



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: **INTRANSE-AMSTERDAM** SITZ: **AMSTERDAM**
HOLLAND FERNSPRECHER: **20186**
VONDELSTRAAT 61

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S :

Allgemeines: Störungen u. Verschiebungen in der Weltwirtschaft	123	Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Norwegen)	128	Ein schwarzes Jahr für die deutsche Gewerkschaftsbewegung	135
Gewerkschaftliche Rückschau	124	Indische Eisenbahner-Konferenz	132	Geschäfts- und Kassenbericht des Belgischen Transportarbeiter-Verbandes über die Jahre 1922—1923	136
Esperanto als Kampfmittel	125	Personalinteressen und technische Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb	133	Seeleute: Sitzung der Gemischten Maritimen Kommission in San Sebastia	136
Pressestimmen über den I.T.F.-Kongreß in Hamburg	126	Transportarbeiter: Die Anwendung des Achtstundentages in den Nordseehäfen	134	Die Lage der Fischer auf Island	137
Brailford über den Dawesplan	127	Die holländische Gesetzgebung betr. den Automobilverkehr	135	Streik im Fischereibetrieb von Lorient	137
Bevorstehender Zusammenschluß der Gewerkschaften der Transportindustrie in Italien	127			Aus anderen Berufssekretariaten	138
Mitteilungen des Büros	128			Eingelaufene Druckschriften	138

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Störungen und Verschiebungen in der Weltwirtschaft.

△ In dem soeben erschienenen dritten Band der vom Internationalen Arbeitsamt durchgeführten Erhebung über die Produktion ist ein breiter Raum dem Transportgewerbe gewidmet. Obwohl der größte Teil des zusammengetragenen Materials auf die Berichte beschränkt ist, die bereits der internationalen Transport-Konferenz in Barcelona (1921) vorgelegen haben, so vermitteln sie doch einen nützlichen Überblick über den Entwicklungsverlauf der Transportindustrie in der Kriegs- und Nachkriegszeit. Deutlich lassen sich folgende Phasen unterscheiden: Während des Krieges tritt ein immer empfindlicher werdender Mangel an Transportmitteln ein. Reparaturen werden auf das allernotwendigste beschränkt, der Neubau gerät in Europa fast völlig ins Stocken. Umfangreiches Transportmaterial wird zerstört. In den dem Kriege folgenden Jahren zeigt sich überall ein fieberhaftes Bestreben, den Transportapparat wieder herzustellen, wozu die hohen Frachten einen starken Anreiz geben, aber um die Wende 1920/21 tritt eine völlige Wandlung ein: der bisherige Mangel an Transportmitteln schlägt in das Gegenteil um, was seinen sichtbarsten Ausdruck in einem plötzlichen Sturz der Frachten findet. In Wirklichkeit handelt es sich aber hierbei nicht um einen Überfluß an Transportmitteln. Was als Überfluß erscheint, ist nichts anderes als ein Mangel an Frachtgütern, und dieser Mangel ist vor allem eine Folge des ungeheueren Rückganges in der Konsum- und Kaufkraft breiter Bevölkerungsschichten in Europa.

Für diese Tatsache selbst werden in der Publikation des Internationalen Arbeitsamtes wertvolle Belege gegeben. Aus einer im ersten Band wiedergegebenen Aufstellung geht beispielsweise hervor, daß die Ausfuhr von Baumwolle aus den Vereinigten Staaten nach Europa auch in den dem Kriege folgenden Jahren weit unter dem Friedensumfang bleibt und auch noch im Jahre 1921 nur 59,5% des durchschnittlichen Exports in den Jahren 1909 bis 1913 beträgt. Die Baumwollvorräte in den Vereinigten Staaten sind denn auch trotz der mit raffinierten Mitteln bewirkten künstlichen Produktionseinschränkung fortwährend gestiegen und erreichten im Jahre 1921 etwa das Fünffache der durchschnittlichen Vorräte in der Vorkriegszeit. Und was bedeutsamer ist: dieser Konsumrückgang Europas hält bis in die neueste Zeit an. Während der Weltverbrauch an Baumwolle dem International Cotton Bulletin (März 1923) zufolge im Jahre 1922/23 auf 92,7% der Vorkriegszeit steigt, beträgt der Konsum Europas nur 63,4%. Derselbe Verbrauchsrückgang zeigt sich auf allen Gebieten. So erreichte, einer Veröffentlichung in der Finanz- und Handelsrundschau der Schweizerischen Bankvereinigung zufolge, Europas Konsum an Blei, Kupfer, Zink und Zinn auch im Jahre 1923 noch nicht zwei Drittel der Vorkriegszeit. Auf Grund dieser und anderer Angaben kann man daher wohl als feststehend annehmen, daß die gesamte Ein- und Ausfuhr Europas im Jahre 1923 dem Vorkriegsumfang gegenüber noch immer um ein Drittel nachsteht.

So verhängnisvoll die Folgen des Konsumrückganges der europäischen Länder für das europäische Transportgewerbe aber auch sein mögen, so wenig darf ein anderer Faktor außer Betracht gelassen werden, der einen wachsenden störenden Einfluß auszuüben beginnt. Wir meinen die gewaltige Wandlung, die der Krieg in der Weltwirtschaft eingeleitet und die Nachkriegszeit fortgesetzt hat, indem weite und starkbevölkerte Gebiete, die bisher nur als Absatzmärkte und Rohstoffquellen für die industriell entwickelten Länder Europas in Betracht kamen, in die industrielle Produktion einbezogen worden sind. Wer die Bedeutung dieser Wandlung bisher noch gering anschlagen zu können glaubte, den hätte ein Gang durch die britische Weltreich-Ausstellung in Wembley belehren können. Es gibt nur wenige Industrien, in denen die britischen Kolonien auf der Ausstellung nicht mit eigenen Produkten vertreten

➔ **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.**

waren. Jede auf überseeischem Gebiet errichtete Fabrik bedeutet aber zugleich eine Verminderung des Absatzes für die europäische Industrie und ein Rückgang des europäischen Anteils am Weltmarkt.

Bis zu welchem Grade die Industrialisierung der überseeischen Gebiete heute bereits vorgeschritten ist, sei hier mit einigen Ziffern gezeigt, die ebenfalls größtenteils der Publikation des Internationalen Arbeitsamts entnommen sind:

In *Südamerika* ist die Zahl der Fabriken von 3998 im Jahre 1915/16 auf 5968 im Jahre 1918/19 und auf 7005 im Jahre 1920/21 gestiegen. Der in den Maschinen investierte Wert hob sich in derselben Zeit von 15,8 auf 25,6 Millionen £, der Wert der industriellen Produktion von 40,4 auf 98,0 Millionen £.

In *Kanada* zählte man um die Jahrhundertwende noch keine 15 000 Fabriken, im Jahre 1920 aber bereits annähernd das Dreifache, während der in ihnen investierte Wert in der gleichen Zeit auf etwa das Sieben- bis Achtfache gestiegen ist.

In *Britisch-Indien* hatte sich im Jahre 1920 die Produktion der Jute-Industrie gegenüber der Vorkriegszeit versechsfacht, die der Baumwollindustrie annähernd vervierfacht und die der Metallindustrie verdoppelt. (Im Laufe des Jahres 1923 wurden dem Manchester Guardian Commercial zufolge 184 500 Tonnen Roheisen ausgeführt. Bemerkenswert ist auch, daß der Verbrauch der indischen Eisenbahnen an importierter Kohle von 40 959 Tonnen im Jahre 1915/16 auf 360 Tonnen im Jahre 1919/20 zurückgegangen ist. Gleichzeitig hat sich der Verbrauch an eigener Kohle von 5 143 108 auf 6 055 492 Tonnen und der Verbrauch an Erdöl von 2 638 auf 53 018 Tonnen gehoben.)

Über die industrielle Entwicklung *Australiens* stehen genauere Angaben nicht zur Verfügung. Daß aber dieser Erdteil hinter der allgemeinen Entwicklung, den die überseeischen Länder eingeschlagen haben, nicht zurücksteht, ist schon aus der Tatsache abzuleiten, daß die Zahl der maschinellen Pferdekräfte von 391 759 im Jahre 1912 auf 742 481 im Jahre 1920/21 gestiegen ist.

Was schließlich die *Vereinigten Staaten von Nordamerika* angeht, so genügt die Erinnerung an einen Ausspruch des amerikanischen Handelsministers Herbert Hoover, um eine Vorstellung von der industriellen Entwicklung dieses Landes zu geben. Hoover sagte am 8. Mai 1923 von der amerikanischen Industrie, daß diese dank der technischen Fortschritte in der Lage sei, jedem Einwohner das Friedensquantum an Konsumgütern zu verschaffen und dabei noch zwei Millionen Arbeiter entlassen könnte.

Halten wir uns dabei vor Augen, daß die industrielle Entwicklung auch in den sonstigen Ländern nicht stillgestanden hat, daß auch die südamerikanischen Staaten immer mehr zum Industrialismus übergehen, und denken wir vor allem auch an den raschen Aufstieg der japanischen Industrie, so erhalten wir einen Begriff von der gewaltigen Verschiebung, die sich in dem letzten Jahrzehnt auf wirtschaftlichem Gebiet vollzogen hat. Dann begreifen wir aber auch, daß die Rückkehr der früheren Kaufkraft Europas noch kein Ende der heutigen Transportkrise bedeutet. Wohl macht sich die Industrialisierung der überseeischen Gebiete im europäischen Transportgewerbe zunächst noch nicht fühlbar, weil sie mit einer Zunahme der Kaufkraft und einer Hebung des Bedarfs der Bevölkerung dieser Länder gepaart geht, aber es ist unvermeidlich, daß diese Industrialisierung früher oder später zu einem starken Rückschlag auf die europäische Transportindustrie führen muß. Schon heute ist eine starke Verschiebung in der Verteilung der Handelsflotte festzustellen. Die Herrschaft über das Weltmeer ist nicht mehr das ausschließliche Monopol der europäischen Handelsflotten. Im Westen und im Osten sind scharfe Konkurrenten entstanden. Die Vereinigten Staaten, die vor dem Kriege nur

mit 9,5% an der Welthandelsflotte beteiligt waren, haben diesen Anteil auf etwa 20% erweitert, während Japan seine Handelsflotte mehr als verdoppelt hat und heute an dritter Stelle unter den schiffahrenden Nationen steht. Was aber noch ungleich bedeutsamer ist und nicht nur die Transportarbeiterschaft, sondern die gesamte europäische Arbeiterklasse in unmittelbare Mitleidenschaft zu ziehen und ihren Kampf um bessere Arbeits- und Lebensbedingungen zu erschweren droht, ist die Konkurrenz, die ihr aus der zunehmenden Heranziehung bisher rückständiger Völker zur industriellen Produktion erwächst. Auf diese Gefahr kann gar nicht nachdrücklich genug hingewiesen werden. Mehr und mehr wird es darum zu einer Lebensfrage der europäischen Arbeiterklasse, ob es ihr gelingt, durch Schaffung kraftvoller Arbeiterorganisationen in den Ländern mit neuem Industrialismus die Arbeits- und Lebensbedingungen der dortigen Arbeiterschaft zu heben und dadurch der Gefahr eines auf Hungerlöhnen und endloser Arbeitszeit beruhenden Wettbewerbs zu begegnen. Bis heute ist der Einfluß der freigewerkschaftlichen internationalen Organisationen im wesentlichen noch auf Europa beschränkt. In ihrer Tätigkeit selbst werden die überseeischen Länder viel zu wenig beachtet. Es gilt daher, mehr als bisher den Blick über die Weltmeere zu wenden und die ganze Welt mit einem engmaschigen Organisationsnetz zu umspinnen und die Forderung *restlos* wahrzumachen, an die die Arbeiterklasse in diesen Wochen aus Anlaß der sechzigjährigen Gründungsfeier der ersten Arbeiterinternationale besonders erinnert worden ist: *Proletarier aller Länder, vereinigt euch!*

Gewerkschaftliche Rückschau.

Der Monat September hat im Transportgewerbe eine sichtbare Wendung zur Besserung gebracht. Wenigstens gilt dies von der Seeschifffahrt. Mit der beschlossenen Durchführung des Dawesrapports hat diese Änderung indessen nichts zu tun, denn sie ist lediglich eine Folge des schlechten Ernteauffalls in Europa, der durch erhöhten Import aus Nordamerika ausgeglichen werden muß. Darum ist denn auch die starke Steigerung des Frachtenindex bisher noch auf den Verkehr mit nordamerikanischen Häfen beschränkt, doch ist es unvermeidlich, daß früher oder später auch die Frachtsätze im sonstigen Schiffsverkehr beeinflußt werden.

Die Wendung, die von der Londoner Konferenz erwartet worden ist, ist bisher noch nicht eingetreten. Immerhin ist wenigstens eine Verständigung über die Verteilung der für Deutschland aufzubringenden Kredite zustande gekommen, aber es scheint, daß sich die Finanzkreise dieser Anleihe gegenüber noch etwas reserviert verhalten. Eine Ausnahme machen nur die amerikanischen Bankiers, doch ist deren Haltung wesentlich von dem gewaltigen Kapitalüberfluß bedingt, der diesem Land starke Anlagen im Auslande direkt zur Notwendigkeit macht.

Eine bedenkliche Erscheinung ist die Vermehrung der Arbeitslosigkeit in England. In fast allen Industrien wird Klage geführt über die billige kontinentale Konkurrenz. Schon sind eine Reihe von Betrieben geschlossen worden.

Gewerkschaftliche Kämpfe größeren Umfangs haben im Monat September in der europäischen Transportindustrie nicht stattgefunden. Einige Kämpfe der französischen Seeleute und Fischer konnten mit Erfolg durchgeführt werden. Dagegen ist der Streik der englischen Schauerleute in Covent Garden für beendet erklärt worden, ohne daß die gestellten Forderungen erfüllt sind. Verhandlungen hierüber werden noch geführt.

Ein größerer Konflikt ist in Argentinien ausgebrochen. Dort befinden sich die Seeleute im Streik. Über die Konfliktsursache konnten genaue Informationen bisher nicht beschafft werden. Man scheint aber nicht irre zu gehen, wenn man in dem jetzigen Kampf eine Fortsetzung des Konfliktes sieht, der bereits im Mai dieses Jahres zum Streik geführt hat. In diesem Konflikt galt es vornehmlich, die Versuche der Reeder, die freie Gewerkschaftsbewegung zu zerstören, abzuschlagen. Die Bewegung wurde damals kraftvoll durchgeführt und endete mit einem vollen Erfolg der Seeleute.

Die I. T. F. hat im Monat September zwei weitere Anschlüsse zu verzeichnen. Es haben sich zur Mitgliedschaft angemeldet: der *Finnländische Transportarbeiterbund* und der *Indische Spoorbond*. Letztere Organisation umfaßt Eisenbahnbeamte in Niederländisch-Indien. Mit ihr hat sich im Verlaufe dieses Jahres die dritte Organisation in Asien der I. T. F. angeschlossen.

Schließlich bleibt noch der Zusammenschluß der rumänischen Organisation der Seeleute und Binnenschiffer mit dem rumänischen Transportarbeiterverband zu erwähnen, durch die eine bessere Konzentration der Kräfte in der rumänischen Transportarbeiterbewegung erreicht wird.

Esperanto als Kampfmittel.

Es ist wohl kein Zufall, daß die organisierte Arbeiterschaft der Welthilfssprache Esperanto in der letzten Zeit ein wachsendes Interesse zuwendet. Zwingt doch die fortschreitende Konzentration und internationale Vermischung des Kapitals die Arbeiter zu einem immer engeren Zusammenwirken. Die Sprachenunterschiede werden daher immer nachteiliger empfunden und der Wunsch, diese nach Möglichkeit zu vereinfachen, wird immer lauter. Ein angewiesener Weg hierfür scheint uns der Gebrauch der Welthilfssprache Esperanto zu sein, die ohne große Mühe erlernbar ist und für deren praktische Verwendbarkeit auf Kongressen bereits Beweise vorliegen.

Auch in unserem eigenen Kreise haben sich bereits mehrere voranstehende Kollegen zugunsten des Gebrauchs der Esperantosprache ausgesprochen. Wir nennen hier nur die Kollegen Williams, Cramp, Jochade und Guinchart. Ferner sind bereits befürwortende Artikel erschienen in der Transportarbeiterpresse Englands, Deutschlands, Schwedens und Australiens. Der bemerkenswerteste Ausdruck für das auch in unseren Organisationen vorhandene Interesse ist aber die günstige Aufnahme, die die Ausführungen des Kollegen *Franzén* gefunden haben, der auf dem Hamburger Kongreß im Namen der schwedischen Kameraden das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ersucht hat, alles zu tun, um die Esperantobewegung unter der Transportarbeiterschaft zu stärken.

Im Augenblick kann über die Schritte, die das Exekutivkomitee in der Befolgung dieser Anregung unternehmen wird, noch nichts gesagt werden, aber im Hinblick auf die gegenwärtige Verschärfung des Klassenkampfes kann ohne Übertreibung festgestellt werden, daß es nicht nur wünschenswert, sondern direkt notwendig ist, der Frage der Welthilfssprache größere Aufmerksamkeit als bisher zu schenken.

An unsere Organisation werden stets größere Anforderungen gestellt, und es ist daher auch für die Internationale Transportarbeiter-Föderation, die sich in wachsendem Maße zu einer wirklichen internationalen Kampforganisation zum Schutze der Transportarbeiterschaft jeder Art und Tendenz gegen das eng verbündete Kapital entwickelt und im Kampfe für eine bessere Gesellschaftsordnung die Leitung gewinnt, ein unabweisbares Gebot, das Sprachenproblem zu lösen bzw. die damit verbundenen Schwierigkeiten zu vereinfachen.

Zweifellos mag dieses Problem vielen der Delegierten auf unserm letzten Kongreß nicht so brennend erscheinen. Sie gewannen den Eindruck, daß die Arbeit des Kongresses trotz der Übersetzungen in sechs Sprachen einen flotten Verlauf nahm und konnten feststellen, daß am Abend zuvor eingereichte Resolutionen bereits am andern Morgen vor Beginn der Verhand-

lungen übersetzt und vielfältig verteilt waren. Einigen Delegierten schienen diese Tatsachen sogar zu einer solchen Selbstverständlichkeit geworden zu sein, daß sie offenbar überhaupt nicht mehr mit den sprachlichen Schwierigkeiten rechneten und große Überraschung bekundeten, wenn eine eingereichte Resolution nicht bereits eine Stunde später in allen Kongreßsprachen verteilt werden konnte. Alle diese Delegierten haben aber gar keine Vorstellung von dem ungeheuren Aufwand an Energie, Zeit und Kosten, den die sprachlichen Schwierigkeiten mit sich bringen und die sich nicht nur auf Kongresse beschränken, sondern zu einer ständigen Notwendigkeit für die Arbeiten des Sekretariats werden. Es mag daher angebracht erscheinen, darauf zu verweisen, daß alle unsere Publikationen in mindestens drei, bisweilen aber in vier, fünf oder sechs verschiedenen Sprachen erscheinen. Unser „Mitteilungsblatt“ erscheint bereits in englischer, französischer, deutscher und spanischer Sprache. Hierzu dürfte binnen kurzer Zeit auch eine schwedische Ausgabe treten. Das Sekretariat korrespondiert in folgenden Sprachen: englisch, französisch, deutsch, schwedisch, italienisch, spanisch, holländisch, sowie in Esperanto. Außer aus allen diesen Sprachen werden noch Übersetzungen gemacht aus der dänischen, norwegischen und portugiesischen Sprache. Gelegentlich der Sitzungen unserer Körperschaften werden folgende Sprachen gebraucht: englisch, französisch, deutsch, spanisch und italienisch; auf Kongressen kommt noch schwedisch hinzu.

Ob sich Außenstehende wohl eine Vorstellung davon machen können, was das alles bedeutet? Dabei kann es sich doch auch im günstigsten Falle nur um eine sehr unvollständige Lösung handeln, denn wieviel verliert beispielsweise nicht eine Rede auch bei der besten Übersetzung dadurch an Wert, daß sie ihrer direkten und unmittelbaren Wirkung, der Begeisterung und Überzeugungskraft des Redners beraubt wird? Hierbei sei von der Möglichkeit ungenauer Übersetzungen und der notwendigerweise daraus entstehenden Mißverständnisse ganz abgesehen.

Das sind Schwierigkeiten, mit denen wir bereits jetzt zu kämpfen haben, die sich aber noch fortwährend vermehren. Es würde daher von unberechenbarem Vorteil für unsere Arbeit und damit auch für die Arbeiterklasse im allgemeinen sein, wenn die Herstellung eines direkten Kontaktes sowohl im mündlichen als im schriftlichen Verkehr mit Hilfe einer Weltsprache möglich wäre.

Von dem Bestehen dieser Möglichkeit haben wir uns auf dem kurz nach unserem Hamburger Kongreß stattgefundenen Kongreß der *Sennacieca Asocio Tutmondo* überzeugen können. Vor diesem Kongreß hatten wir wohl das Bewußtsein, daß Esperanto im schriftlichen Verkehr gebraucht werden kann, setzten aber noch Zweifel in ihren mündlichen Gebrauch beim Zusammentreffen von Personen verschiedener Nationen. Aber wir hörten auf diesem Kongreß Franzosen, Deutsche, Engländer, Ungarn, Finnen, Russen und Holländer in Esperanto sprechen und diskutieren, ohne daß die Verhandlungen durch Übersetzungen verzögert wurden, oder daß sich Mißverständnisse einstellten. Und zwar wickelten sich die Verhandlungen immer in gleich flotter und ungestörter Weise ab, gleichgültig, ob es sich um einen ruhigen Gedankenaustausch oder ein hitziges Redegefecht handelte. Nach diesem Kongreß hat sich bei uns auch der geringste Zweifel betr. die praktische Brauchbarkeit der Welthilfssprache Esperanto in unserem Kampf verflüchtigt.

Der Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wird der in Hamburg empfangenen Anregung selbstverständlich seine ganze Beachtung widmen. Was der Vorstand aber auch unternehmen mag — im Grunde genommen ist es auch bei dieser wie bei allen andern Fragen die Arbeiterschaft selbst, die für die Verwirklichung ihrer Wünsche die Initiative ergreifen muß. Darum möchten wir schon heute an alle voranstehenden Genossen unserer Organisationen den Appell richten: Mehrt Euer Rüstzeug zur Führung des internationalen Kampfes durch Verbesserung der Kenntnisse über die sozialen Bedingungen, widmet Euch unermüdetlich Euern Organisationen, aber lernt auch Esperanto und fördert den Gebrauch dieser Hilfssprache.

So vollkommen diese Sprache sein mag und so unschätzbare Dienste ihr Gebrauch uns zu leisten vermag — der wirkliche Grad ihrer Nützlichkeit, wie er für eine Organisation wie die unsrige sein kann und sein muß, wird bestimmt von dem Grad der Verbreitung dieser Sprache unter der Arbeiterschaft selbst.

Wir selbst wollen jedenfalls nichts unterlassen, was der Esperantobewegung förderlich ist und haben die Absicht, zukünftig im „Mitteilungsblatt“ Notizen über Esperanto bringen. Wir vertrauen dabei darauf, daß die Redaktionen unserer Organisationspresse uns durch Übernahme dieser Artikel unterstützen und uns auf diese Weise helfen, Esperanto unter den Arbeitern zu verbreiten und sie zu einem Hilfsmittel in unseren kommenden Kämpfen zu machen.

N.

Pressestimmen über den I. T. F.-Kongress in Hamburg.

Beinahe ohne Ausnahme berichten die Blätter der uns angeschlossenen Organisationen über die Verhandlungen und Beschlüsse des kürzlich in Hamburg gehaltenen Kongresses. Soweit damit ein Urteil oder eine Anregung verbunden wird, dürfte es von Interesse sein, dies kurz wiederzugeben.

Deutscher Verkehrsbund (Organ des Transportarbeiterverbandes):

„Das Erfreuliche am Kongress ist die Erkenntnis, daß die Verbindung zwischen den einzelnen Länderorganisationen immer enger geworden ist, und daß die internationale Solidarität als Selbstverständlichkeit gilt. Die deutschen Organisationen werden nicht in letzter Reihe stehen, wenn die Internationale ruft.“

Der Eisenbahner (Organ des Deutschen Eisenbahnpersonals in der Tschechoslowakei):

„Diese Tagung selbst, aber mehr noch der Verlauf der Verhandlungen des Kongresses, zeigen, daß der internationale Gedanke in die Reihen der Bediensteten und Arbeiter der Transport- und Verkehrsunternehmen tief eingedrungen ist. . . Von Wichtigkeit wäre wohl die Frage der Errichtung eines Solidaritätsfonds mit regelmäßigen laufenden Einnahmen. Wenn die Schaffung eines solchen Fonds gegenwärtig noch nicht möglich war, dann wäre es wohl eine dringende Notwendigkeit, Vorbereitung zur Schaffung desselben baldmöglichst zu treffen. In den schweren Kämpfen, die in Zukunft die Arbeiterschaft zu führen hat, werden nicht mehr platonische Sympathiekundgebungen genügen, sondern wenn die Arbeiterklasse in diesen Kämpfen siegen will, dann wird hierzu die reale Macht der Organisation erforderlich sein. Zur Schaffung dieser realen Macht gehört aber auch Geld, Geld und wieder Geld.“

Der Eisenbahner (Schweiz):

„Die I. T. F. hat eine arbeitsreiche Tagung hinter sich. Der Hamburger Kongress stellt ohne Zweifel einen wichtigen Schritt in der Richtung der internationalen Verständigung dar, deren Verwirklichung auf Grund der materiellen und geistigen Wüste, die der Weltkrieg hinterlassen hat, kein leichtes Stück Arbeit ist.“

Solidarität (Organ der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz):

„Wenn wir ehrlich gestehen wollen, der Kongress vermochte uns nicht zu befriedigen. Lernt man auch vieles auf solchen Tagungen, bringt der Verkehr mit Berufskollegen anderer Länder manche Anregung, so litt dieser Kongress an zwei Hauptübeln. Die Differenzen innerhalb des Generalrats, die seit der Berliner Konferenz nicht behoben wurden, wirkten lähmend auf die Leitung und Verhandlung des Kongresses. Sodann merkte man deutlich eine Spannung zwischen den Delegierten zweier Länder, von denen die einen mehr, die andern weniger dem gepeinigten Deutschland Erleichterungen schaffen möchten. Die Rücksichten auf „zu Hause“ geboten den Herzen eine Zurückhaltung, was deutlich zum Ausdruck kam. Als feste Überzeugung nahmen wir für die 20stündige Heimfahrt den Glauben mit uns, daß trotz der ihr noch anhaftenden Fehler, unsere Internationale Transportarbeiter-Föderation ein wichtiger Faktor im Befreiungskampfe des Proletariats sein wird.“

In der *Railway Review* dem Organ des englischen Eisenbahnerverbandes N. U. R.

schreibt der Generalsekretär dieses Verbandes, Kollege C. T. Cramp, daß seiner Ansicht nach der Verlauf des Kongresses als

ausgezeichnet betrachtet werden muß. „Anlässlich des von Sekretär Edo Fimmen gehaltenen Referats entspann sich eine lebhaft Debatt. Was ich an seiner Rede hauptsächlich zu bemängeln habe, ist, daß sie viel zu lang und weitschweifig war; wir dürften aber auch nicht vergessen, daß bei einer internationalen Zusammenkunft immer gewisse nationale Eigenarten zum Vorschein kommen. Fimmen verurteilte den Dawesbericht und führte unzweideutig aus, daß seine Erfüllung nicht nur eine Entstaatlichung der Eisenbahnen, sondern auch eine wesentliche Verschlechterung der Arbeitsbedingungen der deutschen Arbeiterschaft zur Folge haben würde. Den deutschen Delegierten schien aber an der Räumung des besetzten Gebietes wie überhaupt an einer Regelung der Sache so viel gelegen zu sein, daß sie erklärten, sich in dieser Frage an die von der politischen und gewerkschaftlichen Bewegung vertretenen allgemeinen Auffassung zu halten.“

In Zukunft dürfte es angebracht sein, die Tagesordnung auf Berichte der Exekutive zu beschränken, die sich mit dem Tätigkeitsfeld der Internationale und den fernherin in Angriff zu nehmenden Arbeiten befassen. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation hat tüchtiges geleistet, und leistet es jetzt noch. Man stärke ihre Macht.“

The Marine Worker (Organ des Englischen Seemannsverbandes A. M. W.):

„Obwohl die Berliner Konferenz direkte Ergebnisse nicht zeitigt hat, so deuten die Ereignisse in Europa doch darauf hin, daß es schließlich zu einer „Einheitsfront“ kommen muß, wenn die Arbeiter instande sein sollen, irgend einen Kampf anzufechten. Durch die veränderte Haltung der Delegierten auf dem letzten russischen Gewerkschaftskongress ist jetzt anscheinend Gelegenheit zur Wiederaufnahme der Unterhandlungen geschaffen worden. Ich halte es für bedauerlich, daß die Exekutive bei der Diskussion dieses Berichtes nicht geneigt zu sein schien, die Verantwortung sowohl für die Einberufung der Berliner Konferenz als für die Herausgabe des betreffenden Berichtes zu übernehmen. Es war manchmal schwer, zu erkennen, ob gewisse Mitglieder der Exekutive mit dem Bericht einverstanden waren oder nicht.“

„Le Rallielement“ und **„De Eendracht“**, die beiden Organe des Belgischen Eisenbahnerverbandes,

schreiben zu der vom Kongress angenommenen Entschliebung über die Weltlage:

„Die französischen und belgischen Delegierten hätten eine einfachere Resolution vorgezogen; im Grunde genommen war aber jedermann mit den folgenden Hauptforderungen einverstanden:

- a) Recht der durch den Krieg verwüsteten Länder auf Schadenersatz;
- b) Annullierung der alliierten Schulden;
- c) Aufbürdung der Kriegskosten auf die besitzende Klasse, da nur sie für den Krieg verantwortlich ist.

Es wurde schließlich an die Transportarbeiter der ganzen Welt die Aufforderung gerichtet, sich ihren Mutterorganisationen wieder anzuschließen, um energischer wie bisher den Kampf gegen die Reaktion, gleich welcher Art, zu führen.

„Le Travailleur du Transport“ und die **„De Transportarbeider“** (Organe des Belgischen Transportarbeiterverbandes):

„Unser Hamburger Kongress hat den glänzenden Beweis dafür geliefert, daß unter den zwei Millionen Gewerkschaftsmitgliedern, die unsere Internationale bilden, ein starkes Solidaritätsgefühl herrscht, daß alle, die an dem großen Werk der wirtschaftlichen Befreiung unserer Klasse mitarbeiten, von dem aufrichtigen Willen beseelt sind, durch internationale Maßnahmen die Arbeitsbedingungen der Transportarbeiterschaft zu verbessern, ihre schwere Berufsarbeit zu erleichtern und ihre gewerkschaftliche Organisation auszubauen.“

„La Tribune des Cheminots“ (Organ des Französischen Eisenbahnerverbandes)

veröffentlicht einen Artikel aus der Hand des Kollegen Bidegaray, der sich hauptsächlich mit der Aussprache über die Reparationsfrage und mit dem von Fimmen gehaltenen Referat über die Weltlage befaßt. U. a. heißt es darin:

„Der Generalsekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation kann nur unter Führung und ständiger Kontrolle des Exekutivkomitees und des Generalrats arbeiten. Wir denken nicht daran, Fimmen das Recht zu bestreiten, eine eigene Meinung zu haben und Anregungen zu geben, da sich aber die Landeszentralen den Vorschriften und den von den Kongressen gefaßten Entschliebungen zu unterwerfen haben, darf sich der Sekretär nicht über die ordentlichen Körperschaften hinwegsetzen, denn für uns wird in diesem Falle die Persönlichkeit durch die Funktion ausgeschaltet. Wir sind durch die Koalition der Engländer und der Deutschen geschlagen worden. Bemerkenswert ist aber, daß die Holländer unserer Haltung bei der Abstimmung folgten.“

„De Transportarbeider“ (Organ des Holländischen Transportarbeiterverbandes)

bemerkte einleitend, daß die I. T. F. vor dem Kriege hauptsächlich informative Aufgaben hatte und daß heute die Notwendigkeit immer unabweisbarer werde, sie zu einer Kampforganisation zu entwickeln. Zu dem Referat Fimmens erklärt das Organ, daß Fimmen den deutschen Delegierten damit keinen Dienst erwiesen habe. Da die deutsche Delegation abgelehnt habe, gegenüber der übrigen deutschen Arbeiterbewegung einen Disziplinbruch zu begehen, hätte jedoch die Rede zu keinem Unheil geführt.

„Die Bombe kam aber zur Explosion“, fährt das Blatt dann fort, „als es galt, eine Entscheidung über die vom Vorstand vorgelegte Resolution zu treffen, die einige Kritik an dem Dawesbericht enthielt. Der französische Delegierte Bidegaray hielt bei dieser Gelegenheit eine Rede, deren Grundtöne waren: Nationalismus! und: Deutschland muß zahlen! Es war wirklich erfrischend, als einige englische Delegierte diese Klänge in markanter und klarer Weise beantworteten und erstickten.“

Wir sind daran, unsere internationale Organisation fortzuentwickeln und auszubauen. Wenn sie auch noch nicht vollkommen ist, so zweifeln wir doch keinen Augenblick daran, daß es uns gelingen wird, den Apparat so auszugestalten, daß er in der Lage ist, restlos die ihm vorbehaltenen Aufgaben zu erfüllen.“

„Weekblad“ (Organ der Niederländischen Vereinigung für Eisenbahn- und Straßenbahnpersonal)

bringt ebenfalls eine ausführliche Würdigung der Kongreßarbeiten. Das Blatt spricht sich sehr anerkennend über die Vorbereitung und die technische Organisation des Kongresses aus. Der Beschluß, das Internationale Arbeitsamt um Material zur Frage der Sozialisierung der Transportbetriebe usw. anzugehen, wird begrüßt und anknüpfend daran die Anregung gegeben, daß man auch versuche, Einfluß auf die internationalen Kongresse der Vertreter der Eisenbahnverwaltungen zu gewinnen, da auf diesen außer technischen Fragen auch Personalangelegenheiten behandelt werden.

„Nichts“, führt das Blatt weiter aus, „darf die I. T. F. von der Pflicht abhalten, Einfluß auf diese Arbeitgeberkongresse auszuüben. Wenn wir in einer unser Land betreffenden Angelegenheit mit der Eisenbahndirektion zu verhandeln haben, wissen wir den Weg zu finden. Alles spricht darum dafür, daß unsere Internationale in den großen Angelegenheiten, die oft ausschließlich international geregelt werden können, an die Zentrale der Eisenbahndirektionen herantritt.“

Zur Resolution über die Weltlage wird bemerkt:

„Obgleich unsere Delegation den Passus der Resolution, der sich gegen die Verpfändung der deutschen Eisenbahnen ausspricht, und gegen die bereits Williams in seiner Eröffnungsrede protestiert hatte, ganz gut unterschreiben konnte, hat es diese doch für gut gehalten, auch ihre Stimmen blanko abzugeben, weil die ganze Angelegenheit selbst nicht auf den Kongreß einer Berufsinternationale gehört.“

In einem Interview, das Jan Oudegeest, der Sekretär des I. G. B. aus Anlaß des Transportarbeiterkongresses in Hamburg und der dort geführten Aussprache über den Dawesbericht gewährte, wird erklärt:

„Der Dawesbericht ist der gerechteste aller bisher entworfenen Pläne. Man kann mit großer Leichtigkeit auf einem Kongreß die demagogische Behauptung aufstellen, daß die Kapitalistenklasse bezahlen müsse und daß man gegen den Dawesbericht ist. Zumal wenn man die Sicherheit besitzt, daß der Dawesbericht doch angenommen und ausgeführt wird. Das kann man aber nur tun, wenn man keinerlei Verantwortung besitzt, wie dies mit den betreffenden Führern der I. T. F. der Fall ist. Wer sich aber seiner Verantwortung bewußt ist und statt einer negativen eine positive Politik führen will, kann nicht anders als, sei es auch mit einiger Änderung, diesen letzten Versuch, Europa vor einem allgemeinen Untergang zu bewahren, annehmen und unterstützen.“

Brailsford über den Dawesplan.

Im New Leader vom 3. Oktober bespricht der bekannte englische Publizist H. N. Brailsford die Bedeutung des Dawesrapports. U. a. schreibt er:

„Aber das Hauptübel des Berichts liegt darin, daß er dem ausländischen Finanzmann (in Deutschland) Einfluß verschafft, in dessen Hände unfehlbar ein großer Teil der Anteile, die eine erste Hypothek auf Eisenbahnen und Industrie bilden, fallen

wird. Darüber hinaus können die angesammelten Beträge, deren Transferierung ins Ausland nicht möglich ist, in Deutschland im Namen der Alliierten investiert werden. Diese gewaltige finanzielle Durchdringung wird das Zustandekommen von dem unterstützen, was man als „Europa A.-G.“ bezeichnet. Europa ist im Begriffe, „kolonisiert“ zu werden, zum Teil durch amerikanisches, zum Teil durch alliiertes Kapital. Wir gehen einer kapitalistischen Internationale unter der Kontrolle der Bankiers entgegen. Unzweifelhaft wird dieser Prozeß durch den Dawesbericht beschleunigt. Europa hat sich selbst durch den Krieg ruiniert und Amerika kauft es auf. Die Finanz beherrscht die Politik, und alle Regierungen, gleichgültig, ob es sich um England, Frankreich, Deutschland oder gar Rußland handelt, werden „Bankangestellte“. Es gibt kein Mittel, diese Entwicklung abzuwenden, als den Kampf für eine sozialistische Lösung.

„Aber“, wird man fragen, „konnten wir dann nicht das Gute aus dem Dawesbericht nehmen und das Schlechte preisgeben?“ Unglücklicherweise nicht! Das Daweskomitee hat nachdrücklich betont, daß sein Bericht als ein unlösbares Ganzes betrachtet werden müsse. Hätten wir versucht, auszulesen und auszuwählen, so hätten die Bankiers keine Anleihe gewährt, und diese Anleihe war der Angelpunkt des ganzen Plans. Die Bankiers haben in der Tat das Londoner Abkommen diktiert, und dadurch nur ist der französische Widerstand in wichtigen Punkten gebrochen worden.“

Bevorstehender Zusammenschluß der Gewerkschaften der Transportindustrie in Italien.

Am 4. und 5. September traten auf Einladung des Italienischen Gewerkschaftsbundes die Vertreter des Italienischen Eisenbahnerverbandes, des Straßenbahnerverbandes und des Allgemeinen Transportarbeiterverbandes in Genua zusammen, um die Frage eines engeren Zusammenwirkens durch Schaffung einer Föderativ-Organisation für das Transportgewerbe zu prüfen. Der Konferenz wohnten bei: Azimonti für den Italienischen Gewerkschaftsbund, Sardelli für die Internationale Transportarbeiter-Föderation, Suppini für den Eisenbahnerverband, Buschi und Barbareschi für den Allgemeinen Transportarbeiterverband, Maestrini und Tridenti für den Straßenbahnerverband. Die Vertreter der Hafnarbeiter hatten sich entschuldigt.

Nach reiflicher Aussprache, die durch Azimonti eingeleitet und von Sardelli durch einen Bericht über den Verlauf des Hamburger Kongresses der I. T. F. ergänzt wurde, setzte die Konferenz eine Kommission ein, die folgenden Statutenentwurf für die zu errichtende Föderativ-Organisation des Transportgewerbes ausarbeitete:

1. Die dem Italienischen Gewerkschaftsbund und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Gewerkschaften der Verkehrs- und Transportindustrie (Eisenbahner, Straßenbahner, Kleinbahner, Hafnarbeiter, Seelente und der sonstigen Transportbetriebe) errichten gemeinsam ein Landessekretariat.

2. Die Aufgaben des „Landessekretariats“ sind im wesentlichen: Unterhaltung der Beziehungen zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation (Korrespondenz und Vertretungen); Zusammenfassung der Tätigkeit der angeschlossenen Gewerkschaften zur Verteidigung der Allgemeininteressen der Transportarbeiter in Übereinstimmung mit den Interessen der gesamten Arbeiterklasse; Studium aller mit der Transportindustrie zusammenhängenden Fragen; Eventuelle Errichtung von Beratungsstellen und Verleihung von Rechtsbeistand.

3. Das Landessekretariat setzt sich aus einem Komitee zusammen, in dem jede angeschlossene Organisation mit zwei Mitgliedern vertreten ist. Dieses Komitee wählt aus sich heraus einen Vorstand bestehend aus dem Vorsitzenden, dem Sekretär und dem Verwalter.

4. Das Komitee setzt von Jahr zu Jahr — nach Maßgabe der mutmaßlichen Notwendigkeit — den von den angeschlossenen Organisationen zu leistenden Beitrag auf Grund des Mitgliederstandes fest.

5. Das Komitee tritt jeweils zusammen, wenn dies zweckmäßig erscheint.

6. Jede angeschlossene Organisation hat das Recht, unter Darlegung der Gründe den Zusammentritt des Komitees zu verlangen.

7. Über alle in dem Statut nicht vorgesehenen Angelegenheiten entscheidet das Komitee, doch ist hierfür die allgemeine Zustimmung der angeschlossenen Gewerkschaften notwendig.

8. Mögliche Streitfragen werden der Entscheidung des Vorstandes des Italienischen Gewerkschaftsbundes unterbreitet.

9. Die angeschlossenen Organisationen bleiben in allen Angelegenheiten, die die Interessen und die Organisation der von ihnen vertretenen Kategorie angehen sowie hinsichtlich der Beziehungen zum Italienischen Gewerkschaftsbund autonom. Sie sind jedoch verpflichtet, die Entscheidungen des Landessekretariats zu beachten, wenn diese nicht über den in den Statuten umschriebenen Rahmen hinausgehen.

*
**

Über die endgültige Annahme dieser Statuten wird in einer demnächst in Rom stattfindenden Konferenz entschieden werden.

Vor Beendigung der Arbeiten richtete die Konferenz noch einen dringenden Appell an die italienischen Seelente und forderte sie zum Wiedereintritt in den Italienischen Gewerkschaftsbund und die Internationale Transportarbeiter-Föderation auf.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Neue Anschlüsse.

Beitrittsgesuche haben eingereicht:

der Finnische Transportarbeiterverband und
der Verband der Eisenbahnbeamten in Niederländisch-Indien.

Der Verband der Seelente und Binnenschiffer in Rumänien hat sich mit dem bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Hafnarbeiterverband verschmolzen.

Beiträge.

An Beiträgen gingen weiter ein:

vom Finnischen Transportarbeiterverband Fl. 120.—
vom Deutschen Eisenbahnerverband M. 3000.—
vom Niederländischen Eisenbahner- und Trambahner-
verband Fl. 642.06

Vom Bulgarischen Eisenbahnerverband erhielten wir außerdem den Betrag von \$ 65.— zur Unterstützung der deutschen Verbände.

Diejenigen Organisationen, die mit den Beiträgen noch im Rückstande sind, wollen für eine baldige Erledigung Sorge tragen.

Bericht über den Hamburger Kongreß.

Durch unseren Pressedienst wurde sofort nach dem Kongreß ein kurzer zusammenfassender Bericht ausgeschickt. Der ausführliche Bericht wird zurzeit übersetzt. Er wird den Organisationen sofort nach Fertigstellung zugesandt.

Fragebogen und Veröffentlichungen.

Auf Grund der Beschlüsse des Hamburger Kongresses wurden verschiedene Fragebogen ausgeschickt. Wir ersuchen auch an dieser Stelle um schleunige und genaue Beantwortung.

Wir verweisen ferner auf unser Rundschreiben in Sachen des Vertriebs unserer Veröffentlichungen unter den Mitgliedern der angeschlossenen Verbände mit der Bitte, die Werbearbeit fortzusetzen.

Kongresse.

Dänische Eisenbahner-Organisation: Jubiläumskongreß am 23. Oktober in Kopenhagen anlässlich des 25jährigen Bestehens des Verbandes.



Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

Norwegen.

Eisenbahnen.

I. Betriebsstorm.

Die Eisenbahnen Norwegens sind zum größten Teil Eigentum des Staates und werden auch von diesem verwaltet. Von den vorhandenen 10 Privatbahnen wird eine mit staatlicher Subvention betrieben.

Die Eisenbahnen umfassen insgesamt 3455,1 km, wovon 3009 km auf die Staatsbahnen und 436,1 km auf die Privatbahnen entfallen.

Das Parlament setzt die Tarife fest, stellt den Voranschlag auf und behandelt alle Fragen, die mit dem Lohn- und Dienstverhältnis der Eisenbahner zusammenhängen.

Der Staat hat das Kaufangebot von verschiedenen unrentablen Privatbahnen abgelehnt.

II. Finanzielle Betriebsergebnisse.

In den letzten Jahren haben sowohl die Staatsbahnen wie die meisten Privatbahnen mit Verlust gearbeitet.

Im Geschäftsjahr 1921/22 betragen die Einnahmen der Staatsbahnen Kr. 117 031 833,—, die Ausgaben Kr. 120 541 722,—. In der gleichen Periode wurden für Löhne und Gehälter Kr. 71 736 000,— ausgegeben.

Bei Einführung des Achtstundentages im Jahre 1920 erfuhr der Personalbestand eine Erweiterung von 14 035 auf 15 671 Bedienstete. Die dadurch erwachsenden Mehrausgaben wurden damals auf 5 Millionen Kronen jährlich veranschlagt.

Im Jahre 1923 wurde eine Sparkommission eingesetzt, die zunächst vorschlug, den Personalbestand um 1400 Leute zu vermindern. Um festzustellen, inwieweit dieser Personalabbau durchgeführt werden kann, wurden Spezialkommissionen gebildet, in denen auch die Organisationen vertreten sind. Da die Untersuchung der Kommissionen noch nicht abgeschlossen ist und diese noch keine Gutachten abgegeben haben, konnten die Verbände bisher zur Abbaufrage nicht Stellung nehmen.

Um sich an der Betriebsführung praktisch beteiligen zu können, fordern die Verbände ihre Zulassung zur Distriktsverwaltung. Ferner verlangen sie, daß statt des einzigen bisherigen Arbeitnehmervertreters drei Vertreter Sitz und Stimme in der Direktion erhalten. Diese Forderungen wurden neulich vom Parlament abgelehnt.

Der Kraftwagenverkehr ist wegen der Bodenverhältnisse sehr minimal; er ist hauptsächlich dort eingerichtet, wo Eisenbahnen nicht bestehen. Der Staat beschäftigt sich zurzeit mit der Frage der Einrichtung eines Personen- und Lastkraftwagenverkehrs. Es sind bereits praktische Versuche für die nächste Zukunft in Aussicht genommen.

Die Eisenbahn erhält von den Postämtern für Benützung von Postwagen eine Vergütung. Diese beträgt für ganze Wagen 2,5 Öre per km, für halbe Wagen 2,8 Öre per km, und für weniger als einen halben Wagen 3,3 Öre per km. Führt der Schaffner die Post mit sich, so werden, wenn sich Wertpapiere darunter befinden, 8 Öre per km, bei gewöhnlicher Post 4 Öre per km vergütet. Für die Beförderung von Briefkästen, die in oder an den Wagen angebracht sind, wird ohne Rücksicht darauf, ob sie vom Eisenbahn- oder Postpersonal entleert

werden, 1 Öre per km bezahlt. An einzelnen Stationen steht den Stationsvorstehern das Recht zu, die Leitung der Poststelle nebenamtlich auszuüben. Die hierfür zu gewährende Entschädigung wird dem betreffenden Beamten ausbezahlt. Nach einem Antrag der Sparkommission soll dieser Postdienst erweitert werden und ein großer Teil der hierfür zu zahlenden Entschädigung in die Kassen der Staatsbahnen fließen.

Die Beförderung von Postpaketen erfolgt sowohl durch die Bahn als durch die Post.

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

Auf Grund des Staats- und Gemeindebeamtengesetzes vom 15. Februar 1918 ist das Personal berechtigt, Beamtenausschüsse zu bilden, die von den Direktionen eine vertragliche Regelung der Löhne und Dienstverhältnisse fordern können. Diese Beamtenausschüsse, deren Mitglieder von den Verbänden gewählt werden, unterstehen auch der Kontrolle der Gewerkschaften.

Da das Gesetz vorsieht, daß die Verbände in ihren Rechten nicht eingeschränkt werden, nehmen die Hauptverbände Verhandlungen über Lohn- und andere Fragen selbst auf. Auf Antrag werden auch zwischen der Verwaltung und den Verbänden Verhandlungen geführt. Jeder Verband kann Sonderverhandlungen pflegen; bei Fragen von allgemeinem Interesse führen die Organisationen die Verhandlungen in der Regel gemeinsam. Sämtliche Organisationen sind anerkannt.

Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Bahnverwaltung und den Verbänden können letztere ihre Forderungen dem Parlament unterbreiten. Den Beamtenausschüssen steht das Recht zu, mit den Distriktsverwaltungen Verhandlungen über die Dienstverhältnisse zu führen.

Die Verwaltung macht zwischen Dienst- und Arbeitszeit einen Unterschied, was oft zu Streitfällen führt. Über diesbezügliche Beschwerden entscheidet eine Dienstzeitkommission, die gleichmäßig aus Vertretern der Verwaltung und der Organisationen zusammengesetzt ist. Der Vorsitzende wird entweder von der Kommission selbst oder vom Vorsitzenden der höchsten Gerichtsinstanz ernannt.

Die Verbandsvertreter können direkt mit der Distrikts- und Hauptverwaltung in Verbindung treten.

Zur Wahrung der Personalinteressen wird unbeschränkter Urlaub gewährt; die Fortzahlung des Lohnes erfolgt nur bis zu 30 Tagen jährlich.

IV. Streikrecht.

Das Personal der norwegischen Eisenbahnen hat zurzeit Streikrecht. Massenkündigung seitens des Verbandes ist zulässig. Auf Grund des Beamtengesetzes kann die Regierung bei vorheriger Aussprache oder wenn die Interessen der Allgemeinheit gefährdet würden, die Kündigungsfrist von 3 auf 6 Monate heraufsetzen.

Zur Durchsetzung einer Lohnerhöhung wurde im Jahre 1920 ein allgemeiner Streik durchgeführt, an dem sich 12 000 Eisenbahner beteiligten. Der Streik dauerte 16 Tage. Er verlief ohne Erfolg.

Bis jetzt bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen, die dem Personal die passive Resistenz verbieten. Im Jahre 1920 wurde versucht, Obstruktion zu üben; es erschien aber sehr schwierig, sie mit Erfolg durchzuführen.

V. Die Organisation des Personals.

In Norwegen sind insgesamt zirka 12 600 Eisenbahner beschäftigt; davon entfallen zirka 12 000 auf die Staatsbahnen und zirka 600 auf die Privatbahnen.

Die bedeutendsten Eisenbahnerverbände sind folgende:

Norsk Jernbaneforbund (umfaßt alle Eisenbahnergruppen; 5800 Mitglieder). Norsk Lokomotivmandsforbund (Lokomotivpersonal; 1500 Mitglieder). Jernbanenes Kontorspersonales Forbund (Büropersonal; 1600 Mitglieder). Stationsmesteforening (Stationsvorsteher; 400 Mitglieder).

Außerdem bestehen noch einige bedeutungslose Organisationen für Bahnmeister, Werkstättenmeister und für das Personal im Verwaltungsdienst, denen jeweils 40 bis 80 Mitglieder angehören. Unter den erstgenannten vier Organisationen besteht ein gutes Einvernehmen. Zur Wahrung gemeinsamer Interessen treten sie geschlossen auf. Der Eisenbahnerverband, der Verband des Lokomotivpersonals, sowie der Verband des Büropersonals gehören dem norwegischen Gewerkschaftsbund und der I. T. F. an. Es sind Bestrebungen im Gange, das Eisenbahnpersonal in einem einzigen Verbands zusammenzuschließen.

VI. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Die Lohn- und Arbeitsbedingungen werden nach vorausgegangenen Verhandlungen mit den Organisationen vom Parlament festgesetzt. Können sich die Parteien nicht einigen, so entscheidet das Parlament endgültig. Bei den privaten Eisenbahngesellschaften werden ohne Vermittlung oder Eingreifen der Regierung Kollektivverträge abgeschlossen. Die jetzt gültige Regelung über die Arbeitszeit bleibt vorläufig bestehen. Der Wortlaut der Vereinbarung wird dem Personal durch Rundschreiben bekanntgegeben.

VII. Arbeitsbedingungen. (Rechtliche Stellung.)

Bei Entlassungen steht dem Personal auf Grund des Beamtengesetzes das Recht zu, bei der nächst höheren Instanz als die, welche die Entlassung ausgesprochen hat, Einspruch zu erheben. Die höchste Instanz ist das Verkehrsministerium.

VIII. Arbeitszeit.

Die norwegischen Eisenbahner fallen unter das am 1. Januar 1920 in Kraft gesetzte Arbeitszeitgesetz, das den achtstündigen Arbeitstag vorsieht. Bei einer Revision der Bestimmungen im Jahre 1923 wurden in Form einer anderen Berechnung der Arbeitszeit Verschlechterungen eingeführt. Zwischen Dienst- und Arbeitszeit wird ein Unterschied gemacht. Dies ist der Fall, wenn Zeiten ohne Arbeitsleistung in die Dienstzeit fallen oder wenn nur Wachdienst verrichtet wird. Die Arbeitszeit errechnet sich wie folgt:

für „leichtere“ Arbeit von $1\frac{1}{4}$ Stunde = 1 Stunde Arbeitszeit
für Dienstbereitschaft 4 Stunden = 1 Stunde Arbeitszeit

Für Nachtarbeit von 9 Uhr abends bis 6 Uhr morgens wird jede Stunde mit $1\frac{1}{4}$ Stunde berechnet.

Die Dienstzeit darf höchstens 12 Stunden betragen. Jeder Arbeiter oder Angestellte erhält einen wöchentlichen Ruhetag von mindestens 20 Stunden; in der Regel beträgt er 30 Stunden.

Pausen von weniger als $\frac{1}{2}$ Stunde werden als Arbeitszeit gerechnet.

Zugpersonal erhält beim Aufenthalt auf auswärtigen Stationen Pausen bis zu einer Stunde vergütet. Die Ruheschicht zwischen zwei Dienstreisen beträgt gewöhnlich 9 Stunden, in gewissen Fällen kann sie auf sechs Stunden und mit Einwilligung des Dienstherrn sogar auf vier Stunden herabgesetzt werden.

Die Bediensteten erhalten jährlich 21 Tage Ferien unter Fortzahlung des Gehalts. Außer den Ferien und Ruhetagen werden den Beamten zur Bekleidung öffentlicher Ämter bis zu 30 Tagen Urlaub jährlich gewährt unter Fortzahlung des Gehalts. Ist ein Angestellter Parlamentsmitglied, so erhält er für die Zeit seiner Dienstabwesenheit die Differenz zwischen seinem Gehalt und dem Mindestsatz der Gehaltsklasse, unter die er fällt, vergütet.

Lokomotivputzer und Werkstättenpersonal (Aufsichtsbeamte ausgenommen) fallen nicht unter die für die übrigen Kategorien gültige Regelung.

Für Überzeitarbeit wird auf Grund des Vertrages eine Zulage von 50% oder entsprechende Freizeit gewährt.

IX. Lohnregelung.

Die Löhne sind im ganzen Lande dieselben. Lohnerhöhungen erfolgen periodisch nach 2, resp. 4, 6 und 8 Jahren.

Lohn-klasse	Beruf	Lohn				
		Anfangslohn	nach 2 Jahren	nach 4 Jahren	nach 6 Jahren	nach 8 Jahren
12	Zugkontrolleure, Lokomotivaufseher, Bahnmeister, Werkmeister	4000	4500	5000	5500	
13	Werkstättenmeister, Lokomotivführer, Kapitäne auf Dampfschiffen der Randsfjordbahn	3700	3950	4200	4450	4700
14	Beamte im Verwaltungsdienst, Zugführer, Maschinisten auf Schiffen der Randsfjordbahn	3400	3650	3900	4150	4400
15	Vorarbeiter, Steuerleute auf Dampfschiffen der Randsfjordbahn	3200	3450	3700	3950	4200
16	Schaffner, Heizer, Bahnvorarbeiter, Stationsvorarbeiter, Rangiervorarbeiter, Heizer auf Dampfschiffen der Randsfjordbahn, Wagenregistreure, Bremser	3000	3200	3400	3600	3800
17	Telegraphisten (innen), Kassierer, Matrosen, Dienstleute, Wagen- und Lampenputzer, Wagenheizer, Bahnwärter, Brückenwärter, Trimmer, Heizer-Anwärter	2700	2900	3100	3300	3500

Die Lohnerhöhungen treten nur am Beginn eines Kalenderjahres in Kraft. Für Bedienstete die im ersten Halbjahr angestellt wurden, wird die für die Lohnerhöhung zugrunde liegende Zeit vom vorausgehenden 1. Januar ab berechnet und für Bedienstete, die in der zweiten Hälfte des Jahres angestellt wurden, vom folgenden 1. Januar ab.

Ein Eisenbahner, der früher im Dienst der Staatsbahnen stand und von diesen wieder fest angestellt wird, erhält sein früheres Einkommen — vorausgesetzt, daß dieses nicht den Höchstgehalt der neuen Verwendungsgruppe übersteigt — wenn das Anfangsgehalt seiner neuen Stellung niedriger ist als sein früherer Verdienst.

Die Dienstkleidung wird von der Bahnverwaltung gestellt. Sie muß auf Grund der bestehenden Vorschriften durch entsprechenden Abzug am Gehalt bezahlt werden.

Die Miete für Dienstwohnungen wird in der Regel von einer öffentlichen Wohnungskommission festgesetzt. Ihre Höhe ist sehr unterschiedlich, da die Miete in neueren Häusern bedeutend höher ist als in Gebäuden, die vor 1914 errichtet wurden. Niederen Beamten mit Dienstwohnung, freiem Licht und Heizung, wird, wenn sie verheiratet sind, 100 Kronen und wenn sie ledig sind, 50 Kronen jährlich abgezogen. Befindet sich die zugewiesene Dienstwohnung in einem Bahnhof oder in einem anderen Dienstgebäude, so erfolgt der Abzug auch wenn der Betreffende die Wohnung nicht gebrauchen kann oder will.

Beamte der 1. bis einschließlich der 13. Lohnklasse sowie Lokomotiv- und Werkstättenpersonal erhalten, wenn sie einen selbständigen Haushalt führen und für ihre Familien aufkommen müssen folgende Wohnungszulagen:

In Kristiania, Drammen, Drontheim, Bergen und Narvik 200 Kronen, in den übrigen Städten 120 Kronen per Jahr.

Lokomotivführer, Zugführer, Heizer, Schaffner und Bremser erhalten, wenn sie dienstlich außerhalb ihres Wohnortes tätig sein müssen, eine Zulage von 23 bis 36 Öre pro Stunde. Das Rangierpersonal erhält mit Rücksicht auf die mit ihrer Arbeit verbundenen Gefahren eine Vergütung von 2 Kronen pro Tag. Diese Beträge werden bei der Bestimmung der Beiträge für die Pensions-, Witwen- und Waisenkasse mit angerechnet.

Bahnwärter, die in den Wintermonaten zwischen 8 Uhr abends und 6 Uhr morgens die Bahnlinsen zu prüfen haben, erhalten für jede Inspektion 1,50 Kronen vergütet.

Die Stationsvorsteher beziehen nachstehende Gehälter:

Klasse	bei Dienstantritt	nach 2 Jahren	nach 4 Jahren	nach 6 Jahren	nach 8 Jahren
		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Stationsvorsteher in Kristiania V, Drammen und Drontheim	5100	5400	5700	6000	
Stationsvorsteher in Hamar und Bergen	4900	5200	5500	5800	
Stationsvorsteher I. Kl.	4400	4700	5000	5300	5600
" II. "	4100	4400	4700	5000	5300
" III. "	3800	4050	4300	4550	4800
" IV. "	3600	3850	4100	4350	4600
" V. "	3300	3550	3800	4050	4300
" VI. "	3100	3350	3600	3850	4100
" VII. "	2900	3150	3400	3650	3900

Ein Stationsvorsteher hat ferner Anspruch auf freie Dienstwohnung in einem Gebäude der Staatsbahnen mit Licht und Heizung. Kann ihm eine solche Dienstwohnung nicht zugewiesen werden, so erhält er 20% des Gehaltsatzes vergütet, der in seiner Gehaltsklasse nach vier Dienstjahren vorgesehen ist. Im übrigen finden auf sie die gleichen Bestimmungen wie für die anderen Angestellten Anwendung.

Lokomotivputzer, die nicht als Heizeranwärter bei den Staatsbahnen beschäftigt sind, erhalten folgende Löhne:

Anfangslohn	Kr.	8,—	per Tag oder Nacht
Nach 2 Jahren	"	8,75	" " " "
" 4 "	"	9,50	" " " "
" 6 "	"	10,25	" " " "
" 8 "	"	11,—	" " " "

Das Werkstättenpersonal wird nach Stunden bezahlt. Es ist in 2 Klassen eingeteilt, und zwar in Klasse 1: gelernte Arbeiter und Klasse 2: übrige Arbeiter, mit Ausnahme der Lehrlinge. Das Werkstättenpersonal erhält nachstehende Löhne:

	I. Klasse	II. Klasse
Anfangslohn	125 Öre	113 Öre
nach 2 Jahren	134 "	122 "
nach 4 Jahren	142 "	130 "
nach 6 Jahren	150 "	138 "
nach 8 Jahren	158 "	146 "

Der Distriktvorsteher hat das Recht, aushilfsweise beschäftigte Arbeiter als geschulte oder angelernte Arbeiter anzustellen und den Betreffenden einen höheren Anfangslohn als den in Klasse 1 oder 2 vorgesehenen zu gewähren. Bei Beförderung von Klasse 2 nach Klasse 1 kann in derselben Weise verfahren werden. Wenn der Distriktvorsteher den Betreffenden nicht als geschulten Arbeiter anerkennt, kann dieser auf Antrag eine Fachprüfung ablegen. Zu diesem Zweck wird eine aus zwei Personen bestehende Kommission gebildet; das eine Mitglied wird von den Arbeitern der betreffenden Werkstätte aus den qualifiziertesten Arbeitern gewählt; das andere wird vom Distriktvorsteher ernannt. Er kann diese Person auch aus einer auswärtigen Werkstätte zuziehen. Wenn die Kommission die Prüfungsarbeit des Bewerbers für gut findet, wird dieser als geschulter Arbeiter betrachtet; kann sie sich aber nicht einig werden, dann hat der Distriktvorsteher darüber zu entscheiden. Eine Wiederholung des Fachexamens kann frühestens nach einem halben Jahre beantragt werden.

Für Überarbeit wird eine Sonderzulage gewährt; und zwar: in den ersten 5 Wochentagen 50%, an Samstagen und Sonn- und Feiertagen 100%. Jede Arbeit, die zwischen 6 Uhr abends am Vortage eines Festtages bis 6 Uhr abends des Festtages verrichtet wird, gilt als Sonn- und Festtagsarbeit. Folgen 2 oder mehrere Festtage aufeinander, so wird die ganze Arbeitszeit bis einschließl. des letzten Festtages abends 10 Uhr als Festtagsarbeit betrachtet. Für Nacharbeit in zwei oder mehreren Schichten wird noch eine Sondervergütung von 50% auf den Überstundenlohn bezahlt. Für Arbeit außerhalb der Arbeitsstätte wird, wenn der Arbeiter seinen Wohnort verlassen und seine Mahlzeiten auswärts einnehmen muß, bei einer Arbeitsdauer von mindestens 6 Stunden eine Extravergütung von 50% des ausbezahlten Stundenlohnes gewährt. Diese beträgt mindestens 2 Kr. pro Tag. Wenn der Arbeiter übernachten muß, erhält er eine Vergütung von 4 Kr.

Niemand darf fest angestellt werden, ohne vorher ein Jahr in der Werkstätte gearbeitet zu haben. Jeder, der auf Grund eines Lehrvertrags in einer Eisenbahnwerkstätte ausgebildet wurde, muß, wenn er im Eisenbahndienst bleibt und Arbeit für ihn vorhanden ist, ein Jahr nach Beendigung der Lehre fest angestellt werden.

Es soll möglichst im Stück- oder Akkordlohn gearbeitet werden. Die Sätze werden nach vorheriger Unterhandlung mit den betreffenden Arbeitern festgesetzt. Bei Stück- oder Akkordarbeit muß jeder Arbeiter auf den sonst üblichen Stundenlohn kommen.

Die Preise der wichtigsten Lebens- und Bedarfsartikel sind wie folgt:

1 Paar Herrenstiefel	Kr.	30,—
Ein Herrenanzug (Konfektion)	„	150,—
1 kg Brot	„	0,55
1 kg Rindfleisch	„	4,—
1 kg Speck	„	4,20
1 Liter Milch	zirka „	0,45
100 kg Steinkohle	„	11,—

Familienzuschläge werden zurzeit nicht gewährt.

Die Löhne des Eisenbahn- und Werkstättenpersonals sind in den höchsten Lohnklassen etwas höher als in der Privatindustrie. (Kr. 1,58 per Stunde: 1,50)

Die Löhne im Staatseisenbahndienst sind im Verhältnis zum Post-, Telegraphen- und Telephondienst ungefähr dieselben.

Bei Versetzungen wird dem Personal kostenlose Beförderung für die Familie, Mobiliar, etc. gewährt.

Bei Ausübung einer höher besoldeten Funktion kann dem Beamten der höhere Lohn bezahlt werden.

Gratifikationen werden nicht gewährt.

X. Pensions- und Krankengeldregelung.

Bei Krankheit wird der volle Lohn für die Zeit von sechs Monaten weitergewährt. Diese Periode kann bis auf zwölf Monate verlängert werden, z. B. bei Unfällen. Zur Verhinderung von Simulationsfällen können die Staatsbahnen ärztliche Kontrolle ausüben lassen.

Bei Sterbefällen wird nach dem Todestag an die Hinterbliebenen ein Monatsgehalt ausbezahlt.

An Pensionsbeiträgen bezahlt das Personal 6%, die Direktion 4%.

Sofern nichts anderes bestimmt ist, haben männliche Bedienstete bei Erreichung des 70. und weibliche bei Erreichung des 65. Lebensjahres Anspruch auf Pension. Dem Personal kann jedoch, wenn keine Invalidenrente bezogen wird, frühestens fünf Jahre vor Erreichung des vorgeschriebenen Pensionsalters Pension gewährt werden, vorausgesetzt, daß Dienst- und Lebensjahre zusammengezählt insgesamt 85 Jahre ergeben. Einige höhere Beamte werden bereits mit dem 68. Lebensjahr pensioniert. Weibliche Angestellte im Sicherheitsdienst werden nach Erreichung des 60., männliche Angestellte nach Erreichung des 65. Lebensjahres pensioniert. Dies gilt auch für Schlosser und Lokomotivputzer.

Invalidenrente wird jenem Personal gewährt, das wegen körperlicher oder geistiger Gebrechen in der ordnungsgemäßen Ausübung seines Berufes verhindert ist und deshalb ohne Anspruch auf Pension aus dem Dienst ausscheidet.

Verläßt ein Bediensteter nach einjähriger oder längerer Dienstzeit seine Stellung ohne Anspruch auf sofortige Pension, so wird diese aufgeschoben und frühestens vom 65. Lebensjahre ab gewährt. Die Höhe der Pension wird auf Grund der Dienstjahre errechnet, indem ein Dreißigstel des Grundbetrages für die Pensionsberechnung mit der Anzahl Dienstjahre vervielfacht wird. Im Höchsthalle werden 30 Dienstjahre angerechnet. Der Grundbetrag für die Pensionserrechnung ist die zur Zeit des Inkrafttretens der Pension bezahlte Beitragssumme.

Scheidet ein Bediensteter nach 30 Dienstjahren aus dem Dienst aus, so hat er Anspruch auf volle Pension. Diese beträgt 66% der Pensionserrechnungsbasis.

Hat ein Bediensteter beim Ausscheiden aus dem Dienst noch keine 30 Dienstjahre zurückgelegt, so hat er Anspruch auf Teilpension. Diese entspricht einem Dreißigstel der Vollpension

multipliziert mit der Anzahl Dienstjahre, darf jedoch nicht weniger als 50% der vollen Pension betragen.

Als Dienstdauer gilt die Zeit, für welche Beiträge entrichtet wurden. Die Dienstzeit wird nach vollen Jahren berechnet, und zwar gilt die ein volles Jahr übersteigende Dienstzeit als ein Dienstjahr, wenn sie sechs Monate oder mehr beträgt. Dienstzeit vor Erreichung des 18. Lebensjahres wird nicht mitgerechnet.

Bei völliger Erwerbsunfähigkeit beträgt die Rente zwei Drittel des Lohnes. In anderen Fällen erfolgt die Festsetzung auf Grund besonderer Berechnung.

Witwen von pensionsberechtigtem oder bereits pensioniertem Personal haben Anspruch auf Pension. Diese wird wie folgt berechnet:

Eine Witwe, deren Mann im Dienstverhältnis stirbt, erhält 50% der Pension, die dem verstorbenen Ehegatten später zugestanden wäre; der Betrag wird jedoch auf der Pensionsberechnungsbasis zur Zeit des Todes errechnet. Für Witwen von Bediensteten, die Invalidenrente beziehen, wird die Rente in gleicher Weise wie oben festgesetzt, jedoch auf der Pensionsberechnungsbasis vom Inkrafttreten der Invalidenrente.

Witwen von pensionierten Bediensteten erhalten 50% der an den verstorbenen Ehemann gewährten Pension.

Ohne Rücksicht auf obige Bestimmungen muß jedoch die Witwenpension ein Drittel der vollen Pension betragen, auf die der Verstorbene Anspruch gehabt hätte.

Kinder, Adoptivkinder und Pflegekinder unter 18 Jahren haben beim Tod des Bediensteten Anspruch auf Pension. Beim Tod der Mutter erhalten sie erhöhte Kinderpension. Diese beträgt:

- für 1 Kind 40% der Witwenpension,
- für 2 Kinder 60% der Witwenpension,
- für 3 Kinder 75% der Witwenpension,
- für 4 Kinder 90% der Witwenpension,
- für 5 Kinder und mehr 100% der Witwenpension.

Die an Vollwaisen zu gewährende Pension beträgt das Doppelte obiger Sätze.

Auf weibliche Bedienstete, die Anspruch auf Ruhegehalt haben oder bereits pensioniert sind, finden im Sterbefalle oben erwähnte Bestimmungen ebenfalls Anwendung. Der hinterbliebene Gatte erhält die Witwenpension nur dann, wenn er den Nachweis erbringt, daß er von seiner Frau unterhalten worden ist.

Sämtliche Bedienstete sind verpflichtet, der Pensionskasse beizutreten. Militärdienstjahre werden bei der Festsetzung der Pension als Dienstjahre in Anrechnung gebracht.

XI. Freifahrtscheine.

Das Eisenbahnpersonal hat Anspruch auf Freifahrtscheine. Auch die Familienmitglieder genießen diese Vergünstigung. Die Freifahrtscheine haben auf allen Personenzügen Gültigkeit. Von der 12. Lohnklasse ab haben die Bediensteten Anspruch auf Fahrtscheine zweiter Klasse. Nach einjähriger Dienstzeit hat das Personal Anspruch auf freie Fahrt in sämtlichen drei skandinavischen Ländern. Für das übrige Ausland wird dieses Recht erst nach fünf Jahren gewährt. Familienmitglieder erhalten für Auslandsreisen keine Freifahrtscheine.

Werkstättenarbeiter haben auf Freifahrtscheine für Reisen in Deutschland keinen Anspruch; an die Eisenbahnverwaltung Norwegens wurde ein Ersuchen betr. Änderung dieser Bestimmung geschickt; diese hat das Gesuch befürwortend an die deutschen Eisenbahnen weitergeleitet. Es wurde jedoch abgelehnt.

Die Angestellten der Staatseisenbahnen erhalten freie Fahrt auf den Linien der Privatbahnen und umgekehrt; ihre Familienmitglieder besitzen jedoch dieses Recht nicht. Pensionierte und ihre Ehegatten haben Anspruch auf eine gewisse Anzahl Freifahrtscheine. Die Freifahrtscheine werden dem Personal kostenlos ausgestellt.

XII. Belohnungen und Strafen.

Gratifikationen werden nicht gewährt.

Öffentliche Beamte, die unter das bürgerliche Gesetz fallen, können bei Dienst- oder sonstigen Vergehen inner- oder außerhalb des Dienstes disziplinarisch bestraft werden.

Folgende Ordnungsstrafen sind üblich:

- a) Geldbußen bis zur Höhe eines Monatsgehalts;
- b) Entziehung der Gehaltserhöhung, jedoch nicht länger als zwei Jahre;
- c) Enthebung vom Dienste bis zu drei Monaten mit Einbehaltung des Lohnes;
- d) Versetzung in eine andere Stelle, die nach derselben oder einer niedrigeren Gehaltsstufe bezahlt wird, vorausgesetzt, daß dies nicht im Widerspruch mit den Anstellungsbedingungen steht.

Entzogene Beträge an Gehaltserhöhungen, während der Dienstenhebung einbehaltene Lohnbeträge sowie Geldbußen werden sozialen Einrichtungen für öffentliche Beamte und ihre Hinterbliebenen zugeführt.

Die Ordnungsstrafen werden dem Betreffenden durch schriftlichen Strafbefehl mit Begründung zur Kenntnis gebracht. Die Strafen werden von der Stelle, welche die Bediensteten anstellt, verhängt.

Sofern gesetzlich nichts anderes bestimmt ist, kann der Angestellte von demjenigen entlassen werden, der ihn angestellt hat:

- a) wenn er nicht, oder nicht mehr die Fähigkeiten besitzt, die zu einer ordnungsgemäßen Ausfüllung seines Postens, für den er angestellt wurde, erforderlich sind;
- b) wenn er seine Dienstpflichten grob vernachlässigt, trotz wiederholter, schriftlicher Mahnungen seitens seines Vorgesetzten mutwillig seine Pflichten verletzt, bei Trunkenheit im Dienst oder wenn er sich infolge seines Verhaltens inner- oder außerhalb des Dienstes seines Postens unwürdig erweist oder die Achtung und das Vertrauen, das seine Stellung erfordert, einbüßt.

Bedienstete können ferner entlassen werden, wenn sie das Pensionsalter erreicht oder die Anzahl Dienstjahre zurückgelegt haben, die erforderlich ist, um Anspruch auf Pension zu erwerben.

Ein Angestellter darf nicht entlassen werden, ohne daß man ihm vorher Gelegenheit gegeben hat, sich schriftlich oder mündlich bei der zuständigen Stelle zu verteidigen. Es muß ihm außerdem Einsicht in die in der Strafsache erwachsenen Akten gewährt werden.

Die Entlassung sowie die Entlassungsgründe sind schriftlich mitzuteilen.

Entlassene haben das Recht, innerhalb 14 Tagen nach Kündigung durch die zuständige Stelle bei der nächsthöheren Instanz Berufung einzulegen. Während der Dauer der Berufung ruht das Entlassungsverfahren.

Ein öffentlicher Beamter kann seines Dienstes durch seinen direkten Vorgesetzten entoben werden, wenn gesetzliche Gründe zur Entlassung vorhanden sind oder wenn es im Interesse des Dienstes erforderlich ist, daß er sofort entfernt wird. Der betreffende Bedienstete hat Anspruch auf seinen Lohn bis zum Tage der Entlassung.

Verlassen öffentliche Beamte nach vorheriger Verabredung ungesetzlich ihre Arbeitsstelle, so können sie ohne Rücksicht auf vorstehende Bestimmungen entlassen werden.

XIII. Wohnungsfrage.

Das Personal erhält zum Kauf oder Bau von Häusern Darlehen bis zur Höhe von zwei Dritteln ihres Wertes. Der Staat hat während der Wohnungsnot nach 1919 zinsfreie Darlehen gewährt. Außerdem haben die Eisenbahnen aus eigenen Mitteln diejenigen, die bereits vom Pensionsfonds zwei Drittel als Darlehen erhielten, weitere Beträge bis zu 23% des Wertes der Anwesen geliehen. Die mit diesen Mitteln erstellten Wohnungen müssen, wenn sie frei werden, an Eisenbahner vermietet werden.

Telegraphisten können zu ermäßigtem Preise Zimmer mieten; das gleiche trifft auch für das Bahnunterhaltungspersonal zu. An einigen Orten haben die Staatseisenbahnen Beamtenwohnungen erbaut, die an das Personal vermietet werden.

Stationsvorsteher erhalten neben ihrem Gehalt freie Wohnung, Licht und Heizung.

Die Organisationen des Personals haben die Staatseisenbahnen wiederholt ersucht, auf eigene Rechnung Häuser zu bauen und diese an das Personal zu vermieten.

XIV. Aufenthaltsräume, hygienische und Sicherheitsmaßnahmen.

Badeeinrichtungen für das Personal sind nur an wenigen Orten eingerichtet.

Für das Zuggesetz sind überall Übernachtungslokale und Aufenthaltsräume vorhanden. Diese Lokale sind jetzt zweckentsprechend eingerichtet. Kantinen sind nur in ungenügender Zahl vorhanden. Die Organisationen haben bei der Verwaltung wiederholt um Vermehrung der Kantinen ersucht.

Im Dienst und auf Dienststreifen werden dem Personal in Bahnhofsrestaurants und Speisewagen Speisen und Getränke mit 25% Preisermäßigung verabreicht.

Der Abstinenzverein des Eisenbahnpersonals erhält von der Direktion eine jährliche Subvention.

Zur Reinigung des Materials werden gewisse maschinelle Einrichtungen benutzt.

Die automatische Kuppelung ist nicht eingeführt.

XV. Dienstkleidung.

Die Dienstkleidung wird dem Betriebspersonal gewährt, mit Ausnahme des Lokomotivpersonals, der Wagenprüfer, Wagenregistreure und des Bahnunterhaltungspersonals. Die Dienstkleidung besteht aus: 1 Jacke, 1 Weste, 1 Hose, 1 Mütze sowie einem Kleidungsstück für den Winter (Winterjacke, Pelz oder Joppe nach Wahl) und 1 Pelzkappe. Die beiden letzteren Stücke werden alle vier Jahre erneuert, die übrigen alle 18 Monate. Das Personal bezahlt für Dienstkleidung jährlich 50 bis 70 Kr.; diese Beträge werden vom Lohn einbehalten.

Personal, das keinen Anspruch auf Dienstkleidung hat, erhält kostenlos eine Sommer- und Wintermütze.

Das Lokomotivpersonal hat das Recht, sich Kleidung zu denselben Preisen anzuschaffen wie diejenigen, die verpflichtet sind, Dienstkleidung zu tragen.

XVI. Körperliche Prüfung und Augenrevision.

Das Personal hat sich bei Anstellung einer ärztlichen Untersuchung sowie einer Augenrevision zu unterziehen. Die Augenrevision des im Sicherheitsdienst beschäftigten Personals muß alle fünf Jahre wiederholt werden. Den Untersuchungen wohnt eine Kontrollkommission bei, die aus einem von der Verwaltung und einem von der Organisation des Personals bestimmten Mitglied zusammengesetzt ist. Ein Beamter, der für dienstuntauglich erklärt wird, erhält bei Versetzung in eine andere Beschäftigungsgruppe seinen bisherigen Lohn weiterbezahlt. Die Kontrollkommission erstattet der Verwaltung schriftlich Bericht. Das Personal hat das Recht, eine neue Augenuntersuchung zu verlangen.

XVII. Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.

Für das Personal bestehen keine staatlichen Erholungs- und Ferienheime. Einige Organisationen haben jedoch für ihre Mitglieder Ferienheime errichtet.

XVIII. Technische Ausbildung.

Die Direktion hat zwei Schulen gegründet, auf denen Telegraphisten, Schaffner, Lokomotivpersonal und Bahnunterhaltungspersonal ausgebildet werden. Das Lokomotivpersonal wird zu Kursen nur zugelassen, wenn ein Abgangszeugnis einer technischen Abendschule vorgelegt wird.

Zurzeit sind neue Pläne für die Ausbildung des Personals in Vorbereitung.

Indische Eisenbahner-Konferenz.

Am 17. und 18. Mai 1924 fand in Mymensingh die dritte Jahresversammlung des indischen Eisenbahngestelltenverbandes der Ostbengalischen Eisenbahngesellschaft statt. Es waren 200 Delegierte von allen Abteilungen anwesend. Oberst Cameron, ein Vertreter der Regierung (die ostbengalische Eisenbahn ist Staatsbahn) und andere höhere Beamte waren ebenfalls als Gäste anwesend.

Der Versammlung vorgelegte Bericht für 1923 legt von einer gesunden Entwicklung des Verbandes Zeugnis ab. In den seit seiner Gründung verflossenen drei Jahren war der Mitgliederstand wie folgt:

31. Dezember 1921	535
31. „ 1922	2303
31. „ 1923	4854
31. März 1924	5902

Die letzte Ziffer stellt 12 bis 13% der bei der Unternehmung beschäftigten Leute dar.

Oberst Cameron, der Regierungsvertreter, welcher den Verband bisher moralisch unterstützte, schien an einem Passus der Ansprache des Vorsitzenden, worin dieser die bei der Unternehmung eingeführte lange Arbeitszeit kritisierte, Anstoß genommen zu haben. Er zog sich mit anderen Beamten der Gesellschaft während der Ansprache von der Konferenz zurück und hat seither dem Verbandsverbande seine Gunst und Anerkennung versagt; außerdem hat er die Abhaltung von Verbandsversammlungen in Anwesen der Gesellschaft verboten.

Der Vorsitzende bemängelte in seiner Ansprache auch die niedrigen Lohnsätze der Eisenbahner. U. a. wurden folgende Beispiele angeführt:

	<i>monatlich</i>
Kanzleilassistenten, Typisten	Rupien*) 25
Bahnhofsassistenten, Kanzleilassistenten bei der Güterabteilung, Schalterbeamte	„ 30
Signalwärter	„ 30
Bahnhofsschaffner	„ 32
Kanzleisekretäre	„ 20

Wenn man in Betracht zieht, daß das McAlpin-Comité, das im Jahre 1920 zur Berichterstattung über die Lohnsätze von der bengalischen Regierung eingesetzt wurde, bei seiner Untersuchung über den *Mindestlohn* feststellte, „daß kein Anlaß vorliege, die 40 Rupien zu überschreiten, daß aber auch eine Herabsetzung unmöglich wäre“, so ist es leicht verständlich, daß genug Gründe zu Beschwerden vorhanden sind. Es darf hierbei nicht vergessen werden, daß unter die betreffenden Beschäftigungsgruppen Angestellte fallen, die verantwortliche Posten versehen und einen hohen Bildungsgrad haben müssen. Die unteren Gruppen sind noch viel schlechter dran. Dies geht aus einer von der Versammlung angenommenen Resolution hervor, worin für diese bei der ostbengalischen Eisenbahn ein Mindestlohn von 15 Rupien gefordert wird.

Einen weiteren Diskussionsgegenstand der Versammlung bildeten die alten Unhelligkeiten über Rassenunterschiede. Es wurde eine Reihe interessanter Beispiele aufgeführt. So bestehen z. B. zwei Lohnklassen für Stationsvorsteher, eine niedrige mit Löhnen von 52 bis 170 Rupien, und eine höhere von 200 bis 500 Rupien. Die niedrigen Sätze gelten nur für Inder, während in der höheren Klasse die Indier noch nicht einmal bis zu 15% vertreten sind. Stellvertretende Stationsvorsteher, die Inder sind, werden nur nach der niedrigen Lohnklasse mit 40 bis 120 Rupien entlohnt, während sie in der höchsten Klasse von 280 bis 330 Rupien überhaupt nicht vertreten sind. Es gibt zahlreiche höhere Stellungen, wie Stationssuperintendenten, Güterbahnhofs- und Stellvertreter, Verschiffungsinspektoren und Inspektoren von Eisenbahnwagenfähren, Warenaufseher und Verschiffungsleute, deren Löhne zwischen 220 und 600 Rupien schwanken und die von Europäern und Mischlingen monopolisiert sind. Inder sind nur in der Beschäftigungsgruppe der Verkehrs- und Transportinspektoren zugelassen, deren Verdienst 300 bis 500 Rupien beträgt. Der Prozentsatz der Inder in dieser Klasse beträgt aber nur 9%. Die Güterbahnhofs- und Stellvertreter sind in zwei Klassen eingeteilt: die eine, worunter nur Mischlinge fallen, sieht einen Lohn von 110 bis 230 Rupien vor und die andere 70 bis 100 Rupien. Die nach dieser Gruppe Entlohten sind bis zu 22% Inder. Für Lokomotivführer bestehen ebenfalls zwei Klassen, eine mit einem Gehalt von 140 bis 200 Rupien, die sich ausschließlich aus Europäern und Mischlingen rekrutiert, und die andere mit einem Gehalt von 32 bis 62(!) Rupien für Inder. Ähnliche Verhältnisse herrschen bei der Bereitstellung von Dienstwohnungen. Europäer und Mischlinge sind zur Benutzung der doppelten Wohnfläche berechtigt als die, welche Indern mit demselben Einkommen zusteht.

*) 1 Rupie = 1,50 R. M.

Angesichts dieser Umstände ist es verwunderlich, daß die Konferenz zu diesem Gegenstand eine derart gemäßigte Resolution wie die nachstehende angenommen hat:

„Die Konferenz fordert die indische Regierung auf, für sämtliche Gruppen, die zurzeit von Europäern und Mischlingen besetzt sind, überwiegend Inder zu ernennen, weil die Regierung selbst die Tatsache anerkannt hat, daß wichtige Posten, die Inder inne haben, zur vollsten Zufriedenheit ausgefüllt werden.“

Von den vielen sonstigen Resolutionen wählen wir eine aus, die für die Mitglieder der Internationalen Transportarbeiter-Föderation von besonderem Interesse ist:

„Diese Konferenz beschließt, den Beitritt des Indischen Eisenbahngestelltenverbandes der Ostbengalischen Eisenbahngesellschaft zum Indischen Gewerkschaftsbund und zur *Internationalen Transportarbeiter-Föderation* und ermächtigt den Generalsekretär zur Einleitung der hierzu erforderlichen Schritte und zur Abführung der vorgeschriebenen Beiträge.“

Der erwähnte Verband ist die zweite Organisation des Ostens, die sich der Internationalen Transportarbeiter-Föderation anschloß, während den Eisenbahnern Palästinas der Ruf zukommt, als erste Organisation Asiens vorgegangen zu sein. Ihre Entschliebung ist besonders im Hinblick auf die vom Hamburger Kongreß angenommene Resolution bedeutsam, die das Sekretariat anweist, die Gewerkschaftsbewegung der Länder des Ostens mit allen Mitteln zu unterstützen.

Personalinteressen und technische Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb.

Unsere Bestrebungen sind nicht nur darauf gerichtet, die Transport- und Verkehrsmittel in den Besitz der Allgemeinheit zu überführen, sondern auch dafür zu sorgen, daß die Überführung in einem solchen Zustand erfolgt, daß sie zum Besten des Allgemeininteresses betrieben werden können. Die Sorge für gesunde Arbeitsbedingungen, für die Sicherheit des Verkehrs und Sicherheitsschutz des Personals durch technische Betriebsverbesserungen hängen mit diesem Bestreben eng zusammen. Inwieweit den unmittelbaren Interessen des Personals entsprochen wird, darüber entscheidet letzten Endes die Kraft der Gewerkschaften. Die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen und technischen Betriebsverbesserungen sind dagegen noch von anderen Faktoren abhängig, die ebenfalls mehr und mehr einen internationalen Charakter gewinnen. Fast stets werden die nach dieser Richtung gehenden Wünsche der Gewerkschaften mit dem Hinweis beantwortet, daß die geforderten Verbesserungen mit Nutzen nur angebracht werden können, wenn ihre Einführung *international* erfolgt. Daraus ergibt sich, daß die Eisenbahnerorganisationen auch in dieser Hinsicht immer enger zusammenarbeiten müssen, wenn sie die von ihnen als unabweisbar notwendig erkannten technischen Verbesserungen durchgeführt wissen wollen.

Inzwischen haben wir die Pflicht, allen Neuerungen auf technischem Gebiete unsere volle Aufmerksamkeit zu widmen und die Ergebnisse der Wissenschaft in unserem Kampf zu verwerten. Insofern ist darum die in den vergangenen Wochen in Seddin, unweit Berlin, stattgefundene Ausstellung, die bei Gelegenheit der vom Verein deutscher Ingenieure in Verbindung mit der Reichsbahn veranstalteten Eisenbahntechnischen Tagung organisiert wurde, von großer Bedeutung. Diese legte nicht nur Zeugnis ab von der Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie auf eisenbahntechnischem Gebiet, sondern sie enthielt auch ausgezeichnetes Material zur Vertretung verschiedener unserer Programmpunkte. So bildete beispielsweise auch auf der in Hamburg stattgefundenen Eisenbahnerkonferenz die Frage der automatischen Kuppelung, zweckmäßiger Bremsrichtungen und verbesserter Signalvorrichtungen für den Lokomotivführer einen nicht untergeordneten Teil der Beratungen, und die Ausstellung in Seddin bewies einmal mehr, daß alle diese Probleme von der Technik in vollkommener Weise gelöst sind.

Großes Interesse erregte vor allem eine Bremsversuchsfahrt mit einem mit Kunze-Knorr-Bremsen ausgestatteten Zug, der

aus 2 Lokomotiven, 24 D-Zugwagen und einem Meßwagen bestand, 512 Meter lang war und ohne die mitfahrenden 1600 Personen 1255 Tonnen wog. Der erste Bremsversuch wurde vorgenommen, nachdem der Zug eine Geschwindigkeit von 90 Kilometern pro Stunde erreicht hatte. Nach 435 Meter stand der Zug still. Bei einem zweiten Versuch, der bei einer Zugsgeschwindigkeit von 102 Kilometern erfolgte, kam der Zug nach 550 Meter, bei einem dritten Versuch bei 122 Kilometer Geschwindigkeit nach 656 Meter in 35 Sekunden, und bei einem vierten Versuch (Notbremsung) mit 78 Kilometer Geschwindigkeit schon nach 198 Meter zum Stehen. Das Halten erfolgte bei allen Versuchen ruhig, sicher und stoßfrei.

Anschließend an diese Versuchsfahrt fand die Vorführung eines neuen Großgüterwagens mit automatischer Kuppelung (System Scharfenberg) statt. Die Wagen wurde ohne Dazwischentreten der Rangierer gelöst, während das Ankuppeln vollständig automatisch vor sich ging. Sämtliche Vorführungen verliefen ohne jegliche Störung.

Nicht minder bemerkenswert war ein in der Technischen Hochschule Berlin ausgestellt Modell eines Apparates für Signalwiederholung, der für die Anbringung auf der Lokomotive gedacht ist und zugleich auf den Gesicht- und Gehörsinn des Lokomotivpersonals einwirkt.

Natürlich kann hier gar nicht daran gedacht werden, eine nähere Übersicht über die Ausstellung zu geben. Dazu war ihr Umfang viel zu groß. Waren doch allein mehr als 100 Lokomotiven ausgestellt, worunter die neueste Kruppsche Turbinenlokomotive, deren Konstruktion schon heute eine 20prozentige Ersparnis an Heizmaterial ermöglicht. Wer sich über alle diese Dinge näher unterrichten will, muß unbedingt zu den Fachzeitschriften greifen.

Die Ausstellung in Seddin ist nicht die einzige ihrer Art. Auch in andern Ländern finden gelegentlich Ausstellungen statt. Es erscheint uns sehr wünschenswert, daß die Organisationen stets von solchen Gelegenheiten Gebrauch machen, um sich über die Fortschritte der Technik zu informieren. Eventuell könnten die Organisationen, in deren Land eine solche Ausstellung stattfindet, ausländischen Delegationen die Besichtigung erleichtern.

Jedenfalls ist auch durch die Ausstellung in Seddin abermals erwiesen, daß in technischer Hinsicht die von den Eisenbahnerorganisationen erhobenen Forderungen erfüllbar sind, und so selbstverständlich es ist, daß wir diese technischen Fortschritte begrüßen und für den möglichst baldige Nutzbarmachung im praktischen Dienst eintreten, so wenig dürfen wir übersehen, daß mit den technischen Verbesserungen überall Bestrebungen zur Ersparung von Arbeitskräften gepaart gehen. An das Vorhandensein solcher Bestrebungen erinnert einmal mehr die Äußerung eines deutschen Ministerialdirektors auf der Eisenbahntechnischen Tagung. Dieser Herr wies in seinem über die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnbremsen gehaltenen Referat nach, daß die Kosten einer allgemeinen Einführung der durchgehenden Luftdruckbremse auch für die Güterzüge schon durch die Ersparnisse an Beamten in etwa neun Jahren allein getilgt werden könnten.

Auf der nächsten Spezialkonferenz der Eisenbahner werden auch die technischen Fragen noch eingehender besprochen werden müssen. Dies umso mehr, als die Zeit allgemeiner Betrachtungen und Studien vorbei ist und zu praktischem Handeln übergegangen werden muß. Hierzu ist nach unserer Meinung notwendig, daß eine ständige Kommission gebildet wird, die aus der Internationale der Eisenbahnverwaltungen und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation unter eventueller Hinzuziehung eines Vertreters des Internationalen Arbeitsamts zusammensetzen wäre und die dann die Durchführung gefaßter Entscheidungen vorzubereiten hätte.

Wir empfehlen schon heute, diese Anregung zu erwägen und auf der Konferenz hierzu Stellung zu nehmen. N.



Die Anwendung des Achtstundentages in den Nordseehäfen. *)

Einem Beschluß der Konferenz von Hafentarbeitervertretern der wichtigsten Nordseehäfen folgend, hat das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation eine Erhebung über die Regelung des Achtstundentages in diesen Häfen nach dem Stand vom 1. Juli 1924 veranstaltet.

Aus dem Ergebnis dieser Erhebung geht hervor, daß in sämtlichen in Betracht kommenden bedeutenden Häfen die normale Arbeitszeit acht Stunden täglich nicht übersteigt. Der Achtstundentag ist in Belgien am 1. Oktober 1921 und in Frankreich am 23. April 1919 gesetzlich eingeführt worden. Auch in Deutschland legen die Verordnung der Volksbeauftragten vom 23. November 1918 und die Arbeitszeitverordnung vom 21. Dezember 1923 den Achtstundentag grundsätzlich fest.**)

In England wurde die achtstündige Tagesarbeitszeit bzw. 44-Stundenwoche (an Samstagen wird nur vier Stunden gearbeitet) zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden durch Landesabkommen vom 5. Mai 1920 vereinbart. In Holland besteht für die Hafentarbeiter der im Stauerereigesetz aufgenommene Zehnstundentag, der jedoch nur für kleinere Häfen gilt; in den größeren wird laut Tarifabkommen von Ende 1918 nur acht Stunden gearbeitet.

Die Erhebung bezweckte vor allem, einen Vergleich über die Ausnahmebestimmungen, d. h. über die Überarbeitsurlaubnis anzustellen.

In allen beteiligten Ländern besteht also der Achtstundentag, bzw. die 48-Stundenwoche, in England sogar die 44-Stundenwoche. Es zeigt sich aber, daß Überarbeit in allen Ländern mit gewissen Einschränkungen zulässig ist. Im allgemeinen wird Überarbeit beispielsweise gestattet, wenn ein Schiff innerhalb einer gewissen Frist fertig gemacht oder Passagiergut verladen werden muß; ferner, wenn es sich um dem Verderben ausgesetzte Waren oder Verladung lebender Tiere handelt, sowie im Falle von Havarie.

In Frankreich darf zwei Stunden länger pro Tag gearbeitet werden. Der Aufschlag für Überstunden beträgt 50%.

In Belgien werden bis zu 2½ Stunden täglich zugelassen, wobei zu berücksichtigen ist, daß nach Beendigung der gewöhnlichen Arbeitszeit eine halbstündige Essenspause eintritt, die als Überarbeit vergütet wird. Der Zuschlag für Überarbeit beträgt 75%. Der Arbeitgeber darf auch eine neue Schicht annehmen, die mindestens vier Stunden bezahlt bekommt und 75% Aufschlag auf den Stundenlohn erhält. Die Maximalarbeitszeit darf 56 Stunden pro Woche nicht überschreiten.

In Deutschland darf drei Stunden Überarbeit geleistet werden; mehr als 96 Stunden in zwei aufeinanderfolgenden Wochen soll der einzelne Arbeiter aber nicht beschäftigt werden. Der Aufschlag beträgt 25% für die erste Stunde und 40% für die weiteren Stunden.

In Holland darf zwei Stunden länger gearbeitet werden. Aufschlag ungefähr 50%.

In England ist eine Beschränkung der Überarbeit nicht vorgesehen, da sie nur selten vorkommt. Die Vergütung ist verschieden und schwankt zwischen 33¼ und 50%.

Eine weitere für die Hafentarbeiter wichtige Frage ist die Regelung der Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten.

*) Siehe auch Nummer 7 der I. T. F.-Dokumente: Löhne, Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen in europäischen Häfen.

***) Obwohl die jetzt geltende Arbeitszeitverordnung viel Ausnahmen zuläßt, ist es den Unternehmern im Hafenbetrieb nicht gelungen, diese für sich in Anspruch zu nehmen. Ihre Forderungen wurden durch einen 14tägigen Streik abgewehrt. Das Dreischichtensystem blieb tariflich anerkannt.

In *Deutschland* wird diese Arbeit als Überarbeit betrachtet und mit einem Aufschlag von 40% bezahlt. Sie darf je eine Stunde vor und nach der Arbeitszeit nicht überschreiten.

In *Holland* besteht die gleiche Einschränkung. Diese Arbeit wird aber nicht vergütet.

In *Belgien* besteht jedoch eine besondere Regelung, die dahin geht, daß Überarbeit dieser Art durch Gewährung von freien Tagen vergütet wird. Wenn ein Arbeiter täglich eine halbe Stunde länger arbeiten muß, erhält er acht bezahlte Urlaubstage jährlich; bei einer Stunde 14 Tage; bei 1½ Stunden 20 Tage; bei 2 Stunden 26 Tage.

Eine einheitliche Regelung der Arbeitszeit für die Hafenarbeiter der Nordsee besteht also noch nicht, wenn auch ein gewisser Fortschritt gegenüber früheren Verhältnissen nicht zu verkennen ist.

Die großen Häfen Dünkirchen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg und — soweit Entreporthandel in Frage kommt — auch London, bilden eine die Nordsee umspannende Kette. Von allen diesen Häfen aus können die Waren mit gleicher Bequemlichkeit ins Hinterland befördert oder nach überseeischen Ländern verschifft werden. Letzten Endes sind es neben den technischen Hafeneinrichtungen die Arbeitsbedingungen des Hafenpersonals, die für die Konkurrenzfähigkeit der Häfen entscheidend sind. Da nun die fast ausnahmslos mit internationalem Kapital arbeitenden Schiffahrtsgesellschaften an keinen Hafen gebunden sind und sich jeweils des billigsten Hafens bedienen, können die Reeder leicht von den schlechteren Arbeitsbedingungen eines Hafens profitieren und diese gegen die besseren Bedingungen eines anderen Hafens ausspielen. Diese Gefahr kann nur durch mögliche Angleichung und Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen in allen in direkter Konkurrenz stehenden Häfen gebannt werden, was engste Zusammenarbeit der Hafenorganisationen der in Betracht kommenden Länder bedingt.

Die holländische Gesetzgebung betr. den Automobilverkehr.

Die Gesetzgebung für das Automobilwesen zeigt, wie rückständig Holland noch im Hinblick auf den Automobilverkehr ist. Für diese Rückständigkeit gibt es eine Erklärung: Holland ist das Land der Sümpfe und Kanäle, das klassische Land der „Treckschute“. Dieser von einem Pferde gezogene Kahn bildete die „Schnellverbindung“ zwischen den an den Kanälen gelegenen Städten und Dörfern.

Diesem Umstande ist es denn auch zuzuschreiben, daß das einzige bestehende Gesetz über „Öffentliche Verkehrsmittel“ aus dem Jahre 1880 datiert und daß erst im September 1924 der niederländische Gesetzgeber bemerkte, daß seit 1880 öffentliche Verkehrsmittel in Gebrauch kamen, die *nicht* von Pferden gezogen, sondern durch Motorkraft betrieben werden.

Es war höchste Zeit, daß der Gesetzgeber die Notwendigkeit erkannte, diesen Veränderungen im Verkehrswesen Rechnung zu tragen, denn seit einigen Jahren herrschen im Automobilverkehr geradezu chaotische Zustände.

Im kleinen Holland fahren zurzeit allein im *interkommunalen* Verkehr etwa 1200 Autobusse. Auf die kleinste Ford-chassis wird ein morscher hölzerner Kasten gezimmert und der „Autobus“ ist fertig.

Die „fahrenden Sardinienbüchsen“ (so genannt nicht nur wegen ihrer Leichtigkeit, sondern auch weil die Fahrgäste wie Sardinien hineingestopft werden), brachten auf den holländischen Landwegen Tod und Verderben. Fast täglich kommt es vor, daß „Autobusse“ zusammenbrechen, in Brand geraten, den Damm hinunterkugeln oder — vielleicht aus Heimweh nach ihrem geliebten Vorfahren, der Treckschute — in die Kanäle stürzen.

Erst jetzt beschäftigt sich die Regierung mit der Revision des 1880 herausgegebenen Gesetzes. Eine nunmehr erlassene „Königliche Verfügung“ sieht hauptsächlich eine Kontrolle der Autobusse vor und enthält u. a. folgende Bestimmungen:

Im öffentlichen Dienst dürfen nur Fahrzeuge verwendet werden, die von oder im Auftrag der Gemeinde, in welcher die Unternehmung ihren Sitz hat, auf die Sicherheit der Fahrgäste hin geprüft und genehmigt sind.

Gutachten über Kraftfahrzeuge dürfen nur abgegeben werden, nachdem diese vorher von einem durch den zuständigen Regierungskommissar (Commissaris de Koningin) angewiesenen Sachverständigen geprüft worden sind.

Sofern nicht ein sachverständiger Beamter beauftragt ist, ein Gutachten im Namen des Gemeindevorstandes abzugeben, teilt der Sachverständige das Resultat seiner Untersuchung dem Gemeindevorstand mit.

Der Sachverständige kann dem Unternehmer für die Untersuchung einen vom Regierungskommissar festzusetzenden Betrag in Anrechnung bringen.

Für Kraftfahrzeuge wird eine Genehmigung für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten erteilt.

Es ist verboten, in einem Fahrzeug mehr Personen mitzuführen oder mit einem größeren Gewicht zu beladen als in Artikel 3 vorgeschrieben ist.

Verschiedene Provinzverwaltungen haben bereits „Untersuchungsbeamte“ (keurings-ambtenaren) ernannt, denen die Überwachung der neuen Bestimmungen über die öffentlichen Verkehrsmittel obliegt. Diese Maßnahme wird jedenfalls zur Folge haben, daß eine Reihe „fahrender Sardinienbüchsen“ von der Bildfläche verschwinden und die Autobusunternehmer gezwungen werden, durch Zusammenlegung von Linien, Verbesserung des Materials usw. zu einer größeren Sicherheit im Autoverkehr beizutragen.

Der Gesetzgeber hat jedoch vergessen, sich über einen nicht ganz unbedeutenden Punkt auszusprechen, nämlich über das „lebende Material“, die Chauffeure. Darüber wird Stillschweigen gewahrt. Wie bisher mit dem „toten Material“, dem Automobil, kann in Zukunft immer noch mit dem „lebenden Material“, den Chauffeuren, Raubbau getrieben werden. Die Unternehmer machen hiervon ausgiebigsten Gebrauch. Es gibt Autobuslinien, bei denen die tägliche Arbeitszeit an sämtlichen sieben Wochentagen 14 bis 15 Stunden beträgt, während die Löhne um 50% oder noch mehr unter dem Durchschnittsverdienst anderer Arbeiter stehen. Der Zentralverband der Transportarbeiter bemüht sich, durch Organisation des Personals eine Besserung dieser Zustände herbeizuführen. U. a. fordert er, daß die Arbeitsbedingungen von den Gemeindevorständen gutgeheißen werden müssen, ehe die Genehmigung zur Benutzung von Standplätzen erteilt wird. Die eingeleitete Bewegung befindet sich allerdings noch in ihren Anfängen. Es ist aber zu hoffen, daß die holländischen Chauffeure angesichts der raschen Entwicklung des Automobilwesens und ihrer schlechten Arbeitsverhältnisse in Zukunft dem Organisationsgedanken zugänglicher sein werden, als dies bisher der Fall war.

* * *

Außer den aufgeführten Änderungen des Gesetzes über öffentliche Verkehrsmittel hat die Zweite Kammer bereits Änderungen des Motor- und Fahrradgesetzes vom Jahre 1905 in Aussicht genommen. Sobald diese in der Ersten Kammer behandelt und angenommen wird, werden wir auch hierüber berichten.

H. Overst.

Ein schwarzes Jahr für die deutsche Gewerkschaftsbewegung.

Die schreckhafte Wendung, die das Jahr 1923 in der deutschen Gewerkschaftsbewegung gebracht hat, findet eine einprägsame Illustration in dem soeben erschienenen „Jahrbuch 1923“ des Deutschen Verkehrsbundes. Das Jahr 1923 war das Jahr des Ruhrkampfes und des völligen Verfalls der deutschen Währung. Beide ursächlich verketteten Ereignisse haben tiefwühlende Folgen für die gesamte deutsche Arbeiterklasse gehabt, die erst in Jahren neuer Kraftanstrengung zu überwinden sein werden. Ruhrkampf und Markverfall nehmen denn auch in der Veröffentlichung des Deutschen Verkehrsbundes einen ziemlich breiten Raum ein. Mit Recht, denn alles andere sind nur Folgeerscheinungen dieser Ereignisse. Kein Gebiet gewerkschaftlicher Betätigung ist von ihnen verschont geblieben. Alle

seit der deutschen Revolution erreichten sozialen Fortschritte sind umgeworfen worden, die Bildungsbewegung geriet in völliges Stocken, die Gewerkschaftspresse wurde vernichtet, die Reihen der Gewerkschaften lichtet sich und das Vermögen der Gewerkschaften wurde aufgezehrt. Mit einigen Zitaten aus dem „Jahrbuch 1923“ sei dies belegt.

Über die *Sozialpolitik* heißt es:

„Es muß ausgesprochen werden: Bei Abschluß des ersten Jahrfünfts deutscher Revolution stehen wir vor dem fast restlosen Zusammenbruch der von ihr inaugurierten Sozialpolitik.“ (S. 59).

Der Rückgang der *Bildungsbewegung* ergibt sich aus einer Aufstellung über die von den Gauvorständen und Ortsverwaltungen veranstalteten Versammlungen. Im ganzen werden 96 474 Versammlungen verzeichnet, von denen 434 wissenschaftlichen Themen gewidmet waren, während 45 318 Versammlungen im Zusammenhang mit Lohnbewegungen organisiert waren. 12 709 Versammlungen dienten geschäftlichen Angelegenheiten, 12 400 Fragen der Agitation, 10 997 der Besprechung von Lohn- und Arbeitsverhältnissen. In den übrigen Versammlungen wurden Berufsfragen, Rechtsfragen und dergl. behandelt.

Über die *Presse* wird bemerkt:

„Der schwerste Schlag, der dem Verbands durch die Geldentwertung beigebracht worden ist, war neben der Hemmung der finanziellen Führung der Wirtschaftskämpfe der Zwang zur Einstellung des Erscheinens der Bundespresse. Nebenorgane und Hauptorgan konnten nicht mehr herausgebracht werden. Besonders nachteilig mußte sich diese Notmaßnahme für bestimmte Gruppen, wie beispielsweise die Seeleute auswirken, für die die Presse das wichtigste Bindeglied mit der Organisation darstellt. . . . Wir gedenken deshalb dankbar der wirksamen Unterstützung, die uns die I. T. F. und andere ausländische Bruderorganisationen beim Wiederaufbau unserer Presse zuteil werden ließen.“

Der *Rückgang im Mitgliederbestand* spiegelt sich in folgenden Zahlen wieder:

Von 566 274 Mitgliedern ging der Bestand zurück auf 549 143 im ersten, 534 688 im zweiten, 520 992 im dritten, und 428 240 Mitglieder im vierten Quartal. Diese verteilen sich auf folgende Gruppen:

Handelsgewerbe	143 012
Arbeiter usw. in industriellen Betrieben	40 112
Transportgewerbe	63 353
Kraft- und Luftfahrt	20 049
Hafenbetriebe	33 743
Binnenschifffahrt und Wasserbau	14 568
Seeschifffahrt	13 146
Straßen- und Kleinbahn	36 513
Post- und Telegraphie	32 788
Reinigungsindustrie (einschl. Hausangestellte)	20 528
Theater- und Kinoangestellte, Schaustellerg.	5 864
Diverse	4 564

Das *Barvermögen* des Bundes wird mit der ungeheuerlichen Ziffer von 194 319 442 566 000 000 Mark ausgedrückt. Was sich hinter dieser Zahlenkette verbirgt, ergibt eine Umrechnung in Goldmark, die sehr einfach dadurch erfolgen kann, daß man die hintersten zwölf Ziffern streicht. Verteilt man die verbleibenden 194 319 Goldmark auf die einzelnen Mitglieder, so kommt auf jeden Kopf 0,37 Mark gegenüber 11,12 Mark Ende 1913 und 10,10 Mark Ende 1914.

Über die „*Internationale*“ wird u. a. bemerkt:

„Auch das internationale Gefüge der Arbeiterschaft ist nicht so fest, als es sein müßte. Bei aller Anerkennung der finanziellen Hilfe unserer ausländischen Brüder für die deutschen Gewerkschaften, müssen wir leider konstatieren, daß die *Internationale bei der Ruhrbesetzung vollständig versagt hat* und die internationale Solidarität hier bedauerlicherweise nur auf Programmpunkte und Protestresolutionen beschränkt geblieben ist.“

Geschäfts- und Kassenbericht des Belgischen Transportarbeiterverbandes über die Jahre 1922-1923.

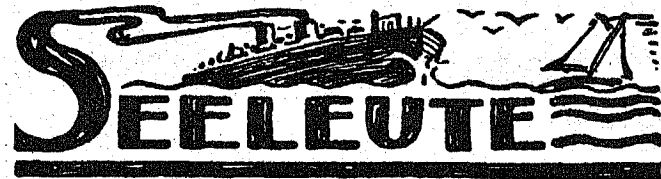
Der Belgische Transportarbeiterverband, in dem außer den Hafen- und Transportarbeitern auch die Seeleute organisiert sind, hat die schweren Prüfungen, die er in den letzten Krisen Jahren durchzumachen hatte, glücklich überstanden. Der Mit-

gliederstand betrug im Jahre 1920 27 520 und ist bis Ende 1923 auf 23 130 zurückgegangen. Die Tragweite dieses Verlustes kann man am besten daraus ermessen, wenn man den starken Mitgliederzuwachs in den ersten Nachkriegsmonaten in Betracht zieht. Die 1921 einsetzende Wirtschaftskrise wurde durch die imperialistische Reparationspolitik und die fortwährenden Angriffe auf die Arbeitsbedingungen noch verschärft. Es ist jedoch anzunehmen, daß sich der Verband von seinem Mitgliederverlust bald wieder erholt haben wird, denn der Mitgliederstand ist im ersten Quartal 1924 auf 24 948 gestiegen. Der Verband befindet sich in einer guten finanziellen Lage. Im Geschäftsjahr 1923 betrugen die Einnahmen frs. 758 415,75, die Ausgaben frs. 652 854,58, sodaß ein Überschuß von frs. 105 561,17 an die Hauptkasse abgeführt werden konnte, deren Kassenbestand damit die Summe von frs. 1 388 271,16 erreichte. Rechnet man hierzu noch die im Besitze der verschiedenen Sektionen befindlichen Barvermögen sowie den Bestand in der Streikkasse, so ergibt sich Ende 1923 ein Verbandsvermögen von etwa 3 000 000 Franken.

Im Jahre 1922 wurden an 5086 Streikende für 46 250 Tage frs. 206 802,25 an Streikunterstützung ausbezahlt. Im Jahre 1923 belief sich die Streikunterstützung, die für 71 328 1/4 Tage an 10 338 Streikende ausbezahlt wurde, auf frs. 356 140. In der Hauptsache wurde sie an die Hafenarbeiter und Seeleute von Antwerpen und Ostende gewährt. In Antwerpen, dem Zentrum der Organisation, sind die Lohnbewegungen zunächst der Holzverlader und danach der Hafenarbeiter mit vollem Erfolg verlaufen. Die geforderten Lohnerhöhungen wurden bewilligt; außerdem ist eine Regelung über die Anwendung der gleitenden Lohnskala getroffen worden. Durch das streikbrecherische Verhalten des christlichen Verbandes ging ein in Ostende eingeleiteter Streik verloren. Gegen eine Reihe Gewerkschafter wurde wegen Verhinderung von Streikbrechern an der Arbeit gerichtlich vorgegangen. Mehrere wurden zu Gefängnisstrafen bis zu sieben Monaten verurteilt.

Eine alte Forderung der Hafenarbeiter Antwerpens ist die auf Errichtung staatlicher Arbeitsnachweisämter. Einem diesbezüglichen an die Handels- und Schifffahrtskommission gerichteten Antrage wurde stattgegeben.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die Hafenarbeiter Antwerpens eine Krankenunterstützungskasse gegründet haben. Diese beabsichtigt nun die Errichtung eines Sanatorium für ihre Mitglieder, zu welchem Zwecke sie bereits geeignetes Baugrundstück käuflich erworben hat.



Sitzung der Gemischten Maritimen Kommission in San Sebastian.

Am 16., 17. und 18. September fand in San Sebastian (Spanien) die vierte Tagung der Gemischten Maritimen Kommission des Internationalen Arbeitsamts statt. Als Vertreter der Seeleute wohnten dieser Tagung bei: *Döring* (Deutschland), *Rivell* (Frankreich), *Havelock Wilson* (England), *Köhler* (Deutschland) in Vertretung für *Giulietti* (Italien), und *Nilsen* (Norwegen). Auf der Tagesordnung standen folgende drei Punkte: 1. Bericht des Direktors, 2. Internationale Seemannsordnung, 3. Ergänzung der Tagesordnung des für 1926 vorgesehenen Arbeitskongresses.

Das Hauptinteresse konzentrierte sich auf den zweiten Tagesordnungspunkt. Es zeigte sich, daß die Unternehmervertreter alles aufboten, die Schaffung einer Internationalen Seemannsordnung zu verhindern, wie sie sich überhaupt dagegen sträubten, daß sich die für 1926 vorgesehene Tagung des

Internationalen Arbeitsamts mit seemännischen Fragen beschäftigt. Dieses Verhalten der Unternehmervertreter führte denn auch dazu, daß gar nicht in eine eigentliche Beratung des vom Internationalen Arbeitsamt ausgearbeiteten Entwurfs getreten, sondern beschlossen wurde, sobald als möglich eine neue besondere Sitzung anzuberaumen. Diese neue Konferenz soll sich dann ausschließlich mit der Vorlage des Internationalen Arbeitsamts und den hierzu gestellten Abänderungsanträgen befassen. Das Resultat dieser Besprechungen soll dann dem 1926 stattfindenden Arbeitskongreß vorgelegt werden.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung wurde von Arbeitnehmerseite der Antrag gestellt, auf die Tagesordnung des für 1926 vorgesehenen Arbeitskongresses auch die Frage der Arbeitszeitregelung in der Seeschifffahrt zu setzen. Dieser Antrag wurde von den Reedern mit allen Mitteln bekämpft. Sie bestritten, daß irgendeine Veranlassung bestehe, diese Frage aufs neue aufzuwerfen und erklärten, daß eine Vermehrung der Schiffsbesatzung volkswirtschaftlich schädlich sei. Die Abstimmung über diese Frage ergab Stimmgleichheit. Die Frage soll nun dem Verwaltungsausschuß des Internationalen Arbeitsamts zur Entscheidung vorgelegt werden.

Nach kurzer Beratung wurde beschlossen, u. a. noch folgende Punkte auf die Tagesordnung des Arbeitskongresses 1926 zu setzen:

1. Internationale Regelung der Sozialversicherung für Seeleute;
2. Internationale Regelung der Aufsicht der Seeleute.

Mit diesem zweiten Punkt ist eine Art Gewerbeaufsicht im Seeschifffahrtsbetrieb gemeint.

Ein von Rivelli gestellter Antrag, den Seeleuten und Reedern je einen Sitz im Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamts einzuräumen, wurde abgelehnt.

Die Lage der Fischer auf Island.

Einem Brief des Vorsitzenden der isländischen Seeleute- und Fischerorganisation, S. A. Olsson, entnehmen wir das folgende:

Das gegenwärtige Jahr war für Island, sowohl was den Beschäftigungsgrad als das Ergebnis des Fischfangs angeht, außergewöhnlich gut. Die Trawlers fischen noch immer; ihre Fänge sind schon jetzt (Anfang September) zweimal so groß als im Durchschnitt. Das bedeutet für die Fischer nicht nur längere Beschäftigungsgelegenheit, sondern auch einen größeren Bonus für die gemachten Fänge. Die Unternehmer erwarten darum dieses Jahr außerordentliche Gewinne.

Der Heringsfang beginnt hier etwa Mitte Juli; er wird sowohl mittelst kleiner Dampfer als mittelst Motorkutter von 25 bis 90 Reg. To. betrieben. Im Heringsfang wird eine große Anzahl Leute beschäftigt; unter diesen auch solche, die vom Fang nichts verstehen.

Für die Besatzungen der von Reykjavik aus auf Heringsfang gehenden Schiffe haben wir ein Abkommen getroffen, durch das die Löhne auf 260 isländische Kronen im Monat festgesetzt werden. Außerdem ist ein Bonus von 6 Öre für jedes Faß gesalzener Heringe vorgesehen. Mit Ausnahme des Kapitäns und des Maschinisten ist die Mannschaft auch berechtigt, wenn sie es vorzieht, ein Drittel des Fanges zu beanspruchen. Bei guten Fängen kann sich dadurch das Einkommen über die festgesetzten Sätze hinaus erhöhen. Dieses Abkommen wird auch in den übrigen Häfen zugrundegelegt. Im Durchschnitt beträgt die Erhöhung der Löhne im Heringsfang etwa 13½ bis 15%.

Das gegenwärtige Lohnabkommen für den Schellfischfang läuft am 30. September ab. Verhandlungen über ein neues Abkommen sind noch nicht begonnen. Wir hoffen bei der Erneuerung eine Lohnerhöhung durchzusetzen.

Den statistischen Aufzeichnungen zufolge sind die Lebenskosten am 1. Juli 1924 gegenüber dem 1. Juli 1923 um 14% gestiegen. Diese Teuerung ist auf den Rückgang der isländischen Währung und die Erhöhung der Einfuhrzölle auf fast alle Waren zurückzuführen.

Erwähnung verdient noch, daß die Bourgeoisie seit dem letzten Streik die Einführung einer sogenannten „staatlichen Polizeimacht“ fordert, deren einzige Bestimmung wäre, die Arbeiterklasse bei Lohnkämpfen niederzuhalten. Gelegentlich des Antikriegstages im September wird unsere Organisation gegen diesen Plan demonstrieren und die damit verbundene Absicht kennzeichnen. Jahrhundertlang hat man in Island kein Militär gekannt.

Streik im Fischereibetrieb von Lorient.

Die Streikbewegung auf den Fischdampfern hat ihren Abschluß erreicht. Es wurde eine Vereinbarung getroffen, welche die Streikenden in jeder Hinsicht zufriedenstellt. Das Ergebnis ist umso erfreulicher, als die kampflustigen Reeder von Lorient sich bis vor kurzem stets geweigert haben, die gewerkschaftliche Organisation der Seeleute anzuerkennen. Bei allen früheren Kämpfen wollten die Reeder von einer Einmischung der Organisation nichts wissen und verhandelten nur mit den Beteiligten. Die so zustande gekommenen Abmachungen wurden natürlich so oft wie möglich umgangen.

Kollege Ehlers, Generalsekretär der Seeleute-Föderation, hat sich auf einer Agitationsreise davon überzeugt, daß diesem Zustande abgeholfen werden kann. Das Hauptbüro entsandte zu diesem Zweck einen jungen, rührigen Mitkämpfer nach Lorient, der innerhalb weniger Wochen sämtliche Mannschaften der Hochseefischerei organisierte und ein Programm aufstellte, worin für die Seefischer von Lorient dieselben Lohn- und Arbeitsbedingungen gefordert wurden, die sich die Kollegen von La Rochelle in hartem Kampfe bereits errungen hatten. Nachdem sich sämtliche Verbandsmitglieder hinter diese Programmforderungen gestellt hatten, wurden sie der lokalen Reederorganisation überreicht.

Trotz eines Mahnschreibens war zehn Tage nach Zustellung der Forderungen noch keine Antwort seitens der Reeder eingegangen; diese dünkten sich noch in vergangenen Zeiten. Wie groß war aber ihre Überraschung, als sie nun sahen, daß sämtliche Mannschaften nach dem Einlaufen jedes Schiffes die Arbeit niederlegten.

Daraufhin machten die Reeder alle erdenklichen Anstrengungen, um den Kampfeswillen der Seeleute zu brechen. Sie wurden beim Ministerium vorstellig und forderten, daß dem bestehenden Verträge Gesetzeskraft verliehen würde. Als dies nicht gelang, versuchten sie die Bewegung, die Gewerkschaft und selbst die Funktionäre mit allen erdenklichen Mitteln in Mißkredit zu bringen. Sogar auf die Kohlenlieferanten wurde ein Druck ausgeübt, damit diese die Fischdampfer, auf welchen die Forderungen der Seeleute anerkannt wurden, nicht mit Kohlen versehen sollten. Es erübrigt sich wohl, zu erwähnen, daß das Hauptbüro der Föderation bei all diesen Machenschaften geeignete Gegenmaßnahmen zur Verteidigung der Bewegung getroffen hatte.

So blieb den Reedern schließlich nichts anderes übrig, als ihre Haltung zu ändern. Sie traten mit der Organisation in Unterhandlungen, die wiederholt abgebrochen und wieder aufgenommen wurden. Eine Einigung konnte erst erzielt werden, nachdem der Polizeidirektor Du Morbihan dafür bürgte, daß die Reeder ihre Zusagen auch halten würden. Darauf wurde beschlossen, daß über den Vertrag, über dessen Hauptpunkte man sich bereits einig war, weiter diskutiert werden solle, nachdem die Aufforderung zur Wiederaufnahme der Arbeit ergangen ist. Nach diesem Stand der Dinge hatten unsere Kollegen bereits gewonnenes Spiel.

Der nach der Streikbeendigung abgeschlossene Vertrag brachte Besserungen hinsichtlich des festen Mindesteinkommens, indem eine einheitliche Regelung nach Fischdampferkategorien getroffen wurde. Die Einteilung erfolgte auf Grund des Tonnengehaltes und zwar so, daß die großen Tonnagen unter die erste Kategorie und die kleineren unter die drei übrigen Kategorien fallen.

Im Vertrag ist außerdem eine Regelung getroffen über die Arbeit außerhalb des Fanges, sowie über Freizeit, Anteil am Fischertrag, Zahlungsmodus des festen Lohnes und der Anteile, Entlohnung im Krankheitsfalle, Herrichtung der Takelage und des Fischgeräts usw. Ferner wurden über eine Reihe anderer Punkte Bestimmungen getroffen, die bisher nicht generell örtlich geregelt, sondern mehr oder weniger, je nach der Laune der Reeder, willkürlich festgelegt worden waren.

Die Seeleute von Lorient haben gezeigt, daß sie wissen, was sie wollen und daß sie auch können, was sie wollen. Wir haben jetzt die Gewißheit, daß in diesem Hafen Friede herrschen wird, vorausgesetzt, daß die Reeder nicht versuchen, sich den Verpflichtungen zu entziehen, die sie durch Unterzeichnung des Vertrages eingegangen sind.

F. Chachuat.

AUS ANDEREN BERUFSSSEKRETARIATEN

Außer der I. T. F. haben in den letzten Monaten auch eine Reihe anderer internationaler Berufsssekretariate ihre Kongresse abgehalten. Unter ihnen die Internationale der Metallarbeiter, der Bergarbeiter, der Textilarbeiter, der Buchdrucker, der Ländarbeiter, sowie der Post-, Telegraphen- und Telephonangestellten.

Im Mittelpunkt der Verhandlungen all dieser Kongresse standen neben speziellen Berufsangelegenheiten vor allem zwei Fragen: der Achtstundentag und die Haltung gegenüber den russischen Gewerkschaften, die bei den einzelnen Sekretariaten Aufnahmegesuche eingereicht hatten. Die zur zweiten Frage gefaßten Beschlüsse seien hier kurz zusammengefaßt:

Der *Metallarbeiterkongreß* beschloß nach Anhören eines Referats des Vertreters der russischen Metallarbeitergewerkschaft, in dem sich dieser zur Anerkennung der Statuten des Internationalen Metallarbeiterbundes bereit erklärte, die Entscheidung über das Aufnahmegesuch einer besonderen Konferenz zu überlassen.

Der *Textilarbeiterkongreß* nahm einstimmig eine Resolution an, in der unter Hinweis auf die vom Wiener Kongreß des I. G. B. bekundete Verhandlungsbereitschaft mit der Roten Gewerkschaftsinternationale erklärt wird, daß die Aufnahme der russischen Textilarbeiter erst „durchgeführt werden kann, wenn die Einigung zwischen der Amsterdamer und der Roten Gewerkschaftsinternationale hergestellt ist und wenn der Anschluß der Roten Gewerkschaftsinternationale an die Amsterdamer Internationale erfolgt ist“.

Der *Buchdruckerkongreß* erhob einen von schwedischer Seite gestellten Antrag zum Beschluß, wonach der russische Buchdruckerverband unter Anerkennung der Statuten des Internationalen Sekretariats aufzunehmen ist.

Der *Ländarbeiterkongreß* hieß die bisher von der Exekutive gegenüber dem russischen Ländarbeiterverband eingenommene Haltung gut und erklärte, daß keine Veranlassung zu einer Änderung vorliege, solange der I. G. B. selbst keine andere Haltung einnehme.

Allgemein kam auf allen diesen Kongressen der Wunsch nach engerem Zusammenwirken auf industrieller Basis und nach größerer Aktivität der internationalen Sekretariate zum Ausdruck. Es wurde anerkannt, daß die bisher den Sekretariaten zur Verfügung gestellten Mittel nicht ausreichten, um den von den Organisationen gestellten Ansprüchen auch nur annähernd zu entsprechen. Demgemäß wurde von den meisten Kongressen eine Erhöhung des Beitragssatzes beschlossen. So setzte die *Textilarbeiter-Internationale* den Beitrag auf drei amerikanische Cents pro Jahr und Mitglied fest und beschloß die Anstellung eines besoldeten Sekretär, während die *Ländarbeiterinternationale* einen Beitrag von 20 Gulden pro 1000 Mitglieder und Jahr, und die *Internationale der Post-, Telegraphen- und Telephonangestellten* einen Beitrag von 10 Schweizer Centimes pro Mitglied und Jahr beschloß.

Von den sonstigen Ergebnissen der internationalen Kongresse sei hier noch ein Beschluß der *Bergarbeiter* erwähnt. Durch diesen wird die Exekutive beauftragt, einen Plan für die zukünftige Aktion im Kriegsfall vorzubereiten. Außerdem wird das Sekretariat verpflichtet, für den Fall, daß für irgendeine Nation die Gefahr kriegerischer Verwicklungen besteht, sofort eine Sitzung des internationalen Komitees einzuberufen, das über die vom internationalen Bergarbeiterverband einzuschlagenden Schritte beschließen soll.

EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN

Jahrbuch 1923. Herausgegeben vom Deutschen Verkehrsbund, Berlin.

Innstilling fra Socialiseringskomiteén angående socialiserings-spørsmålet i almindelighet. (Bericht der Sozialisierungskommission über die Frage der Sozialisierung.) Herausgegeben vom norwegischen Arbeitsministerium.

Semacade ist die ausschließlich in Esperanto geschriebene Zeitschrift der Arbeiter-Esperantisten-Internationale, die sich zur Aufgabe setzt, die Welthilfssprache in den Dienst der Arbeiterbewegung zu stellen. Die empfehlenswerte Zeitschrift erschien bisher monatlich, konnte aber jetzt erfreulicherweise in eine Wochenzeitschrift mit achtseitigem Format umgewandelt werden. (Adresse der Geschäftsstelle: R. Lerchner, Colmstraße 1, Leipzig-Stötteritz.)