



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: Rundschau 17	Der ungarische Eisenbahnverband . . . 23	Das Straßenbahnpersonal in Budapest . . 27
Ausschuß-Sitzung des Internationalen Ge- werkschaftsbundes vom 5.—7. Febr. 1925 18	Von den Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten 23	Aus anderen Berufssekretariaten 27
Organisationsfragen im Internationalen Ge- werkschaftsbund 18	Internationaler Eisenbahnerkongreß in Bellinzona (30. Juni — 2. Juli 1925) . . 24	Seeleute: Kongreß der französischen See- leute-Föderation 27
Angekündigte Kongresse 19	Deutsche Verkehrsausstellung München . 25	Hamburgs Seeschiffahrt in den Jahren 1913, 1923, 1924 28
Mitteilungen des Büros 19	Transportarbeiter: Das „Sindacato Trasporti Secondari“ und seine genossenschaft- lichen Bestrebungen 25	Notizen 30
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Belgien) Schluß 20	Der ungarische Transportarbeiterverband . 26	Esperanto 30
		Eingelaufene Druckschriften 30

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Rundschau.

Die englischen Eisenbahngesellschaften haben das ihnen zu Weihnachten überreichte Programm des englischen Eisenbahnverbandes und des Verbandes der Eisenbahnkassisten bei den ersten hierüber geführten Verhandlungen nicht nur rundweg abgelehnt, sondern darüber hinaus noch Gegenforderungen gestellt, die — nach den Angaben der Unternehmer — auf eine Kürzung der Jahreslohnsomme im Betrage von 5 000 000 £ hinauslaufen. Auf den einzelnen Beschäftigten würde im Durchschnitt eine Kürzung um 4 sh. und 6 sh. pro Woche entfallen. Die höhere Kürzung würde für diejenigen eintreten, die in ländlichen Distrikten wohnen. Da sich diese geforderten Lohnverschlechterungen auf das gesamte Personal beziehen, so wird damit auch der Verband des Lokomotivpersonals, der an der Aufstellung des Eisenbahnerprogramms nicht direkt beteiligt war, in den Konflikt einbezogen. Wenn die Eisenbahngesellschaften nicht bald ihre Gegenforderungen zurückziehen, so erscheint ein ernster Kampf, an dem das gesamte Eisenbahnpersonal Englands beteiligt wäre und der sich der Sympathien der gesamten englischen Arbeiterschaft erfreuen könnte, unausbleiblich. Die englischen Gewerkschaften sind fest entschlossen, den im vorigen Jahre begonnenen Kampf für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen mit aller Kraft fortzusetzen. Es ist auch nicht richtig, daß die Löhne der Eisenbahner bereits über dem Niveau gleichwertiger Berufsgruppen in der Privatindustrie liegen. Zugegeben mag werden, daß die Steigerung im Vergleich zu 1914 eine größere ist, doch ist hierbei zu berücksichtigen, daß die Eisenbahnerlöhne im Jahre 1914 hinter den sonstigen Löhnen zurückstanden.

Im deutschen Transportgewerbe haben seit Beginn des neuen Jahres größere Lohnbewegungen stattgefunden, ohne daß diese zu offenen Konflikten geführt haben. In den meisten Fällen unterwarfen sich die Gewerkschaften den Aussprüchen

eingesetzter Schiedsrichter, die sich durchweg für eine Erhöhung der Lohnsätze einsetzten, aber bei weitem nicht den Forderungen des Personals entsprachen. Die neuen Lohnsätze sind denn auch meistens nur kurzfristig und laufen im Frühjahr ab. Die Gewerkschaften hoffen, bis dahin weiter erstarkt zu sein, um dann mit Zuversicht einen entscheidenden Kampf aufnehmen zu können. Es ist jedenfalls ein bemerkenswertes Symptom, daß im Hamburger Hafenbetrieb die Mehrheit der organisierten Arbeiter sich gegen die Annahme des Schiedsspruches wandte. Den Unternehmern entgeht diese starke Mißstimmung nicht, und sie rüsten daher auch ihrerseits zum Kampf. Hierauf deutet vor allem die in der letzten Zeit wieder besonders rührig gewordene Tätigkeit der von den Unternehmern finanziell unterstützten gelben Verbände, deren Mitglieder ihnen im Streikfalle als Streikbrecher dienen sollen. Es ist festgestellt, daß gerade in den letzten Wochen erhebliche Geldbeträge für diese Organisationen bei den Unternehmern gesammelt worden sind. Eine starke Erregung unter den Hamburger Hafenarbeitern ist auch dadurch geschaffen worden, daß der Hafenbetriebsverein, in dem die Unternehmer zusammengeschlossen sind, eine neue Betriebsordnung für den Hamburger Hafen herausgegeben hat, die bedeutende Verschlechterungen vorsieht und die Leistung von Überarbeit zu einer generellen Forderung macht, während in dem geltenden Tarifvertrag Überarbeit nur „in besonderen Fällen“ vorgesehen ist. Entgegen dem Betriebsrätegesetz ist der Hafenbetriebsrat bei der Ausarbeitung der neuen Betriebsordnung nicht gehört worden. Der Hafenbetriebsrat von Hamburg hat gegen diesen Verstoß des Hafenbetriebsvereins Protest erhoben und die Hafenarbeiter aufgefordert, alle gegen die tariflichen Bestimmungen verstoßenden Arbeitsleistungen abzulehnen.

Eisenbahner- organisationen!

Denkt an den Internationalen Eisen-
bahnerkongreß in Bellinzona am
30. Juni bis 2. Juli 1925.

➤ **Berichte dringender Art, wie beispielsweise über schwebende Aktionen und dergleichen, werden regelmäßig im „Pressebericht der I. T. F.“ aufgenommen, der alle 14 Tage allen Organisationen und deren Zeitungen zugeht.**

Auch die deutschen Eisenbahner dürften demnächst in eine starke Bewegung treten. Die kürzlich stattgefundenen Lohnerhöhungen sind hinter dem durch die Teuerung bedingten Umfang zurückgeblieben und haben die herrschende Mißstimmung nicht beseitigen können. Erneut eingeleitete Verhandlungen sind am Widerstand der Reichsbahn-Gesellschaft gescheitert. Diese wehrt alle Forderungen mit dem Hinweis ab, daß sie gezwungen sei, einen größeren Überschuß für die Reparationsleistungen herauszuwirtschaften. Auf die Eisenbahnerschaft kann dieser Hinweis jetzt aber umso weniger Eindruck machen, als bekannt geworden ist, daß die Regierung den während der Inflation nicht ärmer, sondern noch reicher gewordenen Industrieherrn des Ruhrgebiets mit einigen hundert Millionen Mark beigeprungen ist, ohne hierüber auch nur das Parlament befragt zu haben. Auch ist das Eisenbahnpersonal nicht gewillt, sich der gegenwärtigen Arbeitszeitregelung länger zu unterwerfen. Die Beseitigung dieser bildet eine der Hauptaufgaben, die sich der Deutsche Eisenbahnerverband für die nächste Zeit gesetzt hat. Ein erster Schritt auf diesem Wege ist inzwischen unternommen worden. Zusammen mit dem Lohnparagrafen des bestehenden Kollektivvertrags ist auch der die Arbeitszeit betreffende Paragraph zum 1. März gekündigt worden, und zwar ist die Kündigung vom Deutschen Eisenbahnerverband gemeinsam mit allen an dem Tarifvertrag beteiligten Eisenbahner-Organisationen erfolgt.

Unter besonders schwierigen Verhältnissen kämpfen die ungarischen Gewerkschaften. Jede ihrer Regungen wird seitens der Polizei streng überwacht. Am stärksten leidet unter diesen Verfolgungen die Eisenbahnerschaft, der das Recht zur Koalition überhaupt versagt ist. Nur der Regierung ergebene Eisenbahner-Vereinigungen werden geduldet. Dennoch halten die Mitglieder des formell aufgelösten freigewerkschaftlichen Verbandes unverzagt zusammen. Der Transportarbeiterverband hat neben den politischen Verfolgungen namentlich unter der in den letzten Monaten außerordentlich stark gewordenen Arbeitslosigkeit zu leiden.

In den ungarischen Gefängnissen waren Ende 1924 nicht weniger als 10 386 Personen festgehalten, die meisten auf Grund „politischer Vergehen“. Da Ungarn gegenwärtig acht Millionen Einwohner besitzt, so entfällt auf je 768 Einwohner ein Gefangener. Wegen dieser Feststellung ist das offizielle Organ der ungarischen Sozialdemokratie beschlagnahmt und verboten worden, angeblich weil hierdurch das Ansehen des Landes gefährdet worden sei. Die Tatsache selbst ist un widersprochen geblieben.

Von einem folgenschweren Schlag ist der *italienische* Eisenbahnerverband getroffen worden. In den ersten Tagen des Monats Januar ist zweimal eine Faschistenbande in den Hauptsitz der Gewerkschaft eingedrungen und hat die gesamte Einrichtung mit roher Hand zerstört. Wie immer wurden die Faschisten bei diesem erbärmlichen Werk durch keine Polizei beeinträchtigt. Die „Ordnung“, die Mussolini in Italien wieder aufgerichtet zu haben sich rühmt, dehnt sich eben nicht aus auf die Einrichtungen freier Gewerkschaften. Diese sind wie alle Vorkämpfer der Arbeiterklasse vogelfrei, und die Obrigkeit schützt nur deren Verfolger. Mord, Zerstörung und Brandstiftung sind damit die eigentlichen Elemente faszistischer Herrschaft geworden. Zu einer Vernichtung der modernen Arbeiterbewegung haben sie aber trotzdem nicht führen können. Wohl hat der auf mannigfache Weise ausgeübte Druck — namentlich in kleineren Orten und auf dem Lande — viele zu einer organisatorischen Loslösung gezwungen, aber die Sympathien und das Vertrauen in die moderne Arbeiterbewegung und namentlich in die Gewerkschaften sind lebendig geblieben. Darauf deutet auch das Wiedererstarken der Gewerkschaften während der letzten Monate. Diese Tatsache wird von Mussolini und seinen Anhängern naturgemäß mit

großer Unruhe bemerkt, und daher lassen sie nichts unversucht, was die Tätigkeit der Arbeiterorganisationen erschweren kann. Aber wie in Ungarn weckt die Reaktion auch in Italien mit derartigen Verfolgungen nur leidenschaftliche Empörung, nicht etwa dulddende Ergebung. Ohnmächtig, sich der Gewalt zu widersetzen, antworten die Arbeiter mit ihrem stolzen Proletariertrotz und fügen das soeben Zerbrochene und Zerstörte wieder zusammen. Mit hoher Achtung schaut die internationale Gewerkschaftsbewegung auf diese unverzagten Kämpfer, aber es wäre dringend zu wünschen, daß sie ihnen die harte Aufgabe in größerem und wirksamerem Maße erleichtern könnte als bisher.

Ausschuß-Sitzung des Internationalen Gewerkschaftsbundes vom 5. – 7. Februar 1925.

I. G. B. und Allrussischer Gewerkschaftsbund.

Folgende Resolution wurde vom Ausschuß des I. G. B. in seiner Sitzung vom 5. bis 7. Februar mit Stimmenmehrheit angenommen:

„Der vom 5. bis 7. Februar 1925 in Amsterdam tagende Ausschuß des Internationalen Gewerkschaftsbundes, nachdem er Kenntnis genommen hat von der Korrespondenz zwischen dem I. G. B. und dem Allrussischen Gewerkschaftsrat,

beauftragt den Vorstand des I. G. B., dem Allrussischen Gewerkschaftsrat mitzuteilen, daß der I. G. B. sich bereit erklärt, den Allrussischen Gewerkschaftsrat zuzulassen, wenn dieser Wunsch geäußert wird;

er erklärt sich ebenfalls bereit, sobald die russischen Gewerkschaften diesen Wunsch zum Anschluß an den I. G. B. zur Kenntnis gebracht haben, auf Ersuchen in Amsterdam eine Konferenz mit dem russischen Gewerkschaftsrat abzuhalten, zwecks gegenseitigen Gedankenaustausches.“

Organisationsfragen im Internationalen Gewerkschaftsbund.

Im „Mitteilungsblatt“ der Internationalen Lebensmittelarbeiterunion sowie in der „Gewerkschaftlichen Rundschau“, dem Organ des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, geht auch Genosse Dürr auf den im „Gewerkschaftsarchiv“ erschienenen Artikel ein.*)

Dürr schreibt über die Stellung der Internationalen Berufssekretariate zum I. G. B.:

„Was nun zunächst die Stellung der Berufssekretariate zum I. G. B. anbelangt, so ist sie noch immer nicht abgeklärt. Was der Wiener Kognreß beschlossen hat, ist eigentlich ein Provisorium. Man kann gewiß darüber diskutieren, ob es im Hinblick gerade auf die Lösung der gewerkschaftlich-politischen Fragen nicht zweckmäßiger wäre, wenn der I. G. B. auf den Berufssekretariaten aufgebaut wäre, statt auf den Landeszentralen. Der Aufbau der Landesorganisationen wäre so international logisch fortgesetzt. Nun lassen natürlich die Internationalen Berufssekretariate noch manches zu wünschen übrig, und gerade zur Zeit der Reorganisation des I. G. B. im Jahre 1919 steckten sie mit geringen Ausnahmen im Anfangsstadium der Entwicklung. Man wird daher mit den gegebenen Tatsachen rechnen und das weitere einer zukünftigen Entwicklung überlassen. Eines scheint uns jedoch sicher: Für die Beibringung von Mitteln für internationale Aktionen, für die Anlegung von internationalen Streikfonds zur Unterstützung großer Kämpfe, sind die internationalen Berufssekretariate mit ihren zentral organisierten Berufsverbänden als Mitglieder viel geeigneter als der I. G. B. mit seinen föderalistischen Landeszentralen. Die Zentralverbände verfügen über bedeutende finanzielle Mittel. Ihre Statuten gewähren den Verbandsleitungen weitgehende Kompetenzen hinsichtlich Beschaffung von Geldern und Erhebung von Extrabeiträgen. Die Landeszentralen verfügen nur

*) Siehe „Mitteilungsblatt der I. T. F.“ — Januar 1925.

über ganz beschränkte Mittel; sie sind in bezug auf die Beschaffung von Unterstützungsgeldern völlig von den Berufsverbänden abhängig. Ihre Tätigkeit liegt im allgemeinen auch nicht auf dem Gebiet des Lohnkampfes; dieser ist in vielen Statuten den Verbänden direkt vorbehalten.

Wie kann nun eine Landeszentrale auf internationalen Boden Funktionen ausüben, zu denen sie auf nationalem Boden nicht kompetent ist? Die Praxis hat in der Tat gezeigt, daß es außerordentlich schwer ist, internationale Parolen auf dem Wege durch die Landeszentralen durchzusetzen, wenn die Organisation von Streiks oder von Boykotten in Frage steht.

Zu den vier Hauptforderungen des „Gewerkschaftsarchiv“ nimmt Dürr eine ablehnende Stellung ein. Gegenvorschläge sind in dem Artikel nicht enthalten.

Angekündigte Kongresse.

- Internationaler Eisenbahnerkongreß, Bellinzona. (30. Juni bis 2. Juli 1925).
- Transport and General Workers' Union, Kongressort: Yorkshire-Scarborough, (20. Juli);
- Verband des nordischen Lokomotivpersonals, Kongressort: Stockholm, Feier des 25jährigen Bestehens (Juni).
- Deutscher Eisenbahnerverband Köln (22. Juni).
- Schweizerischer Eisenbahnerverband, Bern (27. bis 28. Juni).



Neue Anschlüsse.

Seit der letzten Aufgabe im Dezember-Mitteilungsblatt haben sich folgende Organisationen zur Mitgliedschaft der I. T. F. angemeldet:

- Spanischer Verband der Stewards in Vigo (Spanien) 210 Mitglieder;
- Sindacato Trasporti Secondari (Verband der Nebenbahner und dergleichen in Italien), 7000 Mitglieder;
- Griechischer Eisenbahnerverband, etwa 10 000 Mitglieder.

Sitzung des Exekutivkomitees der I. T. F.

Am 15. und 16. Februar fand in Amsterdam eine Sitzung des Exekutivkomitees der I. T. F. statt. An dieser nahmen teil: *Robert Williams* (Vorsitzender der I. T. F.); *M. Bidegaray* (Frankreich), *A. Forstner* (Österreich), *Ch. Lindley* (Schweden), *Edo Fimmen* (Generalsekretär der I. T. F.), *N. Nathans* (2. Sekretär der I. T. F.). Außerdem wohnten die beiden Mitglieder des holländischen Büros, *J. Brautigam* und *P. Mottmaker*, der Sitzung bei. *J. Döring* war infolge Krankheit abwesend; sein Vertreter, *O. Schumann*, wurde im letzten Augenblick verhindert.

Das Protokoll der letzten Sitzung sowie der Bericht des Sekretariats über das letzte Quartal 1924 wurden gutgeheißen. Aus dem Sekretariatsbericht ging hervor, daß die I. T. F. noch in keinem der vorausgegangenen Jahre eine so starke Zunahme erfahren hat, wie im letzten Jahre. Im ganzen traten der I. T. F. in 1924 14 Organisationen mit einer Gesamtmitgliedschaft von 160 000 bei. Seit Anfang 1925 haben wieder drei Organisationen um Aufnahme nachgesucht.

Das Exekutivkomitee hat die Aufnahme der folgenden Organisationen, die sich während der Zeit vom 1. November 1924 bis 1. Februar 1925 anmeldeten, bestätigt:

1. Schwedischer Seeleuteverband (4500 Mitglieder);
2. Vereinigung der Kutscher, Fuhrleute und verwandter Berufe in Brasilien (8336 Mitglieder);
3. Polnischer Straßenbahnerverband (4100 Mitglieder);
4. Spanischer Steward-Verband in Vigo (210 Mitglieder);
- Verband der Nebenbahner u. dergl. in Italien (Sindacato Trasporti Secondari mit 7000 Mitgliedern);
6. Griechischer Eisenbahnerverband (etwa 10 000 Mitglieder).

Dem Exekutivkomitee lagen einige Unterstützungsgesuche vor. Es wurde beschlossen, zugunsten einer angeschlossenen

Organisation einen Appell an die Mitglieder-Organisationen zu richten.

Der Internationale Eisenbahnerkongreß wurde endgültig auf 30. Juni bis 2. Juli 1925 festgesetzt. Die vom Sekretariat vorgeschlagene Tagesordnung wurde angenommen und beschlossen, zu diesem Kongreß alle Eisenbahnerorganisationen, die der I. T. F. angeschlossen sind bzw. für die Zulassung in Frage kommen, einzuladen.

Ein Internationaler Straßenbahnerkongreß ist für Ende Juli vorgesehen und wird in Brüssel stattfinden.

Der Voranschlag für 1925 wurde nach unwesentlicher Abänderung gutgeheißen.

Beiträge.

Für das Jahr 1924 sind an Beiträgen noch eingegangen:

Vom Französischen Eisenbahnerverband	frs.	854,—
„ Dänischen Transportarbeiterverband	fl.	267,35
„ Deutschen Verkehrsbund	Mk.	5740,20
„ Verband der Flößer in der Tschechlowakei	fl.	9,—
„ Verband amerikanischer Hafentarbeiter	\$	252,80

Für das Jahr 1925 sind an Beiträgen eingegangen:

Vom Norwegischen Matrosen- und Heizerverband	fl.	120,—
„ Schwedischen Seeleuteverband	fl.	180,—
„ Französischen Eisenbahnerverband	frs.	3000,—
Von der Englischen Transportarbeiter-Föderation	£	57.—
Vom Englischen Transportarbeiterverband	£	412.10.—
„ Deutschen Eisenbahnerverband	Mk.	5000,—
„ Dänischen Transportarbeiterverband	fl.	1229,82
„ Deutschen Verkehrsbund	Mk.	2000,—
„ Verband der Flößer in der Tschechoslowakei	fl.	9,—
„ Holländischen Eisenbahnerverband	fl.	1140,—
„ Kanadischen Eisenbahnerverband	fl.	600,—
„ Dänischen Eisenbahnerverband	fl.	571,92
„ Englischen Eisenbahnerverband	fl.	19 500,—
„ Verband der engl. Eisenbahnangestellten	£	315.—

Bericht vom Hamburger Kongreß.

Der Bericht vom Hamburger Kongreß (168 S.) ist erschienen und den angeschlossenen Organisationen zugeschickt worden. Dem Wunsch um Zusendung weiterer Exemplare wird nach Maßgabe der vorhandenen Exemplare entsprochen.

Mitteilungsblatt Jahrgang 1924.

Seitens der Druckerei wird allen angeschlossenen Organisationen im Laufe des Monats Februar ein gebundenes Exemplar des Jahrgangs 1924 unseres Mitteilungsblattes zugeschickt werden. (Organisationen, die ein solches Exemplar nicht erhalten, wollen dies dem Sekretariat melden.)

Angabe des Mitgliederstandes.

Der Bitte um Angabe der Mitgliederzahl nach dem Stand von Anfang Januar 1925 haben bisher folgende Organisationen entsprochen:

- Dänemark:** Transportarbeiterverband, Seeleute und Heizer, Eisenbahner;
- England:** Eisenbahnerverband, Eisenbahn-Kanzleitpersonal, Transportarbeiter-Föderation;
- Belgien:** Straßenbahner;
- Deutschland:** Verkehrsbund;
- Schweden:** Lokomotivpersonal, Schiffsheizer;
- Rumänien:** Fuhrleute;
- Spanien:** Eisenbahner;
- Lettland:** Seeleute, Eisenbahner;
- Italien:** Eisenbahner;
- Portugal:** Eisenbahner, Seeleute;
- Tschechoslowakei:** Lokomotivpersonal;
- Palästina:** Eisenbahner;
- Vereinigte Staaten von Amerika:** Lokomotivheizer;
- Kanada:** Eisenbahner.

Recht baldige Einsendung der noch fehlenden Angaben ist dringend erwünscht.

I. T. F.-Abzeichen.

Hierüber stehen noch viele Berichte aus. Das Abzeichen ist jetzt in drei Formen erhältlich: als Nadel, als Knopf und als Kettengehänge.

Das Abzeichen ist von dem französischen Kunsthaus „La Glyptique“ nach den Entwürfen der französischen Kameraden *Bargus* und *Grisel* ausgeführt.

Um einen Eindruck zu vermitteln, haben wir ein Klischee herstellen lassen:



Organisationen, die es in den Zeitungen abzudrucken wünschen, steht dieses Klischee zur Verfügung. (Rasche Abwicklung dieser Angelegenheit ist erwünscht.)

Kongresse.

Zwingende Umstände haben das Exekutivkomitee veranlaßt, das Datum des *Internationalen Eisenbahnerkongresses* auf 30. Juni bis 2. Juli zu verschieben.

Infolgedessen wird auch der *Internationale Straßenbahnerkongress* in Brüssel nicht vor Mitte Juli stattfinden können.



Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

Belgien (Schluß).

VIII. Die Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit in Belgien ist durch Gesetz vom 14. Juni 1921 auf täglich acht Stunden festgesetzt. Dieses Gesetz schließt auch die Eisenbahner ein. Indessen sind durch Verordnung vom 1. Oktober 1921 erhebliche Einschränkungen gemacht worden, indem zwischen effektiver Arbeitszeit und Dienstzeit unterschieden wird. Soweit effektive Arbeitszeit in Frage kommt ist festgesetzt, daß die Arbeitszeit täglich 8 und wöchentlich 48 Stunden nicht überschreiten darf, dagegen kann die Arbeitszeit des Personals, dessen Dienstverrichtungen leicht sind und mit Unterbrechungen erfolgen, also größtenteils aus Dienstanwesenheit bestehen, auf 12 Stunden täglich mit Einschluß der Unterbrechungen verlängert werden. Zur letzteren Gruppe gehören: Schranken- und Blockstellenwärter mit leichtem Dienst; Wärter an abgelegenen Stellen mit leichtem Dienst, Brückenwärter und Hilfsbrückenwärter mit leichtem Dienst; Boten und Hilfsboten mit leichtem Dienst; Fahrscheinabnehmer und Saalwärter auf sekundären Stationen; Stationspersonal auf Stationen 4. Klasse und Haltestellen; Stationsreiniger usw.

Ausdrücklich ist indessen bestimmt, daß die Höchstarbeitszeit des Personals der angeführten Kategorien mit *wichtigem* Dienst acht Stunden täglich nicht überschreiten darf.

Die Ausführung dieser Bestimmungen hat zu vielen Mißbräuchen geführt. Im Widerspruch zu der in der Verordnung enthaltenen Vorschrift, daß die Ausführung im Benehmen mit den Vertretungen des Personals zu erfolgen habe, ging die Eisenbahnverwaltung selbständig und ohne Rücksprache mit dem Personal vor.

Dieselbe Verordnung teilt das Personal in folgende zwei Gruppen: 1. Personal mit sitzender Beschäftigung; 2. Personal im Fahrdienst.

Die wichtigsten Bestimmungen sind:

1. Personal mit sitzender Beschäftigung.

Wenn der Dienst mit Ablösung erfolgt, kann das Personal bis zu 10 Stunden täglich herangezogen werden, doch darf die durchschnittliche effektive Arbeitszeit innerhalb eines Zeitraums von drei Wochen oder weniger, 8 Stunden täglich und 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten.

Der Dienst muß einschließlich der Pausen innerhalb 12 Stunden liegen. Etwa vorkommende Überarbeit wird mit einem Zuschlag von 25% für die ersten beiden, und mit einem Zuschlag von 50% für die weiteren Stunden vergütet.

Überarbeit an Sonntagen wird mit einem Zuschlag von 100% bezahlt.

Ermächtigung zur ständigen Überschreitung der normalen Arbeitszeit kann nur die Hauptverwaltung erteilen und diese Ermächtigung kann nur nachgesucht werden, wenn zwischen den vorgesetzten Stellen und dem hauptsächlich in Betracht kommenden Personal Übereinstimmung besteht. Im Höchsthalle kann diese Ermächtigung für drei Monate im Jahre erteilt werden.

Die Zahl der Ruhetage ist jährlich auf 59 festgesetzt. Sie sollen nach Möglichkeit an Sonn- und Festtagen gewährt werden.

Die Einteilung des Dienstes und der Ruhetage hat im Benehmen mit den Personalvertretern zu erfolgen.

2. Personal im Fahrdienst.

Die mittlere effektive Arbeitszeit innerhalb eines Zeitraums von drei Wochen oder weniger darf 8 Stunden täglich oder 48 Stunden in der Woche (Periode von 7 aufeinanderfolgenden Tagen) nicht überschreiten. In keinem Falle darf die effektive Arbeitszeit (ab 1. Oktober 1922) täglich mehr als 10 Stunden betragen oder Beginn und Beendigung des Dienstes zwischen mehr als 12 Stunden liegen.

Als effektive Arbeitszeit wird betrachtet:

a) die wirkliche Dauer des Dienstes auf der Maschine oder dem Zug;

b) die gewährte Zeit für die notwendigen Verrichtungen vor Abgang und nach Ankunft der Züge. Die Dauer dieser Zeiten richtet sich nach den Bahnhöfen, den Schuppen und den Zügen.

c) der Bereitschaftsdienst auf Bahnhöfen oder in Schuppen;

d) die Dienstunterbrechungen außerhalb des Standortes, wenn diese nicht 8 Stunden betragen oder überschreiten. Andernfalls werden diese als Unterbrechung zwischen zwei Dienstschichten betrachtet. Verfügt das Personal außerhalb des Standortes über eine Freizeit von zwei Stunden oder mehr, so werden zwei Stunden von der effektiven Arbeitszeit abgerechnet und der Zeitraum, innerhalb dessen die Arbeitszeit liegen muß, wird um zwei Stunden verlängert.

e) die Zeit der Abwesenheit bei Erhebungen oder zur Zeugenschaft vor Gericht über Dienstvorkommnisse.

f) die Zeit des außerhalb der Dienstzeit stattfindenden theoretischen Unterrichts. Hierfür werden im Höchsthalle zwei Stunden pro Monat angerechnet.

Jede effektive Dienstunterbrechung (Essens-, Ruhepausen usw.) am Standort der betr. Arbeiter wird von der effektiven Arbeitszeit in Abzug gebracht.

Die Gesamtdauer der Abwesenheit vom Standort darf 340 Stunden monatlich nicht überschreiten.

Die Ruhezeit zwischen zwei Schichten muß am Standort mindestens 12 Stunden, außerhalb des Standorts mindestens 8 Stunden betragen. Nur ausnahmsweise (bei Zugverspätungen) darf eine Herabsetzung dieser Zeiten stattfinden.

Die jährlichen Ruhetage sind auf 59 festgesetzt. Ein Ruhetag muß mindestens 34 Stunden umfassen und im ungünstigsten Falle zwischen 10 Uhr abends und 6 Uhr morgens des übernächsten Tages liegen.

Ist die Maximumarbeitszeit erreicht, so darf das Personal unter keinen Umständen zu weiteren Dienstleistungen gezwungen werden, wenn eine Ablösung des Personals möglich ist.

Die Arbeitszeiten werden monatlich zusammengezählt. Die das Maximum überschreitenden Stunden werden mit einem Zuschlag von 50% vergütet. Das Maximum wird festgestellt, indem die Zahl der Monatstage mit 8 vervielfacht wird, nachdem die regulären Ruhetage, sowie die Tage der Abwesenheit (Krankheit, besoldeter oder nicht besoldeter Urlaub) abgerechnet sind.

Ferientage.

Funktionäre und Beamte haben jährlich 15 Tage, die festangestellten Arbeiter (agents commissionés) 6 Tage Urlaub. Die übrigen Arbeiter haben keinen Urlaub. Extrurlaub mit Besoldung wird gewährt zur Erfüllung a) der Wahlpflicht, b) von Zeugenpflichten, c) Schöffenpflichten, d) Militärpflichten, e) zur Ablegung von Examen, die das Eisenbahnministerium gelegentlich der Besetzung von Posten ausschreibt.

Unbesoldeter Urlaub für längere Zeit kann durch den Minister gewährt werden, wenn ein öffentliches Interesse vorliegt oder im Falle besonderer familiärer Umstände. Der Urlaub des Personals, das sich nach dem Kongo begibt, ist auf drei Jahre beschränkt, kann aber eventuell verlängert werden.

Abgesehen von diesen Fällen können Arbeiter besoldeten Urlaub erhalten: um vom Minister zu einer Audienz empfangen zu werden, zum Empfang von Auszeichnungen, zur ärztlichen Kontrolle, zur Aufnahme in ein Krankenhaus, zum Besuch von Spezialärzten, um dem Begräbnis der Eltern oder von Verwandten der beiden ersten Grade beizuwohnen (einen Tag), zur Hochzeit, bei Geburt eines Kindes, zum Suchen einer Wohnung, bei Versetzung in einen andern Standort und in ähnlichen Fällen.

IX. Die Lohnregelung.

Die Löhne und Gehälter werden von der Regierung festgesetzt. Infolge der wachsenden Teuerung der Lebenshaltungskosten sind sie wiederholt geändert worden. Die letzte Regelung datiert vom 1. Dezember 1924 und ist mit rückwirkender Kraft bis 1. Juli 1924 eingeführt worden.

Nach dieser Regelung bestehen Löhne und Gehälter aus einem festen und einem beweglichen Teil. Der bewegliche Teil richtet sich nach dem Teuerungsindex und tritt in Kraft, wenn dieser die Punktzahl 300 (wobei der Vorkriegsindex gleich 100 angenommen wird) überschreitet. Die Höhe des beweglichen Teils wird alle vier Monate festgesetzt, die Auszahlung geschieht monatlich. Der Berechnung des Teuerungsindex liegen die Kleinhandelspreise zugrunde.

Außerdem sind an Zulagen vorgesehen: a) Familienzuschlag; b) Geburtszuschlag; c) Standortzuschlag und d) Prämien und Vergütungen.

Löhne und Gehälter.

Das Personal ist in drei Gruppen unterschieden und zwar: a) Funktionäre und Beamte, b) festangestellte Arbeiter (ouvriers commissionés), und c) nicht festangestellte Arbeiter (ouvriers non commissionés).

Zur Vermittlung eines Bildes über die Lohn- und Gehaltshöhe seien hier einige Berufskategorien herausgegriffen, wobei aber nur der feste Teil berücksichtigt wird.

a) Funktionäre und Beamte (Fonctionnaires et employés)

	Mindestgehalt	Höchstgehalt	
Generalinspektor	frs. 32 000	36 000	jährl.
Verwaltungsdirektor	" 26 000	30 000	"
Abteilungsinspektor	" 15 300	22 000	"
Bürovorsteher	" 14 000	17 900	"
Bürohilfe (Commis)	" 4 500	9 300	"
Expeditionschef	" 8 000	11 000	"
Expeditionsgehilfe	" 4 000	10 400	"
Maschinenschreiber	" 4 000	8 600	"
Erster Angestellter (Agréé principal)	" 7 400	9 000	"
Angestellter (Angréé)	" 3 900	7 400	"
Übersetzer	" 5 200	9 300	"
Erster Ingenieur	" 19 500	26 000	"
Ingenieur	" 9 500	18 000	"
Stationschef 1. Klasse	" 14 000	17 900	"
" 2. "	" 11 500	15 300	"
" 3. "	" 9 300	12 700	"
" 4. "	" 5 900	10 900	"
Oberzugführer und erster Güterhauptbeamte	" 9 200	11 800	"
Zugführer	" 6 500	7 500	"

Zugschaffner und Güterbeamte	" 4 500	6 500	"
Erster Werkmeister	" 13 800	15 000	"
Werkmeister	" 11 600	13 800	"
Lokomotivführer-Instrukteur	" 8 000	10 700	"
Oberbahnmeister der Kategorie I	" 9 900	10 500	"
Bahnmeister der Kategorie I	" 5 900	9 300	"
Bahnmeister der Kategorie II	" 5 900	7 900	"
Erster Bremserführer	" 7 900	8 300	"
Bremserführer	" 5 500	7 500	"

Die periodischen Erhöhungen des oben angeführten Personals sind nicht einheitlich geregelt. Fast für jede Kategorie bestehen hierfür besondere Bestimmungen.

b) Festangestellte Arbeiter (Ouvriers commissionés).

	Mindestgehalt	Höchstgehalt	
Hilfsboten bis zum 18. Lebensjahr	frs. 3 000	3 400	jährl.
Boten (über 18 Jahre)	" 3 600	5 100	"
Registraturgehilfe	" 3 000	3 400	"
Registrator	" 3 600	5 100	"
Erster Registrator	" 5 500	7 500	"
Lokomotivführer	" 5 600	8 500	"
Aufsichtsbeamte im Rangierdienst	" 6 200	7 700	"

Lokomotivführer, die das Höchstgehalt von frs. 8500 erreicht haben, erhalten alle vier Jahre eine weitere Zulage von frs. 200; Aufsichtsbeamte im Rangierdienst, die das Höchstgehalt von frs. 7700 erreicht haben, erhalten alle vier Jahre eine weitere Zulage von frs. 150.

Die periodischen Erhöhungen der festangestellten Arbeiter erfolgen in der Regel alle drei Jahre.

c) Nicht festangestellte Arbeiter (Ouvriers non commissionés).

	Mindestsatz	Höchstsatz	
Putzer, Wächter, Pförtner	frs. 12,—	13,—	Taglohn
Rangierer, Bremser, Fuhrleute des Bestelldienstes	" 12,50	15,—	"
Fahrscheinabnehmer, Saalwärter	" 13,—	16,50	"
Lademeister	" 14,50	19,25	"
Rangiermeister, Windmeister, Oberbremser	" 15,—	19,25	"
Aufsichtsführende im Rangierdienst	" 18,50	23,00	"
Arbeiter im Bestelldienst	" 4,—	7,—	"
			Jahresverdienst
Elektriker im Signalhaus	" 6,200,—	8,000	"
Maschinisten (an feststehenden Maschinen)	" 4,600,—	5,600	"
Streckenarbeiter, Strecken- und Barrierenwärter, Tunnelwärter, Feueranzünder	" 12,—	13,50	Taglohn
Weichen- und Blockstellenwärter, Brückenwinder, Lotsen, Lampisten, Schmierer, (Kategorie C)	" 13,—	14,50	"
Nachtwächter	" 12,50	15,00	"
Weichen- und Blockstellenwärter, sowie Brückenwärter (Kategorie B)	" 13,50	15,50	"
Schreiner, Gießer, Maler	" 15,—	18,50	"
Möbelschreiner, Schmiede	" 15,50	19,25	"
Uhrmacher, Elektriker	" 16,50	21,—	"
Barrierenwärter (auf freier Strecke)	" 4,—	5,50	"
			Jahresverdienst
Pförtner	" 4,100	4,600	"
Heizer (an stehenden Maschinen)	" 4,350	4,850	"
Maschinisten (an feststehenden Maschinen)	" 4,600	5,600	"
Wagenputzer (im ambulanten Dienst)	" 4,350	5,100	"
Bremser	" 4,600	5,350	"
Bremser-Führer	" 4,850	5,600	"
Heizer auf fahrenden Lokomotiven	" 4,850	5,600	"
			Taglohn
Lokomotivputzer	" 12,—	13,50	"
Lampisten	" 12,—	14,—	"
Kraftwagenführer	" 18,50	22,—	"

Die periodischen Erhöhungen dieses Personal erfolgen in der Regel alle drei Jahre. Wenn die Höchstsätze erreicht sind, wird alle vier Jahre eine Dienstalterszulage im Betrage von fr. 0,25 täglich gewährt.

Regelung des beweglichen Teils der Gehälter und Löhne.

Die Regelung des beweglichen Teils der Gehälter ist wie folgt:

Für Bedienstete mit mindestens 21 Lebensjahren mit einem Gehalt von frs. 3600 bis frs. 7999 beträgt die Zulage frs. 250 wenn der Index 301 bis 330 ist, frs. 500 wenn der Index 331 bis 360 ist und steigt dann jeweils um frs. 200 mit dem Anfang weiterer 30 Punkte.

Für Bedienstete mit mindestens 21 Jahren mit einem Gehalt von frs. 8000 bis 11999 beträgt die Zulage frs. 400 wenn der Index 301 bis 330 ist, frs. 700 wenn der Index 331 bis 360 ist und steigt dann jeweils um frs. 300 mit dem Anfang weiterer dreißig Punkte.

Für Bedienstete im Alter zwischen 18 und 21 Jahren mit einem Gehalt von frs. 3600 bis 7999 beträgt die Zulage frs. 187,50 wenn der Index 301 bis 330 ist, frs. 375,00 wenn der Index 331 bis 360 ist und steigt dann jeweils um frs. 150 mit dem Anfang weiterer dreißig Punkte.

Die Regelung des beweglichen Teils der Tagelöhne ist wie folgt:

Für Bedienstete im Alter von mindestens 21 Jahren mit einem Tagesverdienst von frs. 12 bis frs. 26,20 täglich fr. 0,90 bei einem Index von 301 bis 330, fr. 1,75 bei einem Index von 331 bis 360 und steigt jeweils um weitere fr. 0,85 mit dem Anfang weiterer 30 Punkte.

Für Bedienstete im Alter von mindestens 21 Jahren mit einem Tagesverdienst von frs. 26,21 und mehr täglich frs. 1,40 bei einem Index von 301 bis 330, frs. 2,50 bei einem Index von 331 bis 360 und steigt jeweils um weitere fr. 1,10 mit dem Anfang weiterer 30 Punkte.

Für Bedienstete im Alter zwischen 18 und 21 Jahren beginnt der bewegliche Teil mit fr. 0,68 und steigt entsprechend auf fr. 1,31; 1,95; 2,58 usw.

Für Bedienstete mit Tagelohn im Alter von weniger als 18 Jahren beginnt der bewegliche Teil mit fr. 0,40 und steigt dann jeweils um fr. 0,35.

Zuschläge.

Familienzuschlag. Der Familienzuschlag beträgt monatlich frs. 50 für jedes der ersten beiden Kinder unter 21 Jahren, frs. 40 für das dritte Kind und frs. 50 für jedes weitere Kind.

Weibliche Barrienerwärter, die Familienvorstand sind, erhalten die Hälfte dieser Sätze.

Der Zuschlag wird nur dem Familienvorstand und nur für solche Kinder unter 21 Jahren gewährt, die ausschließlich dem Vater bzw. der Mutter zur Last fallen.

Geburtszuschlag. Bei Geburt eines legitimen Kindes wird ein einmaliger Zuschlag von frs. 250 ausgezahlt.

Ortszuschlag. In den Gebieten von Brüssel, Antwerpen, Lüttich und Charleroi wird ein Ortszuschlag gewährt. Dieser beträgt jährlich für Brüssel frs. 1200 bei einem Einkommen von frs. 20000 und mehr, frs. 1000 bei einem Einkommen von frs. 10000 bis frs. 19999, frs. 750 bei einem Einkommen unter frs. 10000. Für die übrigen genannten Städte frs. 1000, frs. 800 bzw. frs. 600 entsprechend der Einkommenstufe.

Was die Familienzuschläge angeht, ist der belgische Eisenbahnverband ebenso wie der belgische Gewerkschaftsbund der Auffassung, daß diese nicht durch den Arbeitgeber, sondern durch den Staat zu Lasten der Sozialversicherung zu zahlen sind.

Prämien.

Bei den belgischen Staatsbahnen besteht ein sehr ausgereiftes Prämiensystem. Die hauptsächlichsten Prämien sind: Genauigkeitsprämien (für Bahnhofschefs jährlich frs. 130 bis frs. 300);

Prämien für Zusammenstellung der Züge (monatlich frs. 10 bis frs. 20);

Prämien für Aufdeckung von Fehlern in der Deklaration von Waren;

Prämien für Wachsamkeit der Maschinisten beim Manövrieren frs. 80 bis frs. 160 je nach Bedeutung des Postens;

Prämien für Fahrscheinverkauf (für das erste Hunderttausend frs. 100 steigend beim 6. Hunderttausend auf frs. 350 jährlich im Höchstfalle);

Stationschef-Prämien (täglich fr. 1,98 auf Stationen 1. Kl., fr. 1,32 auf Stationen 2. Kl.; fr. 0,66 auf Stationen 3. Kl.);

Ersparnisprämie (Meister frs. 2100, Lokomotivführer frs. 1200, Heizer frs. 600 durchschnittlich im Jahr);

Streckenprämien für Lokomotivpersonal (Lokomotivführer, Heizer und Bremser erhalten fr. 0,12 pro Stunde Abwesenheit);

Arbeitsprämien in den Reparaturwerkstätten (durchschnittlich frs. 70 monatlich); Ersparnisprämien für Lampisten.

Streckenprämie für Zugbegleitungspersonal. Pro Stunde Abwesenheit:

Zugführer (Güterverkehr)	fr. 0,16	fr. 0,20
„ (sonstiger Verkehr)	„ 0,12	„ 0,16
Schaffner (Güterverkehr)	„ 0,12	„ 0,16
„ (sonstiger Verkehr)	„ 0,08	„ 0,12

Von sonstigen Zuwendungen ist noch hervorzuheben:

Begräbniskostenzuschläge. Diese betragen je nach der Einkommenstufe frs. 375 bis frs. 2000 für Beamte, frs. 275 bis frs. 950 für Arbeiter.

Allgemeine Bemerkungen.

Die militärische Dienstzeit wird als Dienstzeit angerechnet. Der belgische Eisenbahnverband ist mit der gegenwärtigen Lohn- und Gehaltsregelung nicht zufrieden. Insbesondere macht er geltend, daß die Errechnung des beweglichen Teils der Löhne bzw. Gehälter nicht der wirklichen Teuerung Rechnung trägt. Die Regierung habe die Notwendigkeit anerkannt, den Mindesttagelohn von frs. 4 in Friedenszeiten bei einem Teuerungsindex von 300 auf frs. 12 also um frs. 4 pro hundert Teuerungspunkte zu erhöhen. Auf Grund der jetzigen Regelung betrage der Mindesttagelohn aber bei einem Teuerungsindex von 500 nur frs. 18 statt 5 mal frs. 4 gleich frs. 20. Außerdem wird eine andere Einteilung der Gehaltsstufen verlangt.

Es wird auch bemerkt, daß die Werkstättenlöhne bisher im allgemeinen die in der Privatindustrie gezahlten Löhne noch nicht erreichen. Die Lohnregelung im Post-, Telephon- und Telegraphendienst ist dieselbe wie bei den Staatsbahnen.

Ende Dezember 1924 betrug der Teuerungsindex 520.

Die Wohnungsmiete beträgt durchschnittlich:

in ländlichen Bezirken	frs. 40 monatlich
in halbindustriellen Bezirken	„ 45 „
in industriellen Bezirken	„ 60 „
in großen Städten	„ 200 „

Auf Grund gesetzlicher Verordnung dürfen die Mieten nicht 125% der Vorkriegszeit überschreiten, wenn die Wohnungen schon vor dem Kriege vom gleichen Mieter bewohnt waren.

XV. Dienstkleidung.

Vor dem Kriege war das Tragen von Dienstkleidung für das Personal der Stationen, der Strecken und der Werkstätten verpflichtend. Ausgenommen waren nur die Handwerker und das untergeordnete Kanzleipersonal. Die Eisenbahndirektion übte in dieser Hinsicht eine strenge Aufsicht. Seit dem Kriege werden die früheren Dienstkleidungsbestimmungen nicht mehr gehandhabt. Eine Verpflichtung besteht heute nur noch zum Tragen der Dienstmütze und zwar namentlich für solche Personen, die mit dem Publikum zu tun haben. Auf den großen Stationen mit starkem Personenverkehr ist das Tragen von Dienstkleidung wohl noch vorgeschrieben, aber auf die Einhaltung dieser Vorschrift wird nicht sehr geachtet.

XVI. Körperliche Prüfung und Augenrevision.

Das Personal wird bei Stellungsantritt einer allgemeinen körperlichen Untersuchung nebst Augenprüfung unterzogen.

Wird jemand infolge Erkrankung oder Unfall als ungeeignet zur Fortbekleidung seiner Stellung befunden, so wird ihm entsprechend den schriftlichen Anweisungen der bahnamtlichen Ärzte ein anderer Posten zugewiesen. Wenn nicht Unfall oder Berufskrankheit den Anlaß zu der Neueinteilung gibt, so erfolgt die weitere Beförderung auf Grund der für seine neue Beschäftigungsgruppe geltenden Bestimmungen.

Wer sich benachteiligt glaubt, kann Revision beantragen.

XVII. Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.

Derartige Einrichtungen für die Eisenbahner sind nicht vorhanden. Bei Unfällen oder Krankheit wird das Eisenbahnpersonal in städtischen oder privaten Krankenhäusern und dergleichen behandelt. Indessen organisiert die Direktion der belgischen Staatsbahnen eine Ferienkolonie in der Dauphiné (Frankreich) mit günstigen Aufenthaltsbedingungen. Der belgische Eisenbahnverband besitzt außer dem Achtstundenhaus in Ostende nichts, was als Ferienheim zu gebrauchen ist, und dieses selbst ist während der Sommermonate nicht ausreichend.

XVIII. Technische Ausbildung.

Die technische Ausbildung steht noch im Beginne. Für das Lokomotivpersonal wird in den Depots ständig theoretischer Unterricht erteilt. Nach dem Kriege sind Schulen errichtet worden, um dem öffentlichen Vorurteil mangelnder Maßnahmen seitens der Regierung und der Eisenbahndirektion zu begegnen.

Um die allgemeine und technische Ausbildung zu sichern, hat der Belgische Eisenbahnverband für seine Mitglieder mehrere Schulen eröffnet:

- a) Zentralschule mit brieflichem Unterricht, errichtet am Hauptsitz des Verbandes (1700 Schüler);
- b) Spezial-Industrieschule in Haine St. Pierre (150 Schüler);
- c) Schule für Verwaltungsunterricht in Lüttich;
- d) Landeseisenbahnerschule in Brüssel mit Filialen in verschiedenen Teilen des Landes.

Bisher wird nur die unter b) genannte Industrieschule aus öffentlichen Mitteln (aber nicht seitens der Eisenbahndirektion) unterstützt. Ein Kredit ist im Budget der Eisenbahnen vorgesehen für die Landeseisenbahnerschule.

Der Belgische Eisenbahnverband ist der Auffassung, daß die von den Gewerkschaftsorganisationen geschaffenen Einrichtungen auf Grund ihres hohen Wertes für den Betrieb und das Personal in breitem Maße aus Mitteln der Öffentlichkeit und speziell der Eisenbahnen unterstützt werden müssen. Er ist auch der Meinung, daß das ausschließliche Unterrichtsmonopol der Eisenbahndirektion zu Mißbräuchen führen könnte. So wäre es beispielsweise leicht möglich, daß die von Direktionsschulen ausgestellten Diplome den Diplomen der Gewerkschaftsschulen vorgezogen werden könnten.

Gemäß der belgischen Verfassung ist der Unterricht frei. Die gewerkschaftlichen Schulen müssen daher die gleichen Rechte genießen und von der Öffentlichkeit unterstützt werden.

Der ungarische Eisenbahnverband.

Härter als auf jeder Arbeitergruppe lastet der Druck der ungarischen Reaktion auf dem Personal der ungarischen Eisenbahnen.

Wiederholt ist auf diese brutalen Verfolgungen hingewiesen worden. Erst kürzlich wieder hat die I. T. F. den Verwaltungsrat des internationalen Arbeitsamtes auf die Vorgänge in Ungarn aufmerksam gemacht, aber bisher ist keine Wendung zum Bessern für die ungarische Arbeiterschaft eingetreten.

Bei der Aufrechterhaltung ihres Koalitionsverbots für Eisenbahner stützt sich die ungarische Regierung fortgesetzt auf die Tatsache, daß ein entsprechendes Verbot bereits im Jahre 1907 ausgefertigt wurde. Die einzige Vergünstigung, die die Regierung der Eisenbahnerschaft bei den Ende 1921 stattgefundenen Verhandlungen mit Vertretern der Sozialdemokratischen Partei gewähren wollte, bestand in der Erlaubnis zur Herausgabe eines Blattes. Obwohl der Wert dieser Vergünstigung durch der Redaktion auferlegte Bedingungen erheblich eingeschränkt war, machte das Eisenbahnpersonal zunächst doch davon Gebrauch, sodaß das Blatt im Frühjahr 1922 wieder erschien. Die Herrlichkeit war indessen von kurzer Dauer. Schon nach drei Monaten wurde das Blatt von der offenbar ob ihrer Royalität erschreckten Regierung beschlagnahmt und für immer verboten. Versuche, die Regierung zur Zurückziehung des Verbots zu bewegen, waren bisher vergeblich.

Das Eisenbahnpersonal ist ständig von Regierungs- und Polizei-Spionen umgeben. Auch die Leiter der christlichen Organisation scheuen sich nicht, sofort zu denunzieren, wenn sie irgendwelche Zeichen bemerken, die auf das Wirken unserer Organisation schließen lassen könnten.

Unsere Kollegen lassen sich deswegen nicht entmutigen. Die größten Schwierigkeiten können sie nicht abhalten, den aufgenommenen Befreiungskampf weiterzuführen und die Organisation aufrecht zu erhalten. Diese besteht denn auch trotz aller Verbote und Verfolgungen fort und wird auch fortbestehen bleiben.

Wittert die Polizei bei jemand Verdacht, daß er für die Organisation tätig ist, so setzt sie ihn für geraume Zeit in Haft, und zwar auch dann, wenn sich der Verdacht sofort als unbegründet erweist. Meistens unterstehen diejenigen, auf die einmal Verdacht gefallen ist, ständiger polizeilicher Aufsicht. Haussuchungen bei Eisenbahnern werden sehr häufig vorgenommen.

Hand in Hand mit diesen Verfolgungen geht eine planmäßige Säuberung des Personals von sozialistisch gesinnten Elementen. So sind im vergangenen Jahre viele Leute angeblich infolge notwendiger Personaleinschränkung entlassen worden, die größtenteils als Sozialdemokraten bekannt waren. Die freigewordenen Stellen wurden dann sofort mit Mitgliedern der nationalistischen Organisation der „Erwachenden Ungarn“ besetzt.

Es versteht sich unter diesen Umständen von selbst, daß die Bestimmung der Arbeitsbedingungen ganz und gar der Regierung überlassen ist. Von den bestehenden und geduldeten Arbeiterorganisationen wird eine Einwirkung hierauf kaum versucht.

Die Arbeitsbedingungen sind die denkbar schlechtesten. Die unter dem Personal herrschende Not kommt sogar bisweilen unter den Anhängern der Regierung selbst zum Ausbruch. Ein Beweis hierfür ist der von der (nationalistischen) Organisation des Lokomotivpersonals im vorigen Jahre geführte Streik.

Es ist nötig, in der Presse immer wieder auf diese Zustände in Ungarn hinzuweisen, nicht nur um die lügenhaften offiziellen Erklärungen der ungarischen Regierung zu widerlegen, sondern auch um der ungarischen Eisenbahnerschaft in ihrem Kampf für die Rückgewinnung des primitivsten aller ihrer Rechte, des Koalitionsrechts, beizustehen.

Von den Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten.

Größe des Eisenbahnnetzes in Meilen.

	Ende 1923
Erste Spur	248 816
Zweite Spur	33 338
Dritte Spur	3 052
Vierte Spur	2 459
Spuren für Güterverkehr und Anschlußgleise	116 749
zusammen	404 414

Zahl des Personals und Größe der Lohnsumme.

Es wurden durchschnittlich beschäftigt:
 im Jahre 1922/23 1 769 767 Personen
 im Jahre 1923/24 1 843 134 Personen

Der Gesamtbetrag der Löhne und Gehälter betrug:
 im Jahre 1922/23 \$ 2 910 353 770
 im Jahre 1923/24 „ 2 960 869 963

Der durchschnittliche Jahresbezug eines Beschäftigten betrug demnach:

im Jahre 1922/23 \$ 1644
 im Jahre 1923/24 „ 1606

Ausrüstung.

Zahl, Zugkraft und Gewicht der Lokomotiven:

Jahr	Zahl	Zugkraft (Pounds)	Durchschnittsgewicht in To.
1902	41 225	839 073 779	56,3
1912	61 010	1 746 964 128	77,0
1922	66 280	2 458 539 000	100,0
1923	66 964	2 576 641 000	103,0

Prozentuale Steigerung von 1902
 bis 1923 62,4% 207,1% 83,4

Hierzu wird in dem vom Bureau of Railway News and Statistics für 1923 herausgegebenen Jahrbuch bemerkt: „Die 207,1prozentige Zunahme der Zugkraft der Lokomotiven im Laufe von 21 Jahren ist die meist hervorspringende Tatsache. Hierin liegt das Geheimnis für die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen, die im Jahre 1923 den größten bisherigen Gütertransport zu bewältigen vermochten. Mit der 56-Tonnen-Lokomotive des Jahres 1902, die eine durchschnittliche Zugkraft von wenig mehr als 20 300 Pounds besaß, wäre dies unmöglich gewesen.

Zahl der *Personen- und Güterwagen* und ihre Leistungsfähigkeit:

Jahr	Personenwagen		Güterwagen	
	Zahl		Zahl	Leistungsfähigkeit in To.
1902	36 987		1 546 101	43 416 029
1912	51 490		2 215 549	82 976 895
1922	55 737		2 355 225	100 102 255
1923	55 920		2 359 685	100 818 376

Steigerung von
1902 bis 1923 51,2% 52,6% 132,2%

Blocksignale.

Am 1. Januar 1924 waren gesichert:

durch automatische Blocksignale 43 356 Meilen
durch nichtautomatische Blocksignale 69 187 „

Die Zunahme seit 1907 beträgt 59 410 Meilen.

Die Bewegung der Löhne und Gehälter.

	1923	1920	1916
Größe des Netzes in Meilen	248 816	250 834	250 233
Zahl der durchschnittlich Beschäftigten	1 904 807	2 072 971	1 703 577
(Pro 100 Meilen-Netz)	766	826	681
Geleistete Arbeitsstunden in Tausenden	5 069 123	5 588 568	5 097 538
Bezüge in Tausenden . . . \$	3 077 945	3 763 772	1 511 728
Jahresbezug pro beschäftigte Person	1 616	1 816	887
Stundenbezug pro beschäftigte Person (Cents)	60,7	67,7	28,2
Verhältnis zu den Einnahmen	47,99%	59,74%	41,09%

Der durchschnittliche Jahresverdienst betrug:

	1923	1922
	\$	\$
Beamte der Hauptverwaltung	4992	4865
Kanzlei-Hauptbeamte	2161	2100
Kanzlei-Angestellte (A)	1863	1831
Kanzlei-Angestellte (B)	1513	1534
Kanzlei-Angestellte (C)	1221	1231
Lokomotivführer (Passagierzüge)	3011	2961
Heizer (Passagierzüge)	2239	2188
Zugführer (Passagierzüge)	2794	2737
Lokomotivführer (Güterzüge)	3545	3471
Heizer (Güterzüge)	2543	2476
Zugführer (Güterzüge)	3044	2995
Streckenvorarbeiter	1495	1402
Streckenarbeiter	880	847
Werkmeister	3111	3520
Blechschmiede	1846	2016
Kesselschmiede	1967	2279
Maschinisten	1886	2222
Gelernte Hilfsarbeiter	1306	1564
Gewöhnlicher Arbeiter	980	1007
Heizer und Öler an stehenden Maschinen	1416	1393

Das Verhältnis der Personalausgaben zu den Gesamteinnahmen betrug in den Jahren:

	1895	1900	1905	1910	1915	1920	1921	1922	1923
Prozent:	41,43	38,82	40,34	41,58	43,26	59,74	50,73	47,81	47,99

Index der Lebensmittelpreise im Kleinhandel

(1907 = 100)

Jahr	1910	1914	1917	1920	1921	1922	1923
Index	113,4	124,5	178,2	247,8	185,8	173,3	176,2

Investiertes Kapital in Dollar.

Jahr	Insgesamt	Hiervon im Besitz	
		der Gesellschaften	Netto-Kapital pro Meile
1889	8 582 046 742	1 151 972 901	49 998
1895	10 346 754 229	1 447 181 534	51 306
1900	11 491 034 960	1 943 050 349	51 092
1905	13 805 258 121	2 638 152 129	53 328
1916	20 255 847 670	4 375 694 291	63 462
1920	21 414 826 153	3 328 009 333	72 106
1923	22 978 204 846	3 510 109 468	78 242

Einnahmen und Ausgaben.

Gesamt-Betriebs-	1923		1920		1917	
	\$		\$		\$	
einnahmen	6 413 230 548	6 300 160 493	4 014 142 748			
Gesamt-Ausgaben	5 391 078 997	6 272 499 329	3 079 073 977			
Netto-Einnahmen	1 022 151 571	27 661 164	935 068 771			

Bemerkung: Alle obigen Zahlen sind den „Railway Statistics of the United States of America for the year ended 1923“ entnommen. Herausgeber dieser Schrift ist das Bureau of Railway News and Statistics, Chicago. In den weitaus meisten Fällen handelt es sich um *offizielle* Angaben.

Internationaler Eisenbahnerkongreß in Bellinzona (30. Juni – 2. Juli 1925).

Seitens des Deutschen Eisenbahnverbandes sind noch einige Anträge zur Tagesordnung gestellt worden. Diese umfaßt nunmehr folgende Punkte:

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 selbständige 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 Bremshütten.
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 vorigen Jahres).

Antrag zu Punkt 5 der Tagesordnung:

1. Angesichts der Tatsache, daß die Tätigkeit der international organisierten Eisenbahnerschaft mit in erster Linie auf die Erringung bzw. Zurückgewinnung des Achtsturentages für die Eisenbahnbetriebe aller Länder gerichtet ist, fordert der Kongreß alle der I. T. F. angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen auf, sich in ihren Heimatländern bei Regierungen und Parlamenten oder sonstigen maßgebenden Instanzen mit allem

Nachdruck dafür einzusetzen, daß die Ratifikation des Washingtoner Abkommens über den Achtstundentag baldigst erfolgt mit der Maßgabe, daß bereits vorhandene bessere Arbeitsbedingungen nicht verschlechtert werden dürfen.

Die Vorschriften über Dienst- und Ruhezeiten müssen so gestaltet werden, daß die Vorteile, die der Eisenbahnerschaft durch die Ratifizierung geboten, nicht mehr illusorisch gemacht werden können.

2. Das Büro der I. T. F. wird beauftragt, alljährlich im April eines jeden Jahres eine Enquete vorzunehmen über die Dauer der täglichen, wöchentlichen, monatlichen Arbeitszeit und die Dienstsicht, sowie über die Höhe der Löhne und Gehälter der einzelnen wichtigen Sparten im Eisenbahnbetrieb, z. B. für gelernte, ungelernete, angelernte Werkstättenarbeiter, Bahnunterhaltungsarbeiter, Güterbodenarbeiter, Rangierer, Schaffner, Heizer, Lokomotivführer usw. Das Ergebnis ist den angeschlossenen Organisationen zu übermitteln.

Deutscher Eisenbahner-Verband.

Deutsche Verkehrsausstellung München.

In den Monaten Juni—Oktober wird in München eine Verkehrsausstellung stattfinden, die alle Verkehrsgruppen — Landverkehr (Bahn- und Straßenverkehr), Wasserverkehr (Binnen- und Seeverkehr), Luftverkehr, Post, Telegraphie, Fernsprech- und Funkwesen umfaßt. In einer weiteren Abteilung sind vereinigt: die psychotechnischen Eignungserfahrungen, das Unterrichtswesen, Berufs- und Schutzkleidung usw.

Da wir meinen, daß diese Ausstellung seitens des Verkehrspersonals starkes Interesse verdient, haben wir uns mit dem Deutschen Eisenbahnerverband in Verbindung gesetzt und von ihm die Zusage erhalten, daß er ausländischen Kollegen behilflich sein wird, den Besuch nach Möglichkeit zu erleichtern. Nähere Einzelheiten hierüber werden den Organisationen durch Rundschreiben bekannt gegeben werden.

Auch mit den englischen Organisationen stehen wir im Hinblick auf die in England in diesem Jahre aus Anlaß der Jahrhundertfeier der Eisenbahn stattfindenden Ausstellungen in Verbindung, um Organisationsmitgliedern eine Besichtigung zu erleichtern. Näheres hierüber wird ebenfalls durch Rundschreiben mitgeteilt werden.



Das „Sindacato Trasporti Secondari“ und seine genossenschaftlichen Bestrebungen.

Unter „Trasporti Secondari“ versteht man in Italien alle öffentlichen Transportbetriebe mit mechanischer Traktion, die fahrplanmäßige interkommunale Dienste mit bestimmten Tarifen unterhalten und nicht unter unmittelbarer staatlicher Verwaltung stehen. Diese Betriebe haben in Italien eine ziemlich große Bedeutung. Es bestehen unter Außerachtlassung des Autobusverkehrs — etwa 140 derartige Gesellschaften mit einem Gesamtnetz von rund 8900 km, wovon 4400 km Lokalbahnen und 4500 km interkommunale Straßenbahnen sind. Bis 1923 beschäftigten diese Betriebe etwa 32 000 Personen. Inzwischen hat sich diese Zahl infolge Personalabbau auf 27 000 vermindert. Die in Italien geläufige Bezeichnung für diese Gruppe des Verkehrspersonals ist „Ferro-Tramvieri“ (Eisen-Straßenbahner).

Zurzeit bestehen drei Organisationen der „Ferro-Tramvieri“:

1. eine katholische mit einigen Hundert Mitgliedern, die nur lokale Bedeutung hat;
2. eine faschistische, die zu ihrer Blütezeit etwa 7- bis 8000 Mitglieder umfaßte, jetzt aber im Niedergang begriffen ist; und
3. die freigewerkschaftliche, das „Sindacato Trasporti Secondari“, das im Jahre 1922 unter den damals 32 000 Beschäftigten bis 25 000 Mitglieder erreicht hatte, dann aber infolge des faschistischen Terrors zurückgegangen ist, und jetzt etwa 7000 von den 27 000 Beschäftigten umfaßt.

Von 1906 bis 1914 war das Personal der „Trasporti Secondari“ als eine besondere Sektion des italienischen Eisenbahnerverbandes organisiert. Im Jahre 1914 wurde beschlossen, diese Sektion in eine selbständige Organisation unter dem Namen „Sindacato Trasporti Secondari“ umzuwandeln.

Der Aufbau dieser Gewerkschaft ist wie folgt:

Für jede selbständige Linie der „Trasporti Secondari“ ist eine besondere Sektion gebildet, die zur Unterhaltung der Beziehungen mit dem Verbandsvorstand (Comité Central) einen Sekretär wählt.

Der *Verbandsvorstand* wird vom Kongreß gewählt und ist das ausführende Organ des Verbandes. Er besteht aus elf Mitgliedern und hat seinen Sitz in Rom.

Der *Generalrat* ist ein beschlußfassendes Organ. Er untersteht dem Verbandskongreß und ist aus den Vertretern der regionalen Sektionen gebildet.

Der *Verbandskongreß* ist die oberste beschließende Körperschaft und setzt sich aus den Vertretern aller Sektionen zusammen.

An Beiträgen werden entrichtet: Lt. 1,50 monatlich für die Hauptkasse und etwa ein gleicher Betrag für die Sektionskasse des Verbandes.

Der Verband gibt eine monatlich erscheinende Zeitung „La Riscossa“ (Die Erhebung) heraus, die den Mitgliedern unentgeltlich zugestellt wird.

Nach jahrelangen Kämpfen ist es dem Verband gelungen, die Gesellschaften zum Abschluß eines Kollektivvertrages zu zwingen, der die wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse für das ganze Land einheitlich regelt und nur alle fünf Jahre kraft eines besonderen Gesetzes (Legge dell'Equo Trattamento) abgeändert werden kann.

Die Reaktion hat indessen die besten Teile dieses Gesetzes aufgehoben und die Löhne und Gehälter des Personals um etwa 30% herabgesetzt.

Einen erfreulichen und bleibenden Erfolg konnte die Organisation in der Frage der *Pensionierung* erreichen. Nach 25 Dienstjahren und im Alter von 60 Jahren hat das Personal Anspruch auf eine Pension, die etwa 65% des zuletzt bezogenen Lohnes bzw. Gehaltes entspricht. Der Abzug für die Pensionsversicherung beträgt 6% des Lohnes. Die Gesellschaft leistet einen Beitrag von 9%.

Das „Consorzio Trasporti Secondari“.

Eine in ihrer Art einzig dastehende Einrichtung ist das „Consorzio Trasporti Secondari“, das sich den Betrieb öffentlicher Verkehrsunternehmungen auf genossenschaftlicher Grundlage durch die Beschäftigten selbst zur Aufgabe stellt. Diese Genossenschaft ist im Jahre 1921 von der Gewerkschaft gemäß den gesetzlichen Vorschriften gebildet worden und ist vollkommen selbständig.

Präsident ist Ingenieur Mario Poinelli, der einen großzügigen Aufbauplan für das „Consorzio“ ausgearbeitet hat. (*La gestione cooperativistica dei Trasporti Secondari*, Pubblicazione del Consorzio Trasporti Secondari, Corso Umberto, 380 — Roma).

Der oberste Leitsatz des „Consorzio“ ist die radikale Umwandlung der „Trasporti Secondari“ sowohl hinsichtlich der Betriebsweise als des Konzessionssystems, der Behandlungsnormen des Personals, sowie der Beziehungen zwischen Aktionären und Betriebsleitern usw.

Der Plan bezieht sich auf ganz Italien und seine Durchführungsweise ist bis in alle Einzelheiten durchdacht und beschrieben. Keine Seite des Problems ist übergangen, und im Gegensatz zu den meisten ähnlichen Arbeiten behandelt er nur die praktische Seite.

Die Verwirklichung kann schrittweise erfolgen. Das „Consortio“ kann Betrieb um Betrieb unter seine Leitung stellen und auf diese Weise gewissermaßen in Etappen zur Vergenossenschaftlichung des gesamten öffentlichen Transportwesens kommen. Die Mittel werden durch Ausgabe von Genossenschaftsanteilen mit niedrigem Zinsgenuß aufgebracht. Dem „Consortio“ gehören bereits 18 000 Mitglieder an, die ein Gesamtkapital von Lit. 25 000 000 gezeichnet haben, von denen bis jetzt Lit. 2 000 000 eingezahlt sind.

Ein erster praktischer Beginn ist mit dem am 1. Januar 1924 erfolgten Erwerb der „Tramvia Lucchese“ getan. Diese Linie ist übernommen worden, nachdem die Privatgesellschaft erklärt hatte, den Betrieb nicht ohne große staatliche Subsidien fortsetzen zu können. Das „Consortio“ hat es übernommen, den Betrieb ohne die von den früheren Unternehmern als notwendig erachteten Zuschüsse weiterzuführen und hat durch die erzielten Ergebnisse den besten Beweis für die Überlegenheit der genossenschaftlichen Betriebsführung über die private erbracht.

Die italienische Gewerkschaft der „Trasporti Secondari“ hält sich denn auch für berechtigt, mit den größten Hoffnungen auf die weitere Entwicklung des von ihr geschaffenen „Consortio Trasporti Secondari“ zu schauen.

Der ungarische Transportarbeiterverband.

Die Verhältnisse, unter denen der ungarische Transportarbeiterverband zur Verrichtung seiner Arbeiten gezwungen ist, tragen wohl einen sehr besonderen Charakter.

Verfolgungen durch die reaktionäre Regierung sind an der Tagesordnung. Vor allem ist die Organisationsarbeit außerhalb Budapest so gut wie unmöglich.

Auch in der Hauptstadt unterliegen alle Versammlungen — selbst die des Organisationsvorstandes — polizeilicher Genehmigung. Hierbei behält sich die Polizei das Recht vor, den Versammlungen beizuwohnen, von dem sie denn auch meistens Gebrauch macht, um die Versammlungen für geschlossen zu erklären, sobald ihr unangenehme Dinge zur Sprache gebracht werden.

Alljährlich unterzieht die Polizei die Gewerkschaftsbücher einer Kontrolle. Die jüngste Maßnahme stellt ein Regierungsbefehl dar, der die statutarische Festlegung des Beitrags verlangt. Eine auf den 30. November 1924 anberaumte Mitgliederversammlung ist von der Polizei mit der Begründung verboten worden, daß die Tagesordnung „staatsgefährlich“ sei. Diese Tagesordnung umfaßte folgende Punkte:

Die wirtschaftliche Lage der Transportarbeiter.

Bericht über die Verhandlungen mit den Unternehmern betr. Kollektivvertrag.

Weihnachtsunterstützung für arbeitslose Mitglieder.

Der Bau des Transportarbeiterheims.

Das offizielle Organ des Transportarbeiterverbandes ist seit geraumer Zeit verboten.

Zum Arbeitsgebiet der Organisation gehören auch die am schwierigsten zu organisierenden Arbeitergruppen, die sich besonders aus der rückständigen, größtenteils analphabetischen Landbevölkerung zusammensetzen, die falschen Einflüssen und Neigungen (Nationalismus, Alkoholismus usw.) besonders leicht ausgesetzt sind. Gleichwohl hat der ungarische Transportarbeiterverband unter der Führung zielbewußter und von Idealismus erfüllter Kameraden, die die Kampzziele der Arbeiterklasse nie aus den Augen verlieren, bereits ein wichtiges und sehenswertes Stück Arbeit geleistet und bereits eine starke Kämpfergruppe unter den Mitgliedern gebildet.

Zurzeit umfaßt der Verband 3500 Mitglieder: Fuhrleute, Hafenarbeiter, Kohlenarbeiter, Möbelerbeiter und Schiffspersonal der Donau-Schiffahrt. Insgesamt kommen in Budapest für die Organisation dieser Gruppen etwa 10 000 Arbeiter, wovon 8000 Fuhrleute, in Betracht.

Dem Eisenbahn- und Straßenbahnpersonal ist selbst das formale Organisationsrecht versagt. Es kommt daher schon deswegen nicht für den Anschluß in Betracht. Beide Gruppen müssen für sich selbst und *illegal* arbeiten.

Ein vor kurzem unternommener Versuch, das Autobuspersonal der Hauptstadt im Transportarbeiterverband zu organisieren, wurde dadurch zum Scheitern gebracht, daß sofort die Vorstehenden der neuen Gruppe entlassen wurden.

Aus der Art ihrer Arbeit und der herrschenden wirtschaftlichen Depression ergibt sich, daß unter den gegenwärtig im Verband organisierten Gruppen ein großer Prozentsatz unter chronischer Arbeitslosigkeit leidet. Namentlich nimmt infolge des sich ausbreitenden Autoverkehrs die Arbeitslosigkeit unter den Kutschern andauernd zu. Verstärkung aus den Reihen der Chauffeure hat der Verband aber nicht zu erwarten, da diese unverständlicherweise im Metallarbeiterverband organisiert sind. Schritte zur Herbeiführung einer neuen Grenzregelung sind vom Transportarbeiterverband unternommen, doch haben diese Bestrebungen bisher zu keinem Ergebnis geführt.

Der Verbandsbeitrag beträgt ein Stundenlohn wöchentlich.

Bei voller Beschäftigung verdient ein ungarischer Transportarbeiter wöchentlich 465—480 Tausend Kronen (ca. hfl. 17.—). Für einige Gruppen, wie die „Möbeler“, ist es der Organisation gelungen, Kollektivverträge abzuschließen, worin der Achtstundentag festgelegt ist.

*

Bis in die jüngste Zeit war die Organisation darauf angewiesen, die Versammlungen in Cafes und dergleichen abzuhalten, was schließlich sowohl im Hinblick auf den zur Verfügung stehenden Raum als die Alkoholgefahr unhaltbare Zustände schaffte. Das eigene Interesse zwang daher die Organisation, eine besondere Lösung der Lokalfrage anzustreben, wobei der Bau eines eigenen Heims als der einzige Ausweg erschien. Im Frühjahr 1924 wurde mit dem Bau begonnen, der inzwischen soweit gefördert ist, daß er bereits gebraucht werden kann. Das Heim befindet sich in dem Viertel der Stadt, in dem die meisten Transportunternehmen ihren Sitz haben. Es enthält einen großen Raum, der für 400—500 Personen Sitzplätze bietet, einen kleineren Saal, zwei Speiseräume, einen Büroraum, sowie Wohngelegenheit für einen Hauswart, der zugleich mit der Einkassierung der Beiträge betraut ist.

Zum Gebäude gehört ein großes Grundstück, das später so eingerichtet werden soll, daß es der Erholung dienen kann. Beabsichtigt ist ferner die Veranstaltung von Kursen für Arbeitslose und andere Mitglieder, die Errichtung einer Bücherei usw., kurz das neue Heim zu einem Zentrum der Erziehung und der Arbeiterkultur zu machen.

*

Da mit der Unterstützung anderer Organisationen des In- und Auslandes nicht gerechnet werden konnte, wurde der Bau mit eigenen Mitteln begonnen. Trotz der elenden Arbeitsverhältnisse wurde neben dem von der Verbandskasse verfügbar gestellten Betrag teils aus freiwilligen, teils aus obligatorischen Beiträgen eine Summe von 500 Millionen Kronen aufgebracht. Die Kosten des Baues selbst belaufen sich auf 750 Millionen, und zweifellos wären auch die noch fehlenden 250 Millionen von der Organisation und ihren Mitgliedern aufgebracht worden, wenn nicht eine Periode außerordentlicher Arbeitslosigkeit eingetreten wäre. Unter diesen Umständen sah sich der Verband zur Aufnahme eines Darlehens in der Höhe des fehlenden Betrags gezwungen, das jährlich mit 32% verzinst werden muß. Der Verband hat daher zurzeit mit großen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen, doch lassen die Führer den Mut nicht sinken. Sie begreifen, daß das begonnene Werk nicht aufgegeben werden darf und bringen, um die Fortsetzung zu ermöglichen, die größten persönlichen Opfer. Umso größer

wird die Genugtuung sein, wenn der Bau vollendet ist. Die I. T. F. kann jedenfalls mit Stolz auf die von dem ungarischen Transportarbeiterverband geleistete Arbeit blicken und sollte nach meiner persönlichen Meinung nichts unterlassen dürfen, was geeignet ist, die den ungarischen Kameraden entgegenstehenden Schwierigkeiten überwinden zu helfen. N.

Das Straßenbahnpersonal in Budapest.

Der Straßenbahnbetrieb von Budapest — außerhalb der Hauptstadt ist in Ungarn das Wirken für Gewerkschaften überhaupt nicht möglich — ist städtisch. Erleichterungen für das Personal ergeben sich aber daraus nicht, da die Leitung in Händen ausgesprochener Reaktionäre liegt und Beamte mit liberalen Auffassungen nicht geduldet werden. Demgemäß wird auch bei dem unteren Personal streng auf politische Zuverlässigkeit geachtet, während berufliche Tüchtigkeit kaum gewertet wird. Bemerkenswert ist auch, daß alle ungarischen Straßenbahnen der Kontrolle des Handelsministers unterstehen, wodurch die Sicherheit für reaktionäre Betriebsführung zum Schaden des Personals, wenn überhaupt möglich, noch erhöht wird.

Die Leitung unserer Straßenbahnerorganisation, die allen Schwierigkeiten trotzend den Streit weiterführt, steht andauernd unter Polizeiaufsicht.

Nach dem Fall der Räteregierung im August 1919 wurde das Vermögen des Verbandes der Straßen- und Nebenbahner, das damals rund 300 000 Kronen betrug und in jener Zeit einen beträchtlichen Wert darstellte, samt der ganzen Büroeinrichtung im Werte von etwa 400 000 Kronen durch die Regierung einfach der christlich-nationalistischen Straßenbahnerorganisation als Geschenk vermacht. Alle Versuche, das rechtmäßige Eigentum wieder zurück zu erhalten, sind bisher mißglückt.

Im Jahre 1921 hatte die Regierung der Gewerkschaftsleitung mitgeteilt, daß die Organisation nur anerkannt wird, wenn sie die Statuten derartigen Änderungen unterzieht, die die Organisation praktisch zu einem Werkzeug von Regierung und Betriebsleitung gemacht hätte. Unsere Kollegen haben diese Erniedrigung aber abgelehnt und seitdem haben sie nur ein einziges Mal im Jahr die polizeiliche Zustimmung erhalten, um Mitgliederversammlungen abzuhalten. Die Tagesordnung durfte dann immer nur lauten: Abänderung der Statuten!

Da unsere Kollegen sich beharrlich weigern, den Erpressungen der Polizei nachzugeben, ist der Organisationsleitung nunmehr mitgeteilt worden, daß die Gewerkschaft bei Unnachgiebigkeit aufgelöst werde.

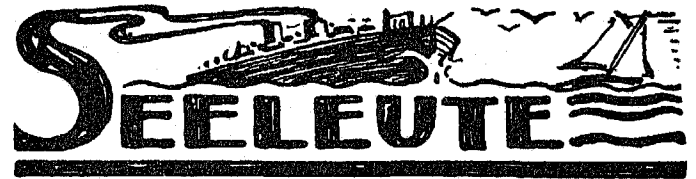
Im Monat Mai finden in Budapest Gemeinderatswahlen statt. Die ungarischen Arbeiter sind hinsichtlich der zu erwartenden Ergebnisse ziemlich optimistisch gestimmt. Man rechnet mit der Möglichkeit, daß Arbeiter und bürgerliche Linke die Mehrheit erringen, was das Ende der Reaktion in den Gemeindebetrieben bedeuten würde.

AUS ANDEREN BERUFSSSEKRETARIATEN

Die *Internationale der Bergarbeiter* hat auf ihrer in Hannover stattgefundenen Vorstandssitzung beschlossen, eine Delegation nach Rußland zu entsenden. Über die endgültige Besetzung des Sekretariats ist keine Entscheidung getroffen worden. Genosse *Cook* ist mit der vorläufigen Weiterführung der Sekretariatsgeschäfte betraut.

Über die Abreise der Delegation nach Rußland soll Näheres in der am 21. April in Brüssel stattfindenden Sitzung bestimmt werden.

Die *Internationale Union der Holzarbeiter* wird im Juli d. J. ihren Kongreß abhalten. Als Kongreßort ist Brüssel vorgesehen. Die Tagesordnung enthält unter anderem folgenden Punkt: „Die Aufgaben und die Organisationsformen der internationalen Gewerkschaftsbewegung“ mit *Tarnow* (Deutscher Holzarbeiterverband) als Berichterstatter.



Kongreß der französischen Seeleute-Föderation.

Die französische Seeleute-Föderation hat in den Tagen vom 5. bis 7. Februar in Paris ihren 26. Landeskongreß abgehalten. Die Organisationen aller größeren Häfen hatten Delegierte entsandt.

Der Kongreß nahm zunächst den Tätigkeits- und Kassenbericht entgegen und hieß beide Berichte mit Einmütigkeit gut. Mit großer Genugtuung konnte festgestellt werden, daß die im Gefolge des Kampfes gegen die Arbeitszeitverschlechterung eingetretene Schwächung der Föderation überwunden und diese wieder im Aufstieg begriffen ist.

Ein großer Teil des ersten Verhandlungstages war der Abänderung der Statuten gewidmet.

Der zweite Verhandlungstag diente vornehmlich der Ausarbeitung eines Kampiprogramms. Es wurde beschlossen, in allen Häfen eine Aktion dafür einzuleiten, daß die Abmusterung in allen Häfen ausschließlich durch die Einzeichnungsbüros (Bureaux de l'inscription maritime) erfolge und daß jede Anmusterung verweigert werde, die nicht mindestens folgende drei Bestimmungen enthalte:

1. Gegenseitigkeit der Kündigungsfrist;
2. Recht auf Behandlung im Falle von Erkrankung, Verletzung oder Abmusterung in einem andern Hafen als dem der Anmusterung;
3. Verbot der Beschäftigung von Seeleuten im Lösch- oder Ladegeschäft in allen Häfen, in denen normalerweise sonstige Arbeitskräfte hierfür zur Verfügung stehen.

Außerdem spricht sich die Resolution für die Beschleunigung der Annahme des Arbeits- und Disziplinargesetzes für Seeleute aus.

Ferner wurde gegen die mißbräuchliche Verwendung von Angehörigen farbiger Rassen protestiert, da die Reeder hierin nur ein Mittel sehen um die Löhne zu verschlechtern und sich den Vorschriften der Sozialgesetzgebung zu entziehen.

Am dritten Tage erstattete der Sekretär *Ehlers* Bericht über die mit dem Unterstaatssekretär der Handelsmarine geführten Verhandlungen betreffend die Arbeitszeit. Der Kongreß hieß diese Schritte gut und sprach seine Hoffnung aus, daß die von der Regierung dem Parlament unterbreiteten Anregungen zu einem die Seeleute befriedigenden Ergebnis führen. Gleichzeitig wurde der Verbandsleitung aufgetragen, eine wachsame Aktion zugunsten der Wiedereinführung des Achtstundentages in der Handelsmarine zu führen.

Als Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wohnte Genosse *Marcel Bidegaray* den Kongreßverhandlungen bei.

Hamburgs Seeschifffahrt

Zusammengestellt vom Handels-

Seeschiffe kamen in Hamburg an:

1913				1923				1924			
insgesamt		davon beladen		insgesamt		davon beladen		insgesamt		davon beladen	
Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons
15 073	14 185	12 700	13 085	13 192	15 344	10 587	13 922	12 527	15 540	10 494	14 189

Die angekommenen Seeschiffe führten die folgenden Flaggen:

Bezeichnung der Flagge	1913		1923		1924		Bezeichnung der Flagge	1913		1923		1924	
	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons		Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons
Deutsche	9 005	8 581	7 001	5 177	6 894	5 788	Französische	132	120	119	347	180	552
Danziger	—	—	119	119	112	97	Spanische	32	43	46	142	33	109
Schwedische	352	163	178	183	141	175	Portugiesische	—	—	13	18	35	38
Norwegische	593	405	764	804	507	536	Italienische	5	11	56	141	46	150
Dänische	516	158	669	398	554	335	Nordamerikanische (V. St. v. A.)	1	3	199	946	185	800
Britische	3 500	4 096	2 692	4 748	2 394	4 381	Japanische	—	—	65	285	83	365
Niederländische	775	382	1 036	1 596	1 123	1 717	Andere	129	177	172	388	175	442
Belgische	33	46	63	52	65	55							

Die Seeschiffe kamen aus folgenden Verkehrsgebieten:

Länder (Verkehrsgebiete), aus denen die Schiffe gekommen sind:	a) Überhaupt (Dampf- und Segelschiffe)						b) Die angekommenen Dampfschiffe					
	1913		1923		1924		1913		1923		1924	
	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons
Deutsche Häfen	4 455	1 245	1 597	1 140	1 907	1 316	1 289	620	928	939	1 085	1 044
Nord-Europa	2 816	929	4 439	1 481	3 820	1 319	1 740	805	2 501	1 192	2 396	1 110
Großbritannien und Irland	3 979	3 249	3 760	3 737	2 804	2 700	3 920	3 203	3 732	3 718	2 788	2 690
Niederlande und Belgien	726	654	889	910	1 026	1 111	606	608	824	872	974	1 086
Frankreich, Spanien, Portugal, Azoren	547	463	315	384	477	541	524	444	312	381	477	541
Italien, Österreich-Ungarn, Griechenland, Europäische Türkei	103	147	110	135	176	203	103	147	110	135	175	200
Bulgarien, Rumänien, Europäisches Rußland am Schwarzen Meere, Ukraine	227	533	132	269	121	234	227	533	132	269	121	234
Europa zusammen	12 853	7 220	11 242	8 056	10 331	7 424	8 409	6 360	8 539	7 506	8 016	6 905
Britisch-Nordamerika am Atlantischen Meere	22	57	71	317	82	367	20	56	71	317	82	367
Vereinigte Staaten am Atlantischen Meere	451	2 143	470	2 280	456	2 211	451	2 143	469	2 278	454	2 208
Zentralamerika, Westindien, Columbien, Venezuela	166	351	107	251	116	289	129	339	106	250	114	288
Brasilien	119	339	81	258	70	236	113	338	81	258	70	236
Argentinien und Uruguay	268	905	249	1 033	296	1 252	260	893	248	1 032	295	1 250
Süd-Georgien und Süd-Shetland-Inseln	3	7	2	3	1	2	3	7	2	3	1	2
Amerikas Westküste	186	528	119	399	141	485	94	332	117	393	137	476
Afrika am Mittelländischen Meere	64	89	45	49	51	60	64	89	45	49	51	60
Afrika am Atlantischen Meere	305	560	140	301	245	494	305	560	140	301	245	494
Afrika am Indischen Meere, einschließlich Südafrikanische Union	116	476	90	354	99	412	116	476	90	354	98	410
Asien am Mittelländischen und Schwarzen Meere	104	202	118	149	110	183	104	202	118	149	110	183
Arabien und Persien	8	22	2	1	4	7	8	22	2	1	4	7
Ostindien mit den indischen Inseln	245	744	275	1 097	321	1 229	243	742	275	1 097	321	1 229
China, Japan und Rußland am Stillen Meere	76	281	136	609	157	695	76	281	136	609	157	695
Australien mit den Inseln im Stillen Meere	87	261	45	187	47	194	80	249	45	187	47	194
Außereuropäische Länder zusammen	2 220	6 965	1 950	7 288	2 196	8 116	2 066	6 729	1 945	7 278	2 186	8 099
Im ganzen	15 073	14 185	13 192	15 344	12 527	15 540	10 475	13 089	10 484	14 784	10 202	15 004
Außerdem Hochseefischerei	1 354	57	1 454	54	1 627	69	950	45	220	18	378	32

*) Die Übersichten umfassen nur die aus See angekommenen und die nach See abgegangenen Schiffe, soweit sie ihre Reise zu

in den Jahren 1913, 1923, 1924

statistischen Amt Hamburg. *)

Seeschiffe gingen von Hamburg ab:

1913				1923				1924			
insgesamt		davon beladen		insgesamt		davon beladen		insgesamt		davon beladen	
Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons
16 627	14 440	13 745	10 324	15 984	15 619	12 919	11 328	15 137	15 775	12 538	11 649

Die abgegangenen Seeschiffe führten die folgenden Flaggen:

Bezeichnung der Flagge	1913		1923		1924		Bezeichnung der Flagge	1913		1923		1924	
	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons		Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons
Deutsche	10 183	8 726	9 753	5 456	9 402	5 972	Französische	129	112	123	360	182	554
Danziger	—	—	122	109	124	103	Spanische	35	46	43	134	34	110
Schwedische	418	179	180	196	153	173	Portugiesische	—	—	14	18	37	39
Norwegische	611	417	769	811	527	544	Italienische	8	16	56	140	51	165
Dänische	617	188	680	399	540	342	Nordamerikanische (V. St. v. A.)	1	3	195	937	181	786
Britische	3 523	4 114	2 681	4 720	2 437	4 397	Japanische	—	—	61	268	83	365
Niederländische	917	397	1 064	1 635	1 134	1 706	Andere	148	190	181	384	186	464
Belgische	37	52	62	52	66	55							

Die Seeschiffe gingen nach den folgenden Verkehrsgebieten:

Länder (Verkehrsgebiete), nach denen die Schiffe abgegangen sind:	a) Überhaupt (Dampf- und Segelschiffe)						b) Die abgegangenen Dampfschiffe					
	1913		1923		1924		1913		1923		1924	
	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons	Schiffe	1000 Reg.-Tons
Deutsche Häfen	5 077	1 305	1 387	994	2 129	1 248	1 310	641	776	811	941	962
Nord-Europa	3 620	1 075	7 574	1 964	6 265	1 811	1 965	905	2 952	1 514	2 328	1 496
Großbritannien und Irland	4 769	4 758	4 081	4 461	3 353	3 819	4 701	4 700	4 053	4 454	3 329	3 812
Niederlande und Belgien	701	682	672	785	975	1 135	607	661	641	774	908	1 111
Frankreich, Spanien, Portugal, Azoren	429	317	265	287	317	367	398	298	264	286	314	366
Italien, Österreich-Ungarn, Griechenland, Europäische Türkei	131	169	96	98	100	107	131	169	96	98	100	107
Bulgarien, Rumänien, Europäisches Rußland am Schwarzen Meere, Ukraine	48	89	74	100	75	113	48	89	74	100	75	113
Europa zusammen	14 775	8 395	14 149	8 689	13 214	8 600	9 160	7 463	8 856	8 037	8 495	7 967
Britisch-Nordamerika am Atlantischen Meere	23	68	75	309	56	281	21	65	74	308	55	280
Vereinigte Staaten am Atlantischen Meere	355	1 856	395	2 084	402	2 063	350	1 849	395	2 084	401	2 061
Zentralamerika, Westindien, Columbien, Venezuela	152	356	133	298	146	344	137	352	129	297	146	344
Brasilien	189	438	101	326	112	365	140	392	100	325	112	365
Argentinien und Uruguay	122	557	216	941	230	1 023	119	552	216	941	229	1 021
Süd-Georgien und Süd-Shetland-Inseln	1	2	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—
Amerikas Westküste	167	475	143	458	136	453	87	299	135	441	125	427
Afrika am Mittelländischen Meere	37	49	65	61	67	68	37	49	65	61	66	68
Afrika am Atlantischen Meere	274	527	139	299	174	378	274	527	139	299	174	378
Afrika am Indischen Meere, einschließlich Südafrikanische Union	138	543	119	489	122	496	138	543	119	489	122	496
Asien am Mittelländischen und Schwarzen Meere	66	121	48	50	78	82	66	121	48	50	78	82
Arabien und Persien	13	36	5	8	6	12	13	36	5	8	6	12
Ostindien mit den indischen Inseln	162	524	177	682	180	702	162	524	177	682	180	702
China, Japan und Rußland am Stillen Meere	100	337	153	647	152	643	100	337	151	642	151	641
Australien mit den Inseln im Stillen Meere	53	156	66	278	62	265	45	142	66	278	62	265
Außereuropäische Länder zusammen	1 852	6 045	1 835	6 930	1 923	7 175	1 690	5 790	1 819	6 905	1 907	7 842
Im ganzen	16 627	14 440	15 984	15 619	15 137	15 775	10 850	13 253	10 675	14 942	10 402	15 109
Außerdem Hochseefischerei	1 358	57	1 454	54	1 625	68	954	45	220	18	376	32

Handelszwecken gemacht haben. Der Raumgehalt ist in 1000 Netto-Registertons angegeben.

Notizen.

„Während etwa 82 000 Personen für rund £ 30 000 000 Anteile der Great Western Railway (England) besitzen, haben weniger als 22 000 Personen für mindestens £ 73 000 000 Anteile dieser Gesellschaft, sodaß die Armee von 80 000, die 29% des Kapitals besitzt, den 22 000 Personen, deren Kapitalanteil 71% beträgt, als ein prächtiger Schirm dient“ das ist die Schlußfolgerung, zu der der *New Statesman* bei einer Betrachtung über die Frage der Verteilung der Gesellschaftsanteile der Great Western Railway kommt.

Der Dampfer „Belgenland“ der Red Star Line hat von New York aus eine Reise um die Welt angetreten. Das Schiff soll in 133 Tagen 28 000 Meilen zurücklegen und den Passagieren Gelegenheit zum Besuch von 60 verschiedenen Städten geben. Damit würde die Leistung der amerikanischen Weltflieger bedeutend übertroffen werden. Diese legten insgesamt 27 000 Meilen zurück und brauchten hierzu 150 Tage.

Die nordischen Amerika-Linien und die Vereinigung der Schiffsverfrachter in Oslo haben den Polizeibeamten zusammen 10 000 Kronen geschenkt, um auf diese Weise den Dank für die polizeiliche Unterstützung während des letzten Hafendarbeiterkonflikts auszudrücken. Dieses Geld wäre wohl nützlicher angewendet worden, um die hygienischen Verhältnisse auf den nordischen Schiffen zu verbessern. Wie schlecht diese beschaffen sind, geht allein schon daraus hervor, daß das Rote Kreuz sich gezwungen gesehen hat, den Reedern ernste Vorstellungen zu machen.

Die Interstate Commerce Commission der Vereinigten Staaten stellt fest, daß die automatische Zugkontrolle in einem Jahre 50 Unfälle verhindert, das Leben von 113 Personen gerettet und 780 Personen vor Verletzungen geschützt haben würde. Indessen bekämpfen die Eisenbahngesellschaften die Einführung der automatischen Zugkontrolle, da sie die finanziellen Aufwendungen hierfür scheuen. In einigen Fällen haben sie eine Verschiebung des Datums, bis zu welchem die Neuerung angebracht werden muß, durchgesetzt.

„Die Arbeitslosigkeit, die bisher hauptsächlich auf Tagelöhner und ungelernete Arbeiter beschränkt gewesen ist“, berichtet A. B. Swales, der zusammen mit Cramp im Auftrag des englischen Gewerkschaftsbundes den Kongreß der amerikanischen Gewerkschaften besucht hat, „greift rasch zu anderen Arbeitergruppen über. Viele Gewerkschaftsleiter, mit denen ich zusammengetroffen bin, rechnen mit einem starken Steigen der Arbeitslosigkeit unter den Mitgliedern ihrer Verbände.“

Charles Trevelyan, das englische Parlamentsmitglied der Arbeiterpartei, regte kürzlich an, in Rußland einen Arbeitergesandten der Gewerkschaften zu unterhalten.

Mit Hilfe der wissenschaftlichen Betriebsführung in deutschen Eisenbahnwerkstätten ist es gelungen, Reparaturen von Lokomotiven, zu denen vor dem Kriege 108 Arbeitstage benötigt wurden, in 30 bis 40 Tagen fertigzustellen. Durch Serienherstellung usw. sind weitere Ersparnisse an Zeit von 30, 40 und mehr Prozent erzielt worden. (Erklärung des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahngesellschaft.)

Der nichtamtliche Teil des vom Deutschen Reichsarbeitsministeriums herausgegebenen „Reichsarbeitsblatt“ erscheint von nun an allmonatlich einmal als „Arbeiterschutz, Unfallverhütung und Gewerbehygiene“. Diese Neuerung verdient insbesondere deswegen Beachtung, weil sie mit der Zahl und dem Wort auch das Bild verbinden will, um erziehend zu wirken. Der Nummer 3 des 5. Jahrgangs sind zwei wirkungsvolle Musterbilder beigelegt. Welch gewaltige wirtschaftliche Belastung die Arbeitsunfälle bedeuten, mag daraus abgeleitet werden, daß man für das Jahr 1919 die kapitalisierte Unfallrentenlast für Deutschland allein auf 2,8 Milliarden Goldmark schätzt.

Ernest Mahaim, Professor an der Universität Lüttich, Minister a. D. hat festgestellt, daß im Jahre 1923 in Belgien die von abonnierten Arbeitern ausgeführten Eisenbahnreisen 103 262 230 betrogen. Die Gesamtzahl der Reisen wird auf 240 443 930 beziffert. Das bedeutet, daß fast die Hälfte der „Reisenden“ aus abonnierten Arbeitern bestand. Die Zahl der ausgegebenen Wochenfahrkarten betrug 8 477 348.

Im Laufe des Jahres hat sich die im englischen Transportgewerbe gezahlte Wochenlohnsumme um £ 119 700 erhöht. Im Jahre 1923 nahmen die Löhne dieser Industriegruppe einen umgekehrten Verlauf, indem sich die Wochenlohnsumme um £ 123 700 verminderte.

Im Jahre 1924 haben im englischen Transportgewerbe 80 Arbeitskonflikte stattgefunden. Hierzu waren insgesamt 245 000 Personen beteiligt. Der hierdurch erlittene Verlust an Arbeitstagen wird auf 3 127 000 beziffert.

Esperanto.

Zulassung von Esperanto im Telegrammverkehr.

Im Hinblick auf die im September vorigen Jahres erfolgte Aussprache des Völkerbundes über die Anerkennung von Esperanto als Telegrammsprache hat die Schweizerische Regierung bereits beschlossen, die internationale Hilfssprache im schweizerischen Telegraphendienst zuzulassen.

Vermehrung der Esperanto-Presse.

Ab Januar 1925 erscheint das frühere Wochenblatt „Esperanto Triumfonta“ zweimal wöchentlich unter dem Namen „Heroldo de Esperanto“.

„Sennacieca Asocio Tutmonda“, das Blatt der Internationalen Organisation der Arbeiter-Esperantisten, erscheint ab Januar als Wochenblatt. Gleichzeitig gibt diese Organisation eine Monatsschrift heraus, die vornehmlich der Literatur, Wissenschaft und Erziehung gewidmet ist.

Esperanto in der Presse der I. T. F.-Organisationen.

„Signalen“, das Organ des schwedischen Eisenbahnverbandes, sowie „Der Eisenbahner“, das Organ des deutschen Eisenbahnverbandes, enthalten fortlaufend Artikel und Mitteilungen über Esperanto.

Auch in den Blättern der schwedischen Seeleute, der englischen Eisenbahnbeamten, der belgischen Transportarbeiter, des englischen und schwedischen Lokomotivpersonals und der schweizerischen Eisenbahner wurden wiederholt sympathische Betrachtungen über den Wert der Esperantosprache veröffentlicht.

„The Railway Review“, das Organ der englischen Eisenbahnerorganisation (N. U. R.) begrüßt zustimmend die Aufnahme einer Esperanto-Rubrik in dem Mitteilungsblatt der I. T. F. Seitens des Verbandes werden bereits Esperantokurse abgehalten.

EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN

Recueil des lois et règlements concernant la marine marchande française. (Sammlung der Gesetze und Bestimmungen betr. die französische Handelsmarine).

Verhandlungsprotokoll der Skandinavischen Transportarbeiterkonferenz in Kristiania 1924.

Sindacato Trasporti Secondari. Tätigkeitsbericht vom 3. Landeskongreß. Bericht über den 3. Kongreß in Rom (November 1924).

La gestione cooperativistica dei Trasporti Secondari. (Die genossenschaftliche Verwaltung der „Trasporti Secondari“) von Ing. Mario Polinelli. Herausgegeben vom Consorzio Trasporti Secondari, Corso Umberto, 380 — Rom.