



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE : **INTRANSFE-AMSTERDAM** SITZ: **AMSTERDAM**
HOLLAND] VONDELSTRAAT 61 FERNSPRECHER: **20186**

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

Allgemeines: Der Streik auf den österreichischen Bundesbahnen	151	den im Mai 1925 stattfindenden Internationalen Eisenbahnerkongreß	154	Transportarbeiter: Die sozial. Regelungen im holländ. Hafen- u. Schifffahrtsbetrieb	156
Gewerkschaftliche Rückschau	152	Das wahre Rußland	154	Arbeitsbedingungen der Straßenbahner in Brüssel	157
Mitteilungen des Büros	152	Eisenbahnerstreiks und Aussperrungen in Kanada	155	Seeleute: Vor einer Umwälzung in der Schiffsbautechnik	158
Die Einheit in der Gewerkschaftsbewegung	153	Verbesserung	156		
Eisenbahner: Vorläufige Tagesordnung für					

ALLGEMEINES

Der Streik auf den österreichischen Bundesbahnen.

Wie die Öffentlichkeit auch durch die Tagespresse des Auslandes hinlänglich unterrichtet worden ist, haben die österreichischen Eisenbahner am 7. November 1924 um Mitternacht den gesamten Verkehr eingestellt und volle fünf Tage hindurch lahmgelegt. Geführt wurden nur die notwendigsten Güterzüge, die der Lebensmittelversorgung dienten, dann die sogenannten Arbeiterzüge, um die Arbeiter von und zu den Industriepfätzen zu befördern. Auf diese Weise wurden die schwersten Gefahren, die mit einem Eisenbahnerstreik unvermeidlich verknüpft sind, von der Volkswirtschaft abgewendet. Diese milde Streikführung hatte zunächst auch die Wirkung, daß der Streik nicht von vornherein auf den starken feindseligen Widerstand in der Öffentlichkeit und in der bürgerlichen Presse stieß. Der Betrieb auf allen Bahnen wurde in der Nacht des 12. November 1924 wieder in vollkommener Ordnung und Disziplin aufgenommen, nachdem die Bundesbahnverwaltung nach langen und schwierigen Verhandlungen eine Reihe von Zugeständnissen gemacht hatte, die einen fast vollen Erfolg der Streikenden darstellen und welche die Wünsche der Organisation befriedigten.

Obwohl dieser Streik sofort bei seinem Ausbruch politische Wirkungen hatte und eine Regierungskrise auslöste, handelte es sich dennoch um eine rein gewerkschaftliche Streitfrage. Ihre Ursachen liegen in der allgemeinen Teuerung, welche in Österreich in der letzten Zeit als Folge des Genfer Sanierungswerkes wieder eine stark ansteigende Tendenz aufweist. Als nämlich nach einem Stillstand in der Preisbewegung der Index für die Lebenshaltungskosten im Juni dieses Jahres wieder um 2% und im August bereits um 6% gestiegen war, forderte die Gewerkschaft der Eisenbahner von der Verwaltung der Bundesbahnen eine entsprechende Erhöhung der Bezüge. Diese Forderung wurde im Oktober, als der Index neuerlich stieg, abermals erhoben, jedoch von der Verwaltung mit dem Hinweis abgelehnt, daß die Bundesbahnen mit Rücksicht auf ihre Finanzlage nicht in der Lage seien, höhere finanzielle Lasten zu tragen. Auf Drängen der Organisation erklärte sich die Verwaltung anfangs November schließlich bereit, 38 Milliarden Kronen als Teuerungsbeitrag für die Monate November und Dezember zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig erklärte

sie sich zu einer günstigeren Regelung der Nachtdienstzulage und der Reisekostenentschädigung bereit und stimmte ferner der Beibehaltung des Prozentsatzes der Pensionsbemessung von 90% und des unkündbaren Verhältnisses zu. Dieses Angebot wurde in einer Versammlung der Vertrauensmänner der Eisenbahner am 6. November 'als ungenügend bezeichnet, und schon vorher seitens der Organisation von der Verwaltung eine befriedigende Antwort bis zum 7. November verlangt worden war, bestanden auch die Vertrauensmänner darauf, daß der Verkehr, wenn diese Antwort nicht im letzten Augenblick gegeben werde, am 7. November im Mitternacht einzustellen sei.

Die Forderung der Eisenbahner bzw. der Organisation lautete: 48,6 Märzbezüge, wobei zu bemerken ist, daß ein „Märzbezug“ ungefähr einem Monatsbezug gleichkommt, den ein Angestellter im März 1920 bekommen hat. Unter dem Eindruck der Streikdrohung erklärte sich endlich der Präsident der Bundesbahnen, Dr. Günther, bereit, zwar diese 48,6 Märzbezüge für das aktive Personal zu bewilligen; nicht aber auch gleichzeitig für die Pensionäre, die bisher automatisch an den Vereinbarungen für das aktive Personal teilnahmen. Noch im letzten Augenblick versuchten die Eisenbahner eine friedliche Lösung auf folgender Basis: die bisher von der Verwaltung gemachten Zugeständnisse sollen für 1924 gelten, wenn die Verwaltung erklärt, daß bei Überführung der Bediensteten in die in Aussicht genommene Besoldungsordnung für 1925 Zugeständnisse gemacht werden. Aber auch dies wurde von der Verwaltung abgelehnt. Dadurch trat der Streikbeschluß in Kraft.

Die erste Wirkung des Streikes war, daß der Präsident der Verwaltungskommission, Dr. Günther, von seinem Posten zurücktrat, und daß auch die Regierung, die sich mit diesem Schritt solidarisch erklärte, ihre Demission einreichte. Als Grund dafür wurde angegeben, daß man die Forderungen der Eisenbahner nicht bewilligen könne, weil dadurch das gesamte Sanierungswerk gefährdet würde und weil die Regierung kein Machtmittel habe, die Eisenbahner an ihrem Schritt zu hindern. In Wahrheit hätte die Differenz zwischen dem, was die Verwaltung geben wollte und dem, was die Organisation verlangt hatte, nur einen Mehrbetrag von 6 Milliarden Papierkronen, gleich ungefähr 400 000 Friedenskronen betragen. Daraus ergibt sich, daß die Regierung nur beabsichtigte, die Öffentlichkeit gegen die streikenden Eisenbahner zu mobilisieren und diese als die Verderber des Landes hinzustellen. Unterstrichen wurde diese Absicht durch eine Äußerung des Bundeskanzlers Dr. Seipel, der in einer Konferenz der Pressevertreter erklärte, die Regierung könne ihr Amt nur weiterführen, wenn „Garantien geschaffen“ würden, daß der Geist gewisser Bevölkerungsgruppen ein anderer werde und die Sanierung nicht mehr in Gefahr komme. Als aber diese politische Komödie nicht den gewünschten Eindruck in der Öffentlichkeit machte, und als

schließlich die Regierung bemerkte, daß nunmehr, wo der von ihr ernannte Präsident sein Amt niedergelegt hatte, unser Freund und Kollege *Smeykal* dieses Amt weiterführte, weil er dazu als Vizepräsident berechtigt war, lenkte man endlich ein. Kollege *Smeykal*, der zugleich der Obmann der freien österreichischen Eisenbahnergewerkschaft ist, gab sich sofort alle Mühe, den Generaldirektor zu veranlassen, neue Verhandlungsvorschläge auszuarbeiten, und so kam es, daß nach viertätiger Streikdauer eine Vereinbarung zustande gebracht wurde, mit der so ziemlich alle Forderungen der freien Gewerkschaften erfüllt worden sind.

Die Eisenbahner bekommen zunächst eine Zuwendung von 40 Märzbezügen. Außerdem aber wird die definitive Besoldungsreform vom 1. Oktober an rückwirkend gemacht. Da nun die definitive Besoldungsreform jedem Eisenbahner eine Erhöhung seiner Bezüge um 11 Märzbezüge bringt, fallen auf die Monate Oktober bis Dezember 33 Märzbezüge. Nun gilt aber von der einmaligen Zuwendung von 40 Märzbezügen ein Teil, nämlich 26 Märzbezüge, als Voranschlag auf die Besoldungsreform. Die Eisenbahner werden daher aus der Rückwirkung der Besoldungsreform noch sieben Märzbezüge bekommen. Im ganzen bekommen sie daher von Oktober bis Dezember 40 Märzbezüge als einmalige Zuwendung und sieben Märzbezüge aus der Rückwirkung der Besoldungsreform, zusammen also 47 Märzbezüge. Die Eisenbahnergewerkschaft hat also statt der geforderten 48,6 Märzbezüge 47 Märzbezüge durchgesetzt. Zugleich hat sie aber auch jetzt schon durchgesetzt, was in den ursprünglichen Forderungen noch gar nicht enthalten war: nämlich für das Jahr 1925 die Erhöhung der Märzbezüge um 11 Märzbezüge, das ist um 6,2%. Überdies wurde erreicht, daß die Nachdienstzulage und die Reisekostenentschädigung in dem geforderten Ausmaß, rückwirkend vom 1. Oktober an, in Kraft treten. Zugleich wird auch die Aufwandsentschädigung für die anderen Kategorien (Lokomotiv- und Zugpersonal) neu geregelt. An allen Erhöhungen nehmen auch die nichtständigen Hilfsbediensteten teil.

Ein besonders schöner Erfolg wurde für die Pensionäre erungen, da die sogenannten Neupensionäre an der zugestandenen Bezugsregulierung teilnehmen. Hierzu gehören alle jene, die nach dem 1. Oktober 1923 in den Ruhestand getreten sind, während alle Eisenbahnpensionäre, die vor dieser Zeit in den Ruhestand traten, auf Grund eines Gesetzes für die Bundesbediensteten behandelt werden, das sie schlechter stellt und das die Regierung eigens zu diesem Zweck durchgesetzt hat.

Das Ergebnis dieses mit unusterhafter Disziplin geführten Streikes bedeutet also einen ganz wesentlichen Erfolg allein schon deshalb, weil es inmitten der schwersten Wirtschaftskrise durchgesetzt werden konnte und die Regierung von vornherein die Absicht verfolgte, jedes Zugeständnis an die Eisenbahner zu hintertreiben, von welchem sie Rückwirkungen auch auf die übrigen Bundesangestellten befürchtete. Die österreichischen Bundesbahnen bilden bekanntlich seit dem 1. Oktober 1923 einen selbständigen Wirtschaftskörper. In dieser kurzen Zeit aber ist es möglich gewesen, unter der verständnisvollen Mitwirkung des Personals das frühere Defizit soweit zu verringern, daß nur noch für das Jahr 1925 ein unbedeutender Staatszuschuß vorgesehen ist. Die bisherige Mitarbeit des Personals an den Reformen des Betriebes hat eindeutig bewiesen, daß diejenige Industriepolitik die beste ist, die sich verständnisvoll mit ihren Angestellten auseinandersetzt, sich mit ihnen in allen Streitfragen verständigt und sich nicht auf den absoluten Herrenstandpunkt stellt. Es darf wohl als der Haupterfolg dieses Streikausganges angesehen werden, daß die Regierung, die es anders gewollt hat, durch die Kraft der Organisation belehrt werden konnte, daß an der Verständigungspolitik auch in Zukunft festgehalten werden muß. *F. Lill.*

Gewerkschaftliche Rückschau.

Der hervorragendste Konflikt im Transportgewerbe im Monat *November* war der Streik der Eisenbahner *Österreichs*, der mit einem fast restlosen Erfolg der Arbeiter nach fünftätigem Kampf am 13. November beendet werden konnte. Dieser

mit großer Disziplin geführte Streik dürfte sicher auch auf die deutsche Reichsbahngesellschaft seinen Eindruck nicht verfehlt und sie mit dazu bestimmt haben, die Ungehaltenheit des eigenen Personals nicht zu steigern. Jedenfalls gab die Verwaltung ihren bis dahin schroff ablehnenden Standpunkt auf und stimmte am 10. November einer allgemeinen Erhöhung der Löhne um durchschnittlich 9% zu. Aber auch nach dieser Erhöhung bleiben die Eisenbahnerlöhne in Deutschland noch recht niedrig und es ist bereits vorauszusehen, daß die Gewerkschaften in aller nächster Zeit mit neuen Forderungen an die Verwaltung herantreten. Weitere Eisenbahnerkonflikte drohen in *Norwegen* und *England*. In *Norwegen* haben die Eisenbahner die Gewährung einer Teuerungszulage gefordert, sind aber von der Direktion abgewiesen worden. Eine zur Zeit stattfindende Abstimmung der Mitglieder soll entscheiden, ob zur Durchsetzung der Forderungen der Streik anzuwenden ist. Der in *England* entstandene Konflikt hat die Regelung des Meilengeldes für Lokomotivführer und Heizer zum Ausgangspunkt.

In den übrigen Transportindustrien sind größere Kämpfe bzw. Konflikte im Berichtsmonat nicht zu verzeichnen.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Neue Anschlüsse.

Als Mitglied der I. T. F. hat sich angemeldet: *Straßenbahnerverband Polens* (4100 Mitglieder).

Internationaler Eisenbahnerkongress.

Die vorläufige Tagesordnung dieses in der zweiten Hälfte des Monats *Mai* 1925 stattfindenden Kongresses ist den Organisationen bereits zugeschickt worden.

Es sei hier nochmals an die verschiedenen Rundschreiben und Fragebogen erinnert, deren Beantwortung als Unterlage dienen soll für die dem Kongress vorzulegenden Berichte.

Internationaler Straßenbahnerkongress.

Gleichzeitig wird auf möglichst rasche Beantwortung der über Straßenbahner-Angelegenheiten ausgesandten Fragebogen gedrungen; damit das Sekretariat instand gesetzt wird, den dem anfangs 1925 stattfindenden Internationalen Straßenbahnerkongress zu unterbreitenden Bericht frühzeitig fertigzustellen.

Beiträge 1924.

Erhalten von
Deutschen Eisenbahnerverband Mk. 3000,—
Schwedischen Seelenteverband fl. 45,—

Die folgenden Organisationen sind trotz wiederholter Mahnung mit den Beiträgen für das laufende Jahr im Rückstand geblieben:

Französischer Hafenarbeiterverband,
Argentinischer Seelenteverband,
Norwegischer Verband des Lokomotivpersonals,
Eisenbahnerverband Palästinas.

Die Verfolgung von Eisenbahnerorganisationen.

Wie uns die französische Eisenbahnerföderation bereits am 29. November mitteilen konnte, hat sie sich auf Grund unseres Rundschreibens über die Verfolgung von Eisenbahnerorganisationen in verschiedenen Ländern mit einem Protest an die Gesandten der betreffenden Regierungen gewandt und zugleich den französischen Ministerpräsidenten und Außenminister *E. Herriot* ersucht, auf die Einhaltung der der Arbeiterschaft in den Friedensverträgen verbürgten Rechte hinzuwirken.

Wir hoffen, daß auch andere Organisationen diesem Vorbild folgen und das Sekretariat von den unternommenen Schritten unterrichten.

Die Einheit in der Gewerkschaftsbewegung.

Bekanntlich hat die I. T. F. im Anschluß an die im Mai vorigen Jahres mit Vertretern der russischen Transportarbeiterschaft stattgefundene Berliner Konferenz den I. G. B. ersucht, Mittel und Wege ausfindig zu machen, die zur Herbeiführung der Einheit in der internationalen Gewerkschaftsbewegung geeignet sind.

Vornehmlich auf Veranlassung der englischen Delegation, die hierbei die volle Unterstützung der I. T. F. fand, hat inzwischen der im Juni d. J. in Wien abgehaltene internationale Gewerkschaftskongreß dem Vorstand des I. G. B. den Auftrag erteilt, die Einheitsbestrebungen kräftig zu fördern.

Auf Grund dieses Beschlusses hat sich der Vorstand des I. G. B. am 16. Juli an den Allrussischen Gewerkschaftsrat gewandt. Wir geben hier diesen Brief ebenso wie die Korrespondenz, die sich hieran anknüpfte, im Wortlaut wieder:

Amsterdam, den 16. Juli 1924.

An den Zentralen Allrussischen Gewerkschaftsrat, Moskau.

Kameraden!

Der vom 2.—7. Juni 1924 in Wien versammelte ordentliche Kongreß des Internationalen Gewerkschaftsbundes hat sich neuerlich mit der Zulassung der russischen Gewerkschaften zum Internationalen Gewerkschaftsbund in Amsterdam beschäftigt und einstimmig folgende Resolution angenommen:

Nach Kenntnisnahme des Berichtes über die Unterhandlungen zwischen dem Büro und dem Allrussischen Gewerkschaftsrat spricht der Kongreß sein Bedauern darüber aus, daß die russischen Gewerkschaften infolge ihrer Weigerung, die von den autorisierten Vertretern der bedeutendsten Gewerkschaften der ganzen Welt anerkannten Statuten und Verfassungsbestimmungen des Internationalen Gewerkschaftsbundes anzuerkennen, noch immer dem I. G. B. fernbleiben.

Der Kongreß empfiehlt dem Büro insoweit es möglich sein wird, ohne die Würde des I. G. B. zu verletzen, seine Bemühungen fortzusetzen, um die Einverleibung der russischen Gewerkschaften auf Grund der Statuten und Bestimmungen des I. G. B. in die Internationale Gewerkschaftsbewegung herbeizuführen.

Der Vorstand des I. G. B., der am 15. Juli 1924 in Amsterdam zu einer Beratung zusammentrat, hat im Hinblick auf das vom Allrussischen Gewerkschaftsrat an den Vorsitzenden des Wiener Kongresses gerichtete Telegramm beschlossen, Ihnen obige Resolution zu übermitteln.

Es wäre uns angenehm von Ihnen zu erfahren, ob Sie geneigt sind, gemäß dem Wortlaut dieser Entschliebung, mit dem I. G. B. in Unterhandlungen einzutreten.

Im Fall Ihrer Zustimmung würden wir eine Zusammenkunft vorschlagen und hierfür die Abordnung einer Delegation von höchstens 6 Personen seitens des Allrussischen Gewerkschaftsrates empfehlen.

Der Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes:

A. A. Purcell, Vorsitzender.
J. Oudegeest, Sekretär.

Auf diesen Brief ist am 2. August beim I. G. B. folgende Antwort eingelaufen:

An den Internationalen Gewerkschaftsbund, Amsterdam.

Moskau, den 26. Juli 1924.

Genossen,

Wir sind im Besitze Ihres Briefes vom 16. dieses Monats und vernehmen mit größter Genugtuung, daß der Internationale Gewerkschaftsbund die organisatorische Einheit der internationalen Gewerkschaftsbewegung wieder herzustellen wünscht.

Die Einheit ist von größter Wichtigkeit und wir sind aufs tiefste davon überzeugt, daß der immer schärfere Kampf zwischen Arbeit und Kapital nur erfolgreich sein kann, wenn die Kräfte der wirtschaftlichen Organisationen des Proletariats zusammengefaßt werden und die Einheit der internationalen Gewerkschaftsbewegung hergestellt wird. Der Allrussische Gewerkschaftsrat ist gerne bereit, alle Maßnahmen zur Herstellung der Einheit zu treffen.

Wir können Ihnen jedoch nicht verhehlen, daß Sie mit Ihrer Anfrage betreffs unsere Einwilligung in Unterhandlungen auf der Grundlage der in der Resolution des Wiener Kongresses niedergelegten Prinzipien von unrichtigen Gesichtspunkten ausgehen.

Unser Wunsch, die Einheit in der internationalen Gewerkschaftsbewegung wieder herzustellen und alle unsere Energie, zur Erreichung dieses Zieles zu verwenden, kam in unserem Telegramm an Genosse Purcell klar zum Ausdruck und liegt auch diesem Briefe zugrunde. Wir glauben, daß es sich zunächst darum handeln muß, die Bedingungen für die Einheit zu besprechen. Wenn die Annahme der Statuten Ihrer Internationale als Vorbedingung aufgestellt wird, so widerspricht

dies dem Charakter der kommenden Verhandlungen und dem Zweck der Einheit.

Wenn Sie sich angesichts der Resolution des Wiener Kongresses als gebunden betrachten, so sind wir russischen Verbände als Teil der Roten Gewerkschaftsinternationale ebenfalls gezwungen, die Beschlüsse unserer Allrussischen Gewerkschaftskongresse und der Kongresse der Roten Gewerkschaftsinternationale einzuhalten. Im Hinblick auf diese Sachlage und vom Wunsche beseelt, eine Grundlage für gemeinsame Verhandlungen zu finden, die unserer Ansicht nach unzweifelhaft zu einem besseren gegenseitigen Verständnis und Kontakt der beiden aufgetrennten Teile der internationalen Gewerkschaftsbewegung führen werden, betrachten wir die Besprechung der Beschlüsse beider Internationales auf der Basis gegenseitiger Gleichstellung und gegenseitigen Interesses als Ausgangspunkt der Unterhandlungen.

Indem wir die Einheit in der internationalen Gewerkschaftsbewegung über jede formale Erwägung stellen und im Glauben daran, daß die Einheit jedenfalls durch unsere Besprechungen und sachlichen Unterhandlungen gefördert würden, halten wir es für richtiger und gerechter, ohne Vorbedingungen zusammenzutreten.

Wir sind bereit, mit Ihnen nach Wunsch zu einer Sitzung zusammenzutreten und möchten angesichts der zur Reise nötigen Zeit nur vorschlagen, daß die Zusammenkunft nicht früher als 14 Tage nach Eintreffen Ihrer Antwort anberaumt wird. Als Verhandlungsort geben wir London oder Berlin in Erwägung.

Mit revolutionären Grüßen,

Für den Allrussischen Gewerkschaftsrat,

Vorsitzender: M. Tomski.

Sekretär: A. Dogadow.

Der Vorstand des I. G. B. erteilte daraufhin folgende Antwort:

Amsterdam, den 11. September 1924.

An den Zentralen Allrussischen Gewerkschaftsrat, Moskau.

Werte Genossen,

Unsere Vorstandssitzung vom 11. September hat sich mit Ihrem Brief vom 26. Juli beschäftigt und uns beauftragt, folgendes zu erwidern:

Der Wunsch, die organisatorische Einheit der Gewerkschaftsbewegung, für deren Spaltung wir nicht verantwortlich sind, wieder herzustellen, hat uns stets beseelt und wir haben ihn auch wiederholt zum Ausdruck gebracht. Auch stimmen wir mit Ihnen darin überein, „daß der immer schärfere Kampf zwischen Arbeit und Kapital nur erfolgreich sein kann, wenn die Kräfte der wirtschaftlichen Organisationen des Proletariats zusammengefaßt werden und die Einheit der internationalen Gewerkschaftsbewegung hergestellt wird“.

Es ist indessen nicht zu verkennen, daß zwischen der Taktik, die von Ihnen und derjenigen, die von uns als grundlegend für die Gewerkschaftstätigkeit anerkannt wird, ein grundsätzlicher Gegensatz besteht, der über die Frage eines mehr oder minder radikalen Auftretens weit hinaus geht. Diese verschiedenartigen Auffassungen in Übereinstimmung zu bringen, dürfte nicht ganz leicht sein, aber wir wollen es mit all unseren Kräften versuchen.

Jedenfalls dürfte es nötig sein, bevor an die von Ihnen vorgeschlagene mündliche Verhandlung gedacht werden kann, schriftliche Unterlagen zu haben, die erkennen lassen, welche übereinstimmende Linie und welche gemeinsame Taktik möglich ist. Wir möchten Sie daher bitten, uns bestimmte schriftliche Vorschläge zu machen, damit wir beurteilen können, ob eine gemeinsame Grundlage gefunden werden kann.

Daß wir von unserm internationalen Gewerkschaftskongreß in Wien einen scharf unrisiken Auftrag für eventuelle Einigungsverhandlungen haben, ist Ihnen bekannt, doch kann diese Frage vorläufig beiseite gestellt werden. Daß wir als Vorstand in dieser wichtigen Angelegenheit keine über den in Wien erhaltenen Auftrag hinausgehenden bindende Beschlüsse fassen können, ohne den Ausschuß und eventuell einen neuen internationalen Kongreß zu befragen, brauchen wir wohl nicht besonders zu betonen.

Ihrer Antwort sehen wir gerne entgegen.

Mit Gruß,

Der Vorstand des I. G. B.

A. A. Purcell, Vorsitzender.

J. Oudegeest, Sekretär.

Am 30. Oktober ließ in Amsterdam folgende Antwort ein:

An den Internationalen Gewerkschaftsbund, Amsterdam.

Werte Genossen!

Moskau, 23. Oktober 1924.

Wir haben Ihren Brief vom 11. September am 20. September erhalten. Da das Präsidium des Zentralrates der Allrussischen Gewerkschaften erst am 23. Oktober zu einer Vollversammlung zusammengetreten ist, waren wir nicht in der Lage, Ihnen früher zu antworten.

Nicht ohne Genugtuung haben wir von Ihrer Mitteilung Kenntnis genommen, daß auch Sie die Herstellung der organisatorischen Einheit in der Gewerkschaftsbewegung anzustreben wünschen.

Es erscheint uns nicht am Platze, in diesem Schreiben auf Einzelheiten einzugehen und zu untersuchen, welche von den beiden Parteien für die Spaltung innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung verantwortlich zu machen ist. Wir möchten lediglich feststellen, daß es in Wirklichkeit eine einheitliche, allumfassende und festgefügte internationale Gewerkschaftsbewegung bisher noch gar nicht gegeben hat.

Erst unsere gegenwärtigen und — so nehmen wir an — gemeinsamen Anstrengungen werden hoffentlich zur Beseitigung der Spaltung führen.

Ihrem Wunsche nach etwas Schriftlichem, das als Grundlage für die kommenden Verhandlungen dienen könnte, kommen wir gerne nach.

Unsererseits sind wir bestrebt, sowohl national als auch international die Einheit innerhalb der Gewerkschaftsbewegung herzustellen, d. h. wir trachten darnach, soweit es möglich ist, die größte Zusammenfassung aller Gewerkschaften herbeizuführen, sowohl der Organisationen der Roten Gewerkschaftsinternationale als auch des I. G. B. und der außerhalb jeder internationalen Körperschaft stehenden Organisationen. Bedingung ist dabei, daß diese abseits stehenden Organisationen das Prinzip des Klassenkampfes anerkennen.

Es ist wohl nicht nötig, zu begründen, weshalb wir nach dieser Einheit, dieser Allianz von Gewerkschaften mit wirklich antikapitalistischer Einheit, dieser Allianz von Gewerkschaften mit wirklich antikapitalistischer Tendenz streben. Sie wissen so gut wie wir, daß die Einheit der internationalen Gewerkschaftsbewegung die wichtigste Voraussetzung eines erfolgreichen Kampfes sowohl gegen die Offensive des Kapitals als auch die faszistische Reaktion und die ganze kapitalistische Gesellschaftsordnung ist.

Das zweckmäßigste Mittel zur Schaffung der Einheit und zur Ermöglichung der Gründung einer einzigen Gewerkschaftsinternationale ist nach unserer Ansicht die Einberufung eines gemeinsamen, allgemeinen Kongresses, eines Weltarbeiterkongresses. Über den Zeitpunkt der Abhaltung dieses Kongresses sowie den Ort läßt sich wohl während der Verhandlungen leicht ein Einvernehmen erzielen. Von Ihrer Ansicht, „daß zwischen der Taktik, die von uns und derjenigen, die von Ihnen als grundlegend für die Gewerkschaftstätigkeit anerkannt wird, ein grundsätzlicher Gegensatz besteht, der über die Frage eines mehr oder minder radikalen Auftretens weit hinausgeht“, haben wir Kenntnis genommen. Die Bedeutung dieses Satzes ist uns nicht ganz klar. Diese Gegensätze zwischen uns sind in Tat und Wahrheit nichts Neues — sie haben schon während einer Reihe von Jahren bestanden und waren wahrscheinlich auch dem Wiener Kongreß bekannt und wurden von ihm in Berücksichtigung gezogen. Selbstverständlich sind wir am gegebenen Ort und im gegebenen Augenblick gerne bereit, diese Meinungsverschiedenheiten, die uns von Ihnen trennen, in allen ihren Einzelheiten zu besprechen. Auf alle Fälle bestätigen wir mit Vergnügen die Tatsache, daß Sie, ganz abgesehen von den wirklich zwischen uns bestehenden Gegensätzen, den Wunsch hegen, alles zu tun, um eine gemeinsame Grundlage zu finden.

Da wir unsererseits den gleichen Wunsch haben, stellen wir fest, daß die wichtigste Grundlage der Bestrebungen der Gewerkschaften und Arbeiterorganisationen nach unserer Ansicht die Erkenntnis des unüberbrückbaren Widerspruchs zwischen den Interessen der Arbeit und des Kapitals ist. Diese Erkenntnis macht einen Klassenkampf bis aufs Messer zwischen den Lohnsklaven und den kapitalistischen Klassen nötig, zur endgültigen Vernichtung des kapitalistischen Systems und zur Befreiung des Proletariats von kapitalistischer Unterdrückung und Ausbeutung sowie der Bettelei, des Barbarismus und der Sklaverei, die sie im Gefolge haben. Unsere Vorschläge lauten deshalb wie folgt: vollständige Aufgabe jeglicher Zusammenarbeit mit der Bourgeoisie; gemeinsamer nationaler und internationaler Kampf der Arbeiter und ihrer Organisationen gegen das Weltkapital. Dank dieser Ziele kann auch die weitgehendste Bereitschaft aller wirklich kampffähigen Arbeiterklassenorganisationen in der Befreiung der Arbeiterklasse erzielt werden.

Wir erwarten Ihre Antwort und besonders Angaben darüber, wo nach Ihrer Ansicht die ersten Verhandlungen zwischen Ihnen und unseren Vertretern stattfinden könnten.

Obwohl wir auch bereit sind, den Briefwechsel über die Frage der Einheit, soweit sich dies als nötig erweist, fortzusetzen, scheint es uns jedoch zweckmäßiger und im Interesse der Sache, wenn durch einen ersten Meinungsaustausch, selbst wenn die Verhandlungen keinen irgendwie bindenden Charakter haben, der Weg für alle zukünftigen Schritte in der Richtung des Zieles, das wir verfolgen, geebnet würde.

Mit kameradschaftlichen Grüßen,
Präsident des Zentralen Allrussischen Gewerkschaftsrates:
sig. Tomsky.

Sekretär des Zentralen Allrussischen Gewerkschaftsrates:
sig. A. Dogadow.

Inzwischen dürfte die Anwesenheit einer Delegation des Allrussischen Gewerkschaftsverbandes auf dem diesjährigen Kongreß der englischen Gewerkschaften in Hull, sowie der Gegenbesuch einer Delegation der englischen Gewerkschaften auf dem anfangs November in Moskau stattgefundenen Kongreß

der allrussischen Gewerkschaften die so notwendige Einheit in der Gewerkschaftsbewegung um einen weiteren Schritt gefördert haben.

EISENBAHNER

Vorläufige Tagesordnung für den in der zweiten Hälfte des Monats Mai 1925 stattfindenden Internationalen Eisenbahnerkongreß.

1. Eröffnung des Kongresses.
2. Wahl des Büros.
3. Mandatsprüfung.
4. Die Verfolgung der Eisenbahner-Gewerkschaften verschiedener Länder und Maßnahmen zur Sicherung des uneingeschränkten Koalitions- und Versammlungsrechtes des Personals und der Bewegungsfreiheit der Verbände.
5. Der Achtsturentag im Eisenbahnbetrieb*).
6. Entstaatlichung der Eisenbahnen in verschiedenen Ländern und deren Umgestaltung in selbstständige kaufmännische Unternehmungen.
7. Probleme im Eisenbahnbetrieb in Erwägung, der Entwicklung des Autotransportes*).
8. Der Einfluß der Elektrifizierung der Eisenbahnen auf die Arbeitsbedingungen des Personals.
9. Sicherheitsmaßnahmen:
Automatische Kuppelung.
Durchgehende Bremsen.
Signalwiederholung auf den Lokomotiven.
Ausrüstung der für den internationalen Durchgangsverkehr zugelassenen Güterwagen mit Bremsstützen.
Einrichtung von Heizungsanlagen für das Personal auf internationalen Zügen.
10. Fühlungnahme mit der internationalen Organisation der Eisenbahnunternehmungen.
11. Die passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner.
12. Förderung persönlicher Beziehungen unter den Eisenbahnern (Siehe unser Zirkular vom 3. Oktober dieses Jahres.)

*) Über diese Tagesordnungspunkte geht den Organisationen vor dem Kongreß noch ein schriftlicher Bericht zu, vorausgesetzt, daß die im Oktober und November versandten Fragebogen rechtzeitig beantwortet werden.

Das wahre Rußland.

Unter dieser Überschrift veröffentlicht „The Railway Review“, das Organ des Englischen Eisenbahnerverbandes (N. U. R.) seit einiger Zeit fortlaufende Berichte über Rußland. Einer dieser Berichte (erschienen in der Ausgabe vom 7. Nov.) enthält eine Betrachtung über die Eisenbahnen und das Eisenbahnpersonal Rußlands. Wir lassen ihn hier ungekürzt folgen:

Die Eisenbahnen Sowjetrußlands gehören dem Staat. Die Wirkungen dieser Tatsache sind unschwer zu erkennen. Das Reisen ist sehr billig und wenn die gebotene Bequemlichkeit auch nicht alle Wünsche befriedigt, so wird doch in dieser Richtung alles Mögliche getan. Mehr als jede andere Industrie haben die russischen Eisenbahnen während der Revolution gelitten. Trotzdem ist der Zugdienst jetzt wieder normal und in vielen Fällen sogar besser als früher.

Schnellzüge sind häufig. Die Züge führen Speisewagen mit und fahren in vielen Fällen mit einer Schnelligkeit von 50 bis 60 Meilen die Stunde. Das Reisen von Leningrad nach Moskau ist hochinteressant, behaglich und außerordentlich rasch. Die Abfahrtsstation war sehr sauber. Was mir hierbei besonders auffiel und einen scharfen Kontrast zu unsern eigenen Stationen bildet, war die Art und Weise, in der die Pförtner ihren Dienst versahen.

Trinkgelder sind in Rußland verboten. An den Wänden findet man Schilder mit der Aufschrift: „Wer Trinkgelder gibt, ist ein Feind des Proletariats“. Ich erwähne dies, nicht um besonders auf das Übel des Trinkgeldwesens hinzuweisen, sondern lediglich um zu zeigen, daß die Russen begreifen, daß

Trinkgelder für den Arbeiter das meist verächtlichste Mittel zur Erhöhung des Einkommens bilden. Derartige Aufschriften findet man in ganz Rußland.

Der Zug ist aus 13 bis 14 Wagen zusammengesetzt. In den Wagen sind Schlafgelegenheiten vorgesehen, da die Reise von Leningrad nach Moskau etwa 15 Stunden dauert. Die Maschinen sind meistens zur Öffnung eingerichtet, doch gibt es auch einige, die Kohle oder Holz verbrennen. Bei der zweiten Maschinenart wird in der Hauptsache mit Holz gefeuert, was auf den großen Holzreichtum Rußlands zurückzuführen ist.

Der russische Eisenbahner.

Da ich selbst Eisenbahner bin, setzte ich mich natürlich mit dem Schaffner unseres Wagens in Verbindung. Er war ein ganz prächtiger Kollege und erklärte gleich, daß er alles tun wolle, um mir das Reisen recht gemütlich zu gestalten. Seine Arbeitszeit ist 48 Stunden die Woche. Überarbeit kommt bei Eisenbahnern sehr selten vor und wird mit 100prozentigem Zuschlag vergütet. Er erzählte mir ferner von den Schrecken des Krieges und der Revolution und wie die Eisenbahner Rußlands darunter litten. Als ich ihn fragte, ob er das gegenwärtige System dem alten vorziehe, antwortete er bejahend. „Den Eisenbahnern“, sagte er, „geht es besser, die Reisenden werden besser behandelt, und viele Leute, die sich vor dem Kriege das Reisen nicht leisten konnten, sind jetzt hierzu in der Lage.“

Die Gewinne werden verwendet, um sowohl die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner zu erleichtern, als die Ausrüstung der Züge zu verbessern und die Fahrpreise für das Volk zu verbilligen. Jede Fahrkarte enthält einen Aufdruck, der den Reisenden ersucht, pünktlich zu sein und die Sowjetregierung bei der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs zu unterstützen. Das reisende Publikum ist denn auch nicht brünnig, sondern es besteht ein deutliches Zusammenwirken zwischen ihm und Eisenbahnpersonal sowie Sowjetregierung.

Die Wirkungen der Revolution auf die Eisenbahnen.

Außerhalb der Stationen von Leningrad und Moskau sieht man Hunderte zerstörter Maschinen. Man kann deutlich sehen, mittels welcher Methoden der Eisenbahntransport während der Revolution aufrechterhalten worden ist. Es war keine Zeit, irgendwie entgleiste Wagen wieder auf die Schienen zu stellen; Zeit und Umstände ließen auch keine Reparaturen an den Maschinen zu. Die hauptsächlichste und erste Notwendigkeit war, die Bevölkerung der abgelegenen Distrikte mit Nahrungsmitteln zu versehen und den Soldaten, die Sowjetrußland vor dem Aufmarsch der Armeen des internationalen Kapitals zu retten trachteten, Munition und Kanonen zuzuführen.

Es genügte, von fremden Soldaten gesprengte Brücken notdürftig zu reparieren, da jeder Mann zur Nahrungsmittelversorgung oder zur Dienstleistung in der Roten Armee benötigt wurde.

So kommt es, daß Sowjetrußland heute um Erleichterungen fragt, damit es Verbesserungen — auch auf dem Gebiet der Eisenbahnen — durchführen kann; aber England, oder wenigstens die Konservativen und die Liberalen lehnen diese Erleichterungen ab. Wenn seitens dieses Landes keine Unterstützung gewährt wird, so werden wir die Verlierer sein, denn Rußland beabsichtigt in der einen oder anderen Weise seine Industrie auszubauen, da ohne einen ansehnlichen Vorrat an Maschinen und Wagen die Erzeugnisse nicht zu ihrem Bestimmungsort gebracht werden können.

Hunderte von Güterwagen sind von den alliierten Armeen erbeutet worden, während viele andere als Baracken für die Soldaten verwendet und wieder andere kurz und klein geschlagen wurden.

Der Eisenbahnerverband.

In Moskau besuchte ich das Hauptbüro der Eisenbahnergewerkschaft, die einen Teil des Allrussischen Transportarbeiterverbandes bildet. Das Büro befand sich im „Arbeitspalast“, worin die Hauptbüros aller russischen Gewerkschaften untergebracht sind. Nach einer kurzen Ansprache der Sekretärs erlaubte man uns, jede Frage über die interne Organisation der Gewerkschaft zu stellen.

Bemerkenswert ist, daß die russischen Kollegen sehr begierig waren, etwas über die Fortschritte der englischen Eisenbahner sowie die Meinung, die diese über sie selbst haben, zu hören. Wie in England haben auch die russischen Eisenbahner eine eigene Zeitung. Diese führt den Namen „Syren“ (Signal). Gleich allen russischen Zeitungen steht sie unter der Kontrolle der Gewerkschaft und der Sowjetregierung.

Wie ich bereits bemerkte, ist die Eisenbahnergewerkschaft ein Teil des Allrussischen Transportarbeiterverbandes. Jede Sektion dieses Verbandes führt ihre Geschäfte selbst und ist dem Allrussischen Gewerkschaftsbund angeschlossen. Die Eisenbahnersektion hat 8000 Arbeiter, die die Hochschule und „Arbeiter-Universitäten“ besucht haben. Vor der Aufnahme in diese Schulen mußte jeder Arbeiter drei Jahre in der Industrie gearbeitet haben. Regierung und Gewerkschaft gewähren Unterstützungen, und es wird jede Anstrengung getan, um Fachlehrer und Techniker für die Industrie heranzubilden.

Allgemeine Verhältnisse.

Unter dem 18. Lebensjahr darf niemand im Eisenbahnbetrieb beschäftigt werden. Für Kinder im Alter von 16 Jahren sind Schulen vorgesehen, in denen soviel als möglich über die Eisenbahnindustrie gelernt werden kann. Frauen und Kinder dürfen keine Nachtarbeiten verrichten, woraus hervorgeht, daß Re-

gierung und Gewerkschaft um das Wohlergehen von Frauen und Kindern besorgt sind. Die Löhne werden aufgrund eines monatlichen Standards gezahlt. Jeder Arbeiter erhält genug, um in der Lage zu sein, die Lebensnotwendigkeiten zu bestreiten.

Über die Art und Weise, wie der Arbeiter seine Lebensmittel bezieht, werde ich später berichten. Vorläufig genügt es, wenn ich feststelle, daß heute in Rußland kein Rationierungssystem besteht, und daß man so viel kaufen kann, als man braucht. Jede Eisenbahnsation hat ihren „Rat“ oder Sowjet, der die Stationsangelegenheiten behandelt und alle Punkte oder Beschwerden prüft bzw. regelt. Die Mitglieder dieser Sowjets sind von ihren Gefährten beauftragte Arbeiter.

Glücklich und zufrieden.

Zusammenfassend kann ich feststellen: Die russischen Eisenbahnen sind gut organisiert; das Publikum erhält jede früher nicht gekannte Vergünstigung, und die Eisenbahner erfüllen ihre Arbeit mit Genugtuung. Sie sind glücklich und zufrieden in dem Bewußtsein, daß sie arbeiten, nicht um die Taschen privater Unternehmer zu füllen, sondern zum Nutzen der großen Masse der russischen Arbeiter. Vor dem Krieg und vor der Revolution war den Eisenbahnern verboten, sich in einer Gewerkschaft zu organisieren. Während der Revolution waren nicht weniger als 21 Arten von Eisenbahnerorganisationen entstanden. Jetzt werden alle Kategorien der Eisenbahnerschaft von einer einzigen Organisation erfaßt.

Die letzten Worte, die man an mich richtete, waren, „Kameradschaftliche Grüße den Kollegen in England.“ W. R. Creed.

Eisenbahnerstreiks u. Aussperrungen in Kanada.

Die Eisenbahnervereinigung von Kanada (Brotherhood of Railroad Employees) sendet uns eine interessante Aufstellung über Streiks und Aussperrungen, die in den Jahren 1901 bis 1921 auf Kanadischen Dampfbahnen stattgefunden haben. Platzmangel gestattet uns nicht, die Aufstellung hier mit allen Einzelheiten wiederzugeben. Wir müssen uns daher auf nachstehende Zusammenfassung beschränken:

Jahr	Zahl der Konflikte	Zahl der beteiligten		Gesamtverlust an Arbeitstagen
		Unternehmungen	Beschäftigten	
1901	1	1	5 000	315 000
1902	3	3	360	240 ¹⁾
1903	5	5	1 426	47 271 ²⁾
1904	3	3	1 208	5 240
1905	1	2	100 ³⁾	
1906	6	9	1 065	6 345
1907	4	4	1 095 ⁴⁾	6 375 ⁴⁾
1908	4	4	8 390	425 480
1909	1	1	700	4 200
1910	5	5	3 145	73 640
1911	4	5	1 797	93 525
1912	5	6	2 809	47 948
1913	1	1	400	4 000
1916	9	9	718	6 959
1917	9	11	1 851	14 562
1918	13	16	7 240	54 765
1919	2	5	900	8 500
1920	1	2	150	94 075
1921	1	1	16	7 246
Total	78	93	38 370	1 215 370

23 dieser Konflikte endeten zugunsten der Unternehmer, 24 zugunsten der Beschäftigten, 23 durch Kompromiß. In 8 Fällen ist das Ergebnis unbestimmt bzw. nicht berichtet worden. Die Verteilung der Konflikte nach ihren Ursachen gibt folgendes Bild:

	Zahl der Konflikte	Zahl der beteiligten		Gesamtverlust an Arbeitstagen
		Unternehmungen	Beschäftigten	
Höhere Lohnforderungen	46	51	14 714 ⁵⁾	421 912 ⁶⁾
Gegen Lohnherabsetzungen	4	4	10 050	457 000
Für höhere Löhne und andere Bedingungen	8	15	2 266	178 211
Gegen Entlassung von Beschäftigten	3	3	291	15 491 ⁷⁾
Sympathiestreiks	7	10	5 427	28 983 ⁸⁾
Verschiedene andere Ursachen	10	10	5 622	113 773
Total	78	93	38 370	1 215 370

1) Über 1 Streik liegen keine Angaben vor.
 2) Über 1 Streik liegen keine Angaben vor.
 3) Keine Angaben.
 4) Über 1 Streik liegen keine Angaben vor.
 5) Über 1 Streik liegen keine Angaben vor.
 6) Über 2 Streiks liegen keine Angaben vor.
 7) Über 1 Streik liegen keine Angaben vor.
 8) Über 2 Streiks liegen keine Angaben vor.

Verbesserung.

Die Arbeitslöhne der englischen Lokomotiv- und Motorwagenführer.

In unserem Buch „Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern“ wird auf Seite 94 der Maximum-Taglohn eines englischen Lokomotiv- oder Motorwagenführers mit 14 shillings angegeben. Wie die Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen berichtet, ist dies der Taglohn der — wie angegeben — im fünften Dienstjahr gezahlt wird. Im sechsten Dienstjahr steigt dieser jedoch bleibend auf 15 shilling, allerdings mit der Bedingung, daß 313 mit 14 shillings bezahlte Touren auf Hauptstrecken zurückgelegt sein müssen.



Die sozialen Regelungen im holländischen Hafen- und Schiffahrtsbetrieb.

Im folgenden wird ein gedrängter Überblick über die zur Zeit im holländischen Hafen- und Schiffahrtsbetrieb bestehenden sozialen Regelungen gegeben. Obwohl das eine oder andere bereits in früheren Publikationen der I. T. F. behandelt worden ist — siehe auch I. T. F.-Dokumente Nr. 7 — dürfte diese Zusammenfassung namentlich in Hafenarbeiterkreisen doch willkommen sein.

Die Hafenreserve.

Diese Einrichtung beschränkt sich auf Rotterdam und Amsterdam. Eine ihrer wesentlichsten Aufgaben besteht darin, die Arbeit der nichtständigen Hafenarbeiter nach Möglichkeit zu regeln.

Die erste Hafenreserve ist Ende 1916 in Amsterdam gegründet worden. Die Gründung der Hafenreserve in Rotterdam ist Mitte 1917 erfolgt.

Die Regelung der Arbeit der nichtständigen Hafenarbeiter erfolgt in der Weise, daß zunächst die bei normalem Geschäftsgang als notwendig erachtete Anzahl nichtständiger Arbeiter als „erste Gruppe“ zusammengefaßt wird, während eine andere Anzahl in einer „zweiten Gruppe“ eingereiht werden. Auf die Leute dieser Gruppe wird bei außerordentlicher Arbeitshäufung zurückgegriffen; sie sind also größtenteils nur eine Art Gelegenheitsarbeiter.

Gegenüber den Angehörigen der „zweiten Gruppe“ übernimmt das Unternehmertum keine sozialen Verpflichtungen. Dagegen gelten für die Angehörigen der „ersten Gruppe“ folgende Regelungen:

Lohngarantie und Arbeitslosenunterstützung.

Wird überhaupt nicht gearbeitet, so erhalten die Arbeiter zur Zeit: 14 Gulden wöchentlich, wenn sie verheiratet, und 10 Gulden wöchentlich, wenn sie ledig sind.

Als durchschnittlicher Mindestverdienst (Lohnnorm) wird für Verheiratete 20 Gulden und für Ledige 14,30 Gulden zugrunde gelegt. Verdient ein eingeschriebener Hafenarbeiter weniger, dann werden dem verdienten Lohn 70% des Unterschieds zwischen dem verdienten Lohn und der Lohnnorm zugeschlagen, doch darf dieser Zuschlag nie das garantierte Mindesteinkommen (14,00 bzw. 10,00 Gulden) übersteigen.

An drei Beispielen sei die Praxis dieser Regelung verdeutlicht:

1. Ein verheirateter Arbeiter arbeitet in einer bestimmten Woche an zwei Tagen und verdient f. 11,70. Zu diesem Betrag erhält er 70% des Unterschieds zwischen f. 11,70 (verdienter Lohn) und f. 20,00 (Lohnnorm) gleich f. 5,81 zugezahlt. Sein Einkommen beträgt demnach f. 17,51.

2. Ein verheirateter Arbeiter arbeitet an fünf Tagen in der Woche und verdient f. 29,25. Da die Lohnnorm (f. 20,00) überschritten ist, erhält er keine Beibehaltung.

3. Ein bei der Hafenarbeitsreserve eingetragener Arbeiter arbeitet die ganze Woche nicht. In diesem Falle erhält er den Garantielohn von f. 14,00, wenn er verheiratet, und von f. 10,00, wenn er ledig ist.

Diese Regelung gilt heute nur noch für Rotterdam. Für Amsterdam ist sie inzwischen aufgehoben worden. Dort haben die Hafenarbeiter bei Arbeitslosigkeit nur Anspruch auf Unterstützung durch die Arbeitslosenkasse ihrer Gewerkschaft.

Krankenunterstützung und Pensionsregelung.

Im Krankheitsfalle gewährt die Hafenreserve an die nichtständigen Hafenarbeiter der „ersten Gruppe“ in Amsterdam und Rotterdam eine Unterstützung in Höhe von zirka 60% des Lohnes eines ständigen Hafenarbeiters. Die Unterstützung wird höchstens 13 Wochen im Jahr gewährt. Diese Regelung gilt auch für die ständigen Arbeiter. Ferner existiert eine Pensionsregelung für Hafenarbeiter. Diese ist für die Hafenbetriebe im Jahre 1920 getroffen worden und gilt sowohl für die nichtständigen Hafenarbeiter der ersten Gruppe als die ständigen Hafenarbeiter. Gemäß der Bestimmungen hierüber beträgt die Pension eines Hafenarbeiters f. 0,40 pro Woche für jedes Jahr, das die Hafenarbeiter im Hafenbetrieb beschäftigt sind, darf aber f. 10,00 pro Woche nicht überschreiten. Die Pensionsberechtigung tritt ein im Alter von 65 Jahren. Unterstützungen aus der staatlichen Alters- und Invalidenversicherung, der alle Hafenarbeiter und Seeleute angehören, werden vom Betrag der Pension nicht abgezogen.

Sofort nach dem Zustandekommen der Pensionsregelung haben die Unternehmer versucht, sich der auferlegten Verpflichtungen zu entziehen. Das Ergebnis war, daß im Februar (1923) die Pension der Hafenarbeiter auf f. 6,00 pro Woche vermindert wurde. Der Zentrale Transportarbeiterverband hat deswegen gerichtliche Klage gegen die Unternehmer angestrengt. Die Entscheidung hierüber liegt zurzeit noch bei der höchsten gerichtlichen Instanz.

Die Kosten der Hafenreserve wurden bis 1922 ausschließlich vom Unternehmertum getragen. Seit diesem Jahr haben die betreffenden Städte sowie das Reich einen Teil der Kosten übernommen.

Der Umfang der Hafenreserve war wiederholt Gegenstand von Differenzen. Begrifflicher Weise haben die Unternehmer ein Interesse daran, die Zahl der nichtständigen Arbeiter der ersten Gruppe möglichst niedrig zu halten. Nach dem Kriege zählte beispielsweise die erste Gruppe in Rotterdam ungefähr 6500, und die zweite Gruppe ungefähr 1100 Arbeiter. Begünstigt durch den schlechten Geschäftsgang haben die Unternehmer vor einiger Zeit eine Herabsetzung in der Anzahl der ersten Gruppe erwirkt.

Regelung der Arbeitszeit.

Anfang 1919 wurde die bis dahin noch unbeschränkte Arbeitszeit im Hafenbetrieb — und teilweise auch im Seeschiffahrtsbetrieb — auf acht Stunden täglich und 45 Stunden wöchentlich festgesetzt. 1922 wurde diese Regelung abgeändert und die wöchentliche Arbeitszeit auf 48 Stunden erhöht.

Hafen- und Schiffahrtsbetriebe fallen nicht unter das Arbeitszeitgesetz von 1919. Für diese Betriebe sollte ein besonderes Gesetz geschaffen werden, doch ist dieses bisher trotz des ständigen Andringens der Gewerkschaften noch nicht zustande gekommen.

Gesetzliche Regelungen.

Die oben besprochenen Regelungen sind nicht gesetzlich verankert. Der Vollständigkeit halber seien darum hier auch die bestehenden gesetzlichen Regelungen noch kurz erwähnt. Diese sind:

1. Das Stauerkegesetz, das 1916 in Kraft trat, und die Arbeitszeit auf täglich höchstens 10 Stunden festsetzt (In Wirklichkeit wird gemäß der oben erwähnten Regelung über die Arbeitszeit nur 48 Stunden pro Woche gearbeitet). Außerdem enthält dieses Gesetz Sicherheitsvorschriften, (Die Kontrolle über die Befolgung dieses Gesetzes liegt der Hafenspektion ob);

2. das Unfallgesetz. Dieses gilt sowohl für Hafenarbeiter als für Seeleute und regelt deren Ansprüche bei beruflichen Unfällen. Bei Arbeitsunfähigkeit beträgt die Unterstützung etwa 70% des Lohnes. Bei tödlichem Unfall werden folgende Unterstützungen geleistet: 30% des Lohnes für die Frau, und 15%

pro Kind; Witwen- und Kinderunterstützung zusammen überschreiten aber nicht 60% des Lohnes.

3. die staatliche Alters- und Invalidenversicherung. Diese gilt für das ganze Land und schließt auch die Seeleute und Hafendarbeiter ein. P. Koedijk.

Arbeitsbedingungen der Straßenbahner in Brüssel.

Tagelöhne auf Grund des Teuerungsindex 521. (1914: 100.)
Schaffner und Wagenführer.

Bei einer Dienstdauer von	Mindestlohn	Frs.
0 bis 6 Monaten (Probezeit)	Mindestlohn	22.—
6 Monaten bis 1 Jahr		22.50
1 Jahr bis 18 Monaten		23.—
18 Monaten bis 2 Jahren		23.25
2 bis 3 Jahren		23.50
3 bis 4 Jahren		23.75
4 bis 5 Jahren, Höchstlohn		24.50

Arbeiter im Betriebsdienst.

Bei einer Dienstdauer von	Mindestlohn	Frs.
0 bis 6 Monaten (Probezeit)	Mindestlohn	22.—
6 Monaten bis 1 Jahr		22.25
1 bis 2 Jahren		22.50
2 bis 5 Jahren		22.75
mehr als 5 Jahren, Höchstlohn		23.—

Kontrolleure.

Bei einer Dienstdauer von	Mindestlohn	Frs.
0—1 Jahr (Mindestlohn)		25.—
1—2 Jahren		25.50
2—3 Jahren		26.25
3—5 Jahren		27.—
mehr als 5 Jahren		27.50

Reinemachfrauen.

erhalten den Mindestlohn der Arbeiter im Betriebsdienst.

Technisches Personal.

Der Mindeststundenlohn der Vorleute beträgt 3 Frs., und der übrigen Arbeiter 2.75 Frs.

Qualifizierte Arbeiter erhalten über diese Sätze hinausgehende Löhne. Die Differenz richtet sich nach der Verwendungsgruppe, der sie zugeteilt sind.

Lohnschwankungen auf Grund der Indexziffer.

Obige Löhne gelten für einen zwischen 540 und 520 liegenden Teuerungsindex. Bei einem Rückgang des Teuerungsindex vermindern sich die Tagelöhne wie folgt:

520—501	um Frs. 0.50
500—481	„ „ 1.50
480—461	„ „ 2.—
460—441	„ „ 3.—
440—421	„ „ 4.—
420—401	„ „ 5.—
400—381	„ „ 5.50
380—361	„ „ 6.—
360—341	„ „ 6.50
340—321	„ „ 7.—
320—301	„ „ 7.50
300—276	„ „ 8.50
275—251	„ „ 9.50
250—226	„ „ 10.50
225—201	„ „ 11.50
200—176	„ „ 12.50
175—151	„ „ 13.50
150—126	„ „ 14.50
125—101	„ „ 15.50
100	„ „ 16.50

Jede Veränderung der Bezüge des Fahrpersonals um Frs. 1.— entspricht einer Änderung des Stundenlohns um Frs. 0.125. Jeder Änderung um Frs. 0.50 entspricht eine Änderung des Stundenlohns um Frs. 0.0625.

Bezahlter Urlaub.

Pro Jahr werden 26 bezahlte Urlaubstage gewährt in der Weise, daß alle zwei Wochen ein Tagesverdienst extra ausbezahlt wird.

Entschädigung (Fahrpersonal).

Bei Dienstbeendigung nach Mitternacht Frs. 0.25

Bei Dienstbeendigung um 1/2 1 Uhr „ 0.50

Bei Dienstbeendigung um 1 Uhr „ 1.—

Wird das Personal vorübergehend von einem Depot, dem es zugeteilt ist, versetzt oder muß der Dienst an einer diesem Depot abgelegenen Stelle begonnen bzw. beendet werden, so wird der erhöhte Zeitaufwand als Überarbeit betrachtet und auf Grund der Überstundensätze vergütet.

Nacharbeit.

Die Arbeiter erhalten für Nachtschichten Frs. 0.50 pro Nacht Zuschlag. Werkstättenpersonal erhält einen Zuschuß von Frs. 0.50 für Nacharbeit unter Dach pro Nacht; Frs. 1.— für Nacharbeit im Freien pro Nacht.

Sonstige Zuschläge.

Schaffner mit Lehrling erhalten Frs. 0.50 täglich; Wagenführer mit Lehrling erhalten Frs. 0.25 für je zwei Touren; Schreiner erhalten für Abnutzung des eigenen Werkzeugs Frs. 0.50 täglich

Gratifikationen.

Kontrolleure und Elektrotechniker-Vorleute in der Werkstätte	Frs. 50 jährlich
Elektrotechniker-Vorarbeiter	„ 40 „
Schaffner und Vorarbeiter	„ 30 „
Stellvertretende Kontrolleure	„ 25 „
Wagenführer und Vorarbeiter im Reinigungsdienst	„ 20 „
Arbeiter und Rangierer	„ 15 „
An das ganze Personal:	
nach 10 Dienstjahren	100 Frs.
„ 20 „	200 „
„ 25 „	300 „
„ 30 „	400 „
„ 35 „	500 „
„ 40 „	600 „
„ 45 „	700 „

Entschädigung für Kleidergeld.

Kontrolleure	Frs. 145 jährlich
Schaffner und Wagenführer	„ 110 „
Arbeiter	„ 75 „

Unterstützung im Krankheitsfalle.

Bei einer Dienstzeit bis zu einem Jahre:	15 Tage mit 1/4 des Lohnes
„ „ „ von 1—2 Jahren:	{ 15 „ „ 1/2 „ „
„ „ „ „	{ 15 „ „ 1/4 „ „
„ „ „ von 2—4 Jahren:	{ 15 „ „ 1/2 „ „
„ „ „ „	{ 30 „ „ 1/4 „ „
„ „ „ v. mehr als 4 Jahren:	{ 15 „ „ 1/2 „ „
„ „ „ „	{ 60 „ „ 1/4 „ „

Außer diesen Sätzen erhalten erwerbsunfähige Kranke für die Dauer eines Jahres täglich Frs. 2.—, wenn die Indexziffer unter 301 steht; ist sie höher als 300, so wird die Zulage von 2 Frs. um die Hälfte der Lohnsteigerung erhöht.

Unterstützungskasse.

Neben dem obigen von der Gesellschaft gezahlten Krankengeld erhält das Personal noch Unterstützung aus der Unterstützungskasse.

Diese gewährt eine Unterstützung von Frs. 3.00 pro Tag während der ersten drei Monate Krankheit, von Frs. 5.00 während der folgenden neun Monate, und vom 13. Monat an Frs. 3.00 pro Tag.

Krankenhauskosten für chirurgische Behandlung der Mitglieder werden von der Gesellschaft getragen, wenn die Behandlung in einem von ihr genehmigten Krankenhaus erfolgt.

Außer diesem Kostenbeitrag leistet die Gesellschaft noch folgende Beiträge zur Unterstützungskasse:

5,000 Frs. jährlich gewöhnlicher Beitrag;

30,000 Frs. jährlich Beitrag zur Krankenhilfe.

Das Personal zahlt monatlich Frs. 2.75 als Beitrag.

Die Mitglieder des Komitees dieser Kasse werden vom Personal angewiesen, jedoch muß der Vorsitzende, der Sekretär und der Kassierer aus dem bei der Direktion beschäftigten Personal entnommen sein.

Unfallunterstützung.

Die Gesellschaft gewährt bei Unfällen die gesetzlich vorgeschriebene Unterstützung (50% des Lohnes).

Pension.

Jeder Bedienstete hat nach Erreichung des 60. Lebensjahres und nach Zurücklegung des 25. Dienstjahres Anspruch auf Pension. Ein Bediensteter, der zehn Jahre im Dienst ist und infolge Alter, Krankheit oder Betriebsunfall dauernd erwerbsunfähig wird, hat Anspruch auf Invalidenrente.

Die Pension beträgt ebenso wie die Invalidenrente zwei Franken täglich und erhöht sich für jedes über 25 Jahre hinaus geleistete Dienstjahr um jährlich Frs. 10.—

Die Witwe eines pensionierten oder während des Dienstverhältnisses verstorbenen Angestellten erhält beim Tode ihres Gatten für jedes geleistete Dienstjahr des Verstorbenen Frs. 30

Unabhängig hiervon besteht eine staatliche Pensionskasse, der sämtliche Angestellte angehören. Die Gesellschaft leistet für diese einen Beitrag von Frs. 0,60 auf je Frs. 1.— Beitrag des Angestellten unter 40 Jahren, in gleicher Höhe, wenn der Angestellte im Alter von 40 bis 45 Jahren ist, und in doppelter Höhe, wenn der Angestellte das 45. Lebensjahr überschritten hat.

Die Höhe der von dieser Kasse bezahlten Pension richtet sich nach der Höhe der geleisteten Beiträge und der Zahl der Beitragsjahre.

Freie Fahrt.

Alle Beschäftigten bei den Tramways Bruxellois et Economiques haben in Dienstkleidung Recht auf freie Fahrt auf den Linien der beiden Gesellschaften. In Zivilkleidung haben sie nur auf den Strecken ihrer Gesellschaft Recht auf freie Fahrt.

Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit ist auf täglich acht Stunden festgesetzt. Hierin ist inbegriffen die Zeit für die Aus- und Rückfahrt der Wagen, die Zeit, welche die Bediensteten benötigen, um sich von den Depots nach ihrem Arbeitsplatz zu begeben und von diesem wiederum nach den Depots, um abzurechnen.

Das Personal hat das Recht, bei der Ausarbeitung des Dienstfahrplanes mitzuwirken.

Anstellung und Entlassung.

Das Personal wird nach einer Probezeit von sechs Monaten angestellt.

Bei strafbeweisener Entlassung oder Enthebung vom Dienst kann der Betreffende die Einsetzung eines Schlichtungskomitees verlangen. Dieses setzt sich zusammen aus vier Vertretern des Personals und vier Vertretern der Direktion. Der Vorsitz wird von einer unbeteiligten Person geführt. Es kann aber nur ein *Gutachten* abgeben. Die Direktion ist nicht verpflichtet, sich diesem zu unterwerfen.

Die aus einem Depot wegen Personalüberschuss ausscheidenden Angestellten haben bei Besetzung der nächsten dort frei werdenden Stelle den Vorzug. Ein versetzter Bediensteter hat Anspruch auf Umzugsvergütung.

Anerkennung der gewerkschaftlichen Organisation.

Die Straßenbahner besitzen das Koalitionsrecht. Die Gesellschaften empfangen die Gewerkschaftsvertreter. Der Sekretär oder Vorsitzende des Verbandes hat Anspruch auf den zur Ausübung seines Amtes nötigen Urlaub. Auf die Delegierten darf wegen Ausübung ihres Mandats kein Druck ausgeübt werden.

Alkoholfreie Getränke.

An die Straßenbahner wird in den Depots im Winter warmer Kaffee und im Sommer ein erfrischendes Getränk verabreicht.



Vor einer Umwälzung in der Schiffsbautechnik.

Seit der Beendigung des Krieges ist auf dem Gebiete der Technik eine große Rührigkeit zu bemerken. Dies gilt nament-

lich von dem Schiffsbau. Schon lange ist hier die große Abhängigkeit von der Kohle als ein besonderer Übelstand empfunden worden. Nicht nur ist sie ein sehr kostspieliger und verhältnismäßig nur schlecht ausnutzbarer Heizstoff, sondern sie beansprucht auch einen großen Teil des Ladegewichts und des Schiffsraumes, der mit der Größe der Maschinen und der Länge der Reise zunimmt. Hauptsächlich diese Nachteile haben dazu geführt, die Schiffe in neuerer Zeit für Ölfeuerung einzurichten bzw. mit Ölmotoren zu betreiben. Die Schnelligkeit, mit der sich der Übergang vollzieht, kann daraus ersehen werden, daß Schiffe, die Öl zur Kräfteerzeugung verwenden Mitte 1924 bereits 26,79% der Welthandelstonnage darstellten gegen 2,65% im Jahre 1914. Gleichzeitig hatte sich die Technik schon einem neuen Typus zugewandt: dem sogenannten „elektrischen Schiff“, das auf einer Kombination von Ölmotor und Dynamo beruht. Hierdurch soll eine weitere Ersparnis an Brennstoff möglich sein.

Nun ist in den letzten Wochen eine Erfindung bekannt geworden, die die Ersparnis an Brennstoffen dadurch bewirken will, daß sie wie in der Segelschiffahrt die Luftströmungen als Triebkraft ausnutzt, aber mit dem Unterschied, daß hierbei die Umständlichkeit der Takelage wegfällt und gleichwohl eine größere Ausnutzung der Windkraft möglich ist. Erbauer dieses Schiffes ist der deutsche Lufttechniker *Flettner*, der die Schiffbautechnik bereits durch eine wertvolle Verbesserung der Steuerung bereichert hat.

Die Konstruktion des neuen Schiffes ist auf den ersten Blick äußerst fremdartig. Statt Masten, mit Segeln sind auf ihm rotierende Eisenblechwalzen angebracht, die gleich riesigen Schornsteinen in die Höhe ragen. Die erste Probefahrt mit einem nach den Angaben Flettners umgebauten Segelschiff hat am 1. November in der Nordsee stattgefunden und viel Aufmerksamkeit erregt.

Über die hierbei gemachten Erfahrungen hat der Erfinder Pressevertretern gegenüber u. a. erklärt:

„Die Erfahrungen haben gezeigt, daß die Furcht, meine großen Zylinder würden das Schiff bei ungünstigem Wetter in Gefahr bringen, nicht begründet ist. Im Gegenteil, heftige Stürme haben uns beim Manövrieren kaum gestört. Das Schiff wurde nicht aus der normalen Lage gebracht. Mit Hilfe der besonderen Strömungseffekte, die durch die rotierenden Walzen erzeugt werden, war es möglich, fast direkt gegen den Wind zu fahren. Ein rotierender Zylinder ist der bestmögliche Erzeuger von Strömungen.

„Nicht nur fahren wir schneller als mit gewöhnlichen Segeln, sondern wir wurden auch bei unseren Bewegungen kaum gehemmt. Ein am Drehpunkt angebrachter Elektromotor bringt die Zylinder in Bewegung oder hält sie an und so ist es möglich, das Schiff innerhalb weniger Sekunden mit voller Kraft treiben zu lassen bzw. den Wind abzulenken. Das ist, gemessen an dem Zeitaufwand, den die Handierung der schweren Segel erfordert — ganz abgesehen von den vielen hierzu notwendigen Armen — ein großer Vorteil.

„Bei Versuchen, die wir mit einem Modell in Göttingen machten, wurde die absolute Überlegenheit der Walzenzylinder gegenüber Segeln festgestellt. Die Zylinderwand ist ungefähr 2 mm dick und das Gewicht der neuen Segelmaschinerie beträgt nur ein Fünftel des Gewichts der Masten und Segel eines Schiffes gleicher Größe.

„Der mögliche wirtschaftliche Wert unseres Verfahrens kann im Augenblick noch nicht abgeschätzt werden. Zum Beispiel wäre es möglich, auf einer Asienreise etwa 30 bis 80% des Brennstoffes während 90% der Zeit, die das Schiff unterwegs ist, zu sparen. Sei es, indem man die Walzenzylinder als hauptsächliches Fortbewegungsmittel auf gewissen Schiffstypen oder als Hilfsmittel bei Dampf- und Motorschiffen zur Beschleunigung der Fahrt bei verringerten Kosten verwendet.“

Bemerkenswert ist, daß die größten deutschen Industriekonzerne, teilweise unterstützt von internationalem Kapital, an der Erfindung beteiligt sind und sich die Patente gesichert haben.