



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 Hamburger Kongreß 111	Schweiz: Die Neuordnung der Gehaltsbezüge des Personals der schweizerischen Bundesbahnen 116	Transportarbeiter: Unfallverhütung und sanitäre Maßnahmen in den holländischen Häfen 119
Gewerkschaftliche Rückschau 113	Der dritte Reichslohntarifvertrag für die Arbeiter der deutschen Reichsbahn 118	Resolutionen des Hamburger Kongresses (Hafenarbeiter) 120
Mitteilungen des Büros 113	Das Eisenbahnnetz Mittel- und Südamerikas 119	Seeleute: Einige Betrachtungen über die Hamburger Seeleute-Konferenz 121
Allgemeine Resolutionen des Hamburger Kongresses 114	Gesuch der argentinischen Eisenbahner 119	Binnenschifffahrt 122
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen der schweizerischen Eisenbahner 115	Beschlüsse des Hamburger Kongresses 119	Eingelaufene Druckschriften 122
Berichtigung 115		
Zur Frage der Elektrifizierung der Eisenbahnen 116		

Internationaler Antikriegstag

21. September 1924

ALLGEMEINES

Der Hamburger Kongreß.

Wenn der Hamburger Kongreß — der vierte seit der Wiederaufrichtung der I. T. F. und der elfte seit ihrer Gründung — auch keinen ungeteilten Eindruck hinterläßt, so darf doch auf den größten Teil seines Verlaufs mit Genugtuung geblickt werden.

Vor allen Dingen ist festzustellen, daß die Beteiligung größer als jemals zuvor war. Diese Tatsache allein zeugt von dem ununterbrochenen Wachstum der I. T. F., die sich in den letzten Jahren immer mehr zu einer wirklichen *internationalen Organisation* entwickelte. Nur wenig europäische Länder waren unvertreten, während die Ausdehnung der I. T. F. auf die übrigen Weltteile durch die Anwesenheit von Vertretern der Transportarbeiterschaft der Vereinigten Staaten und von Canada, des Eisenbahnpersonals in Argentinien und Palästina, sowie des Gastes der Brotherhood of Stationary Firemen and Oilers and Railway Shop Labourers (Verband der Maschinenwärter und Werkstättenarbeiter) aus den Vereinigten Staaten zum Ausdruck kam. Hinzu kommt, daß die vertretenen Orga-

nisationen fast ausnahmslos als *die* Vertreter der betreffenden Arbeitergruppen ihres Landes betrachtet werden konnten, was die Bedeutung noch erhöht.

Ein anderer und sicher nicht geringerer Grund, uns mit Genugtuung zu erfüllen, war die Stimmung, die allgemein auf dem Kongreß herrschte. Möchten sich auch bei einzelnen Gelegenheiten die Diskussionen in Form und Inhalt etwas schärfer zuspitzen, so blieb doch stets das Bewußtsein der Zusammengehörigkeit und der Verbundenheit mit und in der I. T. F. vorherrschend. In keinem Augenblick wurde von dem Grundsatz abgewichen, daß alles in dem Kampf gegen das Kapital Einigende und Verbindende betont werden muß.

Die Vorkommnisse der jüngsten Zeit ließen voraussehen, daß an dem Auftreten Fimmens auch Kritik geübt werden würde. Mitunter schlug diese fehl, weil sie sich gegen die Person Fimmens richtete, während sie in Wirklichkeit Handlungen galt, die dieser in Ausführung von Vorstandsbeschlüssen vorgenommen hatte. Aber auch wenn die Kritik eine persönliche war und mit unterstrichener Schärfe geäußert wurde, war sie doch vom Geist der Kameradschaft und der Loyalität getragen. Auch die sachlich schärfsten Gegner bekundeten Fimmens unumwunden ihre Wertschätzung und ihre persönliche Zuneigung. Mit der einmütigen Wiederwahl Fimmens, die seinen freimütigen Erklärungen folgte, fand die Debatte eine würdige Krönung. Die I. T. F. darf auf die Art und Weise, wie eine derartige Frage behandelt wurde und auf die dabei bewiesene Weitherzigkeit stolz sein.

Was den mehr positiven Teil der Besprechungen angeht, sei zur Bekräftigung unseres Urteils auf einige Hauptergebnisse hingewiesen:

Der Kongreß zeigte einen offenen Blick für die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung und deren Zusammenhang mit unserer eigenen Gewerkschaftsarbeit. Das kam vor allen Dingen in der Stellungnahme zu dem Dawes-Gutachten zum Ausdruck. Der Kongreß ließ es sich nicht nehmen, hierüber seine eigene Meinung auszusprechen. Er folgte damit nicht nur einem Gebot der Selbstachtung, sondern erfüllte zugleich eine ganz selbstverständliche Pflicht, denn es ist kurz, daß ein so wichtiger Teil der Arbeiterschaft, wie ihn die Transport- und Verkehrsarbeiter darstellen, an einer für sie so einschneidenden Frage nicht achtlos vorbeigehen kann.

Als einen der wertvollsten Beschlüsse erachten wir die Resolution hinsichtlich der *Gewerkschaftsbewegung in den*

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.

Kolonien zu gewährenden Unterstützung. Diese Resolution wurde dem Kongreß von der Delegation Palästinas unterbreitet und ist darum schon für sich allein ein erfreuliches Symptom für die Befreiungsbestrebungen in den noch rückständigen Ländern und die wachsende Bedeutung unserer Internationale. Wir würden nur im wohlbegriffenen Eigeninteresse unserer ganzen Bewegung handeln, wenn wir die Aufmerksamkeit, die wir den Ländern des fernerer Ostens schon heute widmen, durch gewisse organisatorische Maßregeln zu einem möglichst praktischen Nutzen für die Arbeiterschaft dieser Länder ausweiten könnten.

Die Aussprache des Kongresses über den *Achtstundentag* stellt nicht nur eine Äußerung unserer Ungeduld und Beunruhigung über das Zögern der Regierungen in der Durchführung der Washingtoner Beschlüsse dar, sondern sie ist zugleich ein Protest und ein Ansporn zu größerer Beschleunigung. Auf Vorschlag der englischen Kameraden wurde in der vorgelegten Resolution der ausdrückliche Hinweis aufgenommen, daß eine Durchführung der Washingtoner Konvention nicht zu einer Verschlechterung bestehender Verhältnisse führen darf. Möge hierbei die wirtschaftliche Machtstellung, die sich das englische Eisenbahnpersonal gesichert hat und kraft deren es seine heutige Lage errungen hat und behaupten wird, ein Vorbild dafür sein, wie wir handeln müssen, um die Regierungen zur tatsächlichen Erfüllung ihrer Zusagen zu bewegen.

Dasselbe gilt hinsichtlich der so bedeutsamen Frage der *Sozialisierung der Transportmittel*, über die dem Kongreß interessante Daten vorgelegt wurden und die einen Punkt weiterer vorbereitender Behandlung bildet: auch in dieser Frage wird sich die besitzende Klasse nicht durch Rechtsargumente sondern erst durch die Macht und den tatkräftigen Widerstand der Arbeiterklasse zur Preisgabe ihrer Vorrechte veranlaßt sehen. Theoretische Vorarbeit kann und wird aber diese Machtentscheidung zweifellos erleichtern und beschleunigen.

Mit der einmütigen Annahme der von der französischen Seeleute-Föderation vorgelegten EntschlieÙung, die die angeschlossenen Organisationen zur Förderung der *Idee einer europäischen Staatsgemeinschaft* aufruft, bewies der Kongreß seinen Willen zum Völkerfrieden und seine Bereitschaft, an der Schaffung praktischer Voraussetzungen hierfür mitzuarbeiten. In einer andern Willenskundgebung wandte er sich gegen alle Verfolgungen, denen namentlich das Eisenbahnerpersonal in verschiedenen Ländern ausgesetzt ist.

Wenn wir diesen Ergebnissen noch den mit so überwältigender Mehrheit angenommen Beschluß zuzählen, ab Januar 1925 die Beiträge allgemein auf 6 holländische Cents pro Mitglied und Jahr festzusetzen, wodurch wir die Möglichkeit erhalten, unseren Arbeitsapparat zu vervollkommen, und schließlich noch die Empfehlung der Weltsprache Esperanto erwähnen, wodurch diese Hilfssprache in den Bezirk praktischer Erwägung gerückt wird, so sind damit nach unserer persönlichen Auffassung die günstigen Momente des Kongresses wiedergegeben.

Diesen zahlreichen wertvollen Kongreßergebnissen gegenüber muß aber auch auf die Tatsache verwiesen werden, daß es nicht möglich war, für die Behandlung derjenigen speziellen Angelegenheiten, die mehr die einzelnen Gruppen der Transportarbeiterschaft angehen, genügend Zeit zu gewinnen, obwohl der Vorsitzende, dessen Amt dieses Mal besonders schwierig war — es wurde in nicht weniger als sechs Sprachen übersetzt — alles aufbot, um den Sektionen ausreichende Zeit für besondere Zusammenkünfte zu verschaffen. Wenn nun auch die weitere Durchführung unserer Arbeit durch diesen Mißstand nicht leiden dürfte, da die einzelnen Sektionen in den von ihnen

gefaßten EntschlieÙungen dem Sekretariat die Aufgaben umschrieben haben, so meinen wir doch, daß der Kongreß den einzelnen Sektionen in Zukunft unbedingt ausreichende Zeit zu einem reiflichen Gedankenaustausch bieten muß. Versäumnisse in dieser Hinsicht könnten sich später einmal rächen. Der Vorstand dürfte daher gut tun, die Organisation von Kongressen in Zukunft derart abzuändern, daß er zuerst die Gruppenkonferenzen zusammentreten läßt, dann einen Tag Gelegenheit gibt für die notwendigen Übersetzungs- und Vielfältigungsarbeiten und hierauf erst den Allgemeinen Kongreß beginnen läßt. Jedenfalls wird eine Regelung, die den speziellen Arbeiten der Sektionen Rechnung trägt, nicht zu umgehen sein.

Als weitere Erfahrung aus dem Verlauf des Hamburger Kongresses muß die Notwendigkeit einer Neugruppierung der einzelnen Sektionen angeführt werden. Dabei denken wir nicht nur an die Umgruppierung der einzelnen Länder zwecks Bildung des Generalrats, sondern auch an die Gruppierung nach der Art der Tätigkeit. So müÙte z. B. die Frage der Einteilung des Straßenbahnpersonals — ob es mit der Sektion der Eisenbahner verbunden bleiben oder der Transportarbeitersektion angeschlossen werden soll — nochmals nachgeprüft werden.

Zum Schluß unserer Betrachtungen über den Kongreß möchten wir noch ein herzliches Abschiedswort unserem Kameraden *Tomschik* zurufen, dessen Ausscheiden aus dem Exekutivkomitee wir ungern sehen, wenngleich der Verlust dadurch ausgeglichen wird, daß Kamerad *Forstner* seinen alten Platz wieder einnimmt.

Als Ganzes genommen gibt der Hamburger Kongreß Zeugnis von einer beträchtlichen Erstarkung der I. T. F. Das Bewußtsein der Zusammengehörigkeit und der Einheit ist stärker, die materiellen Voraussetzungen zur Vervollkommnung ihrer Arbeit sind verbessert, einzelne Schwächen in unserer Ausrüstung sind erkannt und müssen beseitigt werden.

Eine Unmenge neuer Arbeit für den täglichen Kampf um Verbesserungen, die alle Gruppen berühren, ist dem Sekretariat übertragen. Doch liegt die Ausführung nicht nur bei diesem, sondern auch bei den angeschlossenen Organisationen selbst. Diese müssen begreifen, daß die Internationale Föderation nichts anderes und nichts mehr ist, als was die angeschlossenen Verbände hieraus selbst machen und daß eine Kette nicht stärker ist als ihr schwächstes Glied. Die Wirksamkeit der I. T. F. ist und bleibt abhängig von der Macht und dem Einfluß der Organisationen in der eigenen Industrie und in dem eigenen Land sowie von ihrer *eigenen Mitarbeit* an unseren gemeinsamen Aufgaben.

Wir stehen mit unserer Arbeit erst im Beginne. Die Internationalisierung der Wirtschaft führt zu einer immer größeren Abhängigkeit der Arbeiterschaft aller Länder und erweitert in ihrem Fortschreiten auch fortwährend den Kreis unserer Aufgaben. Wir dürfen daher nie stille stehen, sondern müssen unablässig an der Vervollkommnung unserer Organisation arbeiten und darauf bedacht sein, sie zu einer wirklichen internationalen Kampforganisation des Verkehrs- und Transportpersonals zu machen, die imstande ist, ihre historische Aufgabe zu erfüllen. Ein guter und hoffnungsvoller Beginn hierzu ist getan.

In unermüdlicher Arbeit für die Interessenwahrung der uns angeschlossenen Mitglieder, in dieser zähen, nicht immer sofort sichtbaren „Kleinarbeit“ jedes Tages, über der wir — schon weil es in hohem Maße unseren unmittelbaren Kampf beeinflusst —, das große gesellschaftliche Geschehen, geschweige denn unser Endziel: die Befreiung der Arbeit, nie aus den Augen verlieren dürfen, soll und wird es uns gelingen, das Vertrauen der breiten Massen zu erwerben und sie mit dem Geist internationaler Solidarität und der Opferbereitschaft zu

durchdringen. Und nicht zuletzt erwarten wir hiervon, daß auch jene, die heute noch außerhalb unserer Reihen stehen, die Verpflichtung begreifen, an unserer Arbeit, von der auch sie Gewinn ziehen, den ihnen zukommenden Teil beizutragen.

Möge der Hamburger Kongreß allen Organisationen des Verkehrs- und Transportgewerbes ein dauernder Ansporn sein, dem weiteren organisatorischen Ausbau der I. T. F. und der Verwirklichung ihrer Ziele stets die besten Kräfte zu widmen!
N.

Gewerkschaftliche Rückschau.

Das in seinen Folgen bedeutsamste Ereignis des Monats August bildet das zwischen den alliierten Regierungen und der Regierung Deutschlands in London getroffene Abkommen über die Durchführung des Dawes-Berichts. Die optimistischen Erwartungen, die sich daran knüpfen, werden— das hat sowohl der Internationale Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wie die Bergarbeiter-Internationale dargelegt— innerhalb der Arbeiterschaft nicht überall geteilt. Insbesondere blicken die englischen Arbeiter mit Beunruhigung in die Zukunft. Sie, die durch ihre machtvollen und vorbildlich geführten Organisationen und ungeachtet einer starken und andauernden Arbeitslosigkeit hinsichtlich der Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen der Arbeiterschaft des Kontinents weit voraus sind, fürchten nicht ohne Berechtigung, daß die Deutschland auferlegten Zahlungsverpflichtungen, die praktisch nicht anders als in gesteigerter Ausfuhr um jeden Preis erfolgen können, die Arbeitslosigkeit in England anscharfen und dem immer zum Angriff bereiten englischen Unternehmertum den Kampf zur Verschlechterung der Arbeitsbedingungen erleichtern werden. Eine Gefahr würde in der Tat eintreten, wenn es gelänge, die bereits in Deutschland herrschenden Arbeitsbedingungen zu einer dauernden Einrichtung und damit praktisch die deutsche Arbeiterklasse zum Träger der Reparationslasten zu machen. Es wird daher viel davon abhängen, ob die deutsche Arbeiterschaft Kraft und Energie aufbringt, ihren Lebensstandard schon in der nächsten Zeit wesentlich zu heben. Die deutschen Gewerkschaften haben diese Hoffnung. Das setzt aber angesichts der Rücksichtslosigkeit des Unternehmertums große gewerkschaftliche Kämpfe in Deutschland voraus und legt den internationalen Gewerkschaftsorganisationen die Pflicht auf, schon heute genau zu prüfen, wie durch planmäßiges Zusammenwirken die Schlagkraft der deutschen Gewerkschaften zu heben ist. Wir denken hierbei namentlich an die internationalen Berufsekretariate, deren heute noch mehr informative Charakter sich naturnotwendig zum Charakter einer internationalen Kampforganisation und der internationalen Kampforganisation wandeln muß.

Erfreulicherweise wird diese unabweisbar gewordene Ausdehnung der den Internationalen Berufsekretariaten zufallenden Aufgaben immer mehr begriffen. Mit Deutlichkeit ist dies auf den in den letzten Wochen stattgefundenen internationalen Kongressen der Metallarbeiter, der Bergarbeiter und der Textilarbeiter zum Ausdruck gekommen. Alle diese Kongresse haben Beschlüsse gefaßt, die Voraussetzungen zu einem engeren Zusammenwirken und zu einer Hebung der Aktionsfähigkeit der Internationalen Berufsekretariate schaffen wollen.

Unter den Kampfaktionen im Transportgewerbe ist an erster Stelle der im Augenblick noch im Gang befindliche Streik der Schauerleute im Covent Garden, dem großen Londoner Umschlagplatz für Gemüse, zu erwähnen. Er ist am 15. August ausgebrochen und wird vom Transportarbeiterverband geleitet. Die Streikenden fordern einen festen Wochenlohn von £ 4.5 sh. Es handelt sich hierbei aber weniger um einen Lohnkonflikt als um einen Kampf zur Herbeiführung einer besseren Regulierung der Arbeit. Heute sind die Schauerleute im Covent Garden ganz von der Konjunktur abhängig. In den Sommermonaten verdienen sie mitunter weit mehr als den von ihnen jetzt geforderten Mindestlohn. Dem steht aber die Arbeitslosigkeit in anderen Monaten entgegen. Auf die Unhaltbarkeit dieses Zustandes ist wiederholt in monatlichen Berichten hingewiesen worden.

Ferner sind Kämpfe der Hafnarbeiter in Danzig und in Le Havre zu erwähnen.

Auf ein Symptom dürfte die Nachricht von einem Hafnarbeiterstreik in Petrograd hinweisen. Einzelheiten über dessen Verlauf konnten bisher nicht erfahren werden, aber auch wir sind geneigt, die Deutung für richtig zu halten, daß hier nicht ein Lohnkonflikt vorliegt, sondern daß sich die russischen Hafnarbeiter gegen den forcierten Getreideexport Rußlands wenden. Derartige Konflikte können dem näheren Kenner Rußlands keine Überraschung sein. Rußland ist ein Agrarland und keine wie immer zusammengesetzte Regierung kann achtlos an den Notwendigkeiten der Bauernbevölkerung vorbeigehen. Die Notwendigkeit der Bauern aber ist: Beschaffung landwirtschaftlicher Maschinen, künstlichen Düngers usw. Das wiederum ist angesichts der industriellen Rückständigkeit Rußlands nur möglich durch Export landwirtschaftlicher Produkte über die durch die Rücksicht auf die russische Stadtbevölkerung gebotene Grenze hinaus.

Sonstige über lokale Bedeutung hinausgehende Gewerkschaftskämpfe haben im Transportgewerbe während des Berichtsmonats nicht stattgefunden. Der Monat August war mehr der internationalen Sammlung und der Kampfvorbereitung gewidmet. Nicht weniger als drei der bedeutendsten internationalen Berufsekretariate haben in diesem Monat Kongreß abgehalten. Auch die Vertreter der I. T. F.-Organisationen sind im August zusammengetreten. Über den Verlauf des Kongresses und seine Arbeitsergebnisse wird an anderer Stelle berichtet.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Erhebungen.

Außer den auf Grund der Hamburger Kongreßbeschlüsse an die Organisationen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals versandten Fragebogen (siehe Eisenbahnerrubrik), sind gegenwärtig Erhebungen über folgende Punkte im Gange:

Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in den verschiedenen Ländern;

Entlohnung einzelner Eisenbahnerkategorien im Zusammenhang mit den Kosten des Lebensunterhalts;

Pensionssätze, Fortzahlung des Gehalts im Krankheitsfalle und Beschaffung von Dienstkleidung für das Straßenbahnpersonal;

Die Arbeitszeit in den Nordseehäfen;

Regelung der Sonntagsarbeit in den Häfen von Großbritannien, Holland und Belgien.

Beiträge.

An Beiträgen sind weiter eingegangen:

vom englischen Transport- und Fabrikarbeiter-	verband	£ 825.—
„ Deutschen Verkehrsband	RM. 9547.11	
„ Deutschen Eisenbahner-Verband	RM. 2362.—	
„ Jugoslawischen Eisenbahner-Verband	RM. 500.—	
„ Ungarischen Transportarbeiter-Verband	\$ 12.—	
„ Italienischen Straßenbahner-Verband	Lire 500.—	
„ Hafnarbeiterverband der Vereinigten Staaten	Fl. 1168.12	
„ Schwedischen Schiffsheizerverband	Kr. 220.—	
„ Dänischen Eisenbahner-Verband	Fl. 576.60	
„ Polnischen Eisenbahner-Verband	\$ 300.—	

Neue Veröffentlichungen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation hat nun folgende Schriften herausgegeben:

Die automatische Kuppelung im Eisenbahnbetrieb (liegt in französischer, deutscher und englischer Sprache vor).

Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in den verschiedenen Ländern (ist in französisch, deutsch, englisch und spanisch erschienen).

Adressenverzeichnis über die Organisationen des Transportgewerbes; (umgearbeitet und ergänzt; ist in deutsch, französisch, englisch, spanisch und schwedisch erschienen).

* * *

Außer einigen Druckfehlern ist im Büchlein noch nachstehendes zu berichtigen:

Im Vorwort muß es bei der Gruppeneinteilung unter R_a heißen: Weichensteller und anderes Stationspersonal.

Seite 10: R_a Vaerksteds- og Remisearbejdernes, usw. soll sein: R_a.

Seite 16: R 1—4 Intern. Brotherhood of Firemen and Oilers, soll heißen: R_a Intern. Brotherhood usw.

Seite 19: R_a Brotherhood of Stationary Firemen and Oilers, soll heißen: Brotherhood of Stationary Firemen and Oilers and Railway Shop Laborers.

Seite 27: am Fuße ist hinzuzufügen: T_a Svaz Ceskoslovenskych Némorníku a plavců v Praze, Sporkova 2, Prag III.

Seite 33: Chili. T Cocheros del Servicio Público, soll heißen: T_a.

Seite 46: Firemen and Deckhands, usw., soll heißen: S 1—2.

Seite 50: Die argentinische Organisation fällt weg.

Seite 51: Die peruvianische Organisation fällt weg.

Seite 56: Der Name J. G. van Heusden ist zu streichen.

* * *

Kongresse.

Norwegischer Verband des Lokomotivpersonals vom 18. bis 20. September in Kristiania.

Allgemeine Resolutionen des Hamburger Kongresses.

Die Vereinigten Staaten Europas.

Der Hauptvorstand der Seeleute-Föderation, die alle Schiffsleute umfaßt,

gibt in Anbetracht des Umstandes, daß durch das profitgierige Treiben des europäischen Kapitalismus, sowie durch die reaktionäre Haltung der Regierungen der europäischen Länder die Erhaltung des Friedens von Tag zu Tag mehr in Frage gestellt wird,

dem Wunsche Ausdruck,

daß man sich ernstlich mit dem Problem der Errichtung der „Vereinigten Staaten Europas“ befasse, und ersucht alle der internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen, zur Verwirklichung dieser Idee beizutragen, indem sie mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Kräften diesen Gedanken in allen ihrem Einfluß zugänglichen Kreisen verbreiten.

Beitragspflicht.

Der Kongreß erklärte die Bestimmungen des Statuts über die Höhe der Beitragsleistung an die internationale Transportarbeiter-Föderation ab 1. Januar 1925 für alle angeschlossenen Organisationen als bindend.

(Dies hebt den Beschluß des Wiener Kongresses auf, wonach Organisationen in Ländern mit niedriger Valuta ein Zehntel des durchschnittlichen Stundenlohnes pro Mitglied und Jahr bezahlen müssen.)

Jahrbuch der I. T. F.

Der Kongreß beauftragt das Büro der internationalen Transportarbeiter-Föderation, zu erwägen, ob im Jahre 1925 ein Internationales Jahrbuch der I. T. F. herausgegeben werden kann und gegebenenfalls dessen Herausgabe vorzunehmen.

Resolution über den Achtstundentag.

Der Kongreß der internationalen Transportarbeiter-Föderation erklärt die uneingeschränkte Einführung des Achtstundentages oder der 48-Stundenwoche und deren gesetzliche

Festlegung für das wichtigste Kampfobjekt der ihr angeschlossenen Organisationen.

Die auf der Arbeitskonferenz des Internationalen Arbeitsamts in Washington in bezug auf den Achtstundentag gefaßten Beschlüsse sind das Mindestmaß dessen, was die Arbeiterschaft zunächst verlangen muß.

Der Kongreß bringt zum Ausdruck, daß mit der Ratifizierung des Washingtoner Abkommens eine Verschlechterung bestehender Arbeitsverhältnisse nicht eintreten und die 48-Stundenwoche nicht auf den Sonntag ausgedehnt werden darf.

Anstatt diese Beschlüsse zu respektieren und sie zur Anerkennung zu bringen, versuchen die herrschenden Klassen überall da, wo sich Ansätze zur Regelung der Arbeitszeit bemerkbar gemacht haben, diese mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln wieder zu beseitigen. Dadurch erbringen sie den Beweis, daß sie unfähig sind, die durch ihre rohe Gier nach Profit hervorgerufenen, unerträglich gewordenen Zustände in der Weltwirtschaft zu erkennen und zu beseitigen.

Die gemeinsamen Angriffe der Regierungen und der Unternehmer auf den Achtstundentag und die sonstigen Rechte der Arbeiter beweisen zur Genüge, daß ihnen der geistige und wirtschaftliche Aufstieg der Arbeiterklasse nicht nur gleichgültig ist, sondern daß sie die Arbeiter zu Heloten herabdrücken wollen.

Dieser Offensive der herrschenden Klassen muß die Arbeiterschaft daher eine Offensive zur Erweiterung ihrer Rechte, besonders in bezug auf das Mitbestimmungsrecht in den Betrieben und vor allem für die uneingeschränkte Einführung des Achtstundentages oder der 48-Stundenwoche entgegenstellen.

Die internationale Transportarbeiter-Föderation wird diesen Kämpfen der ihr angeschlossenen Organisationen die allergrößte Aufmerksamkeit schenken und sie auf das tatkräftigste unterstützen.

Die Sozialisierung der Transportmittel.

Da die Umgestaltung und Entwicklung der Transportmittel eine der ersten Bedingungen für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Europas ist und diese nur nach gemeinsamen Grundsätzen und einheitlichem Programm im Interesse der Allgemeinheit erfolgen kann,

ersucht der vom 4. bis 9. August 1924 zu Hamburg tagende internationale Transportarbeiterkongreß die angeschlossenen Organisationen,

sich mit allen Mitteln der Überführung der vom Staat betriebenen Transportunternehmen in Privatbesitz zu widersetzen:

eine rege Propaganda für die Rückführung der konzessionsweise abgetretenen Transportunternehmen in gemeinwirtschaftlichen Betrieb zu entfalten.

Der Kongreß ist der Ansicht, daß alle Bestrebungen zur Sozialisierung auf eine vollständige Umgestaltung der gegenwärtigen Betriebsmethoden, sowohl der staatlichen wie der privaten, hinzielen sollen.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind sozialisierte Transportunternehmen von Arbeitervertretern, Technikern und Benützern unter Aufsicht des Staates durch selbständige, in Finanz- und Verwaltungsfragen autonome Körperschaften, zu verwalten.

Da die Sozialisierung der Transportmittel nur vollständig durchgeführt werden kann, wenn den Arbeitern die Rechte verbürgt sind, auf die sie billigerweise Anspruch haben, hält es der Kongreß für notwendig daß die in den meisten Ländern bereits eingeleitete Aktion für die Errichtung bzw. Weiterausgestaltung der Betriebskontrolle durch die Arbeiter fortgesetzt wird. Diese Kontrolle hätte in erster Linie die Aufgabe, die Einhaltung der mit den Gewerkschaften geschlossenen Verträge, der Einstellungsbedingungen, der Lohn- und Arbeitszeitregelungen, sowie die Strafverfahren und die Durchführung der Sozialgesetzgebung zu überwachen.

Das Exekutivkomitee der I. T. F. wird beauftragt, sich durch die Landesorganisationen und das internationale Arbeitsamt alles erreichbare Material über die Organisation des Transports, die Arbeitsbedingungen bei den Eisenbahnen, der Schifffahrt und in den Häfen, die Modalitäten der Betriebskontrolle, sowie die sich auf das Sozialisierungsproblem beziehenden Berichte, Studien und Veröffentlichungen zu verschaffen, um so die Vorbereitung konkreter Pläne, die den in jedem Lande herrschenden besonderen Verhältnissen angepaßt werden müssen, zu erleichtern.

Resolution über die Weltlage.

Der in Hamburg tagende Kongreß der I. T. F. hat die internationale Lage, wie sie durch den Krieg, die Friedensverträge und die kapitalistische Offensive geschaffen worden ist,

geprüft. Er kann nicht umhin, auf die möglichen Wirkungen des Berichts der Sachverständigen hinzuweisen, die den Auftrag hatten, die Leistungsfähigkeit und die Fähigkeit Deutschlands zur Erfüllung der Reparationsforderungen zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten.

Der Kongreß begreift vollkommen die Forderungen Frankreichs und Belgiens, soweit sie die Wiederaufrichtung ihrer zerstörten Gebiete betreffen, hält es aber für unvermeidlich, daß der Deutschland auferlegte Zwang zur Leistung solcher Reparationen zu einer weiteren Verschlechterung der Lebenslage des deutschen Proletariats und zu einer ernsthaften Gefährdung des Achtstundentages führen muß.

Der Kongreß erkennt die Bemühungen der englischen Arbeiterregierung, sowie der Regierungen von Frankreich und Belgien, die verhängnisvollen Folgen der Besetzung des Ruhr- und Rheingebietes zu überwinden, an.

Der Kongreß stellt ferner die Bereitschaft der deutschen organisierten Arbeiter zu weitgehenden Konzessionen fest, um eine Beendigung des verhalten, in den besetzten Gebieten errichteten militärischen Regimes herbeizuführen und macht hinsichtlich der unvermeidlichen Folgen — sei es der uneingeschränkten oder nur teilweisen Durchführung — des Sachverständigenberichtes folgende Bemerkungen:

1. Da wir für die Sozialisierung der Verkehrsmittel eintreten, erheben wir nachdrücklichen Protest gegen den verhängnisvollen Vorschlag, die gut organisierten deutschen Reichsbahnen zu staatlichen und sie unter die Kontrolle alliierter Kapitalisten zu stellen.
2. Wir erheben Protest gegen die in Aussicht genommene Belastung, die Deutschland wirtschaftlich ruiniert und von der falschen Voraussetzung ausgeht, daß Deutschland allein für den Ausbruch und die Fortsetzung des Krieges verantwortlich ist.
3. Die in dem Dawesbericht vorgeschlagenen Zahlungen werden den engverbundenen und in engem Zusammenwirken mit den alliierten Kapitalisten stehenden deutschen Kapitalisten Veranlassung geben, die Beseitigung des Achtstundentages zunächst in Deutschland zu fordern und diese Forderung wird später auch auf die alliierten und neutralen Länder ausgedehnt werden.
4. Wir sind der Auffassung, daß in allen Ländern die Kriegskosten der besitzenden Klasse und zwar den Kapitalisten und Großgrundbesitzern aufzubürden sind, da nur sie für den Krieg verantwortlich sind.
5. Wir rufen die Transportarbeiter auf, sich weiter einzusetzen in dem Kampf gegen Faschismus, Gegenrevolution und Reaktion in allen Ländern und appellieren besonders an jene Teile, die sich infolge der von Moskau aus geleiteten Propaganda von ihren Mutterorganisationen losgelöst haben, die Einheit mit den der I. T. F. angeschlossenen Organisationen wiederherzustellen.

Resolution über den Achtstundentag

vorgelegt von der Seeleutekonferenz und ratifiziert vom Allgemeinen Kongreß.

Von der Erwägung ausgehend, daß Artikel 13 des Versailler Friedensvertrages den achtstündigen Arbeitstag oder die 48-stündige Arbeitswoche vorsieht,

daß die Seeleute ohne Ansehen ihrer Verwendungsart das gleiche Recht auf Verbesserung ihrer Lebenslage haben wie die Arbeiterklasse zu Lande,

daß die allgemeine Einführung des Achtstundentages oder der 48-Stundenwoche an Bord der Schiffe der vertrags-schließenden Länder eine Beeinträchtigung des Schifffahrtsgewerbes nicht zur Folge haben kann,

die vom 4. bis 11. August in Hamburg unter Leitung der I. T. F. versammelten Vertreter der Seeleute-Organisationen, beschließen und verpflichten sich,

von ihren Regierungen die gesetzliche Einführung des Achtstundentages bzw. der 48-Stundenwoche zu verlangen und sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, daß die Vorbedingungen zu einer alsbaldigen internationalen Verwirklichung geschaffen werden.

Koalitionsrecht und -freiheit der Eisenbahner.

Der Internationale Kongreß der I. T. F. stellt fest, daß in verschiedenen Ländern die Eisenbahner nicht dieselben Koalitionsrechte und -freiheiten besitzen wie die Arbeiter anderer Berufe. Der Kongreß betrachtet es als Aufgabe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die Eisenbahnerorganisationen aller Länder in ihrem Kampfe um völlige Gleichberechtigung der Eisenbahner mit den Genossen der anderen Berufe aufs kräftigste zu unterstützen.

Antrag der Eisenbahner-Organisationen Palästinas.

Im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung im Orient und die zunehmende Ausbreitung der Verkehrsunternehmungen

erachtet es die Eisenbahnerkonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation für notwendig, daß die europäischen Gewerkschaften den orientalischen Arbeitern nach Möglichkeit zur Hilfe kommen und ihre Solidarität mit den Arbeitern des Orients bekunden.

Die Konferenz ersucht den Generalrat, die Möglichkeit der Errichtung eines besonderen Sekretariats zur Ausbreitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation auf die Länder des Ostens und zur Stärkung der orientalischen Arbeiterbewegung und Förderung ihrer klassenbewußten Erziehung zu prüfen, und legt den Gewerkschaften der großen europäischen Länder die Pflicht auf, den orientalischen Arbeitern, insbesondere in den Kolonien dieser Länder, Hilfe zu leisten.

Ferner beauftragt die Konferenz die Exekutive, die Kämpfe der orientalischen Arbeiter zwecks Verbesserung der Sozialgesetzgebung bzw. deren Einführung in Ländern, wo — wie beispielsweise in Palästina — eine solche noch nicht besteht, mit allen Mitteln zu unterstützen und die Anerkennung der freigewerkschaftlichen Eisenbahnerorganisationen zu fordern.

Verbreitung der I. T. F.-Veröffentlichungen.

Im Hinblick darauf, daß eine möglichst weite Verbreitung der I. T. F.-Veröffentlichungen, die in das Tätigkeitsfeld dieser Internationalen sowie in die Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Ländern einen Einblick gewähren, zu einer Vertiefung des internationalen Gedankens bei den Mitgliedern der angeschlossenen Organisationen beitragen und die Position jeder Organisation in ihrem eigenen Lande bei Verhandlungen verstärken wird,

fordert die Eisenbahnerkonferenz die angeschlossenen Organisationen auf, sich für einen möglichst starken Vertrieb des Mitteilungsblattes und der Veröffentlichungen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation unter ihren Mitgliedern einzusetzen.

Nachrichtendienst.

Die Eisenbahnerkonferenz erachtet einen gut organisierten internationalen Nachrichtendienst, besonders für die Eisenbahner, von großer Bedeutung.

Sie spricht dem Sekretariat für das in dieser Richtung geleistete ihre Anerkennung aus und macht es sämtlichen bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen zur Pflicht, zum Zwecke der Erweiterung dieses Nachrichtendienstes das Sekretariat mit allen Mitteln zu unterstützen. Insbesondere ersucht sie die Verbände dringend, alle Anfragen um Auskunft schnellmöglichst zu beantworten und, soweit dies noch nicht geschehen sein sollte, ein geeignetes Mitglied des Hauptvorstandes mit der Aufgabe zu betrauen, die Korrespondenz mit der Internationale zu führen und ihr regelmäßig Berichte zur Veröffentlichung im Mitteilungsblatt oder Pressebericht der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zu erstatten.



Die Arbeitsbedingungen der schweizerischen Eisenbahner.

Da der vollständige Bericht über die Arbeitsbedingungen der schweizerischen Eisenbahner vor dem Kongreß mit den Berichten aus anderen Ländern veröffentlicht wurde, erscheint es uns überflüssig, an dieser Stelle noch den dritten und letzten Teil dieses Berichtes wiederzugeben.

Leser, die den Rest des Artikels dennoch zu erhalten wünschen, werden gebeten, sich dieserhalb an die Redaktion des Mitteilungsblattes zu wenden.

Berichtigung.

Der schwedische Verband des Lokomotivpersonals teilt uns berichtend mit, daß auf Seite 11 der Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals, Kapitel Streikrecht, statt 3 Streiks 4 Streiks

der schwedischen Eisenbahner aufzuführen sind. Der vierte Streik wurde im Jahre 1919 vom Lokomotivpersonal proklamiert und war von vierwöchentlicher Dauer. Es waren 800 bis 1000 Mann daran beteiligt.

Zur Frage der Elektrifizierung der Eisenbahnen.

Wembley, der unweit von London gelegene Ort der großen britischen Reichsausstellung, ist zurzeit der beliebteste Platz für Konferenzen. Das Hauptthema bei der „Weltkonferenz über Kraftgewinnung“, welche vor wenigen Tagen auch dort stattfand, war die Frage der Elektrifizierung der Eisenbahnen. Einem in der „Times“ erschienenen Bericht entnehmen wir folgendes:

Der die Konferenz leitende Ingenieur wies darauf hin, daß der beste thermische Wirkungsgrad der Dampflokomotive nur 6,3% betrage. Andere bereits erprobte Lokomotivarten wären die Dampfturbinenlokomotive, die Dieselelektromaschine und die Ölokomotive. Die Erfahrung lehre, daß die letztere das Versuchsstadium noch nicht überwunden habe, und die augenblickliche Richtung neige allgemein zur Elektrifizierung der Bahnen.

In Großbritannien sind 341 Streckenmeilen (545 km) oder einschließlich Nebengleisen 924 Gleisemeilen (1478 km) für den elektrischen Betrieb gewonnen. In Italien werden 400 Meilen (640 km), in Deutschland 300 Meilen (480 km), elektrisch betrieben. Die längste elektrifizierte Strecke in Europa ist der nördliche Abschnitt der schwedischen Bahnen mit 311 Meilen (480 km), auf dem Eisenerze nach den baltischen Häfen befördert werden. In Österreich sind über 400 Meilen (640 km) aus dem Dampfbetrieb in den elektrischen Betrieb umgewandelt, und der jetzige Plan schließt die Ausrüstung von 1150 Meilen (1840 km) für den elektrischen Betrieb ein.

Bei der Erörterung über die finanziellen Aussichten der Elektrifizierung von Eisenbahnen wurde ausgeführt, daß nach der öffentlichen Meinung die vollständige Elektrifizierung eines Eisenbahnnetzes nur bei verfügbaren Wasserkraften oder im Falle von Gebirgsbahnen gerechtfertigt wäre. Dies sei aber nicht der Fall. Bezüglich der Elektrifizierung von Bahnen wäre trotz der großen Fortschritte in den Vereinigten Staaten, auf dem europäischen Festlande, in Südamerika, Südafrika, Neuseeland und Japan in Großbritannien nichts geschehen. Die Aufgabe, die britischen Bahnen zu vier großen Gruppen zu verschmelzen, habe die Entwicklung in England stark zurückgehalten.

Nicht nur vom Standpunkte der Eisenbahngesellschaften und des reisenden Publikums würde die Elektrifizierung von Vorteil sein. Ohne Zweifel würde die Umwandlung der Dampfbahnen in elektrisch betriebene Bahnen ausreichende und billige Vorräte an Strom verfügbar machen nicht nur in Industriegebieten, sondern auch in vielen ländlichen Bezirken, wo der elektrische Strom sonst nicht zu erhalten wäre. Die Kohle würde an oder in der Nähe des Schachtes verbraucht werden, das Rauchübel würde verringert und die Transportvorteile vermehrt werden. Die Untersuchung der Entwürfe zur Elektrifizierung verschiedener Bahnen in Großbritannien und andern Ländern habe deutlich gezeigt, daß die elektrische Betriebsführung beträchtliche Vorteile, finanzieller und anderer Art, mit sich bringen würde.

Als Beweis für die Vorteile wurde angeführt, daß die Eisenbahngesellschaften in der Lage wären, höchst wertvolle Grundstücke im Mittelpunkt großer Städte für Bauzwecke verwerten zu können. Man glaube, daß durch die Umwandlung in den elektrischen Betrieb, z. B. innerhalb und außerhalb des Bahnhofs Liverpool Street Station in London ein Baugrundstück nutzbar gemacht werden könnte, welches mit 5 000 000 £ bewertet worden ist. Ähnliche Fälle gäbe es, wo Baugrundstücke, welche durch die Umstellung von Dampf auf elektrischen Betrieb gewonnen werden könnten, zum großen Teile die Unkosten decken würden. Zum Beispiel sei ein Entwurf für das

Brighton-Netz ausgearbeitet, welches die Elektrifizierung von über 500 Streckenmeilen und 272 Nebengleisemeilen vorsieht.

Die Verwendung elektrischer Kraft würde es ermöglichen die Zahl der Züge gemäß dem im Jahre 1920 bestehenden Verkehr um 120% auf 225% zu erhöhen. Das erforderliche Kapital betrüge 11 800 000 £, und das Gutachten hierüber zeige deutlich, daß die Elektrifizierung dieser Bahnen unabweislich wäre, wollte man den besten finanziellen Erfolg erzielen. Eine Zunahme von 70% auf dem Vorstadtverkehr und von 35% auf dem der Hauptstrecke brächte eine Verzinsung von 8% der gesamten, für die Elektrifizierung aufgewandten Auslagen.

Von anderer Seite wurde angenommen, daß die Kosten weit unter den angegebenen zurückbleiben würden. Der Verkehr der britischen Hauptstrecken sei an Wichtigkeit denen der Vorortstrecken mancher anderer Länder zu vergleichen. Die Hauptfrage bei der Elektrifizierung der Bahnen: die „Einmannbedienung“ der Lokomotive, sei bis jetzt noch nicht gelöst. Eine andere Schwierigkeit bilde die beträchtliche Meilenzahl der Nebengleise: eine Meile auf je 2 oder 3 Streckenmeilen, was bei der Umwandlung zum elektrischen Betrieb mitberücksichtigt werden müsse.

Bei der Frage der elektrischen Lokomotive wurde noch angeführt, daß man jetzt in Amerika ein Zuggewicht von 6000 Tonnen in Erwägung ziehe. Um die ganzen Vorteile der elektrischen Züge zu erkennen, sei ein noch höherer Standard der Lokomotiventwürfe und -Ausrüstung erforderlich.

* * *

Soviel über den von den Arbeitgebern eingenommenen Standpunkt.

Sache der Eisenbahnerorganisationen wird es nun sein, bei Elektrifizierung der Eisenbahnen über die Interessen des Personals zu wachen und insbesondere bei Versuchen auf Herabdrückung der Löhne des Maschinenpersonals, bei beabsichtigter Personaleinschränkung oder Einführung des Einmannwagensystems usw. in geeigneter Weise aufzutreten.

Im Interesse des Personals sowie einer sicheren Verkehrsabwicklung ist es unbedingt notwendig, daß gegen diese Versuche zur Erzielung günstigerer Betriebsergebnisse angekämpft wird.

Wir werden auf diese wichtige Frage in einer späteren Nummer noch zurückkommen.

Schweiz.

Die Neuordnung der Gehaltsbezüge des Personals der schweizerischen Bundesbahnen.

Nach wiederholten Besprechungen und mit einer starken Verzögerung, deren Hauptgrund wohl in dem Umstand zu suchen ist, daß die amtlichen Stellen vermeiden wollen, auf längere Zeit berechnete Löhne in einem Zeitpunkt größter Teuerung festzusetzen, ist nunmehr der Entwurf über die geplante Neuordnung der Gehaltsbezüge für das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen erschienen. Der Entwurf umfaßt zusammen mit dem ihm beigegebenen Bericht des Bundesrats 346 Seiten Großoktav und erstreckt sich auch auf das Personal der übrigen schweizerischen Staatsbetriebe (Post-, Zoll-, Telegraph-Verwaltungspersonal usw.). Damit ist einem vom Personal seit langer Zeit vertretenen Wunsche nach größerer Vereinheitlichung Rechnung getragen, denn bisher bestand für das Personal der übrigen Staatsbetriebe ein besonderes Gesetz.

Der Bundesrat hat sich aber nicht darauf beschränkt, die Bestimmungen der heutigen zwei Gesetze zu vereinen und eine neue Besoldungsskala festzusetzen, sondern er hat darüber hinaus auch die Pflichten und Rechte des Personals umschrieben. Die Annahme des Entwurfs wurde denn auch, wie schon aus der nachstehenden kurzen Skizzierung seines Hauptinhalts hervorgeht, eine völlige Neuordnung des heutigen Dienstverhältnisses bedeuten.

Während in den bisherigen Gesetzen eine genaue Umschreibung des Begriffes des Beamten fehlte, unterscheidet der vorliegende Entwurf zwischen Beamten und ständigen Angestellten, ohne dafür einen stichhaltigen Grund anzugeben. Tatsächlich haben Beamte und ständige Angestellte gleiche Pflichten und gleiche Rechte. In seinem begleitenden Bericht bemerkt der Bundesrat hierüber lediglich, daß vornehmlich die in den untersten Besoldungsgruppen eingereihten Funktionäre als ständige Angestellten bezeichnet werden sollen und daß hierfür hauptsächlich jene in Betracht kämen, die in der Privatwirtschaft als gelernte und ungelernete Handwerker bezeichnet werden, die im wesentlichen einer körperlichen, handwerksmäßigen Tätigkeit obliegen, wogegen die hauptsächlich intellektuellen Arbeitskräfte als Beamte zu titulieren seien.

Das Begehren des Personals, die *Arbeiter der Hauptreparaturwerkstätten* dem Besoldungsgesetz zu unterstellen, wird abgelehnt. In dieser Frage bestand Ende 1919 Übereinstimmung zwischen Personal und Verwaltung der Bundesbahnen. Es handelt sich um rund 4000 Mann, die mit Bezug auf die Arbeitszeit nicht dem Arbeitszeitgesetz für die Transportanstalten, sondern dem Fabrikgesetz unterstellt sind. Die Hauptbegründung des Bundesrates für seine ablehnende Stellung dem Verlangen gegenüber ist etwas merkwürdig. Er erklärt nämlich, daß durch die Überführung der Werkstättenarbeiter in das definitive Angestelltenverhältnis die Gefahr heraufbeschworen werde, daß die Leistungen zurückgehen. Aus der Botschaft geht auch hervor, daß man die Werkstättenarbeiter durch besondere Prämien und durch Akkordarbeit zu höheren Leistungen anreizen möchte. Heute schon ist die Akkordarbeit möglich. Die große Mehrheit der Arbeiter lehnt sie aber ab. Nur verhältnismäßig wenig Arbeiter leisten Akkordarbeit. Dieser Teil des Entwurfs wird daher von dem Personal stark angefochten werden.

Von allergrößter Bedeutung ist die Umschreibung des *Vereinsrechts*. Art. 13 des Entwurfes sagt, daß dem Beamten innerhalb der Schranken der staatlichen Ordnung das Vereinsrecht gewährleistet sei; die Mitgliedschaft ist bei Vereinen untersagt, die in ihren Zwecken und den dafür bestimmten Mitteln staatsgefährlich sind. „*Vereine, die den Streik von Beamten vorsehen, begünstigen oder anwenden, sind rechtswidrig.*“

Ihre Ergänzung findet diese Bestimmung in einem andern Artikel, der wie folgt lautet:

„*Der Beamte darf weder selbst in den Streik treten, noch andere Beamte dazu veranlassen.*“

Vereine und Genossenschaften dürfen einem Beamten wegen Nichtteilnahme an einem Streik weder der Mitgliedschaft verlustig erklären, noch ihm einen wirtschaftlichen Nachteil zufügen.

Diesen Verboten zuwiderlaufende Abreden, Statutenbestimmungen oder Anordnungen von Vereinen und Genossenschaften sind nichtig.“

Der Entwurf sieht also eine sehr weitgehende Einschränkung des heutigen Vereinsrechtes vor und bringt das absolute Streikverbot. Über das letztere ist bei den bisherigen Besprechungen schon diskutiert worden. Die Behörden verneinen das Streikrecht der Beamten, die Verbände bejahen es. Die Bestimmungen über das Vereinsrecht und das Streikrecht werden also zu lebhaften Auseinandersetzungen führen, denn würde die hier vorgeschlagene Umschreibung des Vereinsrechts Gesetzkraft erlangen, so hätte das eine völlige Umstellung der heutigen Verbände des Staatspersonals, namentlich des *Eisenbahnerverbandes*, zur Folge. Die Statuten unterlägen logischerweise der Genehmigung des Bundesrates. Die vorgeschlagene Bestimmung bedeutet also einen gehörigen Schritt nach rückwärts.

Aus dem Abschnitt über die Stellung des Beamten im allgemeinen sei erwähnt, daß der Beamte auf eine *Amts-dauer von drei Jahren* gewählt wird. Er kann während der Amtsdauer versetzt werden oder eine andere, seiner Berufsbildung oder Eignung entsprechende Tätigkeit zugewiesen erhalten, die nicht zu den Obliegenheiten seines Amtes gehört. Eine Gehaltsreduktion ist aber während der Amtsdauer nicht statthaft, es

sei denn, daß die Maßnahme als Disziplinarstrafe oder wegen verminderter Leistungsfähigkeit erfolgt.

Zur Bekleidung eines öffentlichen Amtes bedarf der Beamte der Ermächtigung der zuständigen Amtsstelle. Zur Ausübung öffentlicher Ämter werden dem Beamten im Jahre zusammen 15 Freitage gewährt.

Der Beamte haftet dem Bunde für den Schaden, den er diesem durch absichtliche oder fahrlässige Verletzung seiner Dienstpflicht zufügt. Als Disziplinarstrafen kommen in Betracht: Verweis, Bußen oder Entzug der Besoldung, strafweise Versetzung im Dienste mit gleicher oder geringerer Besoldung, Versetzung in das provisorische Dienstverhältnis, Androhung der Entlassung und, im schwersten Falle, Entlassung. Der Beamte kann auch nach seinem Ausscheiden aus dem Dienste mit Geldbuße bis zu 10 000 Fr. bestraft werden, wenn er die ihm durch das Gesetz auferlegte Schweigepflicht bricht.

Der Abschnitt V ordnet die Besoldungen. Es sind 26 Gehaltsklassen vorgesehen mit folgenden Ansätzen:

	Mindestbetrag im Jahre:	Höchstbetrag im Jahre:
1. Besoldungsklasse	13 000	16 000
2. "	11 500	14 500
3. "	10 000	13 000
4. "	9 000	12 000
5. "	8 000	11 000
6. "	7 500	10 500
7. "	7 000	10 000
8. "	6 500	9 500
9. "	6 000	9 000
10. "	5 600	8 600
11. "	5 200	8 200
12. "	4 800	7 800
13. "	4 400	7 400
14. "	4 100	7 100
15. "	3 800	6 800
16. "	3 500	6 500
17. "	3 400	6 200
18. "	3 300	5 900
19. "	3 200	5 600
20. "	3 100	5 300
21. "	3 000	5 000
22. "	2 900	4 700
23. "	2 800	4 400
24. "	2 700	4 100
25. "	2 600	3 800
26. "	2 500	3 500

Die Besoldungsordnung (Einreihung der Ämter in die verschiedenen Besoldungsklassen) wird vom Bundesrat aufgestellt. Ein Entwurf hierzu liegt noch nicht vor. Der Großteil des Personals, rund 57,4%, soll in den vier untersten Klassen eingereiht werden. Unter die Besoldungsordnung fallen nicht die Generalk Direktoren der Bundesbahnen und der Generaldirektoren der Post- und Telegraphenverwaltung, die ein Gehalt bis 25 000 Fr. beziehen. Diese Gehälter werden vom Bundesrat festgesetzt, ebenso die Gehälter bis 20 000 Fr. für die in der Besoldungsordnung zu bezeichnenden Verwaltungschefs.

Als Anfangsgehalt gilt in der Regel das Minimum. Bis zur Erreichung des Höchstgehaltes hat der Beamte Anspruch auf eine jährliche Gehaltserhöhung. Sie beträgt $\frac{1}{16}$ der Differenz zwischen Minimum und Maximum der betreffenden Gehaltsklasse, mindestens aber 100 Fr. In den unteren Klassen wird also das Maximum in 10 Jahren erreicht.

Zu den Besoldungen kommen *Ortszulagen*. Es sind hierfür fünf Stufen vorgesehen mit 100, 200, 300, 400 und 500 Fr. Den Ledigen sollen jedoch nur $\frac{1}{4}$ der entsprechenden Beträge zustehen. Die Einreihung der Orte erfolgt nach Maßgabe der durchschnittlichen Höhe der Steuern und Mietzinse in der betreffenden Ortschaft.

Ferner sieht der Entwurf *Kinderzulagen* vor, und zwar im Betrage vom 120 Fr. pro Jahr und Kind. Zulageberechtigt sind Kinder bis zum 18. Lebensjahr. Die Kinderzulage wird indessen nur für fünf Kinder gewährt. Die Verbände lehnen die Kinderzulage ab.

Hervorzuheben ist sodann, daß der Entwurf auch eine Art gleitende Lohnskala vorsieht. Es soll in das Ermessen des Parlaments gestellt sein, eine Erhöhung oder eine Reduktion der

Gehälter vorzunehmen, wenn der Index um 5% steigt oder sinkt.

Mit Bezug auf die Auflösung des Dienstverhältnisses bestimmt der Entwurf, daß der Beamte, der sein Dienstverhältnis vor Ablauf der Amtsdauer lösen will, dies der Wahlbehörde drei Monate vor Dienstaustritt mitzutellen hat. In Zeiten von Krieg oder Kriegsgefahr oder wenn ein Aufgebot zum aktiven Militärdienst bevorsteht, kann das Dienstverhältnis nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Wahlbehörde gelöst werden. Mit Ablauf der Amtsdauer erlischt das Dienstverhältnis. Die Wahlbehörde entscheidet nach freiem Ermessen über die Erneuerung desselben. Eine verflügte Nichtwiederwahl ist dem Beamten einen Monat vor Ablauf der Amtsdauer unter Bekanntgabe der Gründe mitzutellen; andererseits hat der Beamte die Pflicht, der Verwaltung ebenfalls einen Monat vor Ablauf der Amtsdauer bekanntzugeben, wenn er auf die Erneuerung des Dienstverhältnisses verzichten will.

Einzelne heute schon bestehende Einrichtungen sollen im Gesetze ihre Verankerung finden. So vor allem das eidgenössische Personalamt, die Personalausschüsse, der verwaltungsärztliche Dienst. Das Personalamt wurde vor drei Jahren geschaffen und sollte die Aufgabe haben, ein besseres Verhältnis zwischen Personal und Verwaltung herbeizuführen. Seine bisherige Tätigkeit wickelte sich im entgegengesetzter Richtung ab; es wurde zu einem einseitigen Instrument der Verwaltung, was sich gerade beim Lohnabbau am deutlichsten zeigte. Was die Personalausschüsse anbelangt, so sollen sie nur begutachtenden Charakter haben. Bei den Bundesbahnen besteht eine Personalkommission; sie tritt aber nur jährlich ein- oder zweimal zusammen. Der heutige Zustand muß gründlich geändert werden, und die Kommission muß gewisse Kompetenzen eingeräumt erhalten, wenn das Personal volles Vertrauen zu ihr gewinnen soll.

Wichtig für das heute im Dienste stehende Personal sind die Übergangsbestimmungen. Die bisherige und die neu vorgesehene Ordnung bedingen eine neue Einreihung des Personals. Während im ersten Entwurfe über den mit den zuständigen Behörden gesprochen worden war, dem im Dienste stehenden Personal die Gehaltsbezüge im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes garantiert wurden, sieht der neue Entwurf einen weitgehenden Lohnabbau vor. Die Höhe des Gehaltes würde sich nach der neu vorzunehmenden Einreihung richten. Der von der heutigen Besoldung überschießende Betrag würde abgebaut. Von dieser Maßnahme würden vornehmlich die unteren Kategorien stark betroffen. Im einzelnen fielen Beträge bis zu 800 Fr. und mehr in Betracht. Der Bundesrat erklärt, daß die sofortige unveränderte Inkraftsetzung der Vorlage eine Ersparung von 20 Millionen Franken auf die heutige Lohnsumme bringen würde.

Diese skizzenhaften Ausführungen zeigen bereits, wie die Neuregelung der Gehaltsbezüge der Staatsangestellten in der Schweiz geplant ist. An der Neuordnung sind die Eisenbahner am meisten interessiert, weil sie die weitaus stärkste Gruppe darstellen. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die Besoldungsrevision zu lebhaften Auseinandersetzungen im Parlament führen wird. Hauptdiskussionspunkte werden das Vereinsrecht, das Streikrecht, die Besoldungssätze und die Übergangsbestimmungen bilden. Die Verbände, hauptsächlich die Spitzenorganisation, der Föderativverband des eidgenössischen Personals, dem als Präsident der Generalsekretär des Eisenbahnerverbandes, Kollege Bratschi, vorsteht, stehen vor einer schweren Aufgabe, denn der Entwurf des Bundesrates muß in zahlreichen Punkten wesentlich abgeändert werden, soll er das Personal nur einigermaßen befriedigen.

Die parlamentarische Behandlung der Vorlage wird einige Zeit in Anspruch nehmen, da beide Kammern, der Ständerat und der Nationalrat dieselbe zu beraten haben. So wie die Verhältnisse liegen, dürften die Beratungen nicht vor Ende 1925 abgeschlossen werden.

V. L.

In der nächsten Nummer werden wir eine ausführliche Tabelle veröffentlichen, welche die Besoldungssätze einiger Personalkategorien von Verkehrsanstalten verschiedener Länder und die von den schweizerischen Bundesbahnen aufgestellten Sätze enthalten.

Der dritte Reichslohntarifvertrag für die Arbeiter der deutschen Reichsbahn.

Am 11. Juli ist, nachdem die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn den Reichslohntarif zum 1. April gekündigt hatte, ein neuer Reichslohnvertrag für die Eisenbahnarbeiter der ganzen deutschen Republik zutage gekommen. Die allgemeinen arbeitsrechtlichen Bedingungen der Lohnempfänger sind im großen und ganzen unverändert geblieben. Es bestimmt, daß der Bedarf an neu einzustellenden Arbeitern in der Regel durch die Arbeitsnachweise zu decken ist, jedoch sollen diese in erster Linie die entlassenen Eisenbahnbediensteten überweisen.

Die *Kinderzuschläge* werden für jedes unterhaltungsberechtigte Kind bis zum 16. Lebensjahr gewährt. Der Zuschlag beträgt für den lohnberechtigten Tag 27 Pfennig, jedoch werden in einer Kalenderwoche nicht mehr als sechs Tage gerechnet. Im Falle der Erkrankung des Lohnempfängers wird der Kinderzuschlag bis zur Dauer von sechs Wochen, gerechnet vom 1. Krankheitstage an, gewährt.

Der *Frauzuschlag* ist in der selben Weise geregelt. Auf diesen Zuschlag haben auch verwitwete Eisenbahnarbeiter Anspruch, wenn ihr eigener Haushalt entweder von einem Kind, für das kein Kinderzuschlag gewährt wird, oder von einer dritten Person geführt wird.

Für die *Berechnung des Lohnes* bleibt in der Hauptsache die bisherige Regelung bestehen. Dienstplanmäßige Schichten solcher Arbeiter, die im Schichtlohn beschäftigt werden und auf die die Dienstauervorschriften Anwendung finden, werden ohne Rücksicht auf die Dauer der Schichtzeit für je einen Tag mit dem Schichtlohn vergütet. Diesen Eisenbahnarbeitern sind für jede Kalenderwoche ohne Rücksicht auf die Zahl der in die Kalenderwoche fallenden dienstplanmäßigen Schichten sechs Schichtlöhne zu verrechnen.

Das *Lohnzahlungsverfahren* ist neu geregelt. Nach den neuen Bestimmungen soll sich die Lohnperiode mit dem Kalendermonat decken, jedoch sollen regelmäßig am 10. und 20. jedes Monats Abschlagszahlungen auf den verdienten Lohn ausbezahlt werden.

Für jede Arbeit, die zwischen 12 Uhr nachts und 4 Uhr vormittags geleistet wird, wird ein *Nachtarbeitszuschlag* im Betrage von 50 Pfennig gewährt.

Der *Urlaub* ist, wie auch bei den Beamten, gekürzt. Der Urlaub beträgt nach einer ununterbrochenen Dienstzeit:

von 1 Jahr	= 3 Kalendertage,
von 2 Jahren	= 6 Kalendertage,
von 5 Jahren	= 9 Kalendertage,
von 10 Jahren	= 12 Kalendertage,
von 15 Jahren	= 15 Kalendertage,

Das *Urlaubsjahr* umfaßt die Zeit vom 1. April bis 31. März. Vor Vollendung einer ununterbrochenen Dienstzeit von einem Jahr wird kein Urlaub gewährt. Für die Berechnung des zu gewährenden Urlaubs ist die ununterbrochene Dienstzeit maßgebend, die der Arbeiter im Laufe des Urlaubsjahres vollendet. Auf Antrag wird der für die Urlaubsdauer zahlbare Lohn mit 50 v. H. im voraus bezahlt.

Die Bestimmungen des neuen Reichslohntarifs traten mit dem 1. August d. J. in Kraft.

Das Eisenbahnnetz Mittel- und Südamerikas.

Das „Bulletin de la Chambre de Commerce française de Valparaiso“ (Zeitschrift der französischen Handelskammer in Valparaiso) vom April dieses Jahres hat nachstehende Tabelle über den jetzigen Umfang der mittel- und südamerikanischen Eisenbahnnetze veröffentlicht:

Republik	Einwohner	Bodenfläche qkm	Eisenbahn- linien km
Argentinien	8 533 332	2 987 353	36 350
Boliva	2 889 970	1 568 230	1 785
Brasilien	30 645 296	8 497 540	28 594
Chile	3 837 487	737 366	8 511
Columbia	6 300 000	1 118 480	1 200
Costa-Rica	459 423	59 570	896
Kuba	2 899 705	114 524	5 150
Republik Dominicus .	874 000	48 577	282
Ecuador	1 500 000	440 691	689
Guatemala	2 200 000	113 030	830
Haiti	2 029 700	28 676	362
Honduras	613 756	114 674	575
Mexiko	15 501 684	2 034 259	28 674
Nicaragua	750 000	128 340	275
Panama	850 000	86 250	120
Paraguay	1 100 000	443 000	468
Peru	4 500 000	1 382 832	3 067
San Salvador	1 336 400	34 126	220
Uruguay	1 494 593	178 700	3 166
Venezuela	2 852 614	924 000	839

Gesuch der argentinischen Eisenbahner.

Die argentinischen Eisenbahner wünschen in ihrem Lande die Errichtung eines besonderen Amtes, das sich ausschließlich damit beschäftigt, die notwendigen Schritte zur Erlangung der den Eisenbahnern und ihren Familien gesetzlich zustehenden Pensionen zu unternehmen.

Um die Grundlage zu bestimmen, auf welcher dieses Amt errichtet werden soll, bitten die argentinischen Eisenbahner andere Eisenbahnerorganisationen, ihnen eine Ausfertigung der Satzungen ähnlicher Ämter zu überlassen.

Beschlüsse des Hamburger Kongresses.

Das Sekretariat wurde beauftragt, über folgende Fragen Erhebungen anzustellen:

1. Die passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner.
2. Die Elektrifizierung der Eisenbahnen und ihre Einwirkung auf die Arbeitsbedingungen des Personals.
3. Das Problem der Entwicklung des Autobus- und Frachtautoverkehrs und die Notwendigkeit einer Regelung der Beziehungen zwischen den verschiedenen Transportmitteln.
4. Der Einmannwagen im Straßenbahnbetrieb.
5. Die automatische Kuppelung, durchgehende Bremsen und Wiederholungssignale.
6. Die Einrichtung elektrischer Heizung in allen internationalen Zügen und Ausrüstung der für den internationalen Durchgangsverkehr zugelassenen Güterwagen mit Bremsmitteln.
7. Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in den verschiedenen Ländern, Mitbestimmungsrecht in den Betrieben, usw., zwecks Weiterbehandlung der Frage der Sozialisierung der Transportmittel.
8. Die Arbeitszeitregelung für das Eisenbahnpersonal im Zusammenhang mit der gesetzlichen Einführung des Achtstundentages. (Bekämpfung von Verschlechterungen bei Ratifizierung des Washingtoner Abkommens.)

Die angeschlossenen und nicht angeschlossenen Organisationen sind von obengenannten Entschlüssen durch ein Rundschreiben in Kenntnis gesetzt worden, in dem sie zur Mitarbeit und Verwirklichung der fraglichen Beschlüsse aufgefordert wurden.



Unfallverhütung und sanitäre Maßnahmen in den holländischen Häfen.

Der holländische Transportarbeiterverband hat während des Hamburger Kongresses eine Anzahl Photographien, Bilder, Statistiken, Apparate und diverses Material zur Ansicht aufgestellt, um ein ungefähres Bild über die im holländischen Hafenbetrieb getroffenen Sicherheits- und sanitären Maßnahmen sowie über die ersten Hilfeleistungen bei Unglücksfällen zu geben.

Auf dem Gebiet der Unfallverhütung und sanitären Maßnahmen sind seit 1906 große Fortschritte gemacht worden; die Verhältnisse sind aber noch keineswegs ideal.

Dies ist darauf zurückzuführen, daß einerseits früher ein Chaos auf diesem Gebiete geherrscht hat, das nur im Laufe der Jahre beseitigt werden konnte, und daß andererseits die Unternehmer allen diesbezüglichen Bestrebungen starken Widerstand entgegensezten. Aber auch die Arbeiter selbst mußten erst zur Würdigung der neuen Einrichtungen und Vorschriften erzogen werden, was im Transportbetrieb nicht leicht war. Im Vergleich zu früher ist eine bedeutende Verbesserung festzustellen; doch können uns die heutigen Zustände noch nicht befriedigen.

Das Drängen nach einer besseren Regelung ging von den organisierten Arbeitern aus, die im Jahre 1904 unter dem Titel „Ein Notschrei“ einen offenen Brief an den holländischen Innenminister sowie an den Bürgermeister von Rotterdam richteten. Es wurde darin auf die erschreckend lange Arbeitszeit, die mitunter ohne Unterbrechung 36, 40 und selbst noch mehr Stunden betrug, die Häufigkeit der Unfälle, Lohndiebstahle usw. hingewiesen. Die aufgedeckten Mißstände waren derart skandalös, daß die Regierung sofort eine Untersuchungskommission bildete und die Anstellung von Kontrolleuren beschloß, die regelmäßig Untersuchungen vorzunehmen und Bericht zu erstatten hatten.

Obgleich diese Kontrolleure nur das Recht hatten, auf Beseitigung der bestehenden Mißstände zu drängen, haben sie doch in bezug auf Verbesserungen Beträchtliches geleistet.

Die Berichte der Untersuchungskommission wurden zu eindrucksvollen Anklagen gegen das Unternehmertum im Hafenbetrieb. Jeden Monat wurde eine fast endlose Reihe empörender Feststellungen über die Arbeitsdauer, die Verwendung vollkommen ungeeigneten Materials, das gänzliche Fehlen jeglicher hygienischer Sicherheitsmaßnahmen, die schreckliche Häufung von Unfällen und die unzureichende erste Hilfe veröffentlicht.

Die Organisationen drängten immer mehr auf Verbesserung. Es vergingen aber noch Jahre, ehe die Behörden ernsthaft eingriffen, und das bereits mehrere Jahre vor Ausbruch des Weltkrieges ausgearbeitete Gesetz trat erst 1916 in Kraft. Damit war ein neuer Schritt vorwärts getan.

Durch das Gesetz wurde jede mit dem Laden und Löschen von Seeschiffen verbundene Arbeit unter strenger Kontrolle gestellt.

Unter Zwangsaufsicht fällt hiernach:

Die Arbeitszeit. Diese ist laut Gesetz auf zehn Stunden täglich festgesetzt. In dieser Hinsicht hinkt das Gesetz den tatsächlichen Verhältnissen nach, da seit 1918 die 48-Stundenwoche besteht.

Der Arbeitslohn. Die Inspektion ist berechtigt, wenn die richtige Bezahlung des tarifmäßigen Lohnes zweifelhaft erscheint, eine Messung der Schiffe vorzunehmen, um das geleistete Arbeitsquantum nachzuprüfen. Ferner kann sie Einsicht in die Schiffspapiere fordern.

Sicherheits- und Gesundheitsmaßnahmen. Das ist wohl der wichtigste Teil des Gesetzes. Die Benutzung schlechten Materials, gefährliche Arbeitsweise und Arbeit unter sehr ungesunden

Verhältnissen haben im Laufe der Jahre Hunderten das Leben gekostet. Viele erlitten infolge der oft gefährlichen und miserablen Arbeitsmethoden einen vorzeitigen Tod, weit mehr wurden zeitlebens verstümmelt. Auf diesem Gebiet waren Sicherheits- und Gesundheitsmaßnahmen der Unternehmer dringend nötig, und oft mußten sie von den Behörden erzwungen werden.

Die wichtigsten Bestimmungen dieses Gesetzes betreffen:

a) Guten Zugang zum Schiff.

b) Beförderung zum Schiff. Die Arbeiter dürfen nur mit genehmigten Booten zu den Schiffen befördert werden. Die Zahl der Arbeiter, die ein solches Boot mitführen darf, wird von der Reichsinspektion festgesetzt. An Bord müssen sich Rettungsmittel befinden.

c) Gute Beleuchtung des Decks und der Räume.

d) Alle beim Löschen oder Laden zu gebrauchenden Werkzeuge und Geräte stehen unter Kontrolle. Ketten, Drahtseile usw. müssen alle drei Monate begutachtet werden. Die Erlaubnis zum Gebrauch wird nur bei gutem Material gegeben. Die Arbeitsinspektion hat auch bestimmte Vorschriften über den Schiffsbau und die Vornahme großer Reparaturarbeiten erlassen. Diese beziehen sich auf die Takelage, Ladebäume, Schwebekrane, Beleuchtung, Raumleitern, Dampfauspuff usw.

e) Ferner bestehen noch Vorschriften über die Bereitstellung von Vaseline, Talg, Brillen, Gaze usw. bei der Arbeit mit Pech, Briketts, Thomasphosphat, Walfischtran.

Vieles ist noch sehr mangelhaft. Immerhin ist der Zustand besser. Bedauerlich ist, daß die Arbeiter nicht immer zur Mitarbeit bereit sind. Unwissenheit und Gleichgültigkeit tun auf diesem Gebiet viel Böses.

Gewarnt wird auch vor dem Essen ungenießbarer Ware.

Die erste Hilfe bei Unglücksfällen. Hierüber wird in dem von der Aufsichtsbehörde herausgegebenen Bericht für das Jahr 1910 gesagt:

„Es ist nicht zu leugnen, daß die Einrichtung des Rotterdamer Hafens im Vergleich mit der anderer großer Häfen, entschieden mangelhaft genannt werden kann. Verbandskisten sind in viel zu geringer Anzahl vorhanden und geschulte Hilfe ist ebenso schwer zu erhalten.“

In dieser Beziehung hat das Gesetz erhebliche Verbesserung gebracht. Der Hilfsdienst bei Unglücksfällen wurde ordnungsgemäß organisiert. Es wurde eine besondere Hilfsstelle geschaffen und für Anwesenheit von Ärzten, Verpflegern, gute Transportmöglichkeiten gesorgt. Auf jedem Platz, wo Ladearbeiten stattfinden, muß eine Verbandtrommel vorhanden sein und überall, wo 25 Hafnarbeiter oder mehr beschäftigt werden — auch auf Schiffen — muß ein Arbeiter sein, der das Diplom für die Verleihung erster Hilfe besitzt.

EB-, Wasch- und Baderäume. Derartige Einrichtungen bestanden vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom Jahre 1916 nicht. Anfang 1923 waren im Rotterdamer Distrikt bereits vorhanden:

- 56 EBRäume mit 5410 Sitzplätzen und
- 23 Buffets,
- 43 Waschräume mit 684 Waschbecken,
- 53 Tusch- und Wannensäuberer,
- 465 Klosetts,
- 1553 Kleiderkasten.

Im Jahre 1923 wurden diese Einrichtungen weiter vermehrt und zwar erhöhte sich die Zahl der EBRäume um 193,3%, der Sitzplätze um 296,1%, der Waschbecken um 156,1%, der Baderäume um 166,7%, der Klosetts um 104,6%.

In Amsterdam ist der Zustand derselbe wie in Rotterdam. Überall werden noch weitere Verbesserungen angebracht.

Die Einrichtung dieser Lokalitäten wird allgemein als sehr gut bezeichnet.

Man findet jetzt die auf jedem Gebiet notwendigen Einrichtungen. Gegenüber früher bedeutet dies eine grundlegende Änderung.

In den letzten Jahren beklagen sich die Unternehmer über den Zwang, der auf sie ausgeübt wird und über die ihnen auferlegten hohen Unkosten. Diese Klagen werden auch von Unter-

nehmern des Auslandes erhoben, deren Schiffe in den holländischen Häfen kontrolliert werden. Von den insgesamt 10 015 Schiffen, die die Inspektoren im Jahre 1922 kontrollierten, gehörten 6355 ausländischen Unternehmern.

Im Mai 1924 wurden 701 Schiffe kontrolliert. Bei 262 oder 37,4% wurden Mängel hinsichtlich des verwendeten Materials festgestellt. Die Mißstimmung der Unternehmer kann man sich leicht vorstellen. Indessen kann erklärt werden, daß sich die Zahl der Unfälle in den Jahren, da die Aufsicht ausgeübt wird, im selben Maße vermindert hat als die Mißstimmung über die Aufsicht in den Kreisen der Unternehmer gestiegen ist.

Die Unfallziffern senkten sich wie folgt:

Jahr	Anzahl der deklarierten Schiffe	Tonnenzahl	Unfälle auf 1000 Netto Reg. Tonnen	Anzahl der tödlichen Unfälle
1906	8 570	9 044 713	0,41	8
1907	9 221	10 107 155	0,41	12
1908	8 248	8 994 797	0,37	5
1909	8 773	9 650 700	0,27	9
1910	9 360	10 658 831	0,24	16
1911	9 815	10 052 184	0,25	12
1912	10 477	12 094 030	0,24	11
1913	10 527	13 047 465	0,24	16
1914	7 547	9 451 601	0,21	8
1915	3 760	4 224 805	0,24	5
1916	3 152	3 237 566	0,22	4
1917	1 630	1 384 980	0,23	0
1918	1 341	1 315 492	0,18	0
1919	4 632	5 221 416	0,14	8
1920	5 992	7 606 868	0,14	6
1921	7 933	10 863 180	0,09	10
1922	8 363	12 291 957	0,09	7
1923	8 149	11 494 958	0,11	4

Die Unfallziffer ging somit von 0,41% auf 0,11% zurück.

Es lohnt sich, das Erreichte festzuhalten und auf weitere Verbesserungen zu drängen. Das letztere kann allein dann erfolgreich geschehen, wenn die Unternehmer dazu gezwungen werden, und da der Hafenbetrieb ein besonders internationaler Betrieb ist, muß dieser Materie in jedem Lande großes Interesse entgegengebracht werden.

Dies ist eine Aufgabe der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Sie kann Material sammeln und austauschen und die Aktion für den Arbeiterschutz international leiten.

Rotterdam, August 1924.

A. Kievit.

Resolutionen des Hamburger Kongresses.

Hafnarbeiter.

Beirat.

Der in Hamburg zusammengetretene Kongreß der I. T. F. weist das Exekutivkomitee an, einen Beirat ins Leben zu rufen, der gemeinsam mit dem Büro alle Angelegenheiten der Hafnarbeiter behandeln und alle notwendigen Schritte zur Verbesserung der Löhne und Hebung der wirtschaftlichen Lage der Hafnarbeiter unternehmen soll. Die Kosten der von den verschiedenen Ländern zu stellenden Beiratsmitglieder sind von den betreffenden Landesorganisationen selbst zu bestreiten.

Programm.

1. Der gegenwärtige Kongreß ist für die Einführung eines Lebensstandard-Lohnes für die Hafnarbeiter, die allzulange unter den Übeln der Gelegenheitsarbeit gelitten haben. Die Löhne müssen in allen Ländern hinreichend sein, um den Lebensunterhalt einer ganzen Familie unter Berücksichtigung der Aufwendungen für die Erziehung der Kinder und für befriedigende Wohnungsverhältnisse zu sichern.

Um die Hafnarbeiter gegen ein Überangebot von Arbeitern aus andern Berufskategorien zu schützen, ist ein Registrierungs-Schema einzuführen. Den registrierten Hafnarbeitern ist bei Mangel an Beschäftigungsgelegenheit ein auskömmlicher Lohn zu garantieren.

2. Der Kongreß ist ferner dafür, daß die verschiedenen Regierungen alle Maßnahmen gegen Unfälle und Berufskrankheiten treffen, die mit der Behandlung gewisser Ladungen wie Häute, Blei, Teer, usw. verbunden sind.

Wenn trotzdem Unfälle vorkommen sollten, so ist den davon betroffenen Arbeitern eine Vergütung in der Höhe ihrer

Löhne zu gewähren, wobei die Hafendarbeiter gegen die Ausbeutung durch Privatversicherungsgesellschaften zu schützen sind.

Ebenso sind Maßnahmen zu treffen, um den Hafendararbeitern befriedigende sanitäre und hygienische Arbeitsverhältnisse, auf allen Docks, Werften und in allen Häfen und deren Umgebung, wo Hafendarbeiter beschäftigt werden, erste Hilfe und ambulato-rische Behandlung zu gewähren.

3. Weiter erklärt der Kongreß, daß Tragelasten, die von Hafendararbeitern und sonstigen Transportarbeitern zu behandeln sind, das Gewicht von 75 Kilo nicht überschreiten dürfen und appelliert dringend an die im Akkord und im Tagelohn beschäftigten Hafendarbeiter die Behandlung schwererer Tragelasten, die zu ernstesten körperlichen Beschädigungen führen können, abzulehnen.

Um die vorstehend aufgeführten Forderungen zu verwirklichen, weist der Kongreß das Büro der I. T. F. und den in Resolution 1 genannten Beirat an, die aktive und unverzügliche Mitarbeit des Internationalen Arbeitsamtes zu verlangen und alles zur Erfüllung der Wünsche der der I. T. F. angeschlossenen Hafendarbeiterorganisationen zu tun.

Beschäftigung von Seeleuten und Binnenschiffern mit Ladearbeiten.

Der Kongreß erklärt die Beschäftigung von Seeleuten und Binnenschiffern mit Ladearbeiten in den Häfen aus mehreren Gründen für unzulässig, fordert die angeschlossenen Hafendarbeiterorganisationen auf, danach zu streben, daß in den Tarifverträgen Bestimmungen getroffen werden, durch die sich die Unternehmer verpflichten, Seeleute zu Hafendarbeiten nicht zuzulassen,

nimmt mit Zustimmung Kenntnis von den Bestrebungen der Seeleutegruppen und -Organisationen, zu einer Beseitigung gesetzlicher und vertraglicher Bestimmungen zu gelangen, die die Seeleute zur Verrichtung von Hafendarbeiten zwingen,

und beschließt, den Seeleuten bei diesen Bestrebungen die volle Unterstützung zu gewähren.

Konferenz der Kraftfahrer.

Internationalisierung der Gesetze für den Automobilverkehr.

Die Sonderkonferenz der Kraftfahrer ist einstimmig der Meinung, daß die Kraftfahrer in Zukunft sich mit zu einer wichtigen Gruppe in der Sektion Transportarbeiter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation entwickeln wird.

Der Wichtigkeit dieses jungen Berufes entsprechend, beantragt diese Konferenz, daß der I. T. F.-Kongreß den Generalrat beauftragt, baldmöglichst beim Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation für die Gruppe Kraftfahrer eine Unterabteilung einzurichten.

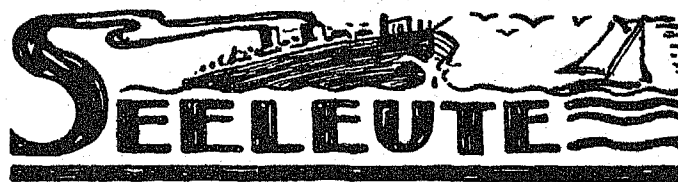
Des weiteren beantragt die Konferenz, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation im Mitteilungsblatt den besonders gearteten Interessen der Kraftfahrer dadurch Rechnung trägt, daß für Veröffentlichung und Besprechung der verschiedenen Landesgesetze über den Kraftverkehr genügend Raum zur Verfügung gestellt wird.

Zur Durchführung der unbedingt notwendigen Internationalisierung der Gesetze für den Automobilverkehr ist erforderlich, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation hierfür einheitliche Richtlinien für die ihr angeschlossenen Landesorganisationen aufstellt; diese müssen sich im wesentlichen auf folgende Punkte konzentrieren:

1. Staatliche bzw. kommunale Fahrschulen.
2. Festsetzung des Mindestalters der Kraftfahrer auf 21 Jahre.
3. Zwangsversicherung der Berufskraftfahrer gegen Schadenersatz durch den Automobilhalter.
4. Einheitliche Ruhezeiten für Berufskraftfahrer, verankert in den Automobilgesetzen.
5. Sicherung des Arbeitsverhältnisses der Berufskraftfahrer während ihrer beruflichen Tätigkeit im Ausland.
6. a) Durchführung der Vorschriften über Aufstellung internationaler Warnungszeichen an gefährlichen Wegstellen des Durchgangsverkehrs in allen Ländern.
b) Verbesserung der Vorschriften über internationale Kennzeichen der Kraftfahrzeuge, sowie Signalinstrumente und Beleuchtung.

Zur Aufstellung der genauen Richtlinien dieser Forderungen sowie zur Klärung aller weiteren Aufgaben, beantragen die Delegierten, daß der Generalrat baldmöglichst eine neue Spezialkonferenz für Kraftfahrer einberuft, an der Vertreter der Kraftfahrer aller der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Landesorganisationen teilnehmen sollen.

Auf dieser Konferenz soll auch die Frage der Einführung eines internationalen Berufsabzeichens und Ausweises für Kraftfahrer seitens der Internationalen Transportarbeiter-Föderation einer eingehenden Prüfung unterzogen werden.



Einige Betrachtungen über die Hamburger Seeleute-Konferenz.

Die verärgerten und ungeduldigen Gemüter, die sich über das langsame Verfahren auf den internationalen Konferenzen beklagen, müssen sich beruhigen und ihre Ungeduld zähmen. Die Hamburger Seeleutekonferenz ist vorbei, und die Seeleute-sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat nicht versagt — denn sie rückt immer näher an ihr Ziel heran. Sie hat in den letzten Jahren im Verein mit den nationalen Seeleuteverbänden eine ständige Aufwärtsbewegung vollzogen.

London, Amsterdam, Beirat, Hamburg — eine Sitzung folgte der andern, und schon ist ein Programm ausgearbeitet, sind Resolutionen gefaßt, neue Arbeitskämpfe ausgesonnen. Und überzeugt von der Vortrefflichkeit dieser Arbeiten erklärt unser Kollege M. Yonekubo, Generalsekretär des japanischen Seeleuteverbandes im Namen seiner 30 000 bei ihm organisierten Seeleute (schämt Euch, Abendländer!), daß die Organisation, die er vertritt, an der Arbeit der Seeleutegruppe unserer Internationalen künftig das ihrige beitragen werde, denn die Ziele und Forderungen der organisierten Seeleute des Ostens würden sich in nichts von denjenigen der gewerkschaftlich organisierten Seeleute von Nord, Süd oder West unterscheiden.

Wie sollen diese Ziele und Forderungen anders aufgestellt und zusammengefaßt werden als durch das eine große Sammelbecken, in dem Kampfesmut und Disziplin vereint zusammenwirken, d. h. die Internationale Transportarbeiter-Föderation. Wie sehr auch die Internationale Transportarbeiter-Föderation nach Bewegungsfreiheit streben mag, darf sie dennoch einen anderen wichtigen Faktoren nicht außer acht lassen, nämlich das Internationale Arbeitsamt in Genf.

Warum glaube ich nun, daß wir logisch und naturnotwendig unser Ziel erreichen müssen? Der einfache Grund liegt darin, daß die Schifffahrt als internationaler Erwerbszweig, wenn er blühen und gedeihen soll, überall dieselben fundamentalen Lasten zu tragen hat. Wenn einmal alle Anmusterungsbedingungen einheitlich geregelt (die verschiedenen Verhältnisse in den einzelnen Ländern müssen selbstredend dabei berücksichtigt werden), sämtlichen Reedern in bezug auf Arbeitszeit, sanitäre Einrichtungen, Beköstigung und Sicherheitsmaßnahmen für die Mannschaften dieselben Verpflichtungen auferlegt sind, worin sollen sich dann noch die Schifffahrtskosten der verschiedenen Länder voneinander unterscheiden? Es bliebe dann nur noch ein schwieriger Punkt zu überwinden: die Lohnregelung. Doch diese Sache darf nicht vernachlässigt werden, und dafür bürgen uns die Internationale Transportarbeiter-Föderation und die Organisationen, die ihr angehören.

Wollte man annehmen, daß wir auf die Grenzen unserer Aktionsfähigkeit stoßen, so wäre dies gleichbedeutend mit einer Ignorierung aller nicht absehbaren Möglichkeiten. Unser Weg ist uns genau vorgezeichnet; verfolgen wir ihn, gerüstet zum Kampf, mit Mut und Entschlossenheit, und sollten je unsere Kräfte versagen, dann überlassen wir unsere Last jüngeren stärkeren Schultern, die sie, unserem Vorbild folgend, weiter tragen werden.

Soll dies etwa heißen, daß das, was seit der Londoner Konferenz im Oktober 1923 und durch die Beschlüsse der Hamburger Konferenz getan wurde, es uns gelungen ist, den Kreis zu quadrieren? Keineswegs; wir sind uns aber wenigstens über die brennendsten Fragen des Tages einig, wir sind von einem gemeinsamen Willen zum Kampfe beseelt; und das bedeutet bereits einen Erfolg und einen Lichtblick in die Zukunft. Angesichts dieser Tatsachen sind wir zu der Hoffnung und Erwartung berechtigt — und ich gehe noch weiter und behaupte, können wir versichert sein —, daß die Vertreter der Seeleuteverbände sich unter Einsetzung ihrer ganzen Kraft und Energie

dafür verwenden werden, um ihren Regierungen deutlich zu machen, daß die Seeleute von einem starken internationalen Willen getragen sind, der respektiert werden muß — nicht durch leichtfertige und bald vergessene Versprechungen, sondern durch die Aufnahme von Verhandlungen mit anderen Regierungen.

Es ist sonderbar, ja beinahe paradox, daß die Seeleute, obwohl sie fast ausschließlich einen internationalen Beruf ausüben, so lange dazu gebraucht haben, um zu begreifen, daß sie ausnahmslos, unter welcher Flagge sie auch fahren mögen, dasselbe unnatürliche Leben führen, unter denselben Unannehmlichkeiten leiden, die gleiche schwierige Arbeit zu vollbringen haben, und daß nur durch eine internationale Gesetzgebung eine Besserung ihrer traurigen Lage geschaffen werden kann.

Man wird zweifellos einwenden, daß ich bei meiner Betrachtung über die von den Reedern zu tragenden Lasten die Kosten für Schiffsbaumaterial und den Schiffsbau selbst, und schließlich die Kosten für Heizung- Beleuchtung, Unterhalt der Schiffe usw. außer acht gelassen habe.

Ich habe diese Dinge allerdings hier nicht erwähnt, und zwar absichtlich nicht, denn ich bin der Auffassung, daß diese ökonomischen Fragen im Rahmen dieses Artikels nicht behandelt werden können, sondern zu einer anderen Frage gehören, deren Lösung nicht schwer zu finden sein wird. Sind einmal die ersten Hindernisse aus dem Wege geräumt, so kann das Problem gelöst werden. Und das ist ein weiteres Ziel, das wir Seeleute uns setzen sollten, nicht nur zu unserem eigenen Wohl, sondern im Interesse aller.

Ihr nennt mich einen Träumer? Vielleicht bin ich einer — ich habe aber das Gefühl, als ob ich nicht allein träumte. Habe ich nicht recht, Ben Tillett?

F. Chachuat.

Binnenschifffahrt.

Die Beschlüsse der Internationalen Arbeitskonferenzen.

Der 4. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation erklärt bezüglich der Binnenschiffer, gestützt auf die Beschlüsse der Konferenzen von Washington und Genua:

Die Beschlüsse dieser Konferenzen, soweit sie die Binnenschifffahrt betreffen, sind von den Regierungen der einzelnen Länder noch nicht durchgeführt. Deshalb fordert der 4. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation das Internationale Arbeitsamt auf, die beteiligten Regierungen zu veranlassen, diese Beschlüsse durchzuführen.

Ferner fordert der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation vom Internationalen Arbeitsamt die baldige Einberufung einer besonderen internationalen Konferenz für Binnenschifffahrt. Hierzu erscheint es erforderlich festzustellen, welche Arbeits- und Lohnverhältnisse, sowie weiter welche sozialen Gesetzesbestimmungen (Kranken-, Invaliden-, Alters- und Unfallversicherung, Arbeiterschutz, hygienische Bestimmungen) für die Binnenschifffahrt bestehen.

Der Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation fordert das Internationale Arbeitsamt auf, diese Feststellungen in den einzelnen Ländern vorzunehmen und sie dem einzuberufenden Kongreß für Binnenschifffahrt zu überreichen.

In Anbetracht dessen, daß den einzelnen Ländern Gesetzesentwürfe über Regelung der Binnenschifferverhältnisse in Vorbereitung sind, fordert der Kongreß das Internationale Arbeitsamt auf, seinen Einfluß bei den Länderregierungen dahin geltend zu machen, daß in den Gesetzen Bestimmungen vermieden werden, die im Widerspruch zu den Beschlüssen von Washington und Genua stehen.

Resolution betr. Lohn- und Arbeitsbedingungen der Binnenschifffahrt.

Der 4. Kongreß der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ersucht die Exekutive des Generalrats der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die maßgebenden Organisationen aufzufordern, alsbald eine genaue Zusammenstellung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Binnenschifffahrt auszuarbeiten und der Exekutive zu übersenden.

Insbesondere sollen in diesen Zusammenstellungen enthalten sein: Angaben über

Arbeitszeit beim Laden und Löschen,
Nachtruhle,
Sonntagsruhe,
Bemannungsregelung,
Arbeiten in der Ladung,
Sozialgesetzgebung und Arbeiterschutzbestimmungen.

Der Kongreß hält es als Aufgabe der angeschlossenen Organisationen, für die einzelnen Strombezirke Konferenzen einzuberufen, auf welchen diese Zusammenstellungen zur Kenntnis gebracht und entsprechende Beschlüsse gefaßt werden, um möglichst gleichartige Lohn- und Arbeitsbedingungen der Binnenschifffahrt auf den einzelnen Stromläufen herbeizuführen und soweit die soziale Arbeiterschutzgesetzgebung in Frage kommt, die Landesorganisationen in ihren Bestrebungen zu unterstützen, und die Gesetzgebung im Interesse der Binnenschifffahrt zu beeinflussen.

Der Kongreß empfiehlt den angeschlossenen Organisationen, die auf den betreffenden Stromläufen stärkste Organisation zu beauftragen, jeweils die Verständigung der Organisationen untereinander herbeizuführen und auch die Einberufung der Konferenzen zu übernehmen.

EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN

„The Anglo-Russian Treaties“ (Die englisch-russischen Verträge) von W. P. Coates.

„Ratgeber für Auswanderer“, veröffentlicht von der Arbeiterkrankenunterstützungs- und Sterbekasse der Vereinigten Staaten. (Workmens' Sick and Death Benefit Fund of the United States of America.)

Geschäfts- und Kassenbericht über das Jahr 1922/23. (Rapport moral et financier pour l'exercice 1922/23), herausgegeben vom belgischen Transportarbeiterverband.

Zweiter Geschäftsbericht des englischen Transport- und Fabrikarbeiterverbandes über das Geschäftsjahr 1923 (Second Annual Report and Balance Sheet Year ending December, 1923).

Wir werden auf diese Veröffentlichungen noch zurückkommen.

Bericht über den Kongreß des finnischen Sägerei-, Transport- und Fabrikarbeiterverbandes, abgehalten vom 22. bis 26. April 1924 in Helsingfors.

Satzungen des finnischen Transportarbeiterverbandes.

Proceedings of the E. B. Railway Indian Employers' Conference (Third session 1924). Bericht über den 3. Kongreß des Eisenbahnverbandes von Ostbengalien, abgehalten am 17. und 18. Mai 1924.