



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM
[HOLLAND]
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER: 20186

INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines: Die Elektrifizierung der Eisenbahnen	139	Aufhebung des Koalitionsrechts der Eisenbahner Griechenlands	146	Belgien als internationaler Straßenbahnunternehmer	148
Gewerkschaftliche Rückschau	141	Transportarbeiter: Internationale Regelung des Automobilverkehrs und Schaffung internationaler Richtlinien über die sozialen Fragen der Berufskraftwagenlenker	147	Ein gewerkschaftlicher Schiffsverkehrsbetrieb auf der Wolga	148
Weitere Pressestimmen zum Hamburger Kongress	141	Die internationalen Organisationen der Straßenbahn- u. Nebenbahngesellschaften	148	Seeleute: Der Streik der argentinischen Seeleute	149
Mitteilungen des Büros	142			Die Löhne der Seeleute	150
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Jugoslawien)	142			Verschiedenes: Esperanto als Hilfsmittel in unserem Kampf	150

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Die Elektrifizierung der Eisenbahnen.

△ Seit der Inbetriebsetzung der ersten Eisenbahn ist das Bestreben vornehmlich darauf gerichtet gewesen, das Eisenbahnnetz auszubreiten und Maschinen und Wagen zu verbessern. Das technische Prinzip selbst wurde so gut wie nicht berührt. Wie bei der ersten Eisenbahn blieb die Lokomotive aus einem selbständigen fahrbaren Kraftwerk bestehen, das sich aus Dampfkessel, Dampfmaschine und fahrbarem Untergestell zusammensetzt. Wohl sind die einzelnen Teile im Laufe der Zeit vervollkommen und zu einer früher kaum geahnten Leistungsfähigkeit entwickelt worden, aber allen diesen technischen Verbesserungen blieben Grenzen gezogen. Die Lokomotiven wurden zu schwer, die mitzuführenden Kohlen- und Wassermengen zu umfangreich, um aus der erhöhten Leistungsfähigkeit betriebswirtschaftlichen Nutzen ziehen zu können. Erst im Laufe der letzten Jahrzehnte hat die Technik einen neuen Weg gewiesen, der, im Anfang zögernd beschritten, jetzt immer allgemeiner befolgt wird: die Ersetzung des Dampfes durch elektrischen Strom.

Entscheidend für den ersten Übergang zur elektrischen Traktion waren aber nicht vornehmlich betriebswirtschaftliche Überlegungen, sondern die Bestrebungen, die Eisenbahnen von der Kohle unabhängig zu machen. Darauf verweist schon die Tatsache, daß alle diejenigen Länder, in denen die Elektrifizierung der Eisenbahnen bisher am weitesten fortgeschritten ist, über keine oder doch nur geringe Kohlenmengen verfügen. Die uneingeschränkte Fortführung des Eisenbahnbetriebes hing hier im höchsten Maße von der ungestörten Kohlenzufuhr aus dem Auslande ab, die besonders während der Kriegsjahre in

Frage gestellt war. Aus dieser Zeit datieren denn auch die meisten der gegenwärtig in Ausführung begriffenen Elektrifizierungspläne.

Das im Verhältnis zu seinem Gesamtumfang größte elektrische Eisenbahnnetz besitzt zurzeit die Schweiz. Von dem 2900 Kilometer umfassenden Netz waren Ende März 1924 bereits 525 Kilometer in elektrischem Betrieb. Das im August 1918 beschlossene Programm sieht die Elektrifizierung aller Eisenbahnen innerhalb dreißig Jahren vor. Inzwischen ist beschlossen worden, die Umbauarbeiten zu beschleunigen. Im Jahre 1928 sollen bereits 1566 Kilometer, also mehr als 50% des Netzes elektrifiziert sein.

In Schweden sind von den rund 15000 Kilometern Eisenbahnen 1226 Kilometer ganz oder teilweise elektrifiziert. Darunter die 476 Kilometer lange Eisenbahnlinie zwischen Swarion (Schweden) und Narvik (Norwegen). In Norwegen ist die Elektrifizierung aller Eisenbahnen in einem Bericht der Ingenieurvereinigung, die hierüber eine ausgedehnte Untersuchung vorgenommen hat, befrwortet. Zurzeit werden 173 Kilometer elektrisch betrieben.

In Italien ist die Elektrifizierung von 4500 Kilometer des 16,412 Kilometer langen staatlichen Eisenbahnnetzes im Gange. Hiervon waren 675 Kilometer bereits im Jahre 1922 in elektrischem Betrieb.

In Frankreich sind ebenfalls bereits einige Strecken für elektrischen Betrieb eingerichtet. Im Verlaufe der nächsten 20 Jahre sollen 8000 Kilometer elektrifiziert werden.

In allen diesen Fällen handelt es sich um Länder, die auf starken Kohlenimport angewiesen sind. In den kohlenreichen Ländern sind bisher nur ganz geringe Teile des Eisenbahnnetzes elektrifiziert. So werden in England von 51,418 Meilen Eisenbahnen nur 350 Meilen und in Deutschland von 52,111 Kilometern nur 625 Kilometer elektrisch betrieben, während in Belgien die Elektrifizierung so gut wie überhaupt noch nicht begonnen hat.

Aber es wäre irrig, wollte man aus diesen Tatsachen folgern, daß die Elektrifizierung der Eisenbahnen für absehbare Zeit auf die kohlenarmen Länder beschränkt bleibt. Die Elektrifizierung der Eisenbahnen ist heute vielmehr eine unabwendbare Notwendigkeit geworden und hat ihre Verbundenheit mit dem Mangel an eigenen Kohlenreserven verloren. Immer

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.

deutlicher stellt sich hieraus, daß die technische Vervollkommnung des Dampfbetriebes ihre Grenzen erreicht hat und daß eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen mit wirklich betriebswirtschaftlichem Vorteil nur durch den Übergang zur elektrischen Traktion bewirkt werden kann. Die Frage der Elektrifizierung ist darum heute für die Eisenbahnen aller Länder akut geworden, denn die elektrische Traktion gestattet gegenüber dem Dampftrieb eine Steigerung der Leistungsfähigkeit und eine Verringerung der Kosten zugleich. Die Kohlenarmut gewisser Länder war nur ein diesen Übergang beschleunigender Faktor.

Ein Hauptvorteil der elektrischen Traktion ist zunächst die Verringerung des Kohlenverbrauchs. Die Dampflokomotiven verschlingen geradezu ins Phantastische gehende Kohlenmengen. (In Frankreich etwa ein Fünftel und in den Vereinigten Staaten etwa ein Viertel des gesamten Kohlenverbrauchs!) Dabei können ausschließlich hochwertige Kohlen verfeuert werden, deren Heizkraft aber nur sehr schlecht ausgenutzt wird. In den meisten Fällen gehen trotz aller Ersparnis-Vorrichtungen mehr als 90% des Wärmegehalts verloren, ohne zu einer Arbeitsleistung verwendet werden zu können. In den elektrischen Kraftwerken kann dagegen der Heizwert der Kohle nicht nur restlos ausgenutzt werden, sondern es ist auch möglich, minderwertige Brennstoffe zu verfeuern. Wo gar Wasserkraft zur Verfügung stehen, werden Brennstoffe überhaupt überflüssig.

Mit dieser Ersparnis ist noch ein anderer Vorteil verbunden: die von den Dampflokomotiven benötigten Kohlenmengen bilden heute einen nicht unbedeutlichen, ständig einen großen Lokomotiv- und Wagenpark beanspruchenden Teil des Frachtverkehrs. In dem Elektrifizierungsplan der Schweiz wird dieser Anteil (450—500 000 Tonnen) auf 1½% des Gesamtverkehrs beziffert. In anderen Ländern ist der Anteil noch höher. So wird beispielsweise in den Vereinigten Staaten der Transport der von den Eisenbahnen benutzten Kohlen auf 12% des gesamten Frachtverkehrs geschätzt (150 000 000 Tonnen jährlich gleich 3 000 000 Güterwagen oder 60 000 Güterzüge mit je 50 Wagen). Die Elektrifizierungsbestrebungen werden durch diese Möglichkeit, an Kohlen und Frachten zugleich zu sparen, mächtig gefördert. Der Anreiz hierzu ist in den einzelnen Ländern umso größer, je mehr Wasserkraft zur Verfügung stehen. Doch sind hiermit die Vorteile längst nicht erschöpft. Die Elektrifizierung gestattet vielmehr noch eine Reihe anderer Vorteile, von denen hier die wesentlichsten aufgeführt seien.

Die Leistungsfähigkeit der Lokomotive kann um ein vielfaches gesteigert und das Gewicht der Züge erheblich vermehrt werden. Das „tote Gewicht“ wird verringert. Mit der Kohlen kommt auch die Wasserreserve in Wegfall. (Bei den Pacific-Lokomotiven auf der Strecke Brüssel—Paris 31 000 lt.) Die elektrische Lokomotive kann durchschnittlich 20 Stunden täglich in Betrieb genommen werden, die Dampflokomotive dagegen nur acht Stunden. Es wird keine Zeit mehr verloren mit Anheizen, Wassernehmen usw. Die elektrische Lokomotive ist stets betriebsbereit. Der Verkehr wirkt sich rascher ab. Die Fahrzeiten lassen sich wesentlich verkürzen. Selbst große Steigungen werden ohne Schwierigkeiten überwunden. Dabei geben elektrische Züge bei Gefäll 25 bis 50% der zum Erklimmen der Steigung benötigten Mehrmengen an Strom zurück. Die Triebmaschine verwandelt sich dann bei entsprechender Vorrichtung automatisch von einem kraftverzehrenden Motor in einen krafterzeugenden Dynamo.

Rechnet man diesem noch hinzu, daß der elektrische Betrieb auch der Rauchbelästigung, dem Funkenauswurf und den

damit verbundenen Flurschäden ein Ende macht, daß sich die Bahnhofsanlagen durch den Wegfall der Bekohlungs-, Entschlackungs- und Wasserversorgungsanlagen vereinfachen lassen, so sind wohl die Hauptvorteile der elektrischen Traktion aufgezählt. Dabei sind das nicht mehr bloße Erwartungen, sondern es sind größtenteils Erfahrungen, die mit dem praktischen Betrieb elektrischer Eisenbahnen in verschiedenen Ländern gemacht worden sind.

Den Eisenbahnverwaltungen scheint dieser mit der Elektrifizierung verbundene Gewinn aber allein noch nicht zu genügen. Sie verbinden damit vielmehr noch andere Bestrebungen. Die Elektrifizierung erscheint ihnen als ein aussichtsvolles Mittel, nicht nur die sachlichen, sondern auch die *persönlichen* Betriebskosten zu verringern. Hierbei sind vornehmlich zwei Absichten zu erkennen: der hochqualifizierte und im Vergleich zum ungelerten Arbeiter hochbezahlte Lokomotivführer soll durch einen weniger geschulten und demnach minder bezahlten Arbeiter ersetzt werden, und mit der Wasser- und Kohlenreserve soll auch der zweite Mann als totes Gewicht auf der Lokomotive nach Möglichkeit verschwinden. Diese Bestrebungen sind besonders deutlich geworden in England und Österreich, konnten aber von den Eisenbahnerorganisationen bisher abgewiesen werden. Eine weitere Auswirkung ist, daß das Zugpersonal, da sich bei fortschreitender Elektrifizierung der gesamte Zugverkehr rascher abwickelt, zu intensiveren Dienstleistungen gezwungen wird und der Dienst mit weniger Personal verrichtet werden kann. Auch Lokomotivführer werden weniger gebraucht. Schon heute hat die Elektrifizierung in der Schweiz einen gewissen Überfluß an Lokomotivpersonal verursacht, wodurch wiederum die Beförderungsaussichten für das übrige Personal verringert werden.

Diese Andeutungen genügen, um dem Eisenbahnpersonal die mit der Elektrifizierung verbundenen Gefahren begreiflich zu machen. Natürlich darf dies nicht dazu führen, daß sich das Personal dem Übergang zur elektrischen Traktion entgegenstemmt. Davor muß schon deren großer volkswirtschaftlicher Nutzen abhalten, der früher oder später in einer Herabsetzung der Frachten und damit auch der allgemeinen Lebenskosten zum Ausdruck kommen wird. Aber es gilt darüber zu wachen, daß nicht auch aus diesem Fortschritt der Technik ein Notstand gemacht und der wirtschaftliche Vorteil in einem Nachteil des Personals verkehrt wird. Der Sinn allen technischen Fortschrittes ist, daß er allen eine erhöhte Lebenshaltung bei geringerem Kaufaufwand gestattet. Unmöglich darf eine etwa entstehende Reserve an Eisenbahnpersonal zur Verschlechterung der Lebenslage der Eisenbahnerschaft führen. Wir sehen vielmehr in der Elektrifizierung der Eisenbahnen eine wirtschaftliche Möglichkeit zur weiteren Verringerung der Arbeitszeit und zur Durchführung einer längst notwendigen Herabsetzung der Dienstaltersgrenzen.

* * *

Bekanntlich hat der Hamburger Kongreß das Sekretariat der I. T. F. u. a. auch mit einer Erhebung über die möglichen Wirkungen der Elektrifizierung der Eisenbahnen beauftragt. Den Resultaten dieser Erhebung soll mit dem obigen Artikel nicht vorgegriffen werden. Sein Zweck ist lediglich, auf die allgemeine Wichtigkeit dieser Frage und die Dringlichkeit der Mitarbeit aller Eisenbahnorganisationen an dieser Erhebung hinzuweisen.

Gewerkschaftliche Rückschau.

Der Monat *Oktober* ist für die internationale Transportarbeiterbewegung durch das Wiederaufleben starker Kämpfe charakterisiert. Die weitaus meisten Kämpfe entfielen auf *Deutschland* und betrafen fast alle Gruppen der Transportindustrie. Das Ergebnis war für die Arbeiterschaft durchweg günstig. Sowohl im Hamburger Hafenbetrieb als in der Donaudampfschiffahrt und im Speditionsbetrieb Berlins und einer Reihe anderer Städte konnten nennenswerte Lohnerhöhungen durchgesetzt werden. Auch die Eisenbahner Deutschlands haben eine Lohnbewegung eingeleitet und das Lohnabkommen zum 1. November gekündigt. Die Haltung der Eisenbahnverwaltung ist aber bisher schroff ablehnend. Bemerkenswert ist, daß hierbei als Hauptargument die Höhe der der Reichsbahn im Dawes-Abkommen auferlegten Verpflichtungen angeführt wird.

Mit dem Hinweis auf äußere Einflüsse, bestehend in der finanziellen Abhängigkeit von Genf, haben auch Regierung und Bundesbahndirektion in *Österreich* die Forderungen der Eisenbahner fortgesetzt abgelehnt. Immer wieder hatte der Eisenbahnverband versucht, auf dem Verhandlungswege zu einer neuen, die dringende Not des Personals beseitigenden Lohnregelung zu kommen. Da aber die maßgebenden Stellen in ihrer ablehnenden Haltung beharrten, blieb schließlich kein anderer Weg als der der Arbeitsniederlegung. Aber auch noch vor dem Begehen dieses ernstesten Schrittes war der Direktion und der Regierung Gelegenheit gegeben worden, ihre Haltung zu ändern.

Auch in der *Tschechoslowakei* und in *Frankreich* haben die Eisenbahner höhere Lohnforderungen gestellt, ohne daß diesen bisher Rechnung getragen worden ist.

In *England* sind nur kleinere Streiks im Transportgewerbe zu verzeichnen.

In *Schweden* hat der Transportarbeiterverband alle laufenden Abkommen gekündigt und eine Reihe neuer Forderungen gestellt.

In *Holland* werden Verhandlungen geführt zur Erreichung einer Lohnerhöhung für die Hafenarbeiter von Rotterdam und Amsterdam. Auch die Eisenbahner haben beschlossen, eine Aktion zwecks Erreichung eines Teuerungszuschlags einzuleiten.

In *Griechenland* hat die Regierung das Eisenbahnpersonal mobilisiert und Koalitions- und Versammlungsfreiheit aufgehoben. Gleichzeitig wird mit rücksichtsloser Schärfe gegen die Eisenbahner vorgegangen und das geringste Vergehen gegen die Militärgesetze mit brutalen Strafen belegt. Da auch in andern europäischen Staaten, wie *Ungarn* und *Jugoslawien*, das Eisenbahnpersonal und andere Transportarbeitergruppen ähnlichen Verfolgungen ausgesetzt sind, wird von der I. T. F. die Einleitung einer Aktion zugunsten der hiervon betroffenen Organisationen erwogen. Unabhängig von der hierüber zu treffenden Entscheidung hat das Sekretariat der I. T. F. einen Protest an das Internationale Arbeitsamt gerichtet und dieses ersucht, darauf hinzuwirken, daß Koalitions- und Versammlungsfreiheit uneingeschränkt gewahrt bleiben.

Von außereuropäischen Bewegungen ist besonders der Streik der *argentinischen* Seeleute zu erwähnen, der, obwohl schon im August begonnen, den ganzen Monat Oktober hindurch fortgeführt worden ist. Dieser Streik war von den argentinischen Reedern provoziert worden. Mißheftigkeiten in der Seeleuteföderation, die aus Anlaß des neuen Pensionsgesetzentwurfes entstanden waren, erschienen diesen als willkommene Gelegenheit, die Seeleuteföderation aufzureißen.

In den Tagen vom 18. bis 20. Oktober tagte in Genf das Exekutivkomitee der I. T. F., um die erforderlichen Schritte zur Ausführung der in Hamburg gefaßten Beschlüsse einzuleiten und dem Sekretariat die entsprechenden Aufträge zu erteilen. Gleichzeitig wurden Verhandlungen mit dem Internationalen Arbeitsamt geführt. U. a. beschloß die Exekutive auch, den Internationalen Gewerkschaftsbund aufzufordern, eine Erhebung über die Folgen der Durchführung des Dawes-Rapports vorzunehmen und im Zusammenhang damit die Emigrationsfrage zu untersuchen. Was den zweiten Punkt angeht, hatte

der I. G. B. zu seiner Behandlung vor kurzem eine besondere internationale Konferenz nach Prag einberufen, jedoch ist diese ohne greifbares Ergebnis verlaufen. Die angeregte Erhebung über die Folgen des Dawes-Berichts erweist sich immer mehr als eine dringende Notwendigkeit. In einer Reihe von Ländern befürchten die Arbeiter, daß Deutschland zu einer auf niedrigen Löhnen und langer Arbeitszeit beruhenden Schleuderkonkurrenz gezwungen werde und daß hierdurch die Arbeitsbedingungen einer Gefährdung ausgesetzt sind. Besonders stark sind diese Befürchtungen auch bei den Bergarbeitern, was schon daraus hervorgeht, daß die Bergarbeiter-Internationale eine besondere Konferenz zur Behandlung des Dawes-Berichts einberufen hat.

Ihren Anschluß an die I. T. F. haben im Monat Oktober beantragt: der Verband der Führleute, Chauffeurs usw. in *Brasilien* und der Matrosenverband in *Schweden*.

Weitere Pressestimmen zum Hamburger Kongreß.

Von weiteren Pressestimmen zum Hamburger Kongreß sei noch ein Urteil des *Railway Service Journal* nachgetragen. R. S. J. ist das Organ des englischen Eisenbahnbeamtenverbandes, der bekanntlich erst im Verlaufe dieses Jahres der I. T. F. beigetreten ist und zum erstenmal auf einem I. T. F.-Kongreß vertreten war:

„Der Eindruck unserer Delegation läßt sich dahin zusammenfassen, daß Reise und Kongreß-Erfahrungen außerordentlich interessant, unterrichtend und erziehend waren. Die gemachten Vergleiche und der Ideenaustausch mit unseren europäischen Freunden können unsern Verstand und Blick nur schärfen. Nach unserer Meinung würde ein in großem Maßstabe erfolgender gegenseitiger Besuch der Arbeiter das sicherste Mittel zur Verhinderung von Kriegen bilden, da es dem geschicktesten Redner und Schriftsteller doch ganz unmöglich gelingt, die Gefühle der Freundschaft und der gegenseitigen Achtung wiederzugeben, die im unmittelbaren Kontakt und in der persönlichen Aussprache entstehen.“

Sehr umstritten ist das von dem Generalsekretär gehaltene Referat. Ausnahmslos zustimmend werden die über den Dawes-Rapport gemachten Ausführungen in der Presse der *englischen* Organisationen kommentiert. So schreibt beispielsweise *The Locomotive Journal*, das Organ des englischen Lokomotivführer- und Heizerverbands:

„Der Bericht des Sekretärs Edo Fimmen war ein wirklich einprägsames Dokument, das eine sorgsame Analyse der politischen und wirtschaftlichen Reaktion enthielt, zu der Krieg und irrige Friedenspolitik geführt haben. . . . Fimmen betonte mit Nachdruck die zwingende Notwendigkeit strafferer Solidarität der internationalen Arbeiterklasse, um den Verfolgungen zu begegnen.“

The Marine Workers, das Organ der Amalgamated Marine Workers' Union, veröffentlicht einen Artikel, der wohl von dem Kollegen Cotter herrührt und in dem zur Rede Fimmens bemerkt wird:

„Der Bericht war Gegenstand einer ausgedehnten Diskussion. Die französischen Delegierten hielten die darin enthaltenen Auffassungen offenkundig für „links“. Ich glaube indessen, daß in ihrem wesentlichsten Teil die von Fimmen vorgezeichnete Politik die allgemeine Zustimmung der britischen Delegation fand.“

Daß auch Organisationen anderer Länder ähnlich urteilen, wird durch den Umstand bewiesen, daß beispielsweise die Eisenbahnerpresse Dänemarks und Norwegens die vollständige Rede in Übersetzung abdrucken, während *Das Zeitrad*, das Organ des österreichischen Transportarbeiterverbandes, unter der Überschrift „Ein Warnungsruf an das Proletariat“ einen Auszug daraus veröffentlicht und einleitend hierzu schreibt:

„Fast sechs Jahre liegt das Ende des fürchterlichen, mehr als vier Jahre dauernden Krieges, der Europa aus unzähligen Wunden bluten machte, hinter uns und fast überall sehen wir heute in den Kreisen des Unternehmertums das Bestreben, der Arbeiterschaft jene Errungenschaften, welche derselben nach Kriegsende in den einzelnen Ländern zu erzielen möglich war, wieder zu entreißen. Allein nicht nur auf diese Errungenschaften ist der Sinn und das Getriebe der kapitalistischen

Kreise eingestellt, sondern man geht aufs Ganze und wendet alle nur möglichen Mittel an, um die Lasten des Krieges, an denen alle Staaten, ob Sieger oder Besiegte, zu tragen haben, stets mehr und mehr auf die Schultern der arbeitenden Klasse abzuwälzen und sich selbst nach Möglichkeit hiervon zu befreien.

Über diese Absichten der Unternehmer und alles, was damit zusammenhängt, hat auf dem kürzlich in Hamburg stattgehabten 4. internationalen Transportarbeiterkongreß der internationale Sekretär der Transportarbeiter, Edo Finnen, ein sehr ausführliches Referat erstattet, welches in äußerst prägnanter Weise die derzeitige Weltlage schildert und das wir seiner Aktualität halber unseren Kollegen und Kolleginnen nicht vorenthalten wollen.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Sitzung des Exekutivkomitees der I. T. F. vom 18. bis 20. Oktober 1924.

Vom 18. bis 20. Oktober 1924 fand in Genf eine Sitzung des Exekutivkomitees statt. Sämtliche Mitglieder waren anwesend.

Tätigkeitsbericht und Zulassungsgesuche.

Nach Genehmigung des Tätigkeitsberichtes über das verflossene Quartal wurde beschlossen, folgende Verbände in die Internationale Transportarbeiter-Föderation aufzunehmen:

Finnischer Transportarbeiter-Verband.

Verband der Eisenbahngestellten Niederländisch-Indiens und der Tschechische Verband der Seeleute und Binnenschiffer.

Die Exekutive billigte die Maßnahmen des Büros zur Unterstützung der rumänischen Seeleute, der Eisenbahner Britisch-Indiens, Jugoslawiens und Palästinas in ihrem Kampfe um die Koalitionsfreiheit und Anerkennung der Organisation.

Ausführung der Beschlüsse des Hamburger Kongresses.

Die Organisationen sollen daran erinnert werden, daß der Beitrag 6 holl. Cents pro Mitglied und Jahr beträgt.

Der Bericht Dörings über den Achtstundentag soll ergänzt und als besondere Veröffentlichung herausgegeben werden.

Der Internationale Gewerkschaftsbund ist auf Grund der Resolution des Kongresses über die Weltlage aufzufordern, eine Erhebung über die Folgen des Dawes-Gutachtens vorzunehmen und die damit zusammenhängende Emigrationsfrage zu untersuchen.

Das Büro wird beauftragt, die Gewerkschaftsbewegung im Orient durch geeignete Maßnahmen zu fördern und sich um den Beitritt von Organisationen im fernen Osten zu bemühen.

Die angeschlossenen Hafnarbeiterverbände sollen aufgefordert werden, Mitglieder für den Beirat der Hafnarbeiter-Sektion zu ernennen.

In Ausführung der übrigen vom Kongreß gefaßten Beschlüsse sind Fragebogen auszuschicken; evtl. soll das Internationale Arbeitsamt um Mitarbeit ersucht werden.

Der Sitzung lag ein von Forstner eingereichter Bericht über die wirtschaftlichen Forderungen vor.

Die Exekutive beschloß, die Straßenbahner nicht mehr in die Gruppe der Eisenbahner, sondern in die Transportarbeiter-Sektion einzuteilen. Die Verhältnisse in den einzelnen Landesorganisationen werden dadurch in keiner Weise beeinträchtigt.

Verhandlungen mit dem Internationalen Arbeitsamt.

Am Montag, den 20. Oktober, fand mit dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes zwecks Mitarbeit letzterer Institution bei den von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation einzuleitenden Erhebungen eine Unterredung statt. Das Internationale Arbeitsamt sagte jede mögliche Mitarbeit zu. Im Anschluß an die Unterredung mit dem Direktor fanden verschiedene Besprechungen mit Abteilungsleitern des internationalen Arbeitsamtes statt, wobei die besonderen Beschlüsse

des Kongresses näher erläutert wurden. Es wurde nachdrücklich betont, daß bei der Zusammenarbeit die vollkommene Unabhängigkeit beider Institutionen gewahrt bleiben muß.

Neue Anschlüsse.

Seit der letzten Aufgabe haben um die Mitgliedschaft nachgesucht:

Vereinigung der Kutscher, Fuhrleute und verwandter Berufe in Brasilien, mit 8336 Mitgliedern;

Matrosenverband Schwedens, mit 3000 Mitgliedern.

Aktion gegen Einschränkung des Koalitionsrechts.

In Ausführung eines vom Hamburger Kongreß gefaßten Beschlusses haben wir uns auf Grund verschiedener Klagen, die uns aus mehreren Ländern über Gefährdung des Koalitionsrechts zugegangen sind, in einem Protestschreiben an das Internationale Arbeitsamt gewandt und dies u. a. ersucht, auch seinerseits alles zu tun, um die Einhaltung der in den Friedensverträgen gemachten Zusicherungen hinsichtlich der Organisationsfreiheit für alle sowohl in staatlichen als in privaten Unternehmungen beschäftigten Arbeiter- und Beamtengruppen zu gewährleisten.

Hinsichtlich der übrigen einzuleitenden Aktion zwecks Bestands unserer Kameraden ist den Organisationen ein näher informierendes Rundschreiben zugegangen.

Internationale Konferenz der Eisenbahnersektion.

Die auf dem Hamburger Kongreß beschlossene Abhaltung einer Eisenbahnerkonferenz wird mit aller Wahrscheinlichkeit in der zweiten Hälfte des Monats Mai 1925 stattfinden.

Der Konferenzort wird noch näher bestimmt werden.

Bekanntlich soll diese Konferenz verschiedene wichtige Punkte behandeln, die auf dem Hamburger Kongreß beschrieben worden und über die zurzeit Voruntersuchungen im Gange sind. Gleichzeitig wird diese Konferenz den Charakter einer Kundgebung für das uneingeschränkte Koalitions- und Versammlungsrecht des Eisenbahnpersonals haben müssen. Die Vertretung aller Organisationen ist daher schon aus diesem Grunde von Wichtigkeit.

Straßenbahnerkonferenz.

Auch für die Straßenbahnersektion ist die Abhaltung einer internationalen Konferenz zur Behandlung von Spezialfragen vorgesehen. Fragebogen zur Sammlung der Unterlagen sind ausgeschickt.

Empfangene Beiträge.

Englische Transportarbeiter-Föderation £ 200.—.



Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

Jugoslawien.

Eisenbahnen.

I. Betriebsform.

Die Eisenbahnen in Jugoslawien sind teils Eigentum des Staates, teils Eigentum von Privatunternehmungen. Sowohl

erstere als letztere werden, wie aus folgenden Zusammenstellungen ersichtlich ist, zum weitaus größten Teil von dem Staate selbst betrieben.

	Spurenweite				
	Normal	1,00 m	0,76 m	0,60 m	Zusammen
	km	km	km	km	km
1. Staatsbahnen i. Staatsbetrieb	3 075	—	1 706,7	409,1	5 190,8
2. „ „ Privatbetrieb	—	—	451,1	30,3	481,3
3. Privatbahnen „ Staatsbetrieb	3 366,9	—	88,6	—	3 455,5
4. „ „ Privatbetrieb	16,2	183,5	192,5	—	392,2
Zusammen km	6 458,1	183,5	2 438,8	439,4	9 519,8

Das Bestreben des Staates geht dahin, die Bahnen zu verstaatlichen. So wurden erst kürzlich die Bahnen der ehemaligen Südbahn in einer Gesamtlänge von 528 km. abgekauft.

Das Verhältnis des Staates als Exploiteur der Privatbahnen zu den Vizinalbahngesellschaften als Besitzern der Bahnen ist noch nicht definitiv geregelt. Es gelten provisorisch die Abkommen, welche seinerzeit zwischen den Vizinalbahnen und den österreichisch-ungarischen Staatsbahnen, die auch früher den Betrieb ausübten, abgeschlossen wurden.

Auf den Staatsbahnen befindet sich insgesamt Personal:

Angestellte		Provisorisch Angestellte und Arbeiter	Zusammen
mit Dekret	ohne Dekret	zirka	zirka
2 850	24 775	50—60 000	75—85 000

Angestellte mit Dekret sind diejenigen höheren Beamten, deren Anstellung auf Grund königlichen Dekrets erfolgt.

Angestellte ohne Dekret sind die Angestellten der unteren Beamtenkategorie (Unterbeamte und Diener), die auf Grund ministeriellen Dekrets angestellt sind.

Provisorisch Angestellte sind alle diejenigen, die a) noch keine volle drei Jahre im Bahndienst tätig sind, b) alle Beschäftigte unter 21 Jahren, c) Arbeiter in Werkstätten, Heizhäusern usw.

II. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Die Bahnen arbeiten mit Betriebsüberschuß. Die Ausgaben werden aus den Einnahmen laufend gedeckt. Ebenso die Kosten für die nötigen Erneuerungen. In den letzten zwei Jahren sind überdies aus den Überschüssen 380 Millionen Dinar zum Bau neuer Eisenbahnen verwendet worden.

In den Eisenbahnwerkstätten zeigte sich unmittelbar nach dem Kriege ein merkbarer Produktionsrückgang. Die Erklärung hierfür ist in den damals außerordentlich niedrigen Löhnen zu finden. Da diese nur etwa 50% der in der Privatindustrie gezahlten Löhne betragen, gingen die bestqualifizierten und ältesten Arbeiter zur Privatindustrie über. Der von unserem Verband erhobene Forderung nach Gleichsetzung der Löhne der Werkstättenarbeiter mit den Löhnen der Privatindustrie wurde von der Eisenbahndirektion nur teilweise entsprochen. Zwar wurden die Löhne etwas erhöht, doch wurde zugleich die Akkordarbeit und ein Prämiensystem für Ersparnis an Brems- und Schmiermaterialien eingeführt. Der Verband hat sich gegen beides gewehrt und als zweckmäßiges Mittel zur Hebung der Werkstättenproduktion sowie des allgemeinen Eisenbahnbetriebs die Demokratisierung der Verwaltung durch Anerkennung der Arbeiter- und Angestellten-Vertrauensleute der Betriebe gefordert.

In der bürgerlichen Presse wird eine starke Propaganda zugunsten der Privatisierung der Eisenbahnen geführt. Gegen die staatliche Verwaltung wird hierbei der Vorwurf erhoben, daß sie zu schwerfällig und langsam arbeite.

Die Tarife werden von der Regierung festgesetzt. Auf den wenigen Strecken, die von Privatgesellschaften betrieben werden, gelten die gleichen Tarife wie auf den vom Staate betriebenen Eisenbahnen. Eine Dividende wird den Privatbahnen von der Regierung nicht garantiert.

Personen- und Gütertransport per Auto findet nur dort statt, wo keine Eisenbahnen bestehen. Beispielsweise in Montenegro und einigen Teilen Bosniens.

Pakete werden per Eisenbahn befördert. Wo solche nicht bestehen, erfolgt der Transport per Auto.

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

Das Verhältnis ist gesetzlich geregelt und kann eigentlich nur durch Gesetz geändert werden. Jedoch läßt das Gesetz der Eisenbahnverwaltung einen genügend breiten Spielraum, um das Lohn- und Arbeitsverhältnis nach eigenem Gutdünken festzusetzen. Das Personal darf nur einzeln vorschreiben; nicht kollektiv, und noch weniger vermittelt der Organisation. Nimmt jemand die Organisation in Anspruch und versucht diese zu intervenieren, so wird der Betreffende wegen „Umgehung des Dienstweges“ bestraft. Die Organisationen des Personals werden jedoch geduldet und etwaige Eingaben über allgemeine Verhältnisse angenommen. Eine Beantwortung erfolgt indessen nicht. Dies gilt besonders von freigewerkschaftlichen Organisationen. Gegenüber den christlichen Gewerkschaften ist die Verwaltung entgegenkommender.

Ein Mitspracherecht wird nur insofern gewährt, als gelegentlich Vertreter des Personals dienstlich von der Verwaltung herbeigezogen werden. Organisationsvertreter kommen hierfür niemals in Frage. In der Regel ernennen die Direktionen ihnen nahestehende Personen.

Bei Privatbahnen übt die Regierung eine Kontrolle nur insoweit aus, als es die Sicherheit des öffentlichen Betriebs erfordert. In das Verhältnis zwischen Personal und Verwaltung mischt sie sich nicht ein.

IV. Streikrecht.

Das Personal hat kein Streikrecht. Tritt es dennoch in Ausstand, so werden die Streikenden sofort zum Militärdienst einberufen und auf diese Weise gezwungen, den Dienst als Soldaten zu versehen. Gleichwohl ist im Jahre 1920 ein Generalstreik der Eisenbahner ausgebrochen, der trotz Militarisierung und anderer Bedrohungen und Verfolgungen 14 Tage dauerte. Der Streik endete sogar mit einem teilweisen Erfolg. Ein Teilstreik ist im Jahre 1923 bei der Eisenbahndirektion von Laibach ausgebrochen. Es handelte sich hierbei um einen Proteststreik gegen Verletzung der Rechte des Personals und für Verbesserung der materiellen Bedingungen. Dieser Streik endete ergebnislos.

Das Werkstättenpersonal ist wiederholt in einzelnen Werkstätten in Streik getreten. Im allgemeinen waren diese Bewegungen von teilweisem Erfolg begleitet.

Passive Resistenz gilt ebenso wie Fortsetzung des Streiks nach erfolgter militärischer Einberufung als Aufruhr und wird standrechtlich verfolgt. Der Streikende kann auf dem Disziplinarwege sofort entlassen und mit dem Verlust aller erworbenen Rechte bestraft werden. Außerdem tritt noch gerichtliche Verfolgung ein. Das Gericht kann Geldstrafen bis zu 10 000 Dinars und Gefängnisstrafe bis zu fünf Jahren verhängen.

In Laufe der letzten drei Jahre sind ungefähr 300 Leute wegen Arbeitsniederlegung entlassen und aller ihrer, in langjähriger Dienstzeit erworbenen Rechte beraubt worden.

V. Organisation des Personals.

Auf den Eisenbahnen in Jugoslawien befinden sich ungefähr 80 000 Angestellte und Arbeiter.

Nur eine verschwindende Minderheit dieser ist organisiert.

Es bestehen folgende Gewerkschaftsorganisationen:

1. Die freigewerkschaftliche, die der I. T. F. und durch die Landesgewerkschaftszentrale dem I. G. B. angeschlossen ist. *Savez Zeljezničara Jugoslavije* (Verband der Eisenbahner Jugoslawiens) mit 2000 Mitgliedern;

2. Die kommunistische: Allgemeine Eisenbahner-Organisation Jugoslawiens für Slovenien, mit etwa 600 Mitgliedern;

3. Die Beamtenorganisation (Vereinigung der Beamten des Königreichs der Serben, Kroaten und Slovenen), mit etwa 600 Mitgliedern;

4. Die nationalistische Organisation (Verband der Jugoslawischen Eisenbahner in Laibach) mit etwa 1500 Mitgliedern.

5. Nacionalnih željezničara u Beogradu, Zagrebu, Subotici, Sarajevo (Vereinigungen der nationalen Eisenbahnvereinigungen in Belgrad, Agram, Subotica und Serajevo).

Diese Vereinigungen erheben ihre Beiträge von dem Personal zwangsweise und lassen diese sofort bei der Lohnzahlung abziehen. Irgend eine Unterstützungskasse besitzen diese Vereinigungen nicht. Sie sind auch nicht als Gewerkschaften anzusprechen, sondern stellen bestenfalls eine Art Sportvereinigungen dar. Dem Beitragsabzug kann sich niemand entziehen, ohne Gefahr zu laufen, von den Vorgesetzten schikaniert zu werden.

Da die unter 3 und 4 angeführten Organisationen so gut wie ineinander aufgegangen sind, kann man eigentliche nur von drei Organisationsarten sprechen: der freigewerkschaftlichen, der kommunistischen und der gelben. Zwischen der freigewerkschaftlichen und der kommunistischen ist eine Verständigung unmöglich. Die übrigen Organisationen halten gemeinsame Kongresse ab und bilden also ideell und in absehbarer Zeit wohl auch organisatorisch eine Einheit.

Auf die Initiative der freigewerkschaftlichen Organisation unternahmen alle Organisationen Ende 1923 gemeinsame Schritte zwecks Besserung der materiellen Lage der Eisenbahner. Als es hierbei zum Streik kommen sollte, gaben die gelben Organisationen hinterrücks ein Manifest gegen den Streik heraus, leisteten Streikbrecherdienste und halfen der Verwaltung, die Streikenden einzusperren. Seitdem stehen die freigewerkschaftliche, die kommunistische sowie die gelben Organisationen in schroffem gegenseitigen Kampf.

VI. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Die Arbeitsbedingungen sind gemeinsam von der Eisenbahndirektion und dem Verkehrsministerium festgesetzt. Die Einzelheiten werden von den Zentralstellen ausgearbeitet und dem Personal zur Kenntnis gebracht. Das Personal wird in keiner Form befragt. Ihm bleibt nur die Wahl, sich den Bestimmungen zu unterwerfen.

VII. Die Arbeitsbedingungen.

Die Pflichten und Rechte des Personals sämtlicher Staatseisenbahnen sind in dem Gesetz vom Jahre 1923 niedergelegt. Strafentlassungen bei festangestelltem Personal können nur auf Grund eines Disziplinarverfahrens stattfinden. Für eine gerechte Entscheidung des Disziplinargerichts besteht aber keinerlei Gewähr. Die Mitglieder des Disziplinargerichts werden aus den verschiedenen Kategorien der Angestellten der einzelnen Direktionen zusammengesetzt und von den Direktionen ernannt. Die Verhandlungen sind nicht öffentlich. Es ist in das Belieben des Richters gestellt, ob er Zeugen vernehmen will oder nicht. Zur Verteidigung darf der Beschuldigte nur jemand aus den Reihen der aktiven oder pensionierten Eisenbahner der gleichen Direktion herbeiziehen. Falls sich der Beschuldigte dem Urteil nicht unterwirft, kann er eine höhere Instanz anrufen. Diese ist ebenfalls von der Generaldirektion und dem Verkehrsministerium ohne Befragung des Personals zusammengesetzt.

Bei Ausübung von Streiks und passiver Resistenz stellt das Verkehrsministerium besondere Gerichte zusammen, die innerhalb drei Tagen Urteile zu fällen haben. Der Verurteilte hat zwar Berufungsrecht, doch gelangt das Urteil sofort zur Vollstreckung.

VIII. Arbeitszeit.

1. Für Arbeiter in Werkstätten und Magazinen beträgt die effektive tägliche Arbeitszeit 8 Stunden. Der Sonntag ist Ruhetag. Ausnahmsweise kann die Arbeitszeit auch 10 Stunden dauern und im Falle von Unglücksfällen bis 16 Stunden. In letzterem Falle gilt der nächste Tag als Ruhetag. Falls die Arbeit in dieser Zeit nicht erledigt werden kann, sind Ab-

lösungen vorgesehen. Die Arbeit über 8 Stunden wird mit 50%, die Arbeit an Sonntagen mit 100% Zuschlag entlohnt.

2. Für die Arbeiter auf der Strecke gilt die achtstündige Arbeitszeit. Sie haben keine Sonntagsruhe, sondern nur monatlich zwei Ruhetage von 24 Stunden. Gerechnet wird nur die effektive Arbeitszeit.

3. Für das Bahnaufsichtspersonal gelten folgende Bestimmungen: Das Personal muß höchstens bis zu 12 Stunden im Dienst anwesend sein. Eine Ruhepause ist innerhalb dieser 12 Stunden nicht vorgesehen. Auf Bahnen mit starkem Verkehr versteht der Bahnwärter den Dienst täglich 8 Stunden, auf Bahnen mit schwachem Verkehr täglich 12 Stunden.

4. Für das Bahnunterhaltungspersonal ist die tägliche Arbeitszeit auf 8 Stunden festgesetzt. Die Zeit zur Erreichung der Arbeitsstelle wird nicht in die Arbeitszeit eingerechnet; es gilt nur die effektive Arbeitszeit. An Sonn- und hohen Feiertagen wird nicht gearbeitet.

IX. Lohnregelung.

Die Bezüge der Beamten und Angestellten sind durch das Gesetz vom Jahre 1923 geregelt. Dieses Gesetz sieht drei Kategorien von Bediensteten vor: a) Beamte mit Hochschulbildung; b) mit Mittelschulbildung; c) Unterbeamte und Diener. Die Bezüge dieser Angestellten bestehen aus Positionsgehalt und Grundgehalt. Das Positionsgehalt ist abhängig von der Funktion des Bediensteten, das Grundgehalt von der Anzahl der Dienstjahre.

Außerdem werden Kinder- und Wohnungszulagen gewährt. Die Wohnungszulage richtet sich nach den Gruppen und Kategorien und nach dem Dienstort. Neben diesen gesetzlichen Bezügen werden ferner noch Teuerungszulagen für sämtliche Bedienstete und verschiedene Fahrzulagen für das technische und andere Personal gewährt. Diese Zulagen werden von Fall zu Fall vom Verkehrsministerium festgesetzt.

Zurzeit gilt folgende Regelung:

Dienstgruppe der automatischen Vorrückung nach (alle 2 1/2 resp. 3 Dienstjahre)	Beamte											
	I. Kategorie mit Universitätsbildung				II. Kategorie mit Maturabildung d. h. 8 Mittelschulklassen				III. Kategorie mit kleiner Matura d. h. 4 Mittelschulklassen			
	Jährlich in Dinars		Monatlich		Jährlich in Dinars		Monatlich		Jährlich in Dinars		Monatlich	
	Grund-Gehalt	Positions-Gehalt	Wohnungs-Zuschuß	Teuerungs-Zuschuß	Grund-Gehalt	Positions-Gehalt	Wohnungs-Zuschuß	Teuerungs-Zuschuß	Grund-Gehalt	Positions-Gehalt	Wohnungs-Zuschuß	Teuerungs-Zuschuß
1.	3 600	3 000	1 800		3 000	1 920	1 200		2 700	1 680	1 020	
2.	4 560	4 200		9 000	3 720			900	3 300			
3.	5 520	5 400			4 440	2 640			3 900			
4.	6 600	7 200	2 100		5 160		1 500		4 500	2 400	1 200	800
5.	7 800	9 000		1 000	5 880	3 600			5 100			
6.	9 000	12 000			6 600				5 700			
7.	10 200	36 000	2 700		7 320	4 800		1 000	6 300	3 000		
8.	11 400	42 000		1 100	8 280				6 900		1 500	
9.	12 600	48 000	3 600		9 240	1 800			7 620			
10.	14 400			1 300	10 440	6 600		1 100	8 580	4 200		900

Dienstgruppe der automatischen Vorrückung nach (alle 2 1/2 resp. 3 Dienstjahre)	Unterbeamte								Diener			
	1. Kategorie mit 2 Mittelschulklassen				2. Kategorie mit Elementarschule				Schreibkundigkeit und geleisteter Militärdienst			
	Jährlich in Dinars		Monatlich		Jährlich in Dinars		Monatlich		Jährlich in Dinars		Monatlich	
	Grund-Gehalt	Positions-Gehalt	Wohnungs-Zuschuß	Teuerungs-Zuschuß	Grund-Gehalt	Positions-Gehalt	Wohnungs-Zuschuß	Teuerungs-Zuschuß	Grund-Gehalt	Positions-Gehalt	Wohnungs-Zuschuß	Wohnungs-Zuschuß
1.	2 400	900			2 250	840			2 100			
2.	2 880				2 670				2 460			
3.	3 360	960	1 020		3 090		1 020		2 820	720	900	
4.	3 840				3 570	960			3 180			
5.	4 320			600	3 930			600	3 540			500
6.	4 800	1 440			4 350				3 900			
7.	5 280				4 770				4 260			
8.	5 760		1 200		5 190				4 620	1 200	1 020	
9.	6 240				5 610	1 440	1 200		4 980			
10.	6 960	1 920			6 150				5 340			

Die Kinderzulage beträgt:

- 360 Dinars jährlich für Kinder bis zur Vollendung des 6. Lebensjahres;
- 600 Dinars jährlich für Kinder zwischen dem 7. und 12. Lebensjahr;
- 960 Dinars jährlich für Kinder zwischen dem 13. und 18. Lebensjahr.

Das Traktionspersonal erhält noch Prämien für Ersparnisse an Heiz- und Schmiermaterial, Kilometergelder und dergleichen.

Die Arbeiter werden in gelernte und ungelernete unterschieden. Für die ersten beträgt der Stundenlohn 5—12 Dinars, für die letzteren 3—8 Dinars.

Bei dienstlicher Versetzung werden die Umzugskosten auf Grund bestehender Vorschriften ersetzt. Erfolgt die Versetzung auf Antrag des Beschäftigten, so wird keine Vergütung gewährt.

Bemerkung: Zurzeit ist das Verhältnis zwischen dem heutigen Geldwert eines Dinars zu dem Geldwert eines Dinars bzw. einer Krone der Vorkriegszeit: 15 zu 1. Die Teuerung entspricht, auf Goldgeld zurückgeführt, im allgemeinen der Teuerung auf dem Weltmarkt. 100 Dinars ist zurzeit ungefähr 5,80 Goldmark.

X. Pensions- und Krankengeldregelung.

Die Pensionsverhältnisse sind ebenfalls durch das neue Gesetz vom Jahre 1923 geregelt. Die Pensionen werden vom Staat bezahlt. Ein Pensionsfonds besteht nicht und Pensionsabzüge werden nicht vorgenommen. Pensionsberechtigung tritt nach 10jähriger Dienstleistung ein und besteht aus 50% der Grundbezüge mit halbjährlicher Steigung von 1,25%. Die volle Pensionsberechtigung tritt also nach 30jähriger Dienstzeit ein. Mit dem 60. Lebensjahr kann der Bedienstete in den Ruhestand versetzt werden auch wenn er die vorgeschriebene Dienstzeit für volle Pensionsberechtigung nicht erreicht hat. Als Altersgrenze gilt das 65. Lebensjahr.

Anspruch auf Witwen- und Waisenpension tritt nach 5jähriger Dienstzeit in Kraft. Sie beträgt 50% der entsprechenden Pension bei einem Familienmitglied, 65% bei zwei Familienmitgliedern, 75% bei drei und 85% bei vier oder mehr Familienmitgliedern. Als Krankenkassenbeitrag werden dem geregelten Personal 1%, dem nicht geregelten 2% monatlich in Abzug gebracht. Die Mitgliedschaft ist verpflichtend. Die Angestellten und deren Familienmitglieder genießen unentgeltliche Behandlung und erhalten Medizin kostenfrei. In den größeren Zentren werden in der letzten Zeit modern angelegte Ambulatorien und zahnärztliche Ateliers errichtet. Auf Grund bahnärztlicher Begutachtung können kranke und erholungsbedürftige Angestellte auf ausschließliche oder teilweise Kosten der Krankenkasse Kurorte aufsuchen.

Die Krankenversicherung arbeitet sehr schwerfällig und gewährt im allgemeinen dem Versicherten materiell weniger als die allgemeine Kranken- und Unfallversicherung. Das Selbstverwaltungsrecht der Versicherten hat früher bestanden, ist aber beseitigt worden. Entgegen den bestehenden Versicherungsgesetzen ist die Verwaltung ausschließlich in Händen der Direktionen.

XI. Freifahrtscheine.

Das gesamte Personal hat nebst Familienmitgliedern Anspruch auf jährlich drei Freifahrten. Dienstreisen und Reisen im Zusammenhang mit Versetzungen zählen hierbei nicht mit. Dauerfreifahrtscheine bzw. Jahres-Freikarten werden nur jenen Funktionären gewährt, die in Ausübung ihres Dienstes viel auf Reisen sein müssen. Sämtliche Angestellte und deren Familienmitglieder haben Anspruch auf Regie-Tarife, die etwa 1% des gültigen Tarifes betragen. Freifahrtscheine zur Benützung ausländischer Eisenbahnstrecken werden insoweit gewährt als gegenseitige Abkommen bestehen. Pensionierte und deren Familienmitglieder haben ebenfalls Anspruch auf drei Freifahrten im Jahre. Sobald Kinder einen selbständigen Beruf ausüben, fällt die Freifahrtbegünstigung für sie weg.

Eine Ausstellungsgebühr für Freifahrtscheine wird nicht erhoben.

XII. Belohnungen und Strafen.

Belohnungen werden gewährt bei Verhinderung von Unglücksfällen bzw. Vorbeugung durch angestrenzte Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart oder persönlichen Mut. Ferner für außerordentliche Dienstleistungen. Diese Belohnungen können bestehen in Geldzuweisungen oder in öffentlicher Anerkennung im Amtsblatt der betreffenden Direktion. Eine öftere Form der Anerkennung ist auch die Verleihung von Auszeichnungen.

Kleine Vergehen können durch den Dienstvorstand bestraft werden. In diesem Falle ist der Bestrafte stets berechtigt, Berufung einzulegen. Bei Disziplinarvergehen kann nur auf dem Wege des gesetzlich festgelegten Disziplinarverfahrens vorgegangen werden. Entlassungen auf kurzem Wege können nur bei dem nichtplanmäßigen (nichternannten) Personal stattfinden. Die Strafen sind in den Disziplinarvorschriften des neuen Gesetzes vom Jahre 1923 festgelegt. Sie bestehen aus mündlichen oder schriftlichen Verweisen, Geldbußen, Strafversetzungen, Aufschub im Vorrücken in einen höheren Grad. Sofortige Entlassung erfolgt bei Ausübung von Streik, passiver Resistenz, Diebstahl, Urkundenfälschung, Betrug. Ferner kann Entlassung erfolgen, wenn ein Bediensteter sechs Jahre hindurch als schlecht qualifiziert wird.

XIII. Wohnungstrage.

Das Personal auf der Strecke wird in Dienstgebäuden und eigenen Wohnhäusern untergebracht. Um der allgemeinen Wohnungsnot nach Möglichkeit abzuhelfen, werden alljährlich im Budget Beträge zur Schaffung von Wohnungsgelegenheit vorgesehen.

Für die Benutzung von Dienstbauten auf der Strecke wird in der Regel kein Mietzins erhoben, jedoch erhalten die Bewohner auch keinen Wohnungszuschuß.

Für die in der jüngsten Zeit gruppenweise erbauten Beamtenwohnungen wird zur Amortisierung ein Mietzins erhoben.

Die Angestellten ohne Dienstwohnung erhalten folgenden Wohnungsbeitrag:

Beamte der ersten drei Gruppen der ersten Kategorie: jährlich 3600 Dinars.

Andere Beamte:	1. Kat.	2. Kat.	3. Kat.
bis 6 Dienstjahre	1 800	1 200	1 020
bis 9 Dienstjahre	2 100	1 500	1 200
mit mehr als 9 Dienstjahren	2 700	1 800	1 500

Unterbeamte:	1. Kat.	2. Kat.
in den ersten 15 Dienstjahren	1 020	0 900
mit mehr als 15 Dienstjahren	1 200	1 020

XIV. Aufenthaltsräume, hygienische Maßnahmen und Sicherheitseinrichtungen.

An einigen größeren Stationen bestehen Bade- und Waschanrichtungen, sowie Übernachtungslokale, die in erster Linie für das Maschinenpersonal bestimmt sind. Besondere Kantinen sind nicht vorhanden. Ebenso wenig Speiseräume für das Personal. An den Eisenbahnbuffets hat das Personal 50% Preisermäßigung für Speisen. Für Getränke wird keine Preisermäßigung gewährt.

Für die Reinigung der Wagen bestehen einfach ausgerüstete Desinfektionsstationen. Eine modern ausgerüstete Wagensdesinfektionsanstalt besteht in Serajewo. Sie ist 1921 errichtet und dient vornehmlich der Ungeziefervertilgung mit Cyclongas. Die Anstalt arbeitet mit guten Ergebnissen.

XV. Dienstkleidung.

Es erhalten:

- Stationschefs, Verkehrsbeamte und Verkehrsunterbeamte:
 - 2 Mützen (rote oder blaue) alle zwei Jahre;
 - 1 Bluse und eine Hose aus Stoff, jedes Jahr;
 - 1 Bluse und eine Sommerhose aus Leinen, jedes Jahr;
 - 1 Mantel alle drei Jahre;
 - 1 Paar Schuhe jedes Jahr.

Magazinchefs:

- 1 Mütze jährlich;
- 1 Bluse und eine Hose aus Stoff, alle drei Jahre;

- 1 Sommerbluse und Sommerhose aus Leinen, jedes Jahr;
- 1 Mantel, alle drei Jahre;
- 1 Paar Schuhe jedes Jahr.

Zugführer, Schaffner, Zugs-, Stations-, Strecken-, Telegraphen-, Tunnell-, Brücken-, Magazin- und Wagen-Kontrolleur und -Aufseher:

- 1 Mütze jährlich;
- 1 Bluse und eine Hose aus Stoff, alle drei Jahre;
- 1 Sommerbluse und eine Sommerhose aus Leinen, jedes Jahr;
- 1 Mantel, alle drei Jahre;
- 1 Paar Schuhe, jedes Jahr;
- 1 Pelz, alle drei Jahre.

Sämtliche obengenannte Bedienstete bekommen Bekleidungsstücke erster Qualität.

Partieführer, Telegraphen-, Strecken-Wärter, Rangierer, Wächter, Gepäckaufseher, Bremser, Werkstätten-, Magazins-, Heizhaus- und Wagenwärter, Pfortner und dergleichen:

- 1 Mütze jährlich;
- 1 Bluse und eine Hose aus Stoff, alle zwei Jahre;
- 1 Sommerbluse und eine Sommerhose aus Leinen, jedes Jahr;
- 1 Mantel, alle drei Jahre;
- 1 Paar Stiefel, jedes Jahr;
- 1 Pelz, alle drei Jahre.

Kanzleibedienstete und Portiers bei der Direktion:

- 1 Mütze jährlich;
- 1 Bluse und eine Hose aus Stoff, alle zwei Jahre;
- 1 Sommerbluse und eine Sommerhose aus Leinen, jedes Jahr;
- 1 Mantel, alle drei Jahre;
- 1 Paar Schuhe, jedes Jahr.

Lokomotivführer und Heizer:

- 1 Mütze jährlich;
- 1 Paar blaue Arbeitskleider jährlich;
- 1 Paar Filzstiefel.

XVI. Körperliche Prüfung und Augenrevision.

Vor Aufnahme in den Bahndienst wird das Personal einer strengen bahnärztlichen Untersuchung unterzogen. Die Prüfung der Sehkraft erfolgt mittels Stillingschen Tabellen. Periodische Nachprüfungen finden in der Regel nicht statt.

XVII. Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.

Es bestehen zwei Erholungsheime. Eines dieser ist Eigentum der Krankenkasse und wird von dieser verwaltet. Es kann 42 Personen aufnehmen. Das andere Erholungsheim ist Eigentum der bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnen und kann 60 Personen aufnehmen. Es dient zur Erholung für das Personal der bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnen und wird von einem Personalausschuß verwaltet. Das Heim wird von der betreffenden Eisenbahndirektion in jeder Weise unterstützt. Anspruch auf Benutzung hat jedes Mitglied dieses Heims, das sich rechtzeitig anmeldet und Jahresbeitrag bezahlt.

XVIII. Technische Ausbildung.

Schulmäßige Ausbildung besteht nur für das Verkehrspersonal. Für dieses wird ein Jahreskursus abgehalten. Die Ausbildung des übrigen Personals erfolgt im praktischen Dienst. Die Prüfungen sind vor besonderen Kommissionen abzulegen. Für den Lokomotivdienst werden in den Werkstätten Lehrlinge aufgenommen, die mit der Zeit als Heizer und Lokomotivführer ausgebildet werden können. Für Bahnmeister werden Kurse abgehalten. Die Organisation bemüht sich um die technische Ausbildung des Personals durch gelegentliche Abhaltung von Kursen sowie mittels der Presse.

Aufhebung des Koalitionsrechts der Eisenbahner Griechenlands.

Im Verlaufe dieses Jahres haben im griechischen Transportgewerbe zwei größere Streiks stattgefunden: der Streik der Seeleute (Ende Mai) und der Streik der Straßenbahner auf der elektrischen Bahn Athen—Piräus. (Anfang September.) Der erste Streik wurde von der griechischen Seeleute-Föderation, der zweite von dem Verband der Elektrizitäts-, Gasarbeiter und Straßenbahner geführt.

In beiden Fällen ging die Regierung nicht gegen die Streikenden vor, lehnte aber jede Verhandlung mit ihnen ab und weigerte sich auch, bei den Unternehmern für die Erfüllung der von den Streikenden erhobenen Forderungen einzutreten. Sie kümmerte sich überhaupt nicht um die Konflikte und wurde erst unruhig, als sich die Eisenbahner mit den kämpfenden Arbeitern solidarisch erklärten und mit einem Sympathiestreik drohten. Sie warnte sofort vor einem solchen Schritt und kündigte schärfste Gegenmaßnahmen an, was aber die Eisenbahner-Föderation, die eine der stärksten Gewerkschaften Griechenlands bildet, nicht abhielt, trotzdem am 13. Juni auf dem peloponnesischen, thessalischen und attischen Eisenbahnnetz in einen 24stündigen Proteststreik zugunsten der Seeleute zu treten. Die Durchführung dieses Streiks war mustergültig. Die dabei bewiesene Geschlossenheit des Personals machte einen großen Eindruck.

Auch gelegentlich des Straßenbahnerstreiks im September blieb die Eisenbahner-Föderation nicht untätig. Sie bekundete offen ihre Sympathie mit den Streikenden und ließ hierbei die Entschlossenheit durchblicken, die kämpfenden Arbeiter wieder durch einen Sympathiestreik zu unterstützen. Diese Androhung versetzte die Regierung in große Erregung und um einem Streik vorzubeugen verkündete sie durch Dekret vom 12. September die Mobilisierung des Eisenbahnpersonals. Sie machte hierbei von einem aus dem Jahre 1914 datierenden Gesetz Gebrauch, das die Regierung bei Streikausbruch ermächtigt, sowohl Eisenbahner, als Seeleute und Straßenbahner unter die Fahne zu rufen. Die die Regierung hierbei leitende Absicht war, der Eisenbahner-Föderation eine tatkräftige Unterstützung der Streikenden unmöglich zu machen und die Eisenbahner zugleich zu verhindern, für brennende eigene Forderungen in den Kampf zu treten.

Im Gegensatz zu früheren Gelegenheiten, wobei die Eisenbahner ebenfalls mobilisiert wurden, wurden die Maßnahmen gegen das Personal jetzt mit einer ganz außerordentlichen und geradezu unerhörten Schärfe durchgeführt. Kaum war das Dekret erlassen und schon übermittelte der Kommandant des 1. Armeekorps der Eisenbahner-Föderation einen Befehl, der die Abhaltung von Komitee- und Generalversammlungen ohne ausdrückliche Genehmigung verbot. Außerdem wurde den Organisationsvertretern die Ausübung ihrer Funktion untersagt und eine Verfolgung gegen sie eingeleitet.

In welcher rücksichtsloser Weise hierbei vorgegangen wurde, sei hier an einem Beispiel gezeigt:

Am 26. September fand in Saloniki eine von den Mietern organisierte Versammlung statt, deren Zweck war, gegen eine Änderung des bestehenden Wohnungsmietengesetzes zu protestieren. Die Gewerkschaftszentrale von Saloniki forderte alle Arbeiter zum Besuch dieser Versammlung auf und neben verschiedenen anderen Verbänden folgte auch der Eisenbahnerverband von Saloniki auf ausdrücklichen Beschluß des Vorstandes diesem Aufruf. Die Behörden erblickten hierin eine Gesetzesverletzung und der Militärkommandant ließ sofort sämtliche sieben Mitglieder des Vorstandes der Eisenbahner-Föderation von Saloniki einschließlich des Sekretärs verhaften. Erst nach sechstägiger Haft wurden die Verhafteten vor ein Militärgericht geführt und in einem zweitägigen Prozeß zu einer Gefängnisstrafe von 6 bis 8 Monaten sowie 1500 Dr. Geldstrafe unter Aberkennung der Bürgerrechte auf die Dauer eines Jahres verurteilt.

Diese Urteile lösten innerhalb der gesamten Arbeiterklasse eine große Erregung aus. In der Tat sucht man in der

Geschichte der modernen Arbeiterbewegung Griechenlands vergeblich nach einem vergleichbaren Beispiel.

Diesem unerhörten Vorgehen liegt ein berechneter Plan zu Grunde. Wohl ist die Verurteilung unter dem Vorwand erfolgt, daß die Verurteilten dem Soldatenstand angehört und infolgedessen nicht zur Teilnahme an der Mieterversammlung berechtigt waren, aber der wirkliche Beweggrund ist ein anderer: die Eisenbahnerschaft sollte provoziert werden. Darauf verweist insbesondere auch ein am 8. Oktober erlassener Befehl des Militärkommandanten, der jeden, der auf irgend eine Weise die Eisenbahner zum Streik aufruft oder in irgend einer Form einen Eisenbahnerstreik unterstützt, militär-gesetzlich wegen Aufreizung bzw. Desertion zu verfolgen androht. Die Behörden versuchen also mit allen Mitteln, die Erregung innerhalb der Eisenbahnerschaft zu steigern und ihr einen Kampf aufzuzwingen, aus dem die Eisenbahner-Föderation geschlagen und zerstört hervorgehen soll. Diese Spekulation hat indessen fehlgeschlagen. Die Eisenbahner haben die Absicht der Behörden durchschaut und abgelehnt, den Kampf zu einem von der Regierung bestimmten Zeitpunkt zu führen.

* * *

Soweit ein uns aus Griechenland zugewandener Bericht. Wir geben ihm gerne Raum, um möglichst weite Kreise auf die Vorgänge in diesem Lande hinzulenken. Man sieht hieraus, wie wenig sich gewisse Regierungen um die in dem Versailler Vertrag gegenüber der Arbeiterschaft übernommenen Verpflichtungen kümmern und mit welchen Mitteln das zugesagte Koalitionsrecht in das Gegenteil verkehrt wird. In dieser Hinsicht steht die griechische Regierung nicht allein. Auch in verschiedenen andern Ländern ist die Arbeiterschaft und unter ihnen insbesondere das Eisenbahnpersonal ähnlichen Verfolgungen ausgesetzt. Es ist selbstverständlich, daß die internationale Transportarbeiter-Föderation nichts unterläßt, ihren Einfluß für die Wiederherstellung der Koalitionsfreiheit geltend zu machen. Nächste den eingeleiteten direkten Bemühungen wird es zweckmäßig sein, daß sich auch die in der ersten Hälfte des kommenden Jahres stattfindende Konferenz der Eisenbahnersektion mit dieser Frage beschäftigt und eindringlich gegen die Verfolgungen des Eisenbahnpersonals demonstriert.



Internationale Regelung des Automobilverkehrs und Schaffung internationaler Richtlinien über die sozialen Fragen der Berufskraftwagenlenker.

Wie schon gemeldet wurde, fand gelegentlich des Internationalen Transportarbeiterkongresses in Hamburg auch eine Sonderkonferenz der Vertreter von Berufskraftfahrer-Organisationen statt. Auf dieser ersten internationalen Berufskraftfahrerkonferenz wurde festgestellt, daß das Internationale Übereinkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 11. Oktober 1909, das die heutige Grundlage zur Regelung des Kraftfahrwesens in den dieser Vereinbarung beigetretenen Staaten bildet, ohne Mitwirkung der Berufskraftfahrer zustande gekommen ist. Die Regierungen haben seinerzeit lediglich das fachmännische Gutachten der Zentrale des französischen Automobilklubs eingeholt. Das Kraftfahrwesen hatte damals nur geringe Bedeutung. Auch waren die Kraftwagenführer noch nicht organisiert. Inzwischen hat sich das Kraftfahrwesen in allen Staaten in kaum geahnter Weise ausgebreitet. Ein neuer, Hunderttausende von Personen umfassender Beruf, trat in Erscheinung. Dadurch sind viele Bestimmungen des erwähnten

Internationalen Übereinkommens und damit selbstverständlich auch die darauf aufgebauten Anordnungen der verschiedenen Staaten hinfällig und neue internationale Vereinbarungen zu einer unabwendbaren Notwendigkeit geworden. Der internationale Verkehr mit Kraftfahrzeugen muß von Grund auf neu geregelt werden. Hierbei ist die Mitwirkung der Organisationen der Kraftwagenlenker unerlässlich. Ein ganz unhaltbarer Zustand ist beispielsweise, daß in neun Staaten Europas auf der rechten Straßenseite, in fünf auf der linken Straßenseite gefahren wird. (In Italien findet man sogar beide Methoden. In Mittel- und Süditalien wird rechts, in Norditalien links gefahren.)

Es wurde ferner festgestellt, daß auch nachfolgende Angelegenheiten einer internationalen Regelung bedürfen:

1. Neuregelung der Frage des Anbringens von Kennzeichen und Signalinstrumenten an der Vorder- und Rückseite des Wagens, Festsetzung der Farbenbeleuchtung dieser Zeichen bei Nacht.

2. Präzise Festsetzung der Ausweiche-Anordnungen im internationalen Durchzugsverkehr zur Verhütung von Unglücksfällen.

3. Anbringung von Signalen und Vorsignalen an Eisenbahnebenen, Straßenkreuzungen etc., die bei Nacht beleuchtet sein müssen.

4. Durchführung der Aufstellung internationaler Warnungszeichen an gefährlichen Wegstellen nach Schweizer Muster durch alle Vertragsstaaten.

5. Schaffung internationaler Vereinbarungen über die Anbringung von Gleitschutz an den Radmänteln.

6. Schaffung staatlicher oder kommunaler Schulen für Lenker von Kraftwagen.

7. Schaffung von Vorschriften über theoretische und praktische Prüfungen der Kraftwagenlenker und über die Zulassung von Wagen und Führern zum öffentlichen Verkehr.

8. Festsetzung eines Mindestalters von 21 Jahren für die Zulassung zur Lenkerprüfung.

9. Haftpflichtversicherung für Berufslenker und Wagen durch den Wageninhaber.

10. Automatische Inbetriebsetzung des Motors bei Wagen mit Explosionsmotoren.

11. Internationale Vereinbarungen über die Ausstattung der Fahrersitze am Kraftwagen mit Metallfedern und Polstersitzen, sowie über Anbringung von Schutzvorrichtungen gegen Wind und Wetter.

12. Internationale Vereinbarungen über die Verwendung von Anhängewagen unter der Voraussetzung, daß nebst den übrigen Sicherheitsmaßnahmen die Sitze der Mitfahrer (Bremsler) mit Metallfedern versehen und gepolstert und der Platz des Bremsers gegen Wind und Wetter geschützt ist.

Ferner sollen Internationale Richtlinien geschaffen werden über den sozialen Schutz der Berufskraftwagenlenker und zwar:

a) Ausfertigung eines Dienstvertrages bei Antritt des Arbeitsverhältnisses, in welchem Art und Umfang der Dienstleistung, sowie das dafür gebührende Entgelt (Geld- und Naturalbezüge) enthalten sein sollen.

b) Anspruch des Lenkers auf das vereinbarte Entgelt auch bei Krankheit oder aus anderen Gründen erfolgender kurzer Dienstbehinderung.

c) Festsetzung der Arbeitszeit auf acht Stunden täglich bzw. bis 48 Stunden wöchentlich.

d) Festsetzung eines Ruhetages im Ausmaße von 36 Stunden pro Woche.

e) Urlaub jährlich zwei Wochen, steigend bis zu fünf Wochen nach 20jähriger Dienstzeit. (Urlaubsanspruch entsteht nach einer Dienstdauer von sechs Monaten.)

f) Sechswöchentliche Kündigung zum Kalenderviertel.

g) Festsetzung einer angemessenen Ruhezeit nach zweistündiger ununterbrochener Fahrleistung bei sichtlicher Ermüdung des Lenkers.

h) Pensionsberechtigung für Berufskraftfahrer.

Auf Grund dieser Feststellung hat die Exekutive der Internationalen Transportarbeiter-Föderation eine Denkschrift ausgearbeitet, die der „Beratenden und Technischen Kommission

für Verkehrsverbindungen und „Durchgangsverkehr“ des Völkerbundes in Genf (Commission consultative et technique des communications et du transit, Société des Nations, Genève), sowie dem Internationalen Arbeitsamt in deutscher, französischer, englischer und skandinavischer Sprache übermittelt wurde.

Am 20. Oktober 1924 fand in Genf im Hause des Internationalen Arbeitsamtes zwischen dem Direktor dieses Amtes, Herrn Albert Thomas, und den Direktoren der diversen Abteilungen, sowie den Mitgliedern der Exekutive der Internationalen Transportarbeiter-Föderation eine Konferenz statt, bei der nebst den Spezialfragen anderer Transportarbeitergruppen auch die Kraftfahrerangelegenheiten zunächst gemeinsam und dann in Spezialkommissionen besprochen wurden.

In der Kommission für Kraftfahrungsangelegenheiten, der als Vertreter des Völkerbundes Herr Romein und für das Internationale Arbeitsamt Herr De Roode beiwohnten, erstattete Kamerad Forstner einen eingehenden Bericht über die technischen und sicherheitspolizeilichen Fragen des Kraftwagenverkehrs sowie über die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Berufskraftwagenlenker. Forstner schloß seine Ausführungen mit dem Ersuchen, daß die Verkehrskommission des Völkerbundes zu den Beratungen über die Regelung der technischen und sicherheitspolizeilichen Fragen des Automobilverkehrs Vertreter der Organisationen der Berufskraftwagenlenker mit beratender Stimme herbeizuföhre und daß das Internationale Arbeitsamt den sozialen und wirtschaftlichen Angelegenheiten der Berufskraftwagenlenker im Sinne der Hamburger Beschlüsse seine Aufmerksamkeit zuwende und vorbereitende Schritte zur Schaffung internationaler Richtlinien unternehme.

Aus der sich anschließenden Diskussion konnte der Eindruck gewonnen werden, daß beide Körperschaften den Angelegenheiten des Kraftfahrwesens und der Berufskraftfahrer Bedeutung beimessen und von ihnen eine ernsthafte Untersuchung der schwebenden Fragen zu erwarten ist.

In einer gemeinsamen Schlußsitzung der Exekutive der Internationalen Transportarbeiter-Föderation mit den Vertretern des Internationalen Arbeitsamtes, unter dem Vorsitz des Herrn Direktors Albert Thomas, wurde über das Ergebnis der Kommissionsberatungen Bericht erstattet.

Es wäre im Interesse der Sache, die wir vertreten, zu wünschen, daß die mühevollen Vorarbeiten auch ein günstiges Resultat zeitigen.

A. Forstner.

Die internationalen Organisationen der Straßenbahn- u. Nebenbahngesellschaften.

Zurzeit bestehen zwei internationale Organisationen der Straßen- und Nebenbahngesellschaften. Die größte dieser ist die *Union internationale de Tramways, de Chemins de fer d'Intérêt local et de Transports publics automobiles* mit dem Sitz in Brüssel. Diese ist die Fortsetzung der bereits im Jahre 1885 gegründeten internationalen Union, die während des Krieges zerfiel, formell im Frühjahr 1919 aufgelöst wurde und sich neu konstituierte. Die ihr angeschlossenen Unternehmungen verteilen sich auf folgende Länder: Argentinien (1), Belgien (24), China (2), Dänemark (2), Ägypten (2), Spanien (8), Frankreich (46), Großbritannien (9), Luxemburg (1), Griechenland (1), Italien (26), Norwegen (4), Holland (16), Persien (1), Polen (3), Rumänien (3), Schweden (6), Schweiz (22), Tschechoslowakei (3), Tunis (1), Türkei (2). (Die eingeklammerten Ziffern geben die Zahl der Mitglieder an.)

Die Organisation umfaßt also vornehmlich Unternehmungen in alliierten und neutralen Ländern. Ihr Ziel wird in den Statuten wie folgt unschrieben:

„Die internationale Union widmet sich dem Studium aller Fragen, die mit dem Interesse der Straßen- und Nebenbahnen sowie dem öffentlichen Kraftfahrverkehr zusammenhängen, mit dem Ziel, den Fortschritt dieser Industrien sowohl vom technischen als vom wirtschaftlichen Standpunkt wie auch vom Standpunkt des öffentlichen Interesses zu fördern.“

Zu diesem Zwecke hält die Organisation in der Regel alle zwei Jahre Kongresse ab und unterhält eine Sekretariat, das vornehmlich dem Austausch von Erfahrungen und der Erteilung von Auskünften dient.

Die beiden letzten Kongresse haben im Oktober 1922 in Brüssel und im Juni dieses Jahres in Paris stattgefunden.

Die zweite internationale Organisation ist der *Internationale Straßenbahn- und Kleinbahnverein*, dessen Mitglieder sich vornehmlich aus Unternehmungen in den Zentralstaaten zusammensetzen, doch sind ihm auch Gesellschaften aus neutralen Ländern angeschlossen. Diese Organisation hat ihren letzten (zweiten) Kongreß im September d. J. in Deutschland abgehalten. U. a. wurden dabei folgende Fragen behandelt: Einmannwagen; Durchschnittliche jährliche Wagenkilometerleistung des Fahrpersonals; Handhabung der gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeitszeit in den Verkehrsbetrieben; Konkurrenzierung der Bahnen durch Automobillinien.

Belgien als internationaler Straßenbahnunternehmer.

Einer Aufstellung des Organs des Belgischen Eisenbahnerverbandes zufolge haben die Straßenbahngesellschaften der folgenden nichtbelgischen Städte ihren Sitz in Belgien und sind daher ausschließlich oder vorwiegend von belgischem Kapital finanziert:

Alexandrien, Alicante (Spanien), Athen, Piraeus, Bangkok, Barcelona, Barietta (Italien), Belgrad, Bilbao, Bologna, Braila, Bukarest, Carthagen, Catania, Florenz, Galatz, Livorno, Madrid, Mailand, Murcia (Spanien), Neapel, Palermo, Reims, Reval, Rom, Rosario, Salerno, Smyrna, Sofia, Szegedin, Taschkent, Tientsin, Riga, Turin, Warschau, Verona, Vincenza. Ferner werden noch mehrere elektrische Nebenbahnen außerhalb Belgiens mit belgischem Kapital betrieben.

Ein gewerkschaftlicher Schiffahrtsbetrieb auf der Wolga.

In seinem Bericht über einen längeren Aufenthalt in Rußland gibt ein vom Nieuwe Rotterdamsche Courant, der bedeutendsten bürgerlichen Tageszeitung Hollands, zu Studienzwecken nach Rußland entsandter Korrespondent u. a. folgende Schilderung über eine Fahrt auf der Wolga:

„Was ich in politisch-wirtschaftlicher Hinsicht (über den Schiffahrtsbetrieb auf der Wolga) gehört hatte, stimmte nicht ermutigend. Ein Mann, der früher eine erste Größe in der Wolgaschiffahrt war, hatte einen neuen Exploitationsplan entworfen. Ein halbes Jahr hatte man die Verhandlungen mit ihm in Moskau hinausgezögert und fortwährend war er, vielleicht nicht ohne Grund, der Meinung, daß die Erteilung der Konzession unmittelbar bevorstehe. Aber im letzten Augenblick war das alte Personal der Schiffe gekommen und verlangte die Konzession auf Grund des Planes, den der Mann vorgelegt hatte. Die Regierung wollte nichts lieber, als die Konzession einer Gewerkschaft statt einem Kapitalisten erteilen. Dieser verlor trotzdem nicht den Mut und meinte, daß man schließlich doch noch an ihn herantreten werde. Inzwischen betrieben die Schiffer das Geschäft.“

Man wird zugeben, daß dies zu gedämpften Erwartungen stimmte.

Aber ich habe eine angenehme Überraschung erlebt. Wie sehr man die Schiffe auch gepriesen hatte, kein Wort war zuviel. Die Schiffe besitzen zwei Decks. Auf dem untersten befindet sich die dritte und vierte Klasse; hier reist der Muschik und der kleine Mann auf seine Manier. Dort schlagen einem all die Gerüche entgegen, die mit solchem Reisen gepaart gehen. Die Einrichtung an sich selbst ist auch in diesen Klassen, wenn gleich äußerst einfach, sehr gut.

Auf dem Oberdeck befinden sich die erste und zweite Klasse, die voneinander sehr wenig verschieden sind. Die Kabinen der sehr großen und sehr schnellen Schiffe sind sauber, groß, gut eingerichtet und für Schiffskabinen merkwürdig hoch. Die Betten sind schmal aber bequem, die Matratzen westeuropäisch frisch. Das Deck ist sauber, gewährt einen fröhlichen Anblick und ist wie ein Ozeanschiff überdacht. Es sind hinreichende Deckstühle und Bänke vorhanden. Man kann selbst an gedecktem Tische essen. Alle Ansprüche, die wir in unserer verwöhnten Welt in bezug auf Luxusverkehr stellen, findet man erfüllt. Der einzige Unterschied ist, daß wir im Westen derart schöne Fluß-Schiffe nicht kennen. Vorn und hinten befinden sich sehr luxuriös und geschmackvoll eingerichtete Salons mit sehr viel Spiegelglas, sodaß man bei schlechtem Wetter auch hier vollkommen freie Aussicht genießt. In beiden Salons standen ausgezeichnete Pianos, die sorgfältig gestimmt waren.

Die Bedienung ist sehr gut und höflich und wieder so, wie wir es gewohnt sind, obgleich die Trinkgelder abgeschafft sind. Für die Verzehrer hat man auf der ganzen Reise Kredit. Die Speisen sind vortrefflich und billig."



Der Streik der argentinischen Seeleute.

Die argentinischen Seeleute haben während knapp drei Monaten im Streik gestanden. 15 000 Leute waren hieran beteiligt. Um die Ursache des Konflikts zu begreifen, ist es nötig, einige Jahre zurückzugehen. Die argentinische Seeleute-Föderation (Federación Obrera Marítima) wurde am 5. April 1910 gegründet und führte bis zum Ausbruch des Krieges eine ziemlich unsichere Existenz. Zu dieser Zeit betrug die Zahl der Mitglieder nur einige Hundert. Der 1916 eingetretene Aufschwung in der Schifffahrt brachte indessen der Organisation eine günstige Gelegenheit zur Ausbreitung. In diesem Jahre unterzeichnete die alle unteren Grade umschließende Organisation einen Solidaritätspakt mit den Offiziers-Unionen (Kapitäne und Maate der Hochseeschifffahrt, Kapitäne und Lotsen der Küstenschifffahrt, Maschinisten, Zahlmeister und Schiffstelegraphisten), worin beide Parteien sich verpflichteten, nur mit organisierten Mannschaften und Offizieren zu fahren. Da die Reeder machtlos waren, mußten sie sich mit der Lage abfinden, zumal wiederholte Versuche, unorganisiertes Personal zu beschäftigen, scheiterten. Das Ergebnis war, daß die Organisationen überaus mächtig wurden und das ganze Schiffspersonal restlos umfaßten. Unter kraftvoller Führung wurde die Föderation rasch zu einer Kampforganisation. Wir erwähnen hier als Beispiel nur den im Jahre 1920 gegen die Mihanovich Company geführten Streik, der nicht weniger als 14 Monate dauerte und mit dem vollen Sieg der Föderation endigte. Die Föderation war eine der wenigen Gewerkschaften, die dem von der Patriotischen Liga Argentiniens organisierten reaktionären Ansturm des Jahres 1921 erfolgreich widerstanden.

Am 3. Mai dieses Jahres organisierte der Argentinische Gewerkschaftsbund einen Generalstreik gegen die Bestimmungen des neuen Pensionsgesetzentwurfes der Regierung. Diesem Streik schloß sich die Seeleute-Föderation an, während die Offiziers-Unionen, die für den Gesetzentwurf waren, die Beteiligung ablehnten. Hierin sahen die Reeder eine günstige Gelegenheit, das zwischen den beiden Organisationen bestehende Bündnis zu zerbrechen, und sie versuchten darum sofort, mittels der aktiven Hilfe des Marine-Ministers, einem bekannten Reaktionär, der zugleich Vizepresident der Patriotischen Liga ist, unorganisierte Leute anzustellen. Die Spekulation ging indessen fehl, denn die Offiziers-Unionen erklärten sich sofort mit der

Seeleute-Föderation solidarisch, als sie merkten, daß das Zerwürfnis dazu benutzt werden sollte, diese zu zertrümmern. Die Reeder hatten einmal mehr das Nachsehen. Bemerkenswert ist, daß die Behörden bei dieser Gelegenheit allen Unorganisierten Ausweise und Zeugnisse ausfertigten, die darum ersuchten, auch wenn sie noch so wenig Anspruch darauf erheben konnten, mit Schiffen vertraut zu sein. Jeder Streikbrecher hat jedoch wieder entlassen werden müssen.

Indessen hatte der Konflikt die Union der Kapitäne und Maate der Hochseeschifffahrt, die als Vermittler auftrat, in Fühlung mit der Reeder-Organisation gebracht, und im Laufe der Zeit glückte es ihr auch, diese auf ihre Seite zu bringen. Durch diesen Erfolg gestärkt, benutzten die Reeder den ersten Vorwand, einen neuen Kampf vom Zaune zu brechen. Diese Gelegenheit bot sich bei der Anmusterung eines Nichtorganisierten für einen Dampfer, dessen Besatzung hierauf das Schiff sofort verließ und auch gleich wegen Desertion verfolgt wurde. Die Union der Kapitäne sah hierdurch ihr Prestige und ihre Interessen gefährdet und beschloß darum am 12. Juli, den Solidaritätspakt mit der Seeleute-Föderation zu brechen. Sie gingen sogar dazu über, an ihrem Verbandssitz eine besondere Einschreibungsliste für Streikbrecher aufzulegen.

Ein Streik war unvermeidlich. Zunächst wurde dieser jedoch auf solche Gesellschaften beschränkt, die Streikbrecher anmusterten, aber infolge der von den Behörden ergriffenen Unterdrückungsmaßnahmen (Einbruch in die Gewerkschaftsbüros, Verhaftung von Führern und dergleichen) wurde der Teilstreik am 25. August zu einem generellen aller Seeleute und Offiziere (mit Ausnahme der Kapitäne und Maate).

Der Streikparole wurde überall gefolgt. Eine am 3. Oktober gemachte Mitteilung stellt fest, daß etwa 15 000 Leute am Streik beteiligt waren und daß bis zu diesem Tage (sechs Wochen nach Beginn des Generalstreiks und drei Monate nach dem Anfang des Teilstreiks) nur zwei Gewerkschaftsmitglieder untreu geworden sind.

Es geht also in diesem Kampf nicht um Lohn- und Arbeitsbedingungen. Die Organisationen haben keine maßlosen Forderungen gestellt. Sie wollen lediglich die Rechte gesichert halten, deren sie sich acht Jahre hindurch erfreuten und die die Reeder keinen Pfennig kosten. Indessen liegt die wirkliche Streitursache tiefer: tatsächlich kämpfen die argentinischen Seeleute um die Existenz ihrer Organisation gegen einen wohlorganisierten Angriff des Kapitals.

Ein besonderes Merkmal dieses Streiks ist die einmütige und spontane Unterstützung, die er von der Gesamtheit der organisierten Arbeiter Argentiniens gefunden hat. Rückhaltlos stehen diese an der Seite der Kämpfenden und zwar ohne Unterschied der Richtung. Die argentinische Gewerkschaftsbewegung ist alles andere als einheitlich. Ein tiefer Riß hält sie gespalten und immer hat innerer Hader bestanden. In dem gegenwärtigen Kampf sind indessen alle Differenzen verschwunden und alle hält ein gleiches Ziel vereinigt. Die „Confraternidad Ferroviaria“ (der ebenfalls der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossene Eisenbahnerverband) hat dem Streikfonds der Seeleute 3000 Dollar zugeführt und eine besondere Unterkommission eingesetzt, um mit dem Streikkomitee zusammenzuarbeiten. Außerdem hat sie ihre Organisationen aufgefordert, sich zu jedem etwa erforderlichen Appell bereit zu halten. Der Argentinische Gewerkschaftsbund organisierte einen 24stündigen Sympathiestreik, an dem u. a. die Werftarbeiter- und Kranführerverbände teilnahmen.

Der Kampf ist noch im Gange und es ist schwer, das mögliche Ergebnis aus der Ferne zu beurteilen. Die argentinische Seeleute-Föderation hat aber den Ruf einer hervorragenden bisher stets siegreichen Kampforganisation, und wenn sie die nötige Unterstützung findet, dann wird sie auch aus diesem Kampf wieder als Sieger hervorgehen. Für die argentinischen Reeder steht indessen viel auf dem Spiel, und es ist sicher, daß der Streit, gleichgültig, wie er entschieden werden mag, weittragende Folgen für die argentinische Arbeiterbewegung haben wird.

Die Löhne der Seeleute.

Vor zirka einem Jahre veröffentlichten wir das Ergebnis einer eingehenden Erhebung über die Löhne und Arbeitszeit der Seeleute in verschiedenen Ländern. Der im Oktober 1923 in Amsterdam abgehaltenen Internationalen Seelentekonzferenz wurde eine in Indexzahlen ausgedrückte vergleichende Lohnaufstellung vorgelegt, die im Mitteilungsblatt vom 15. November 1923 zur Veröffentlichung gelangte. Inzwischen sind Änderungen eingetreten, die eine erneute Veröffentlichung der Lohnaufstellung erforderlich machen. Das Verhältnis war nach dem Lohne eines Vollmatrosen am 1. Juli 1923 in England = 100, in den Vereinigten Staaten 152, in Frankreich 48, in Holland 95, in Norwegen 68, in Australien 171, in Deutschland 54, in

Schweden 96, in Jugoslawien 21, in Dänemark 72, in Lettland 44 und in Belgien 51.

Die Aufstellung beschränkt sich auf einen Vergleich des Goldwertes der Heuern und bedeutet keinen Vergleich der Kaufkraft des Lohnes in den einzelnen Ländern. In der Valuta des Landes ausgedrückt, betrug die Heuer eines Vollmatrosen am 1. Oktober 1924 in England £ 10.-, in den Vereinigten Staaten \$ 62,50, in Frankreich frs. 390,—, in Deutschland Mark 78, in Holland fl. 100,—, in Norwegen Kr. 185, in Australien £ 16,10, in Schweden Kr. 149, in Dänemark Kr. 185, in Belgien frs. 525, in Lettland Rb. 80, in Rußland £ 6.0.0, während die Löhne in Großbritannien wie folgt geregelt sind: Donkeymann £ 11.10.0, Schiffszimmerer (Minimum) £ 12.10.—, Heizer £ 10.10.0, Trimmer £ 10.0.0, 1. Bootsmann £ 11.10.0 und Leichtmatrose £ 6.5.0.

Vergleichende Lohnaufstellung der verschiedenen Berufsgruppen.

Länder	Tonnage B. R. T. am 30. 6. 1924	Vollmatrose Verhältnis zu		Donkeymann Verhältnis zu		Schiffszimmerer Verhältnis zu		Heizer Verhältnis zu		Trimmer Verhältnis zu		1. Bootsmann Verhältnis zu		Leichtmatrose Verhältnis zu	
		Voll- matrose	Gr. Brit.	Voll- matrose	Gr. Brit.	Voll- matrose	Gr. Brit.	Voll- matrose	Gr. Brit.	Voll- matrose	Gr. Brit.	Voll- matrose	Gr. Brit.	Voll- matrose	Gr. Brit.
Großbritannien	18 917 000	100	100	115	100	125**)	100	105	100	100	100	115	100	63	100
Vereinigte Staaten	11 823 000	100	140	120	146	128	143	108	144	96	135	120	146	74	170
Frankreich	3 193 000	100	46	115	47	115	43	108	48	100	46	115	47	83	59
Deutschland	2 856 000	100	43	115	42	122	41	113	45	96	40	122	44	54	34
Holland	2 533 000	100	90	115	87	115	79	105	87	85	74	115	87	50	67
Norwegen	2 326 000	100	59	114	58	114	53	103	57	59	35	114	58	54	49
Engl. Kolonien *)	2 213 000	100	165	113	170	—	—	112	176	100	165	106	152	71	181
Schweden	1 146 000	100	89	114	88	114	81	100	85	68	61	114	88	83	113
Dänemark	974 000	100	72	114	71	114	66	103	71	68	49	114	71	49	54
Belgien	555 000	100	50	113	56	121	60	104	57	100	57	113	56	73	64
Jugoslawien	?	100	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
Lettland **)	?	100	36	119	37	125	36	106/113**)	36/38**)	100	36	119	37	88	50
Rußland	?	100	67	138	71	117	66	108	61	—	—	125	65	79	73

*) Australien, **) Minimum, ***) Kurs im Juni 1924 £ 1.- = 22,50 Rubel.

Als Grundlage für den Vergleich zwischen den verschiedenen Lohnsätzen aller Länder dienten die Löhne der Vollmatrosen. Die Löhne in England wurden als Grundlage für den Vergleich zwischen den verschiedenen Ländern genommen. Die Ziffern bezeichnen die Löhne vom 1. Oktober 1924, umgerechnet zu den damals gültigen Kursen.

£ 1.- = \$ 4,46 = 84,05 franz. Frs. = 18³/₄ Billion deutsche Mark = 11,54¹/₂ fl. = 31,51¹/₂ norw. Kr. = 16,77¹/₂ schw. Kr. = 25,64¹/₂ dän. Kr. = 92,05 belg. Frs.

VERSCHIEDENES

Esperanto als Hilfsmittel in unserem Kampf.

Wachsendes Interesse für Esperanto.

Der kürzlich in Wien stattgefundenen Kongreß der Internationalen Föderation des Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals hat sich für Esperanto als internationale Hilfssprache ausgesprochen und den angeschlossenen Organisationen die Errichtung von Esperanto-Lehrkursen empfohlen. Gleichzeitig wurde beschlossen, der bereits bestehenden internationalen Organisation der P. T. T.-Esperantisten eine jährliche finanzielle Unterstützung zu gewähren.

Die Direktion der schweizerischen Post-, Telegraphen- und Telephonbetriebe hat sich bereit erklärt, die Kosten für Esperanto-Unterricht an das in diesen Betrieben beschäftigte Personal zu tragen.

Eine in Leipzig stattgefundenen Konferenz sozialistischer Lehrer hat beschlossen, sich für Einführung von Esperanto-Unterricht als fakultatives Lehrfach in der Volksschule einzusetzen.

Die jüngste (fünfte) allgemeine Völkerbundskonferenz hat eine Resolution angenommen, durch die die angeschlossenen Länder ersucht werden, Esperanto als praktische Hilfssprache im P. T. T.-Verkehr zuzulassen.

Der spanische Gewerkschaftsbund hat auf seinem Kongreß beschlossen, beim Internationalen Gewerkschaftsbund darauf anzudringen, daß Esperanto als Hilfssprache im internationalen Verkehr der Gewerkschaften eingeführt werde.

Im Organ des Deutschen Eisenbahnverbandes wies ein Einsender im Anschluß an einen zur Erlernung von Esperanto ermunternden Redaktionsartikel darauf hin, daß es den meisten Eisenbahnern infolge der Verschiedenheit der Arbeitsschichte nicht möglich sei, diesem Appell zu folgen. Der Einsender regte daher an, daß die Gewerkschaften die Unternehmer tarifvertraglich verpflichten, dem Personal Zeit zur Erlernung der Esperantosprache einzuräumen. In Erwiderung hierauf schreibt die Redaktion des „Deutscher Eisenbahner“:

Gewiß fehlt es an Zeit. Aber wer etwa zwanzig Jahre zurückdenkt, als wir bei zehn- und zwölfstündiger Arbeit trotzdem die Zeit fanden, nicht nur zu lernen und wieder zu lernen, sondern auch die damals so schwere Agitationsarbeit zu verrichten, der kann den Einwand nicht gelten lassen. Wir richten den Aufruf „Lernt Esperanto“ an die Kollegen selbst. Von unten muß die treibende Kraft einsetzen, um zu einem Machtfaktor zu werden. Dabei soll der Druck und das Streben nach mehr Freizeit, nach Unterstützung der Sache durch unseren Arbeitgeber und den Staat nicht unterlassen werden. Aber dieser Druck und das Streben hat erst Aussicht auf Erfolg, wenn von unten her die nötige Unterstützung erfolgt. Ans Werk, Kollegen, nehmt euch die Zeit! Wollt nur, dann könnt ihr!

Bob Smillie, der bekannte englische Arbeiterführer, schreibt in seinen kürzlich erschienenen Erinnerungen u. a.:

Internationale Kongresse erinnern mich immer an die Notwendigkeit einer Universalsprache unter zivilisierten Nationen. Warum sollten wir auch alle in Sprachen radebrechen, die die andern nicht verstehen und die zweifelhaften Dienste von Übersetzern notwendig machen?