse; Stationsvorsteher (6 Bahnhöfe).

#### 4. Lohnklasse: 6900 Kronen.

Verkehrsinспекtor 2. Klasse; Bahningenieur 2. Klasse; Maschinen-Ingenieur 2. Klasse; Kontorchefs; Stationsvorsteher (16 Bahnhöfe); Schiffskapitän 1. Klasse;

#### 5. Lohnklasse: 5700 Kronen, nach 5 Jahren 6300 Kronen.

Stationsvorsteher (38 Bahnhöfe); Schiffsmaschinist 1. Klasse; Schiffskapitän 2. Klasse; Unterstationsvorsteher (auf großen Bahnhöfen).

#### 6. Lohnklasse: 4800 Kr.; mit Erhöhung von 360 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 5520 Kr.

Stationsvorsteher (60 Bahnhöfe); Güterexpediteur; 1. Maschinist 2. Klasse; Oberbahnmeister 1. Klasse; Obergärtner; Telegraphmeister 1. Klasse; Lokomotivmeister 1. Klasse; Werkmeister 1. Klasse.

#### 7. Lohnklasse: 3900 Kr. mit Erhöhung von 360 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 4620 Kr.

Stationsvorsteher (144 Bahnhöfe); Güterexpediteur 2. Klasse; Oberbahnmeister 2. Klasse; Telegraphmeister 2. Klasse; Lokomotivführer 2. Klasse; Werkmeister 2. Klasse; Reserveschiffsführer; 1. Maschinist (Reserve).

#### 8. Lohnklasse: 3120 Kr. mit Erhöhung von 360 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 4200 Kr.

Sekretär (akademisch gebildet).

#### 9. Lohnklasse: 2220 Kr. mit Erhöhung um 300 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 3420 Kr., kommt noch hinzu nach 16jährigem Dienst 250 Kr.

Assistenten.

#### 10. Lohnklasse: 1470 Kr., mit Erhöhung um 120 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 1710 Kr.

Gehilfen.

#### 11. Lohnklasse: 2550 Kr., mit Erhöhung um 330 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 3540 Kr.

Stenografen; Untermaschinenisten.

#### 12. Lohnklasse:

a) Lokomotivführer 3000 Kr., mit Erhöhung um 300 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 3600 Kr.

b) Rangier- und Güterschuppenmeister 1. Klasse 2880 Kr., mit Erhöhung von 330 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 3540 Kr.

c) Zugführer; Rangier- und Güterschuppenmeister 2. Klasse; Wagenmeister; Heizungsmeister; Brückenmeister: 2880 Kr., Erhöhung von 240 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 3360 Kr.

#### 13. Lohnklasse: 2670 Kr., Höchstgehalt nach 5 Jahren 2820 Kr.

Rangier- und Güterschuppenvorarbeiter; Brückenvorarbeiter.

#### 14. Lohnklasse: 2100 Kr., mit Erhöhung von 150 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 2550 Kr.

Stationsarbeiter 1. Klasse; Gepäckmeister; Lagerschuppenvorarbeiter; Lokomotivheizer; Bahnvorarbeiter; Telegraphenvorarbeiter; Putzervorarbeiter; Bahn- und Telegraphenhandwerker; Obermatrosen; Oberheizer.

#### 15. Lohnklasse: 1920 Kr., mit Erhöhung von 150 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 2370 K.

Stationsarbeiter 2. Klasse; Schaffner (Zugbediensteter); Bahn- und Telegraphenuntervorarbeiter; Matrosen; Schiffsheizer; Wagen-, Maschinen- und Lagerschuppenwächter; Bote.

#### 16. Lohnklasse: 1800 Kr., mit Erhöhung von 150 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 2250 Kr.

Stationsarbeiter; Stationsbote; Brückenarbeiter; Lagerschuppenarbeiter; Bahn- und Telegraphenarbeiter.

#### 17. Lohnklasse:

a) Kontoristen 1. Klasse: 1800 Kr., mit Erhöhung von 270 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 2610 Kr.;

b) Kontoristen 2. Klasse: 1320 Kr., mit Erhöhung von 120 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 2040 Kr.

#### 18. Lohnklasse:

a) Schrankenwärter 1. Klasse: 1680 Kr., mit Erhöhung von 120 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 2040 Kr.;

b) Schrankenwärter 2. Klasse: 1500 Kr., mit Erhöhung von 120 Kr. alle 3 Jahre; Höchstgehalt 1740 Kr.

Die Preise für Wohnungsmiete und verschiedene Artikel für den täglichen Lebensbedarf sind wie folgt:

Miete für eine Zweizimmerwohnung monatlich ca.	Kr. 40.—
Miete für eine Dreizimmerwohnung monatlich ca.	„ 60.—
1 Paar Schuhe . . . . .	„ 25.—
1 Herrenanzug . . . . .	„ 200.—
1 Kilo Brot . . . . .	„ 0,28
1 Kilo Fleisch . . . . .	„ 2,50
1 Kilo Speck . . . . .	„ 3,30
1 Liter Milch . . . . .	„ 0,36
1 Kilo Erbsen . . . . .	„ 1,30
1 Zentner Steinkohlen . . . . .	„ 4.—

Für abgelegte Examen werden keine Zuschläge gewährt.

Die Löhne des Werkstättenpersonals werden auf der Basis der in der Privatindustrie geltenden Löhne festgesetzt und stehen mit dieser auf gleicher Höhe.

Die Lohnregelung des Post- und Telegraphenpersonals erfolgt auf Grund des Besoldungsgesetzes für Eisenbahner.

Vom Grundgehalt und der Alterszulage werden für Pensionskassenbeiträge 2 1/2% und für die Krankenkasse 1 1/4% in Abzug gebracht.

Beim Verbleib auf auswärtigen Stationen werden Diäten ausbezahlt.

Bei zwangsweiser Versetzung wird für die Zeit, während welcher die in Frage kommende Person an zwei Orten wohnen muß, eine Vergütung für doppelte Haushaltung gewährt.

Bei vorübergehender Ausübung einer höher besoldeten Funktion gelangt die Hälfte der Differenz zwischen dem Höchstlohn der niedrigen und dem Mindestlohn der höheren Besoldungsgruppen zur Auszahlung.

Für lange und treu geleistete Dienste wird keine Gratifikation gewährt.

**10. Pensions- und Krankengeldregelung.**

Bei Krankheit und Betriebsunfällen wird der volle Lohn weitergewährt; war der Angestellte in drei Jahren mehr als 180 Tage erwerbsunfähig krank, so wird ihm für evtl. weitere Krankheitstage 1/1000 des Jahreslohnes pro Tag abgezogen. Dieser Abzug tritt bei Bediensteten über 50 Jahre erst nach 250 Krankheitstagen in Kraft. Zur Verhinderung von Simulationsfällen wird ärztliche Kontrolle ausgetübt.

Im Sterbefall erhält die Witwe für die Dauer von drei Monaten den vollen Lohn weiterbezahlt.

Die Auszahlung der Pension erfolgt durch die Staatskasse. Das Personal zahlt an Beiträgen 2 1/2% des Grundlohnes und der Alterszulage. Der Rest wird vom Staat übernommen.

Für die Pensionskasse besteht keine besondere Verwaltung. Jeder Bedienstete ist ohne Rücksicht auf die zurückgelegten Dienstjahre mit dem 30. Lebensjahr pensionsberechtigt.

Bei Invalidität durch Betriebsunfall wird eine Pension in Höhe von 1/2 des Grundlohnes gewährt.

Die Pensionssätze sind wie folgt:

Dienstjahre	Teil des Grundlohnes
bis zu 2	1/10
von 2 bis 4	2/10
„ 4 „ 7	3/10
„ 7 „ 10	4/10
„ 10 „ 15	5/10
„ 15 „ 17	31/60
„ 17 „ 19	32/60
„ 19 „ 21	33/60
„ 21 „ 23	34/60
„ 23 „ 25	35/60
„ 25 „ 27	36/60
„ 27 „ 28	37/60
„ 28 „ 29	38/60
„ 29 „ 30	39/60
mehr als 30	40/60

Beim Tode des Pensionsberechtigten erhält die Witwe 50% der Pension weiterbezahlt.

Für Kinder werden bis zum 18. Lebensjahr folgende Sätze gewährt:

- für 1 Kind 180 Kr. jährlich;
- für 2 Kinder 330 Kr. jährlich;
- für 3 Kinder 450 Kr. jährlich;
- für jedes weitere Kind 100 Kr. mehr.

**11. Freifahrtscheine.**

Das Personal der Staatsbahnen hat freie Fahrt auf allen Eisenbahnlinien; es darf alle Züge benutzen. Für jede Reise wird ein besonderer Fahrschein ausgestellt. Lokomotivführer mit zwölfjähriger Dienstzeit erhalten Dauerfreifahrtscheine.

Festangestellte Leute, die vor dem 1. April 1922 im Dienst waren, haben außerdem Anspruch auf 24 Familienfreifahrtscheine pro Jahr; solche die nach obigem Zeitpunkt angestellt wurden, bekommen Freifahrtscheine nur zum persönlichen Gebrauch.

Das in unserem Verbands organisierte Personal erhält Freifahrtscheine dritter Klasse; die Scheine der Assistenten und höheren Beamten lauten auf zweite Klasse.

Die Freifahrtscheine haben meistens auch für die ausländischen Strecken Gültigkeit. Zurzeit bestehen aber gewisse Einschränkungen, speziell für deutsche Eisenbahnlinien.

Es können auch Schülern unter 18 Jahren besondere Freifahrtscheine zum Schulbesuch ausgestellt werden. Die Ausstellung der Scheine geschieht kostenlos.

Bei Umzügen werden die Möbel kostenlos befördert und der Familie freie Fahrt gewährt.

**12. Belohnungen und Strafen.**

Die Verwaltung kann Beamten, die sich durch Tapferkeit und besondere Umsicht auszeichnen oder für Erfindungen und nützliche Verbesserungen Belohnung auszahlen.

Bestrafungen erfolgen in Form von Verweis, Geldbußen bis zu 50% eines Monatsgehalts, Zurückstellung, Strafversetzung und Entlassung.

Geldstrafen über 10 Kronen oder Stundung tritt nur in Kraft, wenn dem Bestraften Gelegenheit zur mündlichen Verteidigung gegeben worden ist, es sei denn, daß er ein schriftliches Geständnis abgelegt hat.

Strafen, wie Versetzung, Degradierung oder Entlassung können nie ohne Anhörung des Betreffenden durchgeführt werden. Geldstrafen kommen der Krankenkasse zugute.

Der Bestrafte wird durch schriftlichen Bescheid von der Strafverhängung in Kenntnis gesetzt.

Auf gewisse Vergehen steht keine bestimmte Strafe, da letztere unter Berücksichtigung der besonderen Umstände, die im Falle eines Dienstvergehens vorgelegen haben, festgesetzt wird.

Bei Strafversetzung eines Beamten bleiben die Lohnverhältnisse unverändert, da dies als genügende Strafe betrachtet wird. Es kommt lediglich die Vergütung für doppelte Haushaltung in Wegfall.

**13. Wohnungstrage.**

An verschiedenen Plätzen hat der Staat Wohnhäuser errichten lassen, die dem Personal als Miet- oder Dienstwohnungen zugewiesen werden.

Der Mietzins für Mietwohnungen wird in jedem einzelnen Falle besonders festgesetzt.

Für Dienstwohnungen für Verheiratete werden 12% und für Ledige 8% des Grundlohnes einbehalten.

Bei geringen Reparaturen in der Wohnung ist der Beamte verpflichtet, 40% der Kosten zu tragen; für große Instandsetzungskosten hat er aber keinen Beitrag zu leisten.

Für Inhaber von Dienstwohnungen besteht eine besondere, von der Direktion erlassene Hausordnung.

Die Kosten für Licht und Heizung werden im Verhältnis zur verbrauchten Menge festgesetzt.

Die Organisation hat sich öfters mit der Frage der Eisenbahnerwohnungen beschäftigt.

**14. Aufenthaltsräume, hygienische und Sicherheitsmaßnahmen.**

Badeeinrichtungen bestehen nicht für besondere Personalgruppen; sie werden also von allen Bediensteten benutzt, teilweise auch von deren Familienangehörigen. Von diesen Einrichtungen wird im allgemeinen starker Gebrauch gemacht.

An verschiedenen Orten sind Waschräume für das Personal eingerichtet; es wird versucht, möglichst alle Stationen damit zu versehen.

Für das Personal bestehen fast durchweg gut ausgestattete Übernachtungslokale.

Auswärtiges Personal wird nur in besonderen Fällen (bei Extrazügen), wenn eine größere Anzahl Personen im Depot übernachten muß, in Hotels untergebracht.



Im allgemeinen bestehen für das Personal ziemlich gute Aufenthaltsräume und Lokale zum Einnehmen der Mahlzeiten. Die Organisation hat sich stets energisch für eine Verbesserung der sanitären Einrichtungen und Aufenthaltsräume für das Personal eingesetzt. Sie erreichte, daß dem Personal helle und gemüthliche Räume zur Verfügung gestellt wurden. So wurden u. a. in verschiedenen Orten Lesezimmer eingerichtet. Die Direktion hat in dieser Hinsicht stets ihren guten Willen und Entgegenkommen gezeigt. Die Gewerkschaft trägt auch durch finanzielle Unterstützung zur Beschaffung geeigneter Bildungs- und Unterhaltungsliteratur bei.

Die Direktion hat mit den Inhabern der Bahnhofswirtschaften eine Vereinbarung getroffen, wonach dem Eisenbahnpersonal Essen und alkoholfreie Getränke zu ermäßigten Preisen verabfolgt werden.

### 15. Dienstkleidung.

Alle Angestellten, mit Ausnahme des Bahnunterhaltungspersonals, der Schrankenwärter, Schuppenarbeiter und des Lokomotivschuppenpersonals, empfangen Dienstkleidung. Kleidergeld wird nicht ausbezahlt.

Die Dienstkleidung besteht aus Joppe, Mantel, Weste, Hose und Mütze und wird jedes Jahr oder alle fünf Vierteljahre erneuert. Je nach Qualität der Kleidungsstücke wird alle drei bis fünf Jahre ein Mantel und eine wollene Jacke gegeben.

Ein Teil des Lokomotivpersonals wird mit Dienstkleidung versehen.

### 16. Körperliche Prüfung und Augenrevision.

Das Personal muß sich bei der Anstellung einer ärztlichen Untersuchung auf seinen Gesundheitszustand sowie einer Augenrevision unterziehen.

Die Augenrevision des Lokomotivpersonals wird alle fünf Jahre wiederholt.

Trifft völlige Unfähigkeit zum Lokomotivdienst ein, dann wird der Betreffende in der Werkstätte beschäftigt oder entlassen. Im ersteren Falle muß er zu den für den Werkstätten-dienst vorgesehenen Lohnsätzen arbeiten.

Die Mitteilung über das Resultat der ärztlichen Untersuchung kann mündlich oder schriftlich erfolgen. Ist der Bedienstete mit dem Resultat der Untersuchung nicht einverstanden, so kann er sich durch einen anderen Arzt oder einen Spezialarzt untersuchen lassen.

### 17. Erholungsheim, Ferienkolonien und Heilanstalten.

Das Lokomotivpersonal besitzt ein eigenes Erholungsheim, das vom Personal selbst errichtet wurde. Die Organisation läßt das Heim durch einen Ausschuß von fünf Personen verwalten. Die laufenden Geschäfte werden durch einen Direktor besorgt. Im Heim werden nur solche Personen aufgenommen, die nicht in ärztlicher Behandlung stehen. Der Preis für ein Mitglied und dessen Frau beträgt je 4 Kronen pro Tag. Die Preise für Kinder richten sich nach deren Alter. Nichtmitglieder zahlen 5 Kronen pro Tag.

### 18. Technische Ausbildung.

Das Lokomotivpersonal wurde bisher nicht technisch ausgebildet. Es besteht jetzt aber eine Staatskommission, die sich mit der Ausbildung des Personals beschäftigt. In dieser Kommission ist auch das Lokomotivpersonal vertreten. Man hofft, daß als Resultat dieser Kommissionsarbeit das Lokomotivpersonal in der Eisenbahnerschule in Hellerup, der einzigen Eisenbahnerschule der Staatsbahnen, ausgebildet wird.

Nach Ansicht der Organisationen sollen die Ausbildungskosten des Personals zu Lasten des Staates gehen; dies kommt auch in dem von der Kommission eingereichten Vorschlag zum Ausdruck.

## Unglücksfälle beim Rangieren.

Die Internationale Konferenz der Technischen Kommission der Eisenbahnverwaltungen, welche im April zu Florenz abgehalten werden soll, hat u. a. auch die Automatische Kuppelung auf ihrer Tagesordnung stehen. Wie bereits mitgeteilt, wird die I. T. F. dieser Konferenz eine Vorlage unterbreiten, in der die Auffassungen der Eisenbahner zur Frage der automatischen Kuppelung niedergelegt sind.

Wegen Raummangels können wir hier nicht den ganzen Bericht wiedergeben. Um unseren Lesern ein Bild von der lebensgefährlichen Arbeit der Eisenbahner im allgemeinen und der Rangierarbeit im besonderen zu geben, beschränken wir uns lediglich auf Veröffentlichung des Teiles, der sich mit der Unfallstatistik in den verschiedenen Ländern befaßt.

Das bisherige Kupplungssystem stellt an das Rangierpersonal direkt barbarische Zumutungen und setzt es täglich den grauenhaftesten Gefahren aus. Wohl haben die Eisenbahnverwaltungen diese erkannt und zu ihrer Milderung Vorschriften erlassen, aber die Verwaltungen selbst wissen, daß eine genaue Befolgung dieser Vorschriften zu größten Verkehrsstockungen führen würde, wenn sie nicht gar durch die vorgeschriebene Rangierzeit von selbst unmöglich gemacht wird.

Die gute Abwicklung des Eisenbahnbetriebes im allgemeinen und des Rangierbetriebs im besonderen ist daher in hohem Maße abhängig von dem Diensteifer des Personals. Dieser erst hat bisher die Mangelhaftigkeit des technischen Kupplungssystems und der Dienstvorschriften ausgeglichen und gehindert, daß ihre Folgen allzusehr in Erscheinung getreten sind.

Aber dieser Diensteifer ist, wie die große Zahl der Unglücksfälle des Rangierpersonals beweist, von der Arbeitnehmerschaft in allen Ländern mit großen Opfern bezahlt worden. Aus dem umfangreichen Material, das wir hierüber besitzen, seien zur Bekräftigung dieser Tatsache nur die Daten aus einigen Ländern hier angeführt:

### Deutschland.

Es betrug:

Im Jahre	Die Gesamtzahl der Unfälle		Die Gesamtzahl der Unfälle beim An- und Abkuppeln			
	getötet	verletzt	getötet	verletzt	% von allen	
					getötet	verletzt
1913	747	1406	98	173	13,1	12,3
1914	633	1181	86	146	13,5	12,4
1915	704	1315	118	160	16,7	12,2
1916	900	1704	124	217	13,8	12,7
1917	1215	2223	151	267	12,4	12,0
1918	1025	1596	177	205	17,2	12,9
1919	761	1477	180	235	23,7	15,9
1920	589	1209	109	188	18,5	15,5
1921	538	1283	81	151	15,0	11,8
1922	573	1123	86	159	15,0	14,1
In 10 Jahr.	7685	14517	1210	1901		
In Durchschnitt pro Jahr	768	1451	121	190	15,9	13,1

Von den in Deutschland im Jahre 1921 verunglückten Eisenbahnbeamten und Eisenbahnarbeitern entfallen auf die einzelnen Gruppen in Prozent:

	getötet	verletzt
Stationsaufsichts- und Telegraphenbeamte	1,39	1,20
Weichenstellpersonal	5,07	3,90
<b>Rangierpersonal</b>	<b>27,01</b>	<b>28,20</b>
Bahnbeobachtungs- und Bahnunterhaltungsbeamte	3,76	2,60
Lokomotivpersonal	12,06	13,70
Zugbegleitpersonal	29,81	34,10
Sonstige Beamte	2,97	3,00
Bahnunterhaltungsarbeiter	9,70	7,10
Bahnhofsarbeiter	3,50	2,50
Sonstige Arbeiter	4,73	3,70



**Frankreich.**

Die Zahl der Unglücksfälle beim An- und Abkuppeln betrug:

In den Jahren:	1908	1909	1910	1911	1912	1912	1908/13
Todesfälle:	31	19	14	36	31	32	163
Verletzungsfälle:	58	29	16	60	56	51	270
Insgesamt:	89	48	30	96	87	83	433

**Großbritannien.**

Nach den offiziellen Berichten betrug die Zahl der Unglücksfälle beim An- und Abkuppeln:

In den Jahren:	1919	1920	1921	1922	1919/22
Todesfälle:	19	15	3	5	42
Verletzungsfälle:	490	540	352	330	1712
Insgesamt:	509	555	355	335	1754

**Holland.**

Die Zahl der Unglücksfälle beim An- und Abkuppeln betrug:

In den Jahren:	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Todesfälle:	4	1	1	3	3	3	5	3	1	2	8
Verletzungsfälle:	6	10	7	6	4	15	7	6	4	3	5
Insgesamt:	10	11	8	9	7	18	12	9	5	5	13

**Schweiz.**

Die Zahl der Unglücksfälle beim An- und Abkuppeln betrug:

In den Jahren:	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Todesfälle:	7	8	2	1	3	2	5	1	2	2
Verletzungsfälle:	183	182	136	145	191	148	157	191	122	140
Insgesamt:	190	190	138	146	194	150	162	192	124	142

Der durchschnittliche Bestand des Rangierpersonals betrug etwa 2500. Im Laufe von zehn Jahren sind demnach von 2500 Rangierern beim An- und Abkuppeln 33 getötet und 1595 verletzt worden.

Allgemein ist zu diesen Zahlen zu bemerken, daß sie nur die *Mindestzahl* der beim An- und Abkuppeln ereigneten Unfälle wiedergeben. Würde man auch die Fälle, die indirekt mit dem heutigen Kupplungssystem in Verbindung stehen, in der Unfallstatistik als solche anführen, so würden die Zahlen ein noch viel schrecklicheres Bild enthüllen. Darauf verweist vor allen Dingen die unverhältnismäßig hohe Zahl von Unfällen, die auf das Rangierpersonal in allen Ländern überhaupt entfällt. Wohl ist eine sinkende Tendenz dank einer Reihe von Verbesserungen wie zweckmäßigere Beleuchtung der Rangierbahnhöfe, Anbringen automatischer Bremsen und dergl. nicht zu verkennen. Dennoch sind die Unfälle des Rangierpersonals, wie durch Anführung einiger Daten hier bewiesen sei, außerordentlich groß.

Von *Deutschland* ist bereits erwähnt, daß im Jahre 1921 27,01% aller tödlichen, und 28,20% aller übrigen Unfälle des Eisenbahnpersonals auf das Rangierpersonal entfallen. Dabei stellt aber das Rangierpersonal nicht einmal 5% des Gesamtpersonalsbestandes dar.

In *Holland* betrug der prozentuale Anteil des Rangierpersonals an allen Unglücksfällen:

im Jahre:	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Prozent:	45	41	48	36	57	86	29	43	59	77	69

Da sich das Gesamtpersonal der holländischen Eisenbahnen in den Jahren 1910 bis 1920 von rund 35 000 auf rund 48 000, und das Rangierpersonal von 2500 auf 4000 vermehrte, so entfallen also obige Prozentsätze auf nicht einmal den zehnten Teil des Gesamtpersonals.

In *Schweden* entfielen auf das Rangierpersonal:

im Jahre:	1919	497 von 2 681 Unglücksfällen,
	davon 12 von 35 mit tödlichem Ausgang,	
im Jahre:	1920	441 von 2 164 Unglücksfällen,
	davon 14 von 34 mit tödlichem Ausgang,	
im Jahre:	1921	322 von 1 854 Unglücksfällen,
	davon 6 von 10 mit tödlichem Ausgang,	
im Jahre:	1922	369 von 2 008 Unglücksfällen,
	davon 6 von 16 mit tödlichem Ausgang,	
in den Jahren:	19/22	1 629 von 8 707 Unglücksfällen,
	davon 38 von 95 mit tödlichem Ausgang	

In *Großbritannien* wurden im Jahre 1920 insgesamt festgestellt: 4 608 Unglücksfälle, wovon 371 mit tödlichem Ausgang. Hiervon entfallen allein auf das Rangierpersonal: 959 Unglücksfälle, wovon 46 mit tödlichem Ausgang.

Der verhältnismäßige Anteil des Rangierpersonals an der Gesamtzahl der Unglücksfälle ist demnach 12,4 bei den Unglücksfällen mit tödlichem Ausgang, und 20,8 bei den übrigen.

Dabei ist zu beachten, daß das Rangierpersonal in England nur 3% des Gesamtpersonals der Eisenbahner darstellt.

Daß in diesen Unfallszahlen viel mehr mit dem heutigen Kupplungswesen zusammenhängende Unglücksfälle enthalten sein müssen, als in den besonderen Ausweisen zum Ausdruck kommt, muß schon deswegen als feststehend betrachtet werden, weil in den Unfallstatistiken von der Rubrik „Unfall beim An- und Abkuppeln“ alle Fälle ausgeschieden werden, von denen nicht absolut feststeht, daß der Unfall durch das Kupplungssystem selbst verursacht ist. So enthalten beispielsweise die Berichte des eidgenössischen Eisenbahndepartements eine Unfallrubrik „Unglücklicher Zufall beim Manöver“ und eine andere Rubrik „Verbotene Manöver und andere Ursachen“. Eine ähnliche Unterscheidung wird in den Berichten der holländischen Eisenbahnen gemacht durch die Aufführung der Rubrik „Durch eigenes Zutun“.

Ein Unfall beim An- und Abkuppeln wird schon dann als „Durch eigenes Zutun“ erfolgt registriert, wenn die Dienstvorschriften, welche das Stillstehen der Wagen vor dem An- und Abkuppeln vorschreiben, nicht eingehalten worden sind. Jeder Kenner des Eisenbahnbetriebs aber weiß, daß dieser Vorschrift nur in Ausnahmefällen entsprochen wird und daß ihre genaue Befolgung fortwährend zu Dienststörungen führen würde. Tatsächlich läßt die vorgeschriebene Rangierzeit in den meisten Fällen eine Befolgung der Vorschriften auch gar nicht zu.

Ebenso kann ein „Unglücklicher Zufall beim Manöver“ schon dann als vorliegend betrachtet werden, wenn der mit dem An- und Abkuppeln der Wagen beschäftigte Arbeiter bei der Ausübung des Kupplungsdienstes ausgleitet oder einen Schlag erhält.

Auf diese Besonderheiten weisen wir nur hin, um die Unvollständigkeit der Unfallstatistik über die mit dem heutigen Kupplungssystem zusammenhängenden Unfälle darzutun.

Eine weitere Unvollständigkeit der Unfallstatistiken besteht darin, daß sie keine Unterscheidungen im Verletzungsgrad machen. Dieser ist gerade beim Rangierpersonal außerordentlich hoch. Namentlich haben die beim An- und Abkuppeln erfolgten Unfälle meist erhebliche Verminderungen der Erwerbsfähigkeit zur Folge. Einen sehr deutlichen Fingerzeig hierfür bietet der hohe Prozentsatz der Unfälle mit tödlichem Ausgang, der auf das Rangierpersonal entfällt. So geht beispielsweise aus der angeführten Unfallstatistik über Schweden hervor, daß das Rangierpersonal mit 18,7% an allen Unfällen, aber mit 42,1% an allen Unfällen mit tödlichem Ausgang beteiligt ist. Noch deutlicher tritt dieser hohe Prozentsatz tödlicher Unfälle hervor in der wiedergegebenen Statistik über Frankreich, die von dem französischen Eisenbahnverband zusammengestellt worden und seinerzeit als Druckschrift erschienen ist. Nach dieser Aufstellung, die nur die Kupplungsunfälle berücksichtigt, betragen die Todesfälle während der sechs Jahre von 1908/13 60 Prozent der Verletzungsfälle. Dasselbe Verhältnis gilt auch von Deutschland, wo in den Jahren 1913/22 1901 Verletzungsfällen 1210 Todesfälle gegenüberstehen.

Wie immer man die Unfallstatistiken der Eisenbahnen bewerten mag, so kann doch jedenfalls daraus der Schluß gezogen werden, daß die Einführung eines automatischen Kupplungssystems die erheblichere Verminderung der heutigen Berufsgefahren des Rangierpersonals bewirken würde.

## Die Änderung der Arbeitszeit im Betriebe der deutschen Reichsbahnen.

Die Arbeitszeit der Reichsbeamten wurde durch Erlaß vom 15. Januar 1924 auf mindestens 54 Stunden in der Woche festgesetzt. Da bei der Reichsbahn im großen Umfange Arbeiter neben Beamten und im Wechsel mit Beamten tätig sind, so schritt man auch hier zu einer entsprechenden Verlängerung der Arbeitszeit bei den Arbeitern. Die Verlängerung der Arbeitszeit für die Arbeiter, auf die die Dienstauervorschriften Anwendung finden, ist nicht mehr auf ein einheitliches Maß begrenzt, sondern je nach der dienstlichen Beanspruchung zwischen 8 und 10 Stunden abgestuft. Ferner wechselt nach der neuen Verwaltungsanordnung das Arbeitszeitmaß der Bahnunterhaltungsarbeiter in den einzelnen Jahreszeiten zwischen 6 und 10 Stunden. Für die übrigen Arbeiter, deren Arbeitszeit im Reichslohntarifvertrag festgesetzt ist, soll jetzt auf dem Verwaltungswege mit Wirkung vom 10. Februar 1924 eine neue Arbeitszeitregelung ebenfalls eingeführt werden, da die Eisenbahnerverbände es abgelehnt haben, den ziemlich diktatorisch gemachten Vorschlägen der Verwaltung ihre Zustimmung zu geben. Nach der Anordnung der Eisenbahnverwaltung soll die regelmäßige Arbeitszeit ausschließlich der Pausen ab 10. Februar ds. Js. 10 Stunden im Tage oder 60 Stunden in der Woche nicht überschreiten.

Die regelmäßige Arbeitszeit der Arbeiter der Ausbesserungswerke, Haupt- und Nebenwerkstätten, Telegraphenwerkstätten sowie der Bahnkraft- und Bahngaswerke beträgt 9 Stunden im Tage oder 54 Stunden in der Woche. Bei den den Werkstättenbetrieb vorbereitenden und abschließenden Arbeiten (z. B. Bedienung der Heizungs- und Beleuchtungsanlagen) kann die Arbeitszeit um 1 Stunde pro Tag oder 6 Stunden in der Woche verlängert werden.

Die regelmäßige Arbeitszeit der Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes und der Holztränkanstalten beträgt 9 Stunden pro Tag oder 54 Stunden in der Woche. Für die in der eigentlichen Bahnunterhaltung, im Hochbau, in Steinbrüchen, Schotterwerken, Kiesgruben, Holztränkanstalten, Bahngärtnerien und in der Waldwirtschaft tätigen Arbeiter ist die Arbeitszeit zur wirtschaftlichen Ausnutzung des Tageslichtes nach besonderer Bestimmung in den einzelnen Zeiten des Jahres verschieden bemessen, derart, daß sich im Jahresdurchschnitt eine werktägliche Arbeitszeit von 9 Stunden ergibt.

Die Arbeitszeit der im Büro- und Hausdienst beschäftigten Arbeiter richtet sich nach der Dauer der Arbeitszeit der in diesen Dienstzweigen beschäftigten Beamten.

Die Arbeitsbereitschaft der Pförtner, Wächter, Badewärter, Boten und Bediensteten mit ähnlichen Verrichtungen ist zur Hälfte der Dauer auf die Arbeitszeit anzurechnen; doch darf die regelmäßige Schichtdauer 12 Stunden am Tage oder 72 Stunden in der Woche nicht überschreiten.

Über diese Regelung der Arbeitszeit konnte eine Einigung mit dem Reichsverkehrsministerium nicht erzielt werden. Die Vertreter der Eisenbahnerverbände unter Führung des Deutschen Eisenbahnerverbandes waren nicht willens, den Achtstundentag preiszugeben und konnten die Begründung des Reichsverkehrsministeriums für eine Verlängerung der Arbeitszeit nicht anerkennen. Das Reichsverkehrsministerium hat nunmehr, wie bereits angeführt, selbstherrlich verfügt, daß in den unteren Dienststellen sofort alle Vorbereitungen für ein reibungsloses Durchführen der verlängerten Arbeitszeit zu treffen seien. Daß mit der Durchführung solch rigoroser Maßnahmen der Unmut der Eisenbahner aufs Äußerste gesteigert werden muß, kann man sich wohl denken. Der Reichsbahnbetrieb wird nicht eher gesunden und zur Ruhe kommen, als bis dem Personal neben einer auskömmlichen Entlohnung wiederum eine Arbeitszeit gegeben wird, die dem Achtstundentag entspricht.

H. J.



## Der Dockarbeiterstreik in England.

Der große Dockarbeiterstreik in England ist am 25. Febr. unter folgenden Bedingungen beendet worden:

1. *Wiederaufnahme der Arbeit.* Die Arbeit wird unverzüglich auf Grund der Bedingungen dieser Übereinkunft wieder aufgenommen. Alle Leute werden wieder in ihre früheren Stellungen eingesetzt. Benachteiligung wegen Teilnahme an dem Konflikt, in welcher Form diese auch erfolgt sei, tritt nicht ein.

2. *Löhne.* Vom Tage der Wiederaufnahme der Arbeit an beträgt der Mindest-Taglohn — wobei mindestens ein halber Taglohn gezahlt werden muß — in den größeren Häfen 11 sh. und in den kleineren Häfen 10 sh. und erhöht sich vom 2. Juni 1924 an auf 12 bzw. 11 sh.

3. *Differenzierungen.* Alle bestehenden Differenzierungen bleiben in Kraft und werden den erhöhten Mindestlöhnen zugeschlagen.

4. *Ständige Arbeiter,* die Wochenlöhne beziehen, erhalten die erhöhten Sätze von der Wiederaufnahme der Arbeit an, jedoch wird die Juni-Erhöhung erst von der ersten vollen Lohnwoche an, die der Einführung dieser Erhöhung folgt, eintreten.

5. *Akkordarbeit.* Von der Wiederaufnahme der Arbeit bzw. vom 2. Juni 1924 an werden die an den Akkordarbeit-Tarifen im Oktober 1922 bzw. Juli 1923 vorgenommenen Kürzungen den Tarifen mit folgenden Ausnahmen wieder zugeschlagen: Wenn in der Zwischenzeit neue Sätze festgelegt worden sind oder wo die Sätze neu angepaßt worden sind, weil sie zu hoch oder zu niedrig waren, werden die Sätze derart erhöht, daß den Leuten eine mit den Berechnungsmethoden für Akkordarbeit, wie sie in den lokalen Abmachungen in jedem Hafen enthalten sind, übereinstimmende und gleichlaufende Erhöhung gesichert wird.

6. *Überstunden.* Die in der Übereinkunft vom Mai 1920 festgesetzten Sätze für Überstunden werden den erhöhten Löhnen von der Zeit ihres tatsächlichen Inkrafttretens an angepaßt. In solchen Häfen jedoch, wo lokale Regelungen hinsichtlich der Überstunden bestanden haben und (bzw. oder) Bedingungen seit der Shaw-Übereinkunft gegenseitig angenommen worden sind, findet Erhöhung der Sätze in Übereinstimmung mit den lokalen Übereinkünften statt.

7. *Örtliche gemeinsame Kommissionen.* Die örtlichen gemeinsamen Kommissionen werden auf Verlangen einer der beiden Seiten zwecks Erreichung einer lokalen Übereinkunft folgende Besonderheiten beraten:

a) Differenzierungen von Zeitarbeitern wenn sie als Akkordarbeiter beschäftigt werden oder umgekehrt;

b) Die Anpassung von Stücklöhnen, die als zu hoch oder zu niedrig angefochten werden (siehe Klausel 6 der Übereinkunft von September 1922);

c) Berücksichtigung besonderer örtlicher Verhältnisse und (bzw. oder) Arbeitsbedingungen, vorausgesetzt daß die Entscheidungen der Gemeinsamen Landeskommision örtlich nicht verletzt werden;

d) Fragen der Unfallverhütung und der allgemeinen, Gesundheit und Sicherheit des Personals berührenden Verhältnisse.

8. Die lokalen gemeinsamen Kommissionen werden innerhalb einer Woche nach erfolgtem schriftlichen Gesuch von einer der beteiligten Seiten zur Besprechung der obigen und sonstigen Angelegenheiten zusammentreten und alles aufbieten, um zu

einer Verständigung zu gelangen. Mißglückt eine solche Zusammenkunft und (bezw. oder) kommt eine Übereinkunft innerhalb eines Monats (oder in einer darüber hinausgehenden Zeitspanne, wenn einer solchen gegenseitig zugestimmt wird) nicht zustande, so wird die Angelegenheit unverzüglich der Gemeinsamen Landeskommision oder im Einverständnis mit dieser einem Schiedsgericht zwecks Herbeiführung einer Lösung vorgelegt. Die auf diese Weise zustande kommende Lösung ist endgültig und für alle beteiligten Parteien bindend.

9. *Beseitigung des Systems der Gelegenheitsarbeiter.* Die Parteien dieses Vertrages stimmen der Einsetzung einer Unterkommision zu, für die der Arbeitsminister einen unabhängigen Vorsitzenden ernannt und jede notwendig erscheinende technische Unterstützung gewährt wird. Diese Kommision hat zur Aufgabe, das Registrierungssystem zu verbessern und zu vervollkommen und die Vorschläge über die „garantierte Arbeitswoche“ zwecks Erreichung einer Übereinkunft, welche den „Bericht Shaw“ verwirklicht, zu prüfen.

10. *Verbesserungsanträge und Kündigung.* Wünscht eine der Vertragsparteien eine der laufenden Abmachungen zu verbessern oder die Aufhebung dieser vorzuschlagen, so wird sie einen Monat zuvor Benachrichtigung geben und schriftlich ihre Absicht mitteilen. Auf Grund einer solchen Benachrichtigung werden die Parteien unverzüglich zur Aussprache zusammenzutreten. Kommt innerhalb eines Monats nach einer solchen Benachrichtigung ein Abkommen nicht zustande, so können die Parteien gegenseitig eine Verlängerung der Frist vereinbaren oder eine der beteiligten Parteien muß 14 Tage zuvor die Übereinkünfte kündigen.

11. *Allgemeines.* Dieses Abkommen gilt als eine Änderung des Landesabkommens vom 5. Mai 1920 und tritt an die Stelle aller Bedingungen dieses Vertrags.

Transport and General Workers' Union.

National Union of General Workers.

National Amalgamated Union of Labour.

United Order of General Labourers of London.

National Amalgamated Union of Enginemen, Firemen, Mechanics, Motormen, and Electrical Workers.

Um diesen Konflikt zu begreifen, ist es notwendig, auf den Vergleich des Industrial Court vom März 1920 — allgemein bekannt unter der Bezeichnung „Shaw Award“ — zurückzugehen. Dies war auf der Höhe der Wirtschaftskonjunktur und die Mindestlöhne wurden damals auf 16 Sh. in größeren und 15 Sh. in kleineren Häfen pro Tag festgesetzt. Eine Bedingung, wonach die Löhne veränderten Lebenskosten anzupassen sind, war nicht vorgesehen. Auch erklärten sich die Unternehmer mit der Einführung einer Regelung einverstanden, durch welche den Gelegenheitsarbeitern eine Existenzsicherung gewährt wird.

Einige Monate später trat ein Preisfall ein, der bis in die letzte Zeit andauerte. Die Unternehmer taten nichts, um ihre Versprechen hinsichtlich der Sicherung der Gelegenheitsarbeiter zu erfüllen, und drückten die Mindestlöhne allmählich bis auf 12 Sh. in den größeren und 11 Sh. in den kleineren Häfen herunter.

Im Juni 1922 verlangten die Unternehmer eine weitere Herabsetzung der Löhne. Die Gewerkschaften waren außerstande, Widerstand zu bieten und in einer im August vorgenommenen Abstimmung erklärten sich die Dockarbeiter mit einer weiteren Verminderung der Löhne um einen Schilling täglich ab Oktober einverstanden. Eine weitere Herabsetzung des Lohnes im selben Umfange sollte eintreten, wenn der Index der Unterhaltskosten um weitere 10 Punkte gefallen ist, aber nicht vor Mai 1923. (Der Index betrug damals 179 und stand um 79 Punkte höher als im Juli 1914.) Wie auf Bestellung trat diese Senkung genau um zehn Punkte im Juni 1923 ein und die weitere Kürzung wurde vorgenommen. Dies gab Anlaß zu einem erfolglosen inoffiziellen Streik im Juli 1923, dem die Gewerkschaften mit Ausnahme der Stevedore's Union die Anerkennung versagten, da sie sich an das Abkommen gebunden betrachteten.

Durch ihre dem Streik gewährte Unterstützung gelang es der Stevedore's Union, eine Anzahl Mitglieder von anderen Gewerkschaften zu sich herüberzuziehen. Zur Zeit dieses Streiks versprach Ernst Bevin im Namen der Transport and General Workers' Union, daß bei der ersten Gelegenheit ein neues Dockarbeiter-Programm formuliert und dieses sofort nach der erforderlichen Kündigung der gegenwärtigen Übereinkunft kraftvoll zu vertreten.

Auf einer am 30. November 1923 in York stattgefundenen Delegiertenkonferenz wurde dieses Programm formuliert und beschlossen, eine Erhöhung der Löhne um zwei Schilling pro Tag, entsprechende Erhöhung der Tarife für Akkordarbeiten und die garantierte Arbeitswoche zu verlangen. Diese Forderungen wurden den Unternehmern am 15. Dezember vorgelegt, von diesen aber einen Monat später vollständig und ohne Diskussion verworfen. Nach einer weiteren am 29. Januar stattgefundenen Delegiertenkonferenz wurde der Streik für den 16. Februar angekündigt. Diese Ankündigung machte die Unternehmer etwas vernünftiger und am 11. Februar boten sie eine Erhöhung der Mindestlöhne um einen Schilling pro Tag und eine entsprechende Erhöhung der Tarife für Akkordarbeiten an. Weiter schlugen sie vor, eine Unterkommision zur Prüfung und Berichterstattung über die Frage der garantierten Arbeitswoche zu bilden. Dieses Anerbieten wurde von den Vertretern der Dockarbeiter unverzüglich zurückgewiesen. Es fanden darauf unter den Auspizien des Arbeitsministeriums wiederholte Besprechungen mit den Unternehmern statt, da aber keine Übereinkunft erzielt werden konnte, wurde der Streik am 16. Februar mittags begonnen.

Die Streikparole wurde überall befolgt. Die Arbeitsniederlegung war im ganzen Lande allgemein. Folgende Gewerkschaften waren in den Kampf verwickelt: Transport and General Workers' Union, National Union of General Workers, National Amalgamated Union of Labour, United Order of General Labourers, and National Union of Enginemen, Motormen and Mechanics. Außerdem rief die National Union of Railwaymen alle ihre auf den Docks beschäftigten Mitglieder zum Streik auf. Allein die durch die Stevedores (Güterpacker) nach dem erfolglosen Streik im Juli 1923 gebildete besondere Organisation, die in der Zwischenzeit eine Erhöhung von 2sh. 6d gefordert hatte, hielt sich außerhalb des Kampfes und rief die Mitglieder auf, an der Arbeit zu bleiben, aber die Übernahme von Arbeiten der Streikenden zu verweigern. Sie nannte das einen „stay-in“-Streik, aber die Mitglieder begriffen schnell, daß ein solcher „Streik“ praktisch von der Verrichtung von Streikbrecherarbeit nicht erheblich abwich und innerhalb weniger Tage legten sämtliche die Arbeit ebenfalls nieder.

Am 18. Februar setzte der Arbeitsminister einen Untersuchungsausschuß ein und am 20. Februar um Mitternacht war die oben wiedergegebene Übereinkunft auf der Grundlage erreicht, daß die Löhne sofort um einen Shilling erhöht werden und daß eine weitere Erhöhung um einen Shilling Anfang Juni eintreten soll. Außerdem wurde eine sofortige Untersuchung unter den Auspizien des Arbeitsministers beschlossen, um ein System der Registrierung und Sicherung der Gelegenheitsarbeiter zu verwirklichen. Am 24. Februar wurden diese Bedingungen angenommen, wodurch einer der erfolgreichsten Streiks der letzten Zeit beendet wurde.

Der Streik der englischen Dockarbeiter ist von größter Bedeutung, und zwar nicht nur wegen der ausgezeichneten Ergebnisse, die durch ihn erreicht worden sind, sondern besonders auch weil er zugleich eine lange Depressionsperiode der englischen Arbeiterbewegung abschließt und den ersten Schritt nach vorwärts darstellt. Und diese Bedeutung wird ihm wahrscheinlich auch vom Gesichtspunkt der internationalen Arbeiterschaft zukommen. Ernest Bevin hat diese Bedeutung des Streiks auf der Delegiertenkonferenz der englischen Dockarbeiter wie folgt beschrieben: „Der Widerstand ging von der Tatsache aus, daß, wenn irgendeine große Gewerkschaft eine Bewegung in aufwärtsgehender Richtung nimmt, sie auch die gesamte Bewegung der Arbeiterklasse in dieser Richtung mit sich fortreißen und den fortgesetzten Rückgang aufhalten muß. Das haben wir

vom Beginn des Konflikts an vor Augen gehabt. Jede Gewerkschaft unseres Landes hat in den letzten vier Jahren eine rückläufige Bewegung genommen und schon drohten Moral und Geist der Leute erschüttert zu werden. Ich denke aber, daß es etwas Großes ist, daß die Transportarbeiter-Gewerkschaft als erste bestimmt war, eine Wendung herbeizuführen.“

## Ein Angriff auf den Achtstundentag im Hafenbetrieb von Hamburg.

Mit Wirkung ab 1. Juli 1923 wurde mit dem Hafenbetriebsverein Hamburg eine Neuregelung der gesamten Hafentarife (für 12 verschiedene Gruppen) vereinbart.

Mit Ausnahme der Lohnbestimmungen sollten die Tarife Geltung haben bis Ende September 1925. Die Regelung erstreckte sich auf Arbeitszeit, Lohnaufschlag für die 2. und 3. Schicht, Zuschlagslöhne für besondere Artikel wie Kies, Erz, Kohle usw., Überstunden, Beförderung, Urlaub und sonstige Bestimmungen.

Die werktägliche Arbeitszeit an Wochentagen beträgt 8 Stunden und dauert von

7 Uhr morgens bis 3 $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags mit einer Pause von 11–11 $\frac{1}{4}$ Uhr oder von	} 1. Schicht
3 Uhr nachmittags bis 11 Uhr abends mit einer Pause von 7–7 $\frac{1}{2}$ Uhr oder von	
11 Uhr abends bis 7 Uhr morgens mit einer Pause von 3–3 $\frac{1}{2}$ Uhr	} 3. Schicht

An Sonn- und Feiertagen wird in Schichten aber ohne Pausen gearbeitet und zwar von

7 Uhr morgens bis 1 Uhr nachmittags oder von	1. Schicht
1 Uhr nachmittags bis 7 Uhr abends	2. Schicht.

An Werktagen wird für die 2. Schicht der Lohn mit 10%, für die 3. Schicht mit 15% Aufschlag auf den Lohn der 1. Schicht berechnet.

An Sonn- und Feiertagen wird für jede Schicht der Lohn der 3. Werktagsschicht bezahlt. Der Lohn kann wöchentlich gekündigt werden und beträgt zur Zeit Mark 4,50 für die 1. Schicht.

Die Zuschlagslöhne für eine Reihe besonderer Artikel betragen 1 $\frac{1}{2}$ % bzw. 3% vom 1. Schichtlohn.

In dringenden Fällen sind nach Verständigung mit dem Betriebsobmann bis zu 3 Überstunden nach jeder Schicht zu arbeiten; diese werden mit 40% Aufschlag auf den Lohn der jeweiligen Schicht bezahlt.

Bei Arbeit auf allen im Strom oder an der Südseite der Elbe liegenden Schiffen oder Arbeitsplätzen wird freie Beförderung oder das entsprechende Fahrgeld gewährt.

Das sind die wichtigsten Bestimmungen, die in allen Tarifverträgen enthalten sind.

Der Hafenbetriebsverein hat nun auf Grund der Arbeitszeitverordnung vom 21. 12. 1923 die Arbeitszeit und die Arbeitslohnbestimmungen zum 10. März 1924 gekündigt.

Er beantragt:

Das jetzige Dreischichtensystem von je acht Stunden in ein System von zwei Schichten mit je *neun Arbeitsstunden umzuändern*.

Einführung von halben und dreiviertel Tages- bzw. Nachtschichten.

(Bis jetzt wurden die Hafentarbeiter nur für ganze Tage engagiert.)

Sonn- und Feiertagsarbeit soll stundenweise ohne Begrenzung geleistet und mit einem Aufschlag von 40% vergütet werden.

*Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten* sollen außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit liegen und nicht mehr bezahlt werden.

Der Lohn, der bisher 4,50 Mark für alle Hafentarbeiter betrug, soll für Schauerleute (Stauerarbeiter), Ewerführer, Leichterschiffer, Donkeyleute 46,6 Pfg., für Katarbeiter, Speicherarbeiter, Getreidearbeiter, Schiffs- und Kesselreiniger 42 Pfg., für Tallyleute, Schiffer und Maschinisten 50 Pfg. pro Stunde betragen.

Wochenlöhner und wochenweise ausgezahlte Tagelöhner erhielten bisher die in die Woche fallenden gesetzlichen Feiertage bezahlt und bei Arbeit an diesen Tagen einen Feiertagslohn extra. In Zukunft soll bei Arbeit an diesen Tagen nur der Aufschlag von 40% bezahlt werden.

Die Zuschlagslöhne sollen bei stark verminderter Zahl der Artikel 1 Pfg. pro Stunde betragen.

Die Beschränkung der Überstundenarbeit auf drei Stunden nach jeder Schicht soll fortfallen.

Die freie Beförderung an und von Bord bzw. Arbeitsstelle soll aufgehoben werden.

Außer diesen in allen Tarifen wiederkehrenden Bestimmungen werden noch Abänderungsanträge zu den einzelnen Tarifen gestellt.

Dem Vorgehen des Hafenbetriebsvereins in Hamburg sind auch die Arbeitgeber in Bremen und in den übrigen Nordseehafenstädten gefolgt und haben ähnliche Forderungen gestellt.

Die bis jetzt stattgefundenen Verhandlungen sind ergebnislos verlaufen. Der Schlichtungsausschuß Hamburg, der sich bereits mit der Angelegenheit befaßt hat und vor dem der Deutsche Verkehrsbund die Berechtigung der Kündigung auf Grund der Arbeitszeitverordnung bestritten hat, hat einen Spruch gefällt, wonach die Kündigung zu Recht erfolgt ist, und im übrigen die Anträge zur nochmaligen Verhandlung an die Parteien zurückverwiesen.

Wie aus den vorstehenden Anträgen ersichtlich ist und aus den bisherigen Verhandlungen entnommen werden konnte, haben die Arbeitgeber hartnäckig die Absicht, den Achtstundentag bzw. achtstündige Arbeitsschicht abzuschaffen und wenn sie diese ihre Absicht bis zum 10. März nicht aufgeben, dürfte es aller Wahrscheinlichkeit nach zu einem schweren Kampfe in den Hafenbetrieben kommen. Da seit Jahren die Löhne der Hafentarbeiter in den übrigen Nordseehafenstädten einschließlich Lübeck sich immer denjenigen Hamburgs angepaßt haben, so ist mit absoluter Sicherheit anzunehmen, daß ein evtl. Kampf sich auch auf diese Häfen ausdehnen wird.

## Amerika.

### Die Tarifverträge der Hafentarbeiter.

Der amerikanische Hafentarbeiterverband hatte im Jahre 1923 eine besonders schwierige Periode durchzumachen. Durch die anhaltenden zerrütteten Zustände im europäischen Wirtschaftsleben war die amerikanische Ein- und Ausfuhr fast vollständig lahmgelegt, und diese Tatsache sowie der starke Mitgliederrückgang infolge Arbeitslosigkeit und Übertritt der Mitglieder zu anderen Berufen hat der Verbandsleitung viel Kopfzerbrechen verursacht. Obgleich diese Zustände heute noch bestehen, hat sie die Schwierigkeiten doch zu überwinden vermocht. Es ist der Organisation gelungen, mit den Arbeitgebern Vertragsabschlüsse zu tätigen, durch welche in den Häfen an



der nördlichen atlantischen Küste, in Häfen an der südatlantischen Küste und am Golf von Mexiko die während des Krieges gültigen Sätze wieder eingeführt wurden. Diese Sätze sind ungefähr 15% höher als diejenigen, welche vor den Vertragsabschlüssen in Kraft waren.

Obwohl die Verträge örtlich abgeschlossen wurden, tragen sie doch in bezug auf Grundlöhne und Arbeitszeit einheitlichen Charakter; der Stundenlohn wurde durchweg auf 80 Cents festgesetzt, während Überarbeit mit \$ 1,20 pro Stunde zu vergüten ist. Die Arbeitszeit beträgt vom Oktober bis Mai 48 Stunden und vom Juni bis September 44 Stunden, die Häfen am Golf von Mexiko ausgenommen; dort gilt das ganze Jahr hindurch die 48stündige Arbeitswoche. In Häfen mit 44stündiger Arbeitswoche ist vom Juni bis September der freie Samstag nachmittag eingeführt. Wird an diesem Tage Überarbeit verlangt, so ist sie auch also solche zu bezahlen.

Bei den Zuschlägen bestehen nur geringe Abweichungen. Nach der für Galveston, Texas City, Houston und Bolivar getroffenen Vereinbarung (darin sind Ladungen aller Art mit Ausnahme von Baumwolle und Tabak vorgesehen), wird für Handhabung von Getreide, vorausgesetzt, daß es nicht versandbereit eingesackt ist, zum Grundlohn von 80 Cents ein Zuschlag von 20 Cents pro Stunde gewährt; für Kohle 5 Cents pro Stunde extra, und 10 Cents pro Stunde extra für Handhabung von Trockenholz (200 und mehr Quadratfuß), rohes Lampenöl, Gasolin oder Naphta in Schachteln, pulverisiertes Arsen, Holz oder andere kreosothaltige Artikel, Holzpräservative oder ähnliche Produkte, Zement, kaustische Soda, Walker-Erde, lose Phosphate und phosphorsaure Eisenmangan, Düngstoffe, offen, rohe Häute (falls nicht in Fässern verpackt), Guano, lose Knochen, Gitterwerk bei Beförderung von Tierkäfigen und ähnlichen Arbeiten.

Wo beim Stauen keine Krampen oder Heber verwendet werden, gewährt man für Handhabung von Naphtha, rohes Lampenöl, Petroleum und Terpentin in Tonnen ebenfalls einen Zuschlag. Arbeit auf Schiffen in Not mit beschädigter Ladung oder wo Rauch, schädliche Ausdünstungen oder üble Gerüche vorhanden sind, wird zu doppelten Sätzen vergütet.

Nach dem Vertrag von Baltimore werden für Handhabung von Explosivstoffen oder beschädigter Waren die doppelten Sätze und für Getreide oder Gefrierwaren eine Sondervergütung von 20 Cents pro Stunde gewährt.

Der Vertrag von Charlestown sieht für lose Ladungen, d. h. für Waren, die mit der Schippe bearbeitet werden müssen, einen Stundenlohn von 85 Cents (für Überzeit \$ 1,25 pro Stunde) vor; für Zucker, Melasse und Gefrierladung in Kühlzellen mit einer Temperatur von höchstens 20° 90 Cents pro Stunde (für Überarbeit \$ 1,50); für beschädigte Ladung \$ 1,60 (pro Überstunde \$ 2,40) und für Kaffee 85 Cents (pro Überstunde \$ 1,25).

Gemäß dem New Yorker Vertrag wird für Behandlung von Sturzgütern, Ballast und Kohle 85 Cents pro Stunde (die Überstunde mit \$ 1,25) bezahlt; für feuchte Häute 95 Cents (die Überstunde mit \$ 1,35); für rohes Lampenöl, Petroleum und Naphtha in Schachteln \$ 1,— (die Überstunde mit \$ 1,50); für Explosivstoffe und beschädigte Waren \$ 1,60 (\$ 2,40 pro Überstunde) und für Gefrierwaren \$ 1,— (\$ 1,40 pro Überstunde).

Die Überstunden werden auf verschiedene Weise errechnet. Nach dem für Galveston, Texas City, Houston und Bolivar gültigen Vertrag wird für Nacharbeit und Arbeit an Feiertagen der gewöhnliche Überstundensatz (1½fache des Lohnes) und für Sonntagsarbeit und Arbeit während der Essenspausen der doppelte Lohn bezahlt. In Baltimore wird für Nacht- und Sonntagsarbeit, für Arbeit an Feiertagen und während der Essenspausen der gewöhnliche Überstundensatz vergütet. Für Arbeit in Essenspausen bei Nachtschicht (in der Zeit von 6—7 Uhr abends, 11—12 Uhr nachts und 6—7 Uhr morgens) wird ein Satz von \$ 1,80 pro Stunde bezahlt. Der New Yorker Vertrag sieht ähnliche Bestimmungen vor, nur wird für Arbeit während der nächtlichen Essenspausen (in diesem Falle zwischen Mitternacht und 1 Uhr morgens und zwischen 6 und

7 Uhr morgens) \$ 2,40 pro Stunde bezahlt. Nach dem Vertrag von Charlestown werden für Überarbeit an Sonn- und Feiertagen und für Nacharbeit die gewöhnlichen Überstundensätze vergütet und für Arbeit in den Essenspausen der doppelte Lohn.

Zur Arbeitsstelle gerufene Leute haben Anspruch auf Bezahlung von mindestens zwei Stunden, gleichgültig, ob sie Arbeit verrichtet haben oder nicht.

In New York und in den Häfen am Golf von Mexiko wird darin eine Ausnahme gemacht, wenn infolge der Wetterverhältnisse die Arbeit unmöglich ist.

Nach den Übereinkünften von New York, Charlestown und Baltimore müssen beim Anstellen von Leuten die Mitglieder des Hafnarbeiterverbandes bevorzugt werden.

Sämtliche Verträge verbieten Arbeitsunterbrechungen. In Streitfällen muß das Schiedsgericht angerufen werden.

Die Leute, die sich Verstöße zuschulden kommen lassen, müssen unverzüglich aus dem Verband ausgeschlossen werden.

Die Verträge haben für ein Jahr, vom 1. Oktober 1923 an gerechnet, Gültigkeit.

Für die Wäger in New York ist eine besondere Vereinbarung getroffen worden. Deren Tagelohn (8 Stunden) wurde auf \$ 10,—, die Überstunde auf \$ 2,20, Arbeit an Sonn- und Feiertagen auf \$ 16,— festgesetzt. Werden Leute morgens eingestellt, so ist der ganze Tag zu vergüten. Der halbe Tagelohn (1—5 Uhr früh) beträgt \$ 6,—. Für auswärtige Arbeit werden außer dem Lohn von \$ 10,— \$ 5,— als besondere Aufwandsentschädigung bezahlt.

Für die Kontrolleure in New York ist ebenfalls ein spezieller Vertrag abgeschlossen worden. Ihr Tagelohn beträgt \$ 6,— bei achtstündiger Arbeitszeit; für einen halben Tag (vier Stunden oder weniger) \$ 3,—.

Die Überstunde wird mit \$ 1,20 vergütet; Arbeit während den nächtlichen Essenspausen (12 Uhr nachts bis 1 Uhr morgens und 6—7 Uhr morgens) wird mit \$ 2,40 vergütet. Die Kontrolle von Munition, Explosivstoffen oder beschädigten Waren wird mit doppeltem Lohn bezahlt.

Am 6. Oktober 1923 hat der Hafnarbeiterverband mit dem amerikanischen Seeleuteverband eine Vereinbarung getroffen, wonach beide Verbände mit vereinten Kräften auf die Unorganisierten einen Druck ausüben werden, um sie zum Beitritt zu den zuständigen Organisationen zu veranlassen. Man verspricht sich von dieser Zusammenarbeit günstige Resultate.



## Der Streik der deutschen Seeleute in englischen Häfen.

Nach fast zweimonatigem, geschlossen durchgeführtem Streik um Erhöhung ihrer Kullöhne mußten die Mannschaften deutscher Schiffe in englischen Häfen ihren Kampf am 12. Februar erfolglos aufgeben.

Die deutschen Reeder lehnten nicht nur jedes Entgegenkommen ab, sie sorgten sogar dafür, daß die zurückgekehrten Seeleute vor den Richter zitiert und mit hohen Geldbußen und Gefängnisstrafen bis zu vier Wochen, mit gnadenweisem Erlaß bei Wohlverhalten, belegt wurden.

So bedauerlich der erfolglose Verlauf des Streiks an sich ist, wäre es doch verkehrt, ihm jede Bedeutung abzusprechen. Es ist eine erfreuliche Tatsache, daß sich die deutschen Seeleute weigerten, sich weiter mit den erbärmlichen Kullöhnen abspesen zu lassen, und für Verbesserung ihrer kläglichen Lebenslage kämpfen wollten. Ein großer Fehler dagegen ist zweifellos der, daß sie diesen Streik unvorbereitet und ohne vorherige Verständigung mit den deutschen Organisationen einleiteten.

Abgesehen von der Tatsache, daß wilde Streiks an sich selten dauernde Erfolge zeitigen, ergab sich in diesem Falle der weitere schwierige Umstand, daß er in einem fremden Land ausbrach und durchgeführt werden mußte. Der Streik wäre wohl früher in sich zusammengebrochen, hätte ihn nicht die National Seamen's and Firemen's Union durch moralische und finanzielle Unterstützung genährt und erhalten.

Dies geschah nicht, wie die Leitung dieses Verbandes auch offen heraus erklärt hat, lediglich aus Sympathie und Solidaritätsbeweis für die deutschen Seeleute, sondern letzten Endes deshalb, weil die englischen Seeleute — und wir fügen noch hinzu: die Seeleute aller Länder — das größte Interesse daran haben, daß die Heuern der deutschen Seeleute erhöht und auf das Niveau der in den anderen Ländern gültigen Seemannsgagen gebracht werden.

Dieser Kampf hat die Frage der Vereinheitlichung der Seemannslöhne von neuem in den Vordergrund gerückt, aber auch gleichzeitig den schlagendsten Beweis dafür erbracht, daß dies nur erreicht werden kann, wenn die Seeleute aller Länder in gemeinsamer Aktion vorgehen. Die Internationale Seeleutekonferenz, die binnen kurzem von der I. T. F. einberufen wird,

hat diese Frage zu prüfen. Möge sie nicht nur zu einem einmütigen Beschluß kommen, sondern auch die Mittel und Wege finden, die durch Zusammenschluß der Seeleute aller Länder und aller Richtungen zu einem geschlossenen, gut vorbereiteten und taktisch geführten Kampfe leiten. Solange dies organisatorisch noch nicht möglich sein sollte, ist ihre loyale Zusammenarbeit allererste Vorbedingung.

Die großzügige Unterstützung, welche die deutschen Seeleute während ihres Streiks von dem englischen Verbands erfahren haben, berechtigen zu der Hoffnung, daß ein gemeinsames Vorgehen möglich sein dürfte.

### Berichtigung.

In der letzten Nummer wurde im Artikel über die automatische Kuppelung ein unrichtig übersetztes Telegramm aufgenommen, das folgendermaßen lauten sollte:

„Nachdem ich persönlich die guten Ergebnisse feststellen konnte, die mit der versuchsweisen Anwendung der automatischen Kuppelung Boirault im Distrikt von La Rochelle gemacht worden sind, habe ich die Überzeugung gewonnen, daß die Möglichkeit der praktischen Anwendung der automatischen Kuppelung derart gefördert worden ist, daß im Hinblick auf die Anzahl Eisenbahner, die alljährlich das Opfer von Unfällen beim Rangieren von Wagen mit Schraubenkuppelung wird, sowie die technischen Verbesserungen, die durch die automatische Kuppelung im Eisenbahnbetrieb bewirkt werden, es unverzeihbar wäre, die Periode der Versuche fortzusetzen und die Einführung der automatischen Kuppelung noch länger zu verzögern. Diese Neuerung darf keine Personalentlassungen zur Folge haben.“