



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: Auf dem Wege zur Einheit . . . 31	Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Österreich) . . . 35	Die Heuern der russischen Seeleute . . . 40
Rundschau . . . 33	Die Eisenbahner in Mexiko . . . 38	Arbeitszeit der Seeleute in verschiedenen Ländern . . . 41
Der I. G. B. und die russischen Gewerkschaften . . . 33	Hafenarbeiter: Aufruf! . . . 39	Notizen . . . 41
Kongresse von I. T. F.-Organisationen . . . 34	Seeleute: Beschäftigung farbiger Seeleute auf deutschen Schiffen . . . 39	Aus anderen Berufssekretariaten . . . 42
Mitteilungen des Büros . . . 34		Esperanto . . . 42

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Auf dem Wege zur Einheit.

Die Einheit, das internationale Zusammenwirken der Arbeiter im Kampf gegen den Feind, den internationalen Kapitalismus, marschiert — trotz allem!

In der ersten Februarwoche dieses Jahres trat in Amsterdam der Ausschuß des Internationalen Gewerkschaftsbundes zusammen, um über die Schritte zu urteilen, die bis dahin sowohl seitens des Internationalen Gewerkschaftsbundes als seitens des russischen Gewerkschaftsbundes zur Vorbereitung der gewerkschaftlichen Einheit unternommen worden sind, und um auf Grund der zwischen beiden Organisationen geführten Korrespondenz zu beschließen, was weiter geschehen soll.*)

Drei Strömungen machten sich in dieser Sitzung geltend: die eine, die hauptsächlich durch *J. Oudegeest*, den Sekretär des Internationalen Gewerkschaftsbundes, zum Ausdruck kam, und alle weiteren Verhandlungen mit den russischen Organisationen abbrechen und beenden wollte, die zweite, die ihren Wortführer vornehmlich in *Fred Bramley*, dem Sekretär des englischen Gewerkschaftsbundes, fand und die für eine Begegnung von Vertretern des Internationalen Gewerkschaftsbundes mit solchen des Russischen Gewerkschaftsbundes eintrat, ohne daß von und gegenüber einer Seite Vorbedingungen aufgestellt werden; und schließlich eine dritte, sich als die stärkste erweisende, die die Verhandlungen nicht abbrechen wollte und die selbst bereit war, mit Vertretern der russischen Gewerkschaften zusammenzukommen, aber zur Voraussetzung machte, daß diese zuvor den Wunsch zu erkennen geben sollten, dem Internationalen Gewerkschaftsbund beizutreten.

Die erste Auffassung, die die gänzliche Abweisung weiterer Beratungen und dadurch das Andauern der bestehenden Schei-

*) Siehe „Mitteilungsblatt“ von Dezember 1924 und den in der vorliegenden Nummer abgedruckten weiteren Teil der Korrespondenz.

dung mit all dem damit verbundenen Elend forderte, fand in dem Ausschuß keine oder so gut wie keine Unterstützung. Wenigstens war den gehaltenen Reden nicht viel von einer solchen Unterstützung anzumerken. Die Resolution bzw. der Antrag *Oudegeest* kam nicht einmal zur Abstimmung. Der *Schalk* starb, noch ehe er geboren war.

Der Vorschlag der zweiten Gruppe, der auf Einberufung einer bedingungslosen Zusammenkunft von Vertretern des Internationalen Gewerkschaftsbundes und der russischen Gewerkschaftszentrale hinauslief, wo dann Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der internationalen Gewerkschaftsbewegung besprochen werden könnte, wurde mit 13 gegen 6 Stimmen abgewiesen. Dafür stimmten: *A. Purcell*, Vorsitzender des internationalen Gewerkschaftsbundes und Vertreter der englischen Gewerkschaftsbewegung im Ausschuß, *J. Brown*, einer der drei Sekretäre des Internationalen Gewerkschaftsbundes, *Fred Bramley*, Sekretär und Vertreter des englischen Gewerkschaftsbundes im Ausschuß, *C. Madsen*, Vorsitzender des Dänischen Gewerkschaftsbundes und Vertreter der skandinavischen Länder im Ausschuß, *A. Cook*, Sekretär der Bergarbeiterinternationale sowie der unterzeichnete Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, der zusammen mit *Cook* zu den Vertretern der Internationalen Berufssekretariate im Ausschuß des Internationalen Gewerkschaftsbundes gehört.

Ein von *K. Dürr*, dem Sekretär des schweizerischen Gewerkschaftsbundes und Vertreter der Ländergruppe Österreich-Schweiz, im Ausschuß gestellter Antrag, der eine Untersuchung in Rußland durch Vertreter des Internationalen Gewerkschaftsbundes, der ihm angeschlossenen Landeszentralen und der Internationalen Berufssekretariate forderte, wurde ebenfalls mit 13 gegen 6 Stimmen verworfen. Dafür stimmten außer dem Antragsteller alle oben genannten Befürworter des Antrags *Bramley* mit Ausnahme von *C. Madsen*, der mit der Mehrheit stimmte.

Angenommen wurde der Vorschlag der dritten Gruppe, der in einer von *R. Stenhuis*, dem Vorsitzenden des Holländischen Gewerkschaftsbundes, der im Ausschuß die Ländergruppe Holland-Belgien-Luxemburg vertritt, und von *G. J. A. Smit Jr.*, Sekretär der Internationale der Handelsangestellten und dritter Vertreter der Internationalen Berufssekretariate im Ausschuß, eingebrachten Resolution niedergelegt war. Diese Resolution wurde mit 14 gegen 5 Stimmen angenommen und lautet wie folgt:

„Der vom 5. bis 7. Februar 1925 in Amsterdam tagende Ausschuß des Internationalen Gewerkschaftsbundes,

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.

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 mitzutellen, 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 Allrussischen Gewerkschaftsrat abzuhalten, zwecks gegenseitigen Gedankenaustausches.“

Gegen diese Resolution stimmten die sechs Mitglieder des Ausschusses, die bereits oben namentlich genannt sind, und die ihre Stimme für die Resolution Bramley abgegeben hatten, mit Ausnahme von C. Madsen, der auch in diesem Falle mit der Mehrheit stimmte.

Der Unterzeichnete sprach und stimmte zugunsten der Resolution Bramley und gegen die Resolution Stenhuis-Smit, weil er der bereits früher — vor dem im vergangenen Jahr in Wien stattgefundenen I. G. B.-Kongreß — im „Mitteilungsblatt der I. T. F.“ dargelegten Meinung ist, daß die so notwendige Zusammenarbeit und Einheit zwischen den sich bisher gegenseitig bekämpfenden Organisationen nur auf Grund gemeinsamer Aussprache zustande kommen kann. Die von der Ausschluß-Mehrheit angenommene Resolution Stenhuis-Smit wünscht, bevor eine derartige Aussprache eröffnet wird, eine grundsätzliche Erklärung seitens der russischen Gewerkschaften, daß diese dem Internationalen Gewerkschaftsbund beitreten wollen. Die Resolution bedeutet, wie Oudegeest ganz zutreffend erklärt habe, eine Bestätigung der Wiener Resolution, die keine andere Einheit will als eine auf der Grundlage der I. G. B.-Statuten zustande kommende.

„Ich zögere nicht, zu erklären, daß der Vorstand, hätte er die Möglichkeit von vornherein vernichten wollen, mit der russischen Gewerkschaftsbewegung zu verhandeln und zur Übereinstimmung zu kommen, keine andere und für dieses Ziel zweckmäßigere Resolution hätte ausarbeiten können.

Diese Resolution ermächtigt das Büro,

an Besprechungen mit der Exekutive der Russischen Gewerkschaftszentrale unter Ausschluß der Roten Gewerkschaftsinternationale teilzunehmen, um auf der Basis der Statuten und des Programms des I. G. B. den Versuch zu machen, die internationale Einheit der Arbeiterbewegung herbeizuführen.

Das bedeutet nichts anderes, als daß das Büro des Internationalen Gewerkschaftsbundes erst mit den russischen Gewerkschaften Besprechungen führen darf und wird, wenn diese die Rote Gewerkschaftsinternationale, der sie angeschlossen sind und deren stärkste Stütze sie bilden, verleugnen. Das werden sie nicht tun, da sie es nicht können.

Diese von vornherein als *conditio sine qua non* einer ersten Besprechung aufgestellten Bedingung ist für die russische Gewerkschaftszentrale, solange sie auch nur einen Funken Selbstachtung besitzt, unannehmbar.

Dasselbe gilt, wiewohl vielleicht in minder starkem Maß, hinsichtlich der Bestimmung, daß die Einheit verwirklicht werden muß „auf der (im französischen Text: alleinigen) Basis der Statuten und des Programms des I. G. B.“ Was wiederum nichts anderes besagen will, als: der Internationale Gewerkschaftsbund ist bereit, mit den Russen über die Einheit zu sprechen, aber diese haben von vornherein die Statuten und das Programm des Internationalen Gewerkschaftsbundes anzunehmen, ganz abzusehen von der Tatsache, daß Statuten und Programme keinen ewigen Charakter haben und daß auch die Statuten und das Programm des Internationalen Gewerkschaftsbundes wohl noch einige Änderung und Verbesserung vertragen.

Niemand, auch nicht der Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes, kann so naiv sein, zu glauben, daß auf dieser Basis, wobei einer der beiden Parteien von vornherein von der anderen Bedingungen diktiert werden, die für Personen und Organisationen, die sich achten und es ablehnen, sich lächerlich zu machen, unannehmbar sind, eine Besprechung mit der russischen Gewerkschaftsbewegung zustande kommen wird.

Deshalb wiederhole ich: hätte der Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes sich zum Ziele gestellt, eine Besprechung mit den Russen zu verhindern und unmöglich zu machen, und gewünscht, jeden Versuch, zu einem Zusammenwirken und zur Einheit zu gelangen, zum Mißlingen zu bringen — er hätte seine Resolution nicht anders und zur Erreichung dieses Zieles nicht besser formulieren können.“

Dieses schrieb ich vor etwa einem Jahr. Es gibt noch stets meine ganze Meinung wieder. Aber nicht länger mehr meine Meinung allein, sondern jetzt auch die Meinung von fünf anderen Mitgliedern des I. G. B.-Ausschusses.

Wenn wir wirklich die Einheit wollen, nicht um unserer selbst willen, unserer eigenen Organisation, der Kirche oder Sekte, der wir angehören, sondern im Interesse der Arbeiterklasse als Ganzes, der Millionen und Millionen Arbeiter aller Länder, die am eigenen Leibe spüren, was Spaltung in der Arbeiterbewegung bedeutet, im Interesse des Kampfes des Proletariats, national und international, für die Verbesserung seiner Lebensbedingungen und für die Zertrümmerung des kapitalistischen Systems, dann darf zwischen Amsterdam und Moskau kein Sieger und kein Besiegter sein.

Inzwischen ist der Beschluß der Amsterdamer Sitzung dem Russischen Gewerkschaftsbund zur Kenntnis gebracht worden. Was dieser tun wird, muß abgewartet werden. Die englische Gewerkschaftszentrale hat beschlossen, sich aufs neue mit den russischen Gewerkschaftsführern in Verbindung zu setzen, um den durch den Amsterdamer Beschluß geschaffenen Zustand zu besprechen. Millionen Proletarier, die zu Amsterdam und zu Moskau „gehören“, stehen sicher hinter diesem Versuch der englischen Gewerkschaftsbewegung, um Wege und Mittel zu finden, die die bestehende Kluft überbrücken und die Einheit zustande bringen werden.

Innerhalb unseres eigenen Kreises haben in den letzten Wochen zwei Sitzungen stattgefunden, die das internationale Zusammenwirken, die Aktionseinheit der Transportarbeiter und Seeleute verschiedener Länder einen Schritt weiter gebracht haben.

An einer andern Stelle dieses Blattes ist der Aufruf abgedruckt, der am 25. Februar als Ergebnis einer Besprechung von Vertretern der bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Hafentarbeiter-Organisationen Deutschlands, Belgiens und Hollands in Berlin beschlossen worden ist und seitdem in allen Hafenplätzen der drei genannten Länder verbreitet worden ist.

Der Inhalt des Aufrufs spricht für sich selbst. Deutsche, holländische und belgische Hafentarbeiter werden in Zukunft in der gleichen oder in ähnlicher Weise zusammenwirken wie bisher die Hafentarbeiter in verschiedenen Häfen eines und desselben Landes. Es ist ein Anfang, ein allererster Anfang, der aber weite Perspektiven eröffnet für gemeinsame Aktion, gemeinsamen Kampf und, wie wir vertrauen, gemeinsamen Sieg.

Eine zweite, womöglich noch bedeutungsvollere Sitzung hat am 13. und 14. März in Amsterdam stattgefunden. Es war die Zusammenkunft des Beirats der Seeleute-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. In dieser wurden die Grundlagen gelegt für eine gemeinsame internationale Aktion

aller bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Seeleute-Organisationen zur Erringung des Achtstundentages.

Auch dieser Beschluß ist nur ein erster Schritt, dessen Ergebnis vor allem von der Mitwirkung der angeschlossenen Organisationen abhängt.

Aber alles in allem: der Einheitsgedanke schreitet vorwärts. Die allererste Vorbedingung für den Kampf der Arbeiterklasse, Einheit und internationales Zusammenwirken, wird erfüllt und soll erfüllt werden! Trotz allem!

Edo Fimmen.

Rundschau.

Was die Arbeitsverhältnisse bei den *Deutschen Reichsbahnen* seit längerer Zeit voraussehen ließen, ist nun eingetroffen: In verschiedenen Teilen des Reiches sind Arbeitergruppen geschlossen in den Ausstand getreten. Der Personenverkehr selbst ist von dieser Bewegung zunächst noch nicht unmittelbar berührt, aber im Güterverkehr machte sie sich sofort fühlbar. Zunächst handelte es sich um spontane Arbeitsniederlegungen. Die zentralen Vorstände der Eisenbahnerorganisationen stehen diesen fern, haben aber — wenigstens soweit der Deutsche Eisenbahnerverband in Frage kommt — den Streikenden Unterstützung zugesagt. Ob die begonnene Bewegung weiter greifen und schließlich zu einem allgemeinen Streik führen wird, ist im Augenblick noch nicht zu übersehen. Das hängt nicht zuletzt von der Haltung der Reichsbahnverwaltung ab. Verharrt sie bei der bisher gezeigten Unnachgiebigkeit, dann erscheint ein allgemeiner und verbitterter Konflikt ganz unvermeidbar.

Die unter der deutschen Eisenbahnerschaft herrschende Erregung hat mehrere Ursachen. Die wesentlichsten sind in den gegenwärtigen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu suchen. Die Inflationszeit hatte die Löhne, trotz iast täglicher Erhöhungen, auf ein nie zuvor gekanntes Niveau zurückgebracht, das sich auch bei Einführung der festen Währung nur wenig zugunsten des Personals verschob und auch trotz späterer Erhöhungen eine starke Spannung zu den Lebenshaltungskosten aufweist. Gleichzeitig hatte die Reichsbahnverwaltung die den deutschen Gewerkschaften durch den Ruhrkampf beigebrachte Schwächung zu einer teilweise erheblichen Arbeitszeitverlängerung ausgenutzt. Da von den Gewerkschaften eingeleitete Verhandlungen zwecks Erhöhung der Löhne und Beseitigung der Arbeitszeitverschlechterungen wiederholt einen ergebnislosen Verlauf nahmen, haben die vertragschließenden Gewerkschaften sowohl den Lohn- als den Arbeitszeitparagrafen des Tarifvertrages zum 1. März gekündigt, aber auch jetzt noch blieb die Reichsbahnverwaltung auf ihrem ablehnenden Standpunkt bestehen. Die Erbitterung des Personals wuchs infolgedessen zusehends und wurde noch dadurch verschärft, daß die Eisenbahnverwaltung den höheren Beamten besondere Zulagen in der Höhe von 4000 bis 20 000 Mark pro Person zuwies und gleichzeitig zu einer mittels Leistungsprämien unterstützten Arbeitsintensivierung überging, die die Zeitdauer der einzelnen Verrichtungen mit der Stoppuhr errechnet und garnicht einzuhaltende Zeitnormen aufstellt. In Berlin kam außerdem noch hinzu, daß dem Personal eine aus Anlaß der Beerdigungsfeierlichkeiten des verstorbenen Reichspräsidenten Ebert eingelegte Trauerfeier von fünf Minuten mit einem halben Stundenlohn in Abzug gebracht worden ist. Diese mit der amtlichen äußerlichen Trauerfeier für den ersten Präsidenten der Republik in schneidendem Kontrast stehende Maßnahme ist zwar nachträglich durch Eingreifen des Generaldirektors Oeser wieder rückgängig gemacht worden, aber sie ist doch äußerst symptomatisch für den in höchsten Eisenbahnämtern herrschenden Geist. Diese Einstellung steht auch nicht einmal vereinzelt da. In Frankfurt a. M. war der Belegschaft der Hauptwerkstätte

sogar verboten worden, die halbstündige Mittagspause zu einer Trauerfeier zu verwenden.

Seit Kriegsbeendigung haben zwischen Eisenbahnverwaltung und Personal wiederholt gespannte Beziehungen bestanden, nie aber war das Auftreten der Verwaltung derart provozierend wie seit der auf Grund des Dawes-Berichtes vorgenommenen Umwandlung der früheren Staatsbahnen in eine autonome Aktiengesellschaft. Die Erklärung hierfür ist leicht gegeben. In dem neuen Verwaltungsrat hat die deutsche Industrie einen hervorragenden Einfluß und diese hält mit solchen Mitteln die Arbeitsbedingungen der Eisenbahnerschaft nieder, weil sie befürchtet, daß eine Verbesserung in der Lage des über das ganze Land zerstreuten Eisenbahnpersonals notwendigerweise auch zu einer Hebung des allgemeinen Lohnstandards führen müßte. Eine gleiche Überlegung spielt bei der ablehnenden Haltung gegenüber der Forderung auf Wiedereinführung des Achtstundentages mit. Die Industrie sieht in der längeren Arbeitsdauer bei der Reichsbahn einen Erfolg, der auch ihren Kampf auf Beseitigung des Achtstundentages bzw. für die Beibehaltung längerer Arbeitszeiten erleichtert. Aus diesem Grunde spitzt sich der Kampf der deutschen Eisenbahner von selbst zu einem Konflikt mit der gesamten Privatindustrie zu und gewinnt direkt für die gesamte Arbeiterschaft Deutschlands hervorragende Bedeutung. Allerdings sind dadurch auch die Kampfbedingungen der Eisenbahnerschaft viel komplizierter als in der Privatindustrie, da voraussehen ist, daß ein allgemeiner Streik seitens der Regierungsinstanzen sofort mit Ausnahmeverordnungen beantwortet und die ganzen öffentlichen Gewalten gegen die Eisenbahnerschaft mobilisiert werden. In einem solchen Konfliktstadium erinnern sich die Regierungen erfahrungsgemäß immer sofort, daß die Eisenbahnen mehr sind als nur eine Maschinerie zur Erzeugung von Profit, und erklären ihr Funktionieren zu einem unverletzlichen Interesse der Öffentlichkeit. Gerade darum ist es auch ein verwerflicher und unduldbarer Zustand, daß die Privatindustrie derart öffentlich wichtige Einrichtungen wie die Eisenbahnen zum Tummelplatz ihrer egoistischen Interessen machen und Konflikte schüren kann, die die Allgemeinheit fortgesetzt bedrohen.

Daß die Eisenbahnerorganisationen nur für ihre elementarsten Ansprüche kämpfen und ihnen an der bisherigen Zuspitzung des Konflikts keine Verantwortung zugewiesen werden kann, geht schon daraus hervor, daß die Streikenden sich auf alle Gewerkschaften, einschließlich der christlichen, verteilen. Tatsächlich ist die Erbitterung über das Verhalten der Eisenbahnverwaltung allgemein und es bedarf, wie die Dinge im Augenblick stehen, nur eines Wortes seitens der zentralen Verbände, um die Bewegung zu einer generellen auszuwachsen zu lassen.

Es ist selbstverständlich, daß die ausländische Eisenbahnerschaft, wie überhaupt die gesamte Transportarbeiterschaft, die weitere Entwicklung des Kampfes der deutschen Eisenbahner mit lebendiger Anteilnahme verfolgt.

Der I. G. B. und die russischen Gewerkschaften.

Zur Vervollständigung des in der Dezember-Nummer des Mitteilungsblattes abgedruckten Briefwechsels zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund und dem Allrussischen Gewerkschaftsrat geben wir nachstehend die Antwort des Internationalen Gewerkschaftsbundes wieder, wie diese in der Vorstandssitzung vom 1. und 2. Dezember beschlossen worden ist:

„Der Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes hat sich in seiner Sitzung vom 1. Dezember mit Ihrem Briefe vom 23. Oktober beschäftigt. Wir haben aus Ihrem Schreiben vom 26. Juli und dem jetzigen Schreiben entnommen, daß Sie nicht bereit sind, sich dem Internationalen Gewerkschaftsbund auf Grund seiner Statuten und Bestimmungen anzuschließen. Statt dessen schlagen Sie die Einberufung eines gemeinsamen, allgemeinen Kongresses, eines Weltarbeiterkongresses vor, an dem nicht allein die dem Internationalen Gewerkschaftsbund

und der Roten Gewerkschafts-Internationale angeschlossenen Organisationen, sondern auch die außerhalb dieser Internationalen stehenden Organisationen, die das Prinzip des Klassenkampfes anerkennen, teilnehmen können.

In unserem Brief vom 11. September haben wir bereits darauf hingewiesen, daß der Wiener Kongreß uns bestimmte Direktiven gegeben hat bezüglich der Anbahnung von Besprechungen über den Anschluß der russischen Gewerkschaften an den Internationalen Gewerkschaftsbund.

Es obliegt unserem Ausschuß, der mit dem Vorstand die Beschlüsse unserer Internationalen Kongresse zu interpretieren und auszuführen hat, über ihren neuen Vorschlag auf Einberufung eines Arbeiter-Weltkongresses zu beraten.

Das Datum unserer Ausschußsitzung wurde für den 5. Februar 1925 und folgende Tage festgesetzt.

Hierauf ist Ende Januar beim Internationalen Gewerkschaftsbund folgendes Telegramm eingegangen:

„Ihr Brief vom 5. Dezember ist am 29. Januar vom Präsidium des Allrussischen Gewerkschaftsrates geprüft worden, der sein Erstaunen über Ihr Schreiben nicht verhehlen kann. Ihre Antwort ist unserer Ansicht nach das Resultat einer mißverständlichen oder tendenziösen Interpretation unserer sehr klaren Briefe. Der Paragraph 2 Ihres Schreibens ist so gefaßt, daß es den Anschein hat, als ob wir als ersten Schritt zur Verwirklichung der Einheit einen internationalen Kongreß aller Gewerkschaftsorganisationen vorgeschlagen hätten. Wir halten eine solche Maßnahme allerdings für einen vollständig korrekten, richtigen und zweckmäßigen Schritt in der Richtung der Verwirklichung der Einheit in der internationalen Arbeiterbewegung, haben Ihnen aber als ersten praktischen Schritt zur Erzielung der Einheit in der Gewerkschaftsbewegung immer mit Nachdruck eine gemeinsame Konferenz von Vertretern des Internationalen Gewerkschaftsbundes und des All-Russischen Gewerkschaftsrates vorgeschlagen. Dies ist unser einziger praktischer Vorschlag für den Augenblick. Eine solche Konferenz von Vertretern des Internationalen Gewerkschaftsbundes und des All-Russischen Gewerkschaftsrates könnte sich, je nach Übereinkunft, aus gleichviel Vertretern beider Parteien — sagen wir einmal, je sechs Delegierten — zusammensetzen. Es muß Aufgabe dieser Konferenz sein, Mittel und Wege zu finden, die volle Einstimmigkeit sichern und so die Gründung einer vereinigten internationalen Gewerkschaftsorganisation ermöglichen, der sich alle jetzt dem Internationalen Gewerkschaftsbund und der Roten Gewerkschafts-Internationale angehörenden Organisationen anschließen können. Beide Parteien sollen bei diesem ersten Schritt einzig vom aufrichtigen Wunsch nach Herbeiführung der in erster Linie notwendigen Einheit ausgehen. Vorbedingungen irgendwelcher Art können die internationale Vereinigung nur beeinträchtigen. Wir glauben, daß alle anderen Schwierigkeiten in Wegfall kommen, falls es uns gelingt, diese gemeinsame Basis zu schaffen. Wir sind daher der Ansicht, daß die Einberufung einer Konferenz, wie wir soeben unschrieben und die wir Ihrem Ausschuß in Erwägung geben, der erste Schritt sein muß. Die Idee der internationalen Vereinigung der Gewerkschaften dringt in vielen Ländern immer mehr in die Arbeitermassen ein, unabhängig von ihrer politischen Einstellung. Dies gibt uns die Überzeugung, daß wir in unsern Bemühungen zugunsten der praktischen Verwirklichung der Einheit erfolgreich sein werden.“

Präsident des Allrussischen Gewerkschaftsrates, *Tomsky*.
Sekretär des Allrussischen Gewerkschaftsrates, *Dogadov*.

Kongresse von I. T. F.-Organisationen.

Holländische Eisenbahnvereinigung, 8.—11. Mai in Amsterdam;

Verband der englischen Eisenbahnkanzlisten (R. C. A.), 24.—28. Mai in Ilfracombe;

Deutscher Eisenbahnerverband, 21.—27. Juni in Köln a. Rh.;

Schweizerischer Eisenbahnerverband, 27. und 28. Juni in Bern;

Englischer Transportarbeiterverband (Transport and General Workers' Union), Beginn: 20. Juli, Kongreßort: Yorkshire-Scarborough;

Schwedischer Transportarbeiterverband, 10.—15. August in Stockholm.

Internationale Kongresse.

Internationaler Eisenbahnerkongreß, 30. Juni bis 2. Juli, Bellinzona;

Internationaler Straßenbahnerkongreß, 18., 19. (20.) Juli, Brüssel.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Aufgabe des Mitgliederstandes.

Die erbetenen Angaben über den Mitgliederstand am 1. Januar 1925 stehen von verschiedenen Organisationen noch aus. Es wird nochmals auf rasche Beantwortung unserer Fragen angedrungen.

Eingegangene Beiträge.

An Beiträgen sind weiter eingegangen:

Beiträge 1924.

Italienischer Strassenbahnerverband f. 513,50

Beiträge 1925.

Freier Gewerkschaftsverband Österreichs f. 1100,—
Dänischer Schiffsheizerverband Kr. 280,—
Belgischer Strassenbahnerverband fr. 1000,—
Holländischer Transportarbeiterverband f. 1086,—
Schwedischer Schiffsheizerverband f. 90,—

I. T. F.-Abzeichen.

Die Organisationen, die bisher noch keine Abzeichen bestellt haben, werden dringend gebeten, dies umgehend nachzuholen.

Eisenbahnerkongreß in Bellinzona.

Bisher haben folgende Organisationen ihre Delegierten zum internationalen Eisenbahnerkongreß angegeben:

Verband der englischen Eisenbahnkanzlisten (R. C. A.), Schwedischer Lokomotivführerverband, Deutscher Eisenbahnerverband der Tschechoslowakischen Republik, Holländische Eisenbahner-Vereinigung.

Den Anmeldungen der andern Eisenbahnerorganisationen wird entgegen gesehen.

Internationaler Straßenbahnerkongreß.

Im Einvernehmen mit den belgischen Kameraden ist der Internationale Straßenbahnerkongreß nunmehr endgültig auf den 18. und 19. (eventuell auch 20.) Juli angesetzt worden. Kongreßort: Brüssel. Die Tagesordnung nebst etwaigen besonderen Anträgen wird den Organisationen demnächst zugehen.



Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

Österreich *)

I. Betriebsform.

Der größte Teil der Eisenbahnen Österreichs ist Eigentum des Staates. Ein geringer Teil ist im Privatbesitze.

Der Betrieb der Staatsbahnen erfolgt durch den Staat selbst. Als Betriebsform wurde ab 1. Oktober 1923 ein selbständiger Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ gewählt.

Dem Parlamente steht eine Kontrolle nicht zu.

Gesamtlänge der vom *Staate betriebenen Eisenbahnen* = 5979 km; Gesamtpersonal: zirka 92 000 Bedienstete.

Gesamtlänge der von *Privatunternehmungen betriebenen Eisenbahnen* = 756 km; hierzu Gesamtpersonal: zirka 4000 Bedienstete.

Die größten Privatbahnlinien wurden bereits in den Besitz des Staates überführt. Gegenwärtig sind Bestrebungen, die noch im Privatbesitz befindlichen Eisenbahnen zu verstaatlichen, nicht zu verzeichnen.

II. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Gegenüberstellung des Betriebserfolges der österreichischen Staatsbahnen 1913 und der österreichischen Bundesbahnen 1923.

	1913	1923
	Millionen Kronen	
Einnahmensumme	833	3 119 600
Ausgabensumme	672	3 572 500
Hier von Ausgaben für aktives Personal	356	1 661 700

Seit 1922 ist mit der Durchführung einschneidender Sparmaßnahmen begonnen worden. Die wesentlichsten sind: Personalabbau, Zusammenlegung von Verwaltungszweigen und Reorganisationen verschiedener Art.

Durch diese Maßnahmen sind Einnahmen und Ausgaben ziemlich ins Gleichgewicht gebracht worden.

Alle Maßnahmen wurden einvernehmlich mit den Organisationen durchgeführt.

Die Personalvertretung hat für diese Zwecke eine sogenannte betriebswirtschaftliche Abteilung geschaffen, die sich ausschließlich damit befaßt, einerseits bestehende Mängel im Betriebe anzuzeigen und deren Beseitigung zu verlangen, andererseits Vorschläge über vorteilhafte Änderungen in der Betriebsführung, wie Einstellung moderner Arbeitsmaschinen, Einführung rationaler Arbeitsmethoden usw. zu erstatten.

Die öffentliche Meinung in Österreich begrüßt die fortschreitende Gesundung des Eisenbahnbetriebes mit Genugtuung.

Der Staat gibt keine Aktien aus.

Die Regierung hat das Recht, ihren Einfluß bei der Tarifsetzung geltend zu machen und macht von diesem Rechte ausgiebigen Gebrauch.

Personen- und Gütertransport per Auto wird vielfach von der staatlichen Postverwaltung, sowie von privaten Unternehmern betrieben. Der Einfluß auf den Eisenbahnverkehr ist vorläufig ein geringer, doch wird hierdurch den Eisenbahnen schon Konkurrenz gemacht.

Der Pakettransport erfolgt sowohl durch die Post als die Eisenbahnen. Die Beförderung der Postsendungen (Brief- und Paketpost) hat die staatliche Eisenbahn bisher unentgeltlich besorgt. In Zukunft soll die Postverwaltung einen noch zu bestimmenden Pauschalbetrag hierfür bezahlen.

*) Mitgeteilt vom Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals.

Die im Privatbesitz befindlichen Eisenbahnen sind durch Bestimmungen in den Konzessionen verpflichtet, gewisse Leistungen ohne Bezahlung zu entrichten. (Unentgeltliche Postbeförderung, Gewährung freier Fahrt für Beamte der Hoheitsverwaltung usw.). Die Konzessionsurkunden für die verschiedenen Privatbahnunternehmungen enthalten hierüber nicht gleiche Bestimmungen, so daß auch die Pflichtleistungen abweichen.

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

Alle Personal-Organisationen die bei der Wahl in die Personalvertretungen (Betriebsräte) ein Mandat erhalten, sind anerkannt.

Zwischen den Vertretern der Betriebsleitung und den Vertretern der Organisation finden offizielle Besprechungen statt, wenn Verwaltung oder Personal-Organisationen solche für nötig erachten. Ob Besprechungen der Organisation mit der Verwaltung einzeln oder gemeinsam stattfinden, hängt von den taktischen Erwägungen der freigewerkschaftlichen, die Führung innehabenden Organisation ab.

Zwischen Organisationsvertretern, die noch in ihren Diensten stehen und solchen, die besoldete Angestellte der Organisation sind, macht die Verwaltung keinen Unterschied.

Die Regelung von Personalfragen erfolgt durch die gesetzlich gewählten Personalvertretungen unter Beiziehung der anerkannten Organisationsvertreter. Kommt es zwischen Zentralausschuß und Generaldirektion zu keiner Einigung, so wird die Verwaltungskommission, in der auch Vertreter des Personales Sitz und Stimme haben (allerdings in der Minderheit sind) angerufen.

Ist der Zentralausschuß mit der Entscheidung der Verwaltungskommission nicht einverstanden, so kann der Zentralausschuß, sofern es sich nicht um eine Neuregelung in Besoldungs-, Lohn- oder sonstigen Gebührenfragen handelt, binnen 14 Tagen vom Tage der Zustellung der Entscheidung an gerechnet, einen von der Verwaltungskommission einvernehmlich mit dem Zentral-Ausschuß zu bestellenden Schiedsrichter zur endgültigen Entscheidung anrufen.

Die Entscheidung des Schiedsrichters ist eine endgültige und für beide Teile bindend.

Falls in den Lohn-, Gehalts- und Gebührenfragen keine Einigung zu Stande kommt, so bleibt dem Personal nur die Anwendung gewerkschaftlicher Mittel übrig.

In formaler Hinsicht werden Anliegen betreffend die Arbeitsbedingungen mittels der Personalvertretungskörper, in denen auch die Organisationsvertreter sitzen, geregelt. Soweit es sich um in den Wirkungskreis der Stationen, Werkstätten, Streckenleitungen, Heizhäuser usw. fallende Angelegenheiten handelt, geschieht dies im Einvernehmen der *Vertrauensmännerausschüsse* mit den Dienstvorständen, während Fragen, die in den Bereich der Direktionen gehören, im Einvernehmen mit dem *Personalausschuß*, und Fragen die in den Wirkungskreis der Generaldirektion gehören, im Einvernehmen mit dem *Zentralausschuß* der Personalvertretung geregelt werden.

Die Personalvertretungen gehen aus Wahlen hervor. Jeder Beschäftigte, der das 18. Lebensjahr erreicht hat und am Tage der Wahlausschreibung mindestens 3 Monate ununterbrochen im Bahndienste steht, ist wahlberechtigt. Wählbar ist jeder, der mindestens 24. Jahre alt ist, 2 Jahre im Dienstverhältnis steht und in einer Organisationsliste als Kandidat aufgestellt wird. Die Mandatsdauer ist 3 Jahre. Die Wahl ist allgemein, gleich, geheim, unmittelbar, persönlich, und erfolgt nach den Grundsätzen des Proporz. Jeder Dienstzweig und zwar a) der Verwaltungsdienst, b) der Bahnhofsdienst (Verkehrs- und kommerzieller Dienst, c) der Fahrdienst, d) der Bau- und Bahnerhaltungsdienst, einschließlich des Signalwerkstattendienstes und der Bauleitungen, e) der Werkstätten dienst, einschließlich Vorratslagerdienst, f) der Zugförderungsdienst, einschließlich Beleuchtungs- und Starkstromdienst, muß durch mindestens je ein Mitglied vertreten sein. Dabei muß auch

berücksichtigt werden, daß von den 12 Vertretern im Personalausschuß wenigstens 2 den höheren Verwendungsgruppen angehören, von denen einer aus dem Stande der Bediensteten mit vorgeschriebener Hochschulbildung entnommen sein muß.

Der Zentralausschuß umfaßt 18 Personen. Von diesen müssen wenigstens 3 Mitglieder den höheren Verwendungsgruppen angehören (eines mit Hochschulbildung).

Ein Viertel der Mitglieder beider Ausschüsse kann aus Vorstandsmitgliedern oder Beamten der betreffenden Gewerkschaft bestehen, auch wenn sie keine aktiven Eisenbahner sind. Auf Grund der Stärke unserer Organisation haben unsere Genossen in den Personalausschüssen überall eine Mehrheit von $\frac{3}{4}$ und zumeist von $\frac{5}{6}$.

Die Vertrauensmännerausschüsse in den Stationen, Werkstätten, Heizhäusern, Streckenleitungen usw., Personalausschüsse bei den Direktionen, der Zentralausschuß am Sitze der Generaldirektion, sind die Instanzen der Personalvertretungen.

Die gewählten Personalvertreter und Vertreter der Organisationen können auch mit Dienstchefs usw. unterhandeln.

Die Privatbahnen haben sich verpflichtet, alle Maßnahmen der Bundesbahnen zu Gunsten der Bediensteten auch auf ihr Personal anzuwenden.

Abweichungen von dieser Vereinbarung erfolgen im Einvernehmen mit den gewählten Personalvertretungen und Organisationsvertretern.

Den Organisationsvertretern wird zwecks Interessenvertretung des Personals Extraplaub (Dienstenthebung) erteilt.

Zur Deckung der sachlichen und der Personalkosten der vom Dienste enthobenen Personalvertreter wird eine Umlage von vorläufig 2000 Kronen monatlich pro Bediensteten durch die Verwaltung eingehoben. Außer den Dienstenthebungen gibt es Dienst erleichterungen für solche gewählte Personalvertreter, welche nicht gänzlich vom Dienste befreit sind.

Die Bezüge werden voll ausbezahlt. Die Bezüge des vom Dienste enthobenen Organisationsvertreters müssen der Verwaltung durch die Organisation zurückvergütet werden.

Alle Personalangelegenheiten und Fragen sozialer und wirtschaftlicher Natur, die die gesamten Bundesbahnbediensteten oder einzelne Kategorien betreffen, ferner Dienst- und Lohnangelegenheiten, die zwar einzelne Bedienstete betreffen, jedoch die Eigenschaft grundsätzlicher Verfügungen tragen, werden im gegenseitigen Einvernehmen zwischen der Dienststelle und der gewählten Personalvertretung geregelt.

Die Personalvertretungen sind auch berufen, bei jenen Dienststellen, für deren Bedienstete sie eingesetzt sind, die Vermittlung in dienstlichen Angelegenheiten eines einzelnen Bediensteten auf dessen Verlangen zu übernehmen.

Ebenso hat das Personal mittels spezieller Unterausschüsse der Personalvertretung, der sogenannten Betriebswirtschaftsausschüsse, die Möglichkeit einer Einflußnahme auf die Organisation der Verwaltung und auf die technischen Betriebsfragen.

Überdies ist dem Personal die Möglichkeit der Stellungnahme zu allen Fragen gewahrt, die in der Verwaltungskommission zur Sprache gelangen.

In die Verwaltungskommission der österreichischen Bundesbahnen (aus 14 Mitgliedern bestehend), welche gleichbedeutend mit einem Verwaltungsrat ist, werden die von dem Zentralausschuß der Personalvertretung namhaft gemachten 3 Mitglieder von der Regierung berufen. Über die übrigen 11 Mitglieder entscheidet die Regierung. Die freie Gewerkschaft der Eisenbahner, welche die $\frac{3}{4}$ Mehrheit in dem Zentralausschuß der Personalvertretung besitzt, hat es durchgesetzt, daß eines ihrer Mitglieder von der Verwaltungskommission als Vizepräsident gewählt wurde.

Zur Aufstellung des Sommer- und Winterfahrplanes werden die Vertrauensmänner des interessierten Personals selbstverständlich herangezogen und haben das Mitspracherecht.

IV. Das Streikrecht.

Die österreichische Eisenbahnerschaft hat heute das uneingeschränkte Streikrecht und hat hiervon zwei Mal — im Jahre 1922 und im November 1924 — mit Erfolg Gebrauch gemacht.

Vor dem Kriege war seitens der Regierung verschiedentlich versucht worden, das Koalitionsrecht der Staatsbeamten und damit auch des Personals der staatlichen Eisenbahnen einzuzengen und auch die politische Organisation zu verbieten. Indessen haben diese Bestimmungen für die Eisenbahnerschaft niemals Gültigkeit erlangt. Dafür waren die Organisationen der österreichischen Arbeiterschaft schon zu sehr erstarbt. Seit der staatlichen Umformung ist das Recht zur Koalition und politischen Organisation verfassungsmäßig festgelegt.

Das Kampfmittel der passiven Resistenz ist zum ersten Male im großen Umfange im Jahre 1905 angewendet worden. Es wurde erreicht, daß die Eisenbahnerorganisation anerkannt und Lohnaufbesserungen durchgeführt wurden. Das zweite Mal wurde passive Resistenz auf der damals noch privaten Nordwest- und Ostbahn ausgeübt. Zweck dieses Kampfes war, die Angleichung der Löhne dieser Bahnen an die Bezüge der Staatsbahnbediensteten zu erwirken. Die geforderten Verbesserungen wurden größtenteils durchgesetzt.

V. Die Organisation des Personals.

Die Anzahl des am 1. Januar 1923 insgesamt im Dienste der österreichischen Eisenbahnen beschäftigten Personals betrug 128 151, davon a) Bundesbahnbedienstete 96 134 und b) Privatbahnen 32 017. Ende 1924, nach Übernahme der Südbahnlinien (29 047) durch die Bundesbahnen, beträgt die Zahl der Bundesbahnbediensteten 92 000 und 4 000 Privatbahnbedienstete. 31 151 Bedienstete wurden insgesamt im Jahre 1924 abgebaut.

An Gewerkschaften gab es am 1. Januar 1923:

Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals (Freie Gewerkschaft)	110 715 Mitglieder
Deutsche "Verkehrsgewerkschaft (hauptsächlich Beamte)	ca. 26 000 Mitglieder
Gewerkschaft christlicher Eisenbahner ca.	5 000 Mitglieder
Freie Union der Eisenbahner (christliche Organisation)	kaum 1 000 Mitglieder
Bahnmeisterverein*)	350 Mitglieder
Kondukteurverein*)	7 600 Mitglieder

Lokomotivführerverein (hauptsächlich auf der Südbahn): Einige Hundert Mitglieder.

Auf dem Boden des Klassenkampfes steht von den angeführten Gewerkschaften nur der Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals.

Unsere Organisation zählt:

an Lokomotivpersonal (Zugförderung)	15,0% = 16 600
an Fahrdienstpersonal	12,1% = 13 325
an Stationsdienstpersonal	13,3% = 14 734
an Werkstättenpersonal	21,4% = 23 691
an Bau- und Bahnerhaltungspersonal	25,5% = 28 230
an Personal des kommerz. Kanzlei- u. Zentraldienstes	12,7% = 14 059

Insgesamt 100% = 110 715

Durch den Personalabbau haben sich die oben angeführten Gesamtzahlen bis Ende 1924 um $\frac{1}{6}$ bei allen Organisationen verringert.

Dem Internationalen Gewerkschaftsbund ist durch die Gewerkschaftskommission der österreichischen Gewerkschaften nur der Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein der Eisenbahner angeschlossen.

Durch die natürliche Gliederung unserer Organisation nach Dienstzweigen (Exekutiven), die sich in ihre Fachgruppen unterteilen, in welchen Dienstzweigfragen behandelt werden, wurde der früher bestandenen Tendenz der Organisationszersplitterung (Gründung von Kategorienvereinen) wirksam begegnet.

Die Erledigung von Fragen, die mehrere oder sämtliche Dienstzweige betreffen, erfolgt durch die Gesamtorganisation.

*) Bezüglich der Mitgliederzahl des Kondukteur- und Bahnmeistervereins ist zu erwähnen, daß die Mitglieder dieser Vereine zum größeren Teil Mitglieder unserer Organisation sind.

Der Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals ist eine Einheitsorganisation.

VI. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Die Feststellung der Arbeitsbedingungen ist für das nicht festangestellte Personal durch die Arbeitsordnung, für das festangestellte Personal durch die aus früherer Zeit stammende Dienstpragmatik und durch die Besoldungsordnung, die bis zum Ende des Jahres 1923 eine Angleichung an das Bundesangestelltenbesoldungsgesetz dargestellt hat, gegeben. Seit Ende des Jahres 1923 ist bei den Bundesbahnen in den Besoldungsfragen eine andere Behandlung wie bei den Bundesangestellten eingetreten. Das angestellte Personal steht in einem unklümbaren Verhältnis zu den Bundesbahnen. Bei den Privatbahnen ist das Verhältnis kündbar.

Neu auftauchende Fragen werden wie folgt erledigt: Im Schoße der Organisation durch die Konferenz der Obmänner der Exekutiven behandelte Fragen werden nach Genehmigung durch die Zentralleitung dem Zentralausschuß der Personalvertretung übermittelt und dort von einem der zuständigen Ausschüsse, worin die Mandatare unserer Organisation $\frac{1}{3}$ der Sitze innehaben, im Sinne des Beschlusses der Organisation behandelt. Falls es zwischen der Verwaltung und dem Zentralausschuß zu einer Einigung nicht kommt, so ist als schiedsrichterliche Instanz die Verwaltungskommission anzurufen.

Bis zum 1. Oktober 1923 war der Verkehrsausschuß des Parlaments als schiedsrichterliche Instanz vorgesehen, der in der Zeit vor dem 1. Oktober 1923 dreimal angerufen wurde und jedesmal im Sinne der Organisation entschied. Seit der Umwandlung der Eisenbahnen in einen selbständigen Wirtschaftskörper ist diese Bestimmung aufgehoben.

Die Mitwirkung der Organisation bei der Feststellung der Arbeitsbedingungen in den Personalvertretungskörpern ist in den Bestimmungen der Personalvertretungsvorschrift sichergestellt.

Die Organisation schließt mit der Verwaltung Verträge ab, die aber nicht den Charakter eines Kollektivvertrages haben und die in den Personalvertretungskörpern sanktioniert werden.

Bei den Privatunternehmen gibt es wie bei den Bundesbahnen Personalvertretungen und besteht das Übereinkommen, daß alle zugunsten des Personals der Bundesbahnen erfolgenden Maßnahmen auch auf das Personal der Privatbahnen sinn gemäßige Anwendung zu finden haben.

Eine Dauer der vereinbarten Arbeitsbedingungen im Sinne der Kollektivverträge wird mit Rücksicht auf die Unstetigkeit der wirtschaftlichen Verhältnisse in der Regel nicht vereinbart.

Die die Dienst- und Verdienstangelegenheiten betreffenden Neuregelungen werden durch die amtlichen Nachrichtenblätter der Generaldirektion und der Direktionen, ferner die Dienstaufträge und dergleichen dem Personale bekanntgegeben.

Es steht der Personalvertretung sowie der Verwaltung frei, jederzeit Anträge auf Abänderung der Arbeitsbedingungen zu stellen.

VII. Arbeitsbedingungen.

Rechtliche Stellung.

Gegen Straffentlassungen ist das festangestellte Personal durch die Dienstordnung geschützt, da das Dienstverhältnis unkündbar und nur im Wege eines Disziplinarverfahrens oder ohne ein solches im Falle der Verurteilung durch die ordentlichen Gerichte auf Grund eines begangenen Verbrechens lösbar ist.

Bei Ordnungsstrafen, die vom Dienstvorstande zu verhängen sind, ist die Berufung an die nächst höhere Dienststelle zulässig. Bei Straferkenntnissen einer Disziplinarkammer ist die Berufung an die Disziplinarkammer zulässig. Die Möglichkeit einer Berufung an eine höhere Instanz gibt es vorläufig nicht.

Entlassung unter Umgehung der Schiedsgerichte ist nicht möglich. Hinsichtlich der Bekleidung öffentlicher Ämter bestehen keinerlei einschränkende Bestimmungen.

Bei der Ausübung eines Nationalratsmandats erfolgt die Beurlaubung vom Dienste während der Mandatsdauer unter Bezahlung der Bezüge.

Bei der Ausübung eines Landtagsmandats erfolgt die Beurlaubung vom Dienste nur während der Sitzungssessionen des Landtages und Bezahlung der Bezüge nur für diese Zeit.

Bei Ausübung eines Bürgermeister- oder Gemeinderatsmandats erfolgt eine eventuelle Beurlaubung gegen Rücküberweisung der Bezüge seitens der Gemeinde oder unter Ausstellung der Gebühren.

Bei Ausübung eines Bürgermeister- oder Gemeinderatsmandats einer kleineren Gemeinde erfolgt nur eine Abwesenheits-Erlaubnis, wenn kein Ersatz notwendig ist und der Bedienstete trotz zeitweiliger Abwesenheit vom Dienst seinen dienstlichen Verpflichtungen nachkommen kann.

Über ein neues und modernes Dienstrecht finden derzeit Verhandlungen zwischen Personalvertretung und Verwaltung statt.

VIII. Die Arbeitszeit.

Es wird unterschieden zwischen *Dienstzeit* und *Arbeitszeit*.

Die *Arbeitszeit* ist 8 Stunden täglich, 48 Stunden wöchentlich oder 208 Stunden für den Monat von 30 Tagen. (Im Zentraldienst der Direktionen und der Generaldirektion ist die 7stündige Amtszeit eingeführt).

Die *Dienstzeit* setzt sich aus effektiver Arbeitszeit und Bereitschaftsdienst zusammen, wobei 50% (in einzelnen Fällen 60%) des Bereitschaftsdienstes als Arbeitszeit gelten.

Über die Berechnung der Arbeitszeit in den einzelnen Arbeitskategorien sind ausführliche Grundsätze aufgestellt, die sich auch auf die Zahl der Ruhetage erstrecken. Hierbei wird Rücksicht genommen auf die Intensivität des Dienstes. Anhaltspunkte hierfür sind:

Im Bau- und Bahnunterhaltungsdienst

a) Soweit Überwachungsgänge in Frage kommen: die Zahl der Gleise, die Art der Strecke (gebirgig oder eben), die zu verrichtenden Tätigkeiten und dergleichen.

b) Soweit ausschließlicher Schranken-, Ladestellen-, Block- oder Zugmeldedienst in Frage kommt: die Zahl der verkehrenden Züge. Ferner wird unterschieden, ob der Dienst ununterbrochen oder längere nächtliche Betriebsruhe vorgesehen ist.

Im Stationsdienst

gelten als Arbeitszeit diejenigen Zeitabschnitte, während deren das Personal dienstlich tätig ist und 50% der Zeitabschnitte, die Dienstbereitschaft darstellen. Pausen werden weder als Arbeitszeit noch als Dienstbereitschaft angerechnet. Für die im Fahrdienstleiter-, Verschluss-, Weichensteller- und Fernschreiberdienst verwendeten Bediensteten der Hauptstrecken mit ununterbrochenem Tag- und Nachtverkehr dürfen keine Pausen innerhalb der Dienstschiicht vorgesehen werden. Die Zeit der Dienstbereitschaft dieser Personalgruppen wird mit 60% als Arbeitszeit bewertet. Die Anzahl der wöchentlichen Dienststunden (Arbeitszeit und Bereitschaftsdienst) darf für Hauptstrecken nicht mehr als 72, für Nebenstrecken nicht mehr als 84 Stunden betragen.

Für das im Verrechnungs- und Güterabfertigungsdienst verwendete Personal ist die tägliche Dienstdauer 8 Stunden.

Im Zugbegleiterdienst

gilt als effektive Arbeitszeit: die Fahrzeit der begleiteten Züge, 60% der Fahrzeit als Fahrgast, die notwendige Zeit zur Vorbereitung und Übergabe des Zuges, 60% des Bereitschaftsdienstes auf dem Bahnhof, die Wendezeiten bis zu 1 Stunde (in auswärtigen Umkehrstationen wird bei 6 Stunden Wendezeit die erste Stunde ganz, der übrige Teil zu einem Drittel als Arbeitszeit gewertet).

Im Zugförderungsdienst.

Für Lokomotivpersonal gelten zur Bemessung der Arbeitszeit entsprechende Grundsätze wie im Zugbegleitedienst. Die Dienstschicht darf in der Regel 14 Stunden, bei weniger anstrengender Gesamtdienstleistung 16 Stunden nicht überschreiten. Innerhalb der Dienstschicht darf im allgemeinen die auf der Lokomotive zurückgelegte Fahrtdauer im Schnell- und Personenzugdienst 8 Stunden, im Güterzugdienst 10 Stunden, im Verschub- oder Pendeldienst 12 Stunden nicht überschreiten. Die für das Lokomotivpersonal geltenden Grundsätze finden analoge Anwendung auf das Maschinen- und Deckpersonal der Bodenseedampfschiffahrt.

Sonstige Personalgruppen.

Für *Tor-, Tag- und Nachtwächter* ist die Höchstdienstzeit pro Woche 72 Stunden.

Kanzleidiener haben bei schwierigen dienstlichen Verhältnissen im 30tägigen Monat 250 Stunden, sonst bei 280 Stunden im Dienst.

Verwaltungs- und Aufsichtspersonal in den Haupt- und Nebenwerkstätten hat eine wöchentliche Arbeitszeit von 48 Stunden (8,6 Stunden täglich von Montag bis Freitag, Samstags 5 Stunden).

Die Regelung für die Überstundenvergütung

erfolgt in erster Linie durch Zeitausgleich.

Ruhetage.

Für diejenigen Gruppen des Personals, die eine achtstündige (im Zentraldienst siebenstündige) Arbeitszeit haben, gilt der wöchentliche Ruhetag (Sonn- und Feiertage). Für die übrigen Gruppen, bei denen ein großer Teil der Arbeitszeit aus Dienstbereitschaft besteht, besteht eine besondere Ruhetagregelung, wobei sich die Zahl der Ruhetage nach der Arbeitsintensität richtet.

Bezahlter Urlaub.

Beamtenanwärter und nichtständige Hilfsbedienstete erhalten bei einer ununterbrochenen Dienstzeit von mindestens einem Jahr acht Urlaubstage.

Beamte der Verwendungsgruppe 1 bis 19 erhalten bei einer Dienstzeit bis 5 Jahre 14 Tage, bei einer Dienstzeit über 5 bis 15 Jahre 21 Tage und bei einer Dienstzeit über 15 Jahre 28 Tage Urlaub.

Bei Errechnung des Urlaubs für Beamte und Beamtenanwärter mit vorgeschriebener Hochschulbildung werden den wirklichen Dienstjahren 5 Jahre zugezählt.

Alle Bedienstete, die ihren Urlaub in der Zeit vom 1. November bis zum 31. März ausnützen, erhalten zu je 6 Urlaubstagen zwei weitere.

(Fortsetzung folgt.)

Die Eisenbahner in Mexiko.

Dem in St. Louis erscheinenden „Railroad Telegrapher“ entnehmen wir den folgenden Bericht:

Alle Bediensteten der mexikanischen Staatseisenbahnen sind gewerkschaftlich organisiert. Unorganisierte werden nicht beschäftigt. Die zwischen der Eisenbahnverwaltung und den gewerkschaftlichen Komitees geschlossenen Übereinkünfte beziehen sich nicht nur auf Löhne und Arbeitszeit, sondern es besteht auch eine Kranken- und Unfallversicherung, deren Kosten gänzlich von der Eisenbahnverwaltung bestritten werden.

Es bestehen zwölf Gewerkschaften. Alle diese sind in einer Konföderation vereinigt. Die Gesamtmitgliedschaft ist 40 000. Der Sitz aller Organisationen ist in Mexiko-Stadt, wo die Eisenbahner-Konföderation das schönste Bürohaus der Stadt mit einem Kostenaufwand von \$ 100 000 errichtet hat.

Arbeitskonflikte waren in Mexiko früher so häufig wie die Revolutionen vor dem Amtsantritt des Präsidenten Obregon.

Seitdem werden die Arbeiter als Menschen und nicht mehr als Ware behandelt. Ein im Jahre 1912 ausgebrochener Eisenbahnerstreik mißglückte. Damals waren mehr als die Hälfte aller Eisenbahner Amerikaner. Nach Beilegung des Streiks zogen sich die Amerikaner aus Mexiko zurück und seitdem sind nur Mexikaner beschäftigt. Die Mexikaner sind heute in jeder Hinsicht ausgeprägtere Gewerkschafter als die Arbeiter in den Vereinigten Staaten. Amerikaner werden auf den mexikanischen Eisenbahnlinien nicht angestellt. Die Southern Pacific errichtet eine Linie nach der Westküste von Mexiko. Das Personal dieser Linie besteht aus Amerikanern und Mexikanern und ist unmorganisiert. Die Arbeitsbedingungen und Arbeitslöhne dieser Linie sind weniger günstig als bei den mexikanischen Eisenbahnen.

Der Güter-, Pasagier- und Telegraphendienst auf den Staatsbahnen wird von der Regierung betrieben, während der Schlafwagendienst in den Händen der Pullmann-Gesellschaft liegt.

Im Jahre 1918 setzten die verschiedenen Eisenbahnverbände eine Erhöhung der Löhne und Verbesserung der Arbeitsbedingungen durch. Im Jahre 1922 erhoben sie neue Forderungen, die aber von der Verwaltung abgewiesen wurden. Infolgedessen kam es zu einem Eisenbahnerstreik. Geschlossen legte das Personal den Dienst nieder und harrete 30 Tage im Kampfe aus. Dann wurde allen Forderungen der Gewerkschaften entsprochen. U. a. erreichten sie eine Lohnerhöhung von 50 Prozent.

Die von der Regierung durchgeführte Kranken- und Unfallversicherung, zu der das Personal keinen Beitrag zu leisten hat, gewährt während einer gewissen Periode den vollen Lohn zuzüglich der Krankenhauskosten. Nach 20 Dienstjahren hat der Bedienstete ein Recht auf Pension in Höhe von 50 Prozent des Gehalts. Ist er noch arbeitsfähig, so kann er im Dienst bleiben und bezieht dann außer dem vollen Lohn die ihm zustehende Pension. Jeder Bedienstete hat Anspruch auf besoldeten Urlaub, und zwar für je 6 Monate im Ausmaß von 15 Tagen. Verrichtet er während des ihm zustehenden Urlaubs Dienst, so erhält er die Zeit doppelt bezahlt.

Die Telegraphisten arbeiten in der Tagesschicht acht und in der Nachtschicht sieben Stunden. Überstunden nach der achten bis zur zwölften Stunde werden mit 50 Prozent Zuschlag und nach der zwölften Stunde mit 100 Prozent Zuschlag vergütet. Die im Taglohn beschäftigten Bediensteten erhalten im Monat 26 Tage bezahlt. In Mexiko gibt es zahllose Feiertage. Arbeit an diesen wird ebenso wie Sonntagsarbeit doppelt angerechnet.

Die nachstehend angeführten Löhne sind in mexikanischen Dollars ausgedrückt. Ein mexikanischer Dollar entspricht 1½ amerikanischen Dollars. Der ungefähre Monatslohn bei regulärer Beschäftigung an 26 Tagen ist:

Telegraphisten der ersten Klasse	300 mex. Dollar,
„ „ zweiten „	230 „ „
„ „ dritten „	170 „ „

Vorübergehend versetzte Angestellte erhalten doppelten Taglohn und Rückvergütung der Unkosten.

Während der letzten revolutionären Bewegung, die am 6. Dezember 1923 begann und am 23. März 1924 endete, stand ein Teil der Eisenbahnerschaft auf der Seite der Regierung und ein anderer Teil auf der Seite der Aufständischen. Nach Beendigung dieser Bewegung trat die Eisenbahnerkonföderation in einer neuartigen Weise für alle Mitglieder ein. Telegraphisten, die bei den Aufständischen in der Nähe von Vera Cruz Dienst taten, wurden entfernten Abteilungen der Eisenbahnen zugeteilt und sind nun dort für die Dauer eines Jahres probeweise beschäftigt. Bewähren sie sich, so werden sie im März 1925 an ihre früheren Arbeitsplätze zurückkehren.

Die Löhne und Arbeitsbedingungen gelten nur für diejenigen, die die Anweisungen und Entscheidungen ihrer Gewerkschaft befolgen. (The wages and rules only apply to members in good standing in the federation.)

Die lokalen Abteilungen halten einmal wöchentlich am Sitze jeder Eisenbahn-Division Zusammenkünfte ab. Jedem Mitglied, das ohne triftige Entschuldigung wegbleibt, wird eine Strafe von 5 Dollar auferlegt. Wird die Strafe nicht sofort entrichtet, so verliert das Mitglied alle Ansprüche gegenüber der Organisation.

(Das Sekretariat der I. T. F. steht seit einiger Zeit in einem Briefwechsel mit der Eisenbahner-Konföderation und hofft, in einer der folgenden Nummern des Mitteilungsblattes einen ausführlicheren Bericht über die Arbeitsverhältnisse der mexikanischen Eisenbahner veröffentlichen zu können.)

Aufruf!

An die Hafendarbeiter der Nordsee-Häfen Deutschlands, Belgiens und Hollands.

Genossen!

Der Internationale Transportarbeiter-Kongreß, der anfangs August des vorigen Jahres in Hamburg tagte, hat zu den wichtigsten Fragen der Hafendarbeiter aller Länder Stellung genommen.

In größter Einmütigkeit gelobten die Vertreter der organisierten Transportarbeiter von 20 Ländern, vor allem die wichtigste Eroberung der Arbeiterschaft, den Achtstundentag, zu verteidigen und aufrechtzuerhalten.

Daneben sprach der Kongreß sich einstimmig aus zugunsten der Sicherung eines Mindesteinkommens für Hafendarbeiter, für eine Verbesserung der in vieler Hinsicht noch ungenügenden Versorgungsmaßnahmen zur Unfallverhütung, für eine befriedigende Unfallversicherung, für eine annehmbare Regelung der Nacharbeit und für ein größeres Mitbestimmungsrecht der Arbeiter in den Hafenbetrieben.

Genossen! Diese an sich gewiß nicht übertriebenen Forderungen werden die Hafendarbeiter der verschiedenen Länder neben ihren durch die besonderen Verhältnisse des Landes bedingten Forderungen nur dann durchsetzen können, wenn sie sich dem Unternehmertum in starken Landesverbänden, welche zur internationalen Zusammenarbeit engstens verbunden sind, gegenüberstellen.

Die Vorstände der Hafendarbeiter-Organisationen Deutschlands, Belgiens und Hollands sind sich dessen bewußt, daß die Hafendarbeiter, ganz besonders die der großen und kleineren Nordseehäfen, die dasselbe wirtschaftliche Hinterland haben, mehr und mehr auf eine regelmäßige und enge Zusammenarbeit angewiesen sind, wenn sie im Kampfe für die Aufbesserung ihrer Lebenslage Sieger bleiben wollen.

Aus dieser Erwägung heraus haben sich die Vertreter der Hafendarbeiter Deutschlands, Belgiens, Hollands und die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in eine Konferenz zusammengefunden, um gemeinsam zu beraten, wie die so nötige Zusammenarbeit im Interesse

der Gesamtheit der Hafendarbeiter der Nordsee-Häfen am besten gefördert und gewährleistet werden kann. In den wichtigsten Punkten wurde vollkommene Übereinstimmung erzielt. Die Vorstände haben sich zur gegenseitigen Unterstützung verbunden. In Zukunft werden die Organisationen der Hafendarbeiter Deutschlands, Belgiens und Hollands in ihrem Kampfe gegen die Unternehmer im engsten Einvernehmen handeln und Maßnahmen treffen zur wirksamen gegenseitigen Unterstützung.

Genossen! Beschlüsse und Maßnahmen Eurer Vorstände haben nur dann Bedeutung, wenn sie von Euch, wenn sie von allen Hafendarbeitern unterstützt werden. Internationale Solidarität ist nur dann möglich, wenn die nationale Solidarität vorhanden ist. Nationale und internationale Solidarität können nur dann wirksam geübt werden, wenn die Organisationen stark sind.

Die Unternehmer wappnen sich! Hafendarbeiter Deutschlands, Belgiens und Hollands, stellt ihnen Eure organisierte Masse gegenüber. Hinein in Eure Organisation!

Deutsche Hafendarbeiter! Hinein in den Deutschen Verkehrsbund! Schließt Euch zusammen und bereitet Euch vor, gemeinsam mit den Hafendarbeitern Belgiens und Hollands bessere Lebensbedingungen zu erkämpfen.

Deutscher Verkehrsbund

Oswald Schumann,
Johannes Döring.

Belgische Transportarbeitersbond

Chr. Mahlman.

Centrale Bond van Transportarbeiters (Holland)

Joh. Brautigam.

Internationale Transportarbeiter-Föderation

Edo Fimmen, Sekretär.

Berlin, den 25. Februar 1925.



Beschäftigung farbiger Seeleute auf deutschen Schiffen.

Die Beschäftigung farbiger Seeleute nimmt in der letzten Zeit in der deutschen Handelsflotte beträchtlich zu. Im ganzen sind etwa 200 Inder und 100 Chinesen gemustert worden. Vorbereitungen, die verschiedene Reedereien treffen, weisen darauf hin, daß eine weitere Vermehrung der bisher beschäftigten farbigen Seeleute geplant ist. Die deutschen Seeleute sind hierüber sehr beunruhigt und haben sich gemeinsam beschwerdeführend an das Reichsarbeitsministerium gewandt. Besonders nachdrücklich wurde hierbei auf die Tatsache verwiesen, daß die steigende Beschäftigung von Farbigen die Erwerbsmöglichkeit der deutschen Seeleute einschränke, und daß diese Einschränkung die deutschen Seeleute umso empfindlicher treffe als diese schon unter der Verkleinerung der Handelsflotte in der Nachkriegszeit zu leiden haben.

Die Reedereien scheinen sich um diese Auswirkungen nicht kümmern zu wollen. In einem am 12. Dezember 1924 an den Präsidenten der Reichsarbeitsverwaltung gerichteten Schreiben rechtfertigten sie ihr Vorgehen und behaupten, daß sich die

Farbigen in der Ostindienfahrt und an der afrikanischen Küste als widerstandsfähiger gegen die klimatischen Einflüsse erweisen als die deutschen Seeleute. Durch beim deutschen Personal eintretende Erkrankungen werde die Schiffsbesatzung, insbesondere das Maschinenpersonal, regelmäßig empfindlich reduziert. Die Besatzung der Schiffe in der Ostindienfahrt mit farbiger Mannschaft entspringe „rein humanitären Rücksichten“.

Demgegenüber weist der Aktionsausschuß seemannischer Berufsverbände darauf hin, daß die deutschen Seeleute mindestens dieselbe Widerstandskraft besitzen wie Inder und Chinesen und unterstützt diese Feststellung mit einem Gutachten des Medizinalrats Prof. Dr. Nocht, der als eine Autorität auf dem Gebiet der Erforschung der Tropenkrankheiten bekannt ist. Hierin heißt es u. a.:

„Die Arbeitsfähigkeit und -leistung ist im feuchtheißen Klima — und das gilt ganz besonders von Dampferfahrern in den Tropen — herabgesetzt, aber in gleicher Weise für Weiße wie für Farbige, und wenn man von dem weißen Feuermann an Bord nicht mehr verlangt als von einem farbigen, so ist er dieser Arbeit gewachsen.“

Diese Tatsache wird indirekt von den deutschen Reedern selbst dadurch anerkannt, daß sie abgelöstes deutsches Personal gewöhnlich durch zahlenmäßig viel höheres farbiges ersetzen. Auf den Schiffen „Goldenfels“ und „Crostafels“ sind an Maschinenpersonal 3 Schmierer, 9 Heizer und 8 Trimmer (Deutsche) durch 3 Schmierer, 21 Heizer und 9 Trimmer (Inder) ersetzt. An Deckpersonal sind auf dem gleichen Schiffe 1 Bootsmann, 9 Matrosen, 2 Leichtmatrosen und 3 Jungen (Deutsche) durch 2 Bootsmann, 16 Matrosen und 1 Jungen (Inder) ersetzt. Gleichzeitig zeigt diese Verschiedenheit der Besatzungsstärken, wie der Aktionsausschuß seemannischer Berufsverbände nach-

drücklich hervorhebt, *den wirklichen Grund für die unter den deutschen Seeleuten aufgetretenen Erkrankungen.* Die Schiffe waren zu schwach bemannt und die den deutschen Seeleuten aufgebildeten Leistungen größer als diese den farbigen zugemutet werden. Eine weitere Rolle spielte die Verpflegung bei Aufenthalt in den Tropen. Dem weißen Maschinenpersonal müsse eine kräftigere Kost verabreicht werden. Der Mannschaft fehle es an zweckmäßigen Erfrischungen. Merkwürdigerweise nimmt man bei dem farbigen Personal auf die Verschiedenheit der klimatischen Verhältnisse wohl Rücksicht, indem in der kalten Zone größere Fleisch- und Fettportionen ausgegeben werden.

Auch die Widerstandsfähigkeit weißer Seeleute gegen tropische Infektionskrankheiten sei durch entsprechende sanitäre Maßnahmen (Besetzung der Schiffe mit Ärzten, die in der Behandlung von Tropenkrankheiten ausgebildet sind) und vor allem durch Erleichterungen des Dienstes zu heben. Der Umstand, daß insbesondere das Maschinenpersonal solchen Infektionen zugänglich ist, die Fiebererkrankungen bei Mannschaftschargen und Schiffsoffizieren aber seltener sind, sei als deutlicher Beweis dafür anzusehen, daß der körperliche Organismus mit der zunehmenden Inanspruchnahme für Infektionen empfänglicher werde. Auch erinnert der Aktionsausschuß seemannischer Berufsverbände an die Tatsache, daß während der Inflationzeit, *wie die deutschen Seeleute infolge der Papiermarkentlohnung billiger waren als die farbigen, auf die Beschäftigung von Indern und Chinesen verzichtet worden ist.*

Das Schreiben schließt:

Wir wollen nicht unterlassen, das Reichsarbeitsministerium noch auf folgendes aufmerksam zu machen: Auf Grund eines allgemein verbindlichen Tarifvertrages sind die Reedereien verpflichtet, *alle* Besatzungen ihrer Schiffe nach den Bestimmungen desselben zu mustern und zu entlohnen. Paragraph 3 dieses Vertrags lautet:

„Der Tarifvertrag gilt für alle Personen, die zum Dienst an Bord des Schiffes während der Fahrt für Rechnung des Reeders angenommen werden.“

Seit dem 1. Dezember 1924 betragen die Heuern für

Matrosen	M. 84,—
Heizer	„ 95,—
Trimmer	„ 81,—

Die farbigen Ausländer erhalten an Heuer:

Inder	Matrosen	23 Rupie	M. 29,90
	Heizer	27 „	„ 35,—
	Trimmer	22 „	„ 28,60
Chinesen	Heizer	26 mex. Dollar	„ 52,—
	Trimmer	26 mex. Dollar	„ 52,—

Bei erhöhter Besatzungsstärke erzielen also die Reedereien durch Verwendung farbiger Ausländer noch einen Gewinn, indem sie allgemein verbindliche tarifliche Abmachungen umgehen. Das Verhalten dieser Reedereien ist umso bezeichnender, als *auf ausdrücklichen Wunsch der Reeder* folgender Paragraph 52 in den Tarif aufgenommen wurde:

„Die vertragschließenden Parteien verpflichten sich, die Bestimmungen des vorliegenden Vertrages streng einzuhalten und ihre Mitglieder zur Beachtung der gleichen Pflichten mit allen Mitteln anzuhalten, die ihnen nach ihren Satzungen den Mitgliedern gegenüber zur Verfügung stehen.“

Den deutschen Reedern sind zum Bau neuer Schiffe von der Regierung erhebliche Mittel aus der *produktiven Erwerbslosenfürsorge* zur Verfügung gestellt worden. Die seemannischen Verbände würden es nicht verstehen, wenn die Regierung gegenüber diesen Reedereien weiter tatenlos bleibt, die durch Verwendung *farbiger* Ausländer auf deutschen Schiffen das Heer der arbeitslosen Seeleute vermehren. Gerade die oben erwähnte Unterstützungsaktion der Regierung legt den Reedereien die Pflicht auf, die deutsche Seemannschaft kauf- und steuerfähig zu erhalten, anstatt sie durch die angeführten Maßnahmen der Erwerbslosenfürsorge zu überlassen.

Von dem Reichsarbeitsministerium erwarten die seemannischen Verbände energische Vorkehrungen, die geeignet sind, den deutschen Seeleuten auf deutschen Schiffen das Recht auf Arbeit zu sichern.

Die Heuern der russischen Seeleute.

Die Seeleute der Sowjet-Handelsflotte sind in zwei Kategorien unterschieden. Zur *ersten Kategorie* gehören die Seeleute auf Schiffen im Verkehr mit dem Ausland, zur *zweiten Kategorie* die Seeleute auf Schiffen im übrigen Verkehr.

Die Heuern in der *Kategorie I* sind — in englischer Währung — wie folgt festgesetzt:

Berufsgruppe	Bis 1000 T. £	Bis 3000 T. £	Bis 3000 T. £
Kapitän	14.10.-	16.05.-	17.15.-
1. Kapitän-Gehilfe	12.05.-	15.-	15.15.-
2. Kapitän-Gehilfe	11.05.-	11.15.-	12.15.-
3. Kapitän-Gehilfe	9.10.-	10.-	10.16.-
1. Mechaniker	13.05.-	14.14.-	16.10.-
2. Mechaniker	11.15.-	12.15.-	13.15.-
3. Mechaniker	10.-	10.15.-	11.10.-
4. Mechaniker	—	—	10.05.-
Flotten-Delegierter (Vertreter des Verbandes zur Aufrechterhaltung der gewerksch. Arbeit unter der Mannschaft)	7.15.-	10.-	10.15.-
Bootsmann	7.-	7.10.-	7.15.-
Zimmermann	6.10.-	7.-	7.05.-
1. Matrose	6.-	6.-	6.-
2. Matrose	4.15.-	4.15.-	4.15.-
Ältester Maschinist	7.15.-	8.05.-	—
Maschinist 1. Klasse	6.18.-	6.18.-	6.18.-
Maschinist 2. Klasse	6.09.-	6.09.-	6.09.-
Ältester Heizer	—	6.14.-	6.14.-
Heizer 1. Klasse	6.09.-	6.09.-	6.09.-
Heizer 2. Klasse	5.05.-	5.05.-	5.05.-
Steward	4.10.-	4.10.-	4.10.-
Koch	4.10.-	4.10.-	4.10.-
Bedienungspersonal	4.-	4.-	4.-
Radlotelegraphist	—	8.05.-	8.10.-
Assistent d. Arztes (lt. Vereinbarung m. d. Allr. Mediz.-u. Sanit.-Verb.)	—	—	—

Die Seeleute der *Kategorie II* sind entsprechend ihrem Beruf in Gruppen eingeteilt. Die Heuerbasis ist 15 Goldrubel und entspricht der Heuer der ersten Gruppe. Für alle andern Gruppen sind Koeffizienten festgesetzt, mittels dessen die Heuer errechnet wird.

Beispiele: Matrosen gehören der 9. Gruppe an. Für diese Gruppe ist der Koeffizient 3,5. Die Heuer beträgt demnach: $15 \times 3,5$ gleich 52 Rbl. 50 Kop.

Heizer sind in der Gruppe 10 eingeteilt. Die Heuer beträgt 58 Rbl. 50 Kop.

Bootsmänner sind in der 11. Gruppe; die Heuer beträgt 64 Rbl. 50 Kop.

Bei der Festsetzung der Heuern bzw. Gruppeneinteilung ist auf die Art der Arbeit und eventuelle Gesundheitsschädlichkeit Rücksicht genommen. Aus diesem Grunde sind die Heuern der Heizer wie überhaupt des im Maschinenraum beschäftigten Personals allgemein höher als für das Deckpersonal.

Außer der Heuer wird freie Beköstigung gewährt, bzw. Kostgeld ausgezahlt. Die Höhe dieses Betrages richtet sich nach dem Meer, in dem das Schiff verkehrt bzw. der Verschiedenheit der Lebensmittelpreise. In den nördlichen Seen (Weißes Meer und russischer Teil des Baltischen Meeres) sind die Lebensmittelpreise etwas höher als im Schwarzen Meer und im Kaspischen See.

Außerdem erhält die Schiffsmannschaft ohne Ausnahme regelmäßig Wäsche, eine Decke, ein Kissen, Arbeitskleidung sowie Schuhzeug kostenlos gestellt. Die Kleidung für die Wache, die warm und wasserdicht sein muß, ist ebenfalls zu stellen. Alle diese Gegenstände müssen nach einer bestimmten Zeit erneuert werden.

Die Arbeitszeit ist 8 Stunden täglich. Heizer im Kohlenraum arbeiten nur 6 Stunden. Alle Überstundenarbeit muß besonders bezahlt werden. Die ersten zwei Überstunden werden $1\frac{1}{2}$ -fach, weitere Überstunden doppelt berechnet. Überstundenarbeit an Feiertagen wird stets mit 100 Prozent Zuschlag vergütet.

Die Zahl der Arbeitstage im Monat ist 24. Kann jemand seinen Ausgangstag nicht benutzen, so wird für diese Zeit eine Zulage gewährt, die sich je nach der Art der an Ruhetagen verrichteten Arbeit zwischen 30 und 60 Prozent bewegt.

Die gesamte Mannschaft ohne Ausnahme hat Anrecht auf einen Urlaub von zwei Wochen im Jahr. Leute mit gesundheitsschädlichem Beruf (beispielsweise Heizer) erhalten außerdem noch zwei weitere Wochen. In beiden Fällen wird der Lohn fortgezahlt.

Außerdem genießen die russischen Seeleute allerhand Vorteile auf Grund des Arbeitsgesetzes sowie der Kollektivverträge. So bestimmen die Kollektivverträge, daß die Leute ihren Urlaub in einem besonderen Erholungsheim verbringen dürfen. Ferner wird der Unternehmer verpflichtet, einen gewissen Prozentsatz der Lohnsumme für kulturelle Bedürfnisse der

Arbeiter zu verwenden und Stipendien für Arbeiter-Lehranstalten zu verleihen.

Alle russischen Seeleute sind versichert. Die Arbeitgeber sind verpflichtet, 10 bis 15 Prozent der Lohnsumme der sozialen Versicherung zuzuführen. Diese Versicherungskassen gewähren dem Arbeiter bei Erkrankung die Existenzmittel in Höhe des durchschnittlichen Lohnes nebst Zulagen.

Erkrankte Arbeiter, die Aufenthalt und Behandlung in einem Sanatorium nötig haben, werden einer entsprechenden Anstalt überwiesen und erhalten kostenfreie ärztliche Behandlung nebst Kost und Wohnung. Die Kosten hierfür werden aus einem von den sozialen Versicherungskassen zu diesem Zweck gegründeten Spezialfonds bestritten. Der Lohn eines in einem Sanatorium aufgenommenen Arbeiters wird fortgezahlt.

Abgemusterte Seeleute erhalten eine Abmusterungs-Unterstützung in Höhe einer halben Monatsheuer. Kündigung kann nur nach eingehender Prüfung der Gründe durch das Konflikt-Komitee erfolgen.

Arbeitszeit der Seeleute in verschiedenen Ländern.

	Anzahl Arbeitsstunden								
	Auf See			Im Hafen			Am Tage des Ein- oder Auslaufens		
	Deck-personal	Maschinen-personal	Bedienungspersonal	Deck-personal	Maschinen-personal	Bedienungspersonal	Deck-personal	Maschinen-personal	Bedienungspersonal
pro Woche			pro Woche						
Belgien *)	84	56	70	46	46	46	12	12	12
Frankreich: Gesetz vom Jahre 1919	56	56	56	48	48	48	8	8	8
Erlaß v. 5. IX. 1922	84	56	84	48	48	48	12	8	12
Deutschland	56-84	56-84	84-96	48-54	48-54	48-87 1/2	10	12 1/2	14
Großbritannien	84	56	70-84	45	45	46	12	8	12
Italien *)	84	56	70	48	48	48-60	-	-	-
Holland	84	56	84	45	45	45	10	8	12
Norwegen	84	56	70-84	48	48	60-72	11	8	12
Schweden	84	56-84	-	48	48	-	12**)	-	12**)
Vereinigte Staaten *)	84	56	70	54	54	54	-	-	10
Spanien *)	84	56	70-84	54	48	50	12	8	12
Dänemark	84	56	70-84	45	45	46	12	8	12

*) Nicht nachgeprüfte Angaben.

** 24 Stunden in 2 aufeinanderfolgenden Tagen.

Notizen.

Eine seitens des Stationary Office in England durchgeführte Erhebung, die sich über 17 178 000 in allen Industriezweigen beschäftigte Personen erstreckte, führte zu folgender Feststellung: Von je 100 erfaßten Personen waren beschäftigt direkt produktiv (einschließlich Unterhaltungs- und Reparaturarbeiten) 49; im Transport- und Verkehrswesen 9; Einkauf und Verkauf 9; Kanzleidiens 6; Lager- und Packdienst 2; in freien Berufen 4; Hausarbeit 12; die übrigen sind unter „gemischter Tätigkeit“ aufgeführt. Weniger als die Hälfte aller Beschäftigten und nur etwa ein Fünftel der Gesamtbevölkerung verrichtet demnach wirklich produktive Tätigkeit.

Die Konkurrenz zwischen Kraftwagen und Eisenbahn macht sich auch in Australien stets stärker fühlbar. Der australische Eisenbahnverband im Staate Victoria hat deswegen dem Eisenbahnminister folgende Vorschläge unterbreitet: 1. Einschränkung des Kraftwagenverkehrs zwecks Beförderung von Frachtgut und Passagieren, 2. Sicherung guter Arbeitsbedingungen für die Kraftwagenführer, 3. Einführung einer Kraftwagensteuer zum Zwecke der Instandhaltung der Straßen. Der Eisenbahnminister hat erklärt, daß die Konkurrenz zwischen Kraftwagenverkehr und Eisenbahn das wichtigste moderne Verkehrsproblem darstellt, das eine Lösung erfordert.

Der Eisenbahnverband im Staate Victoria (Australien) hat dem Eisenbahnminister gegenüber den Wunsch ausgesprochen, daß auch ein Vertreter des Personals in das Board of Commissioners aufgenommen und dadurch der Eisenbahnerschaft ein Mitspracherecht gesichert werde. Der Eisenbahnminister hat erklärt, daß er bereit sei, diesem Wunsche zu entsprechen, und daß er diesen befürwortend dem Kabinett vorlegen werde.

Gegenüber 1913/14 sind die Lebenshaltungskosten in Italien nach den Berechnungen des Professors Mortara im Dezember 1924 auf das 5,8fache, die Löhne aber nur um das 4,85fache gestiegen. Bis zu Mussolini's Regierungsantritt hielten die Löhne mit den Lebenshaltungskosten ziemlich Schritt. Seitdem sind die Löhne so gut wie unverändert geblieben, während die Lebenskosten von 498 auf 580 gestiegen sind.

Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten verbrauchen etwa 30 Prozent des gesamten in diesem Lande produzierten Eisens, 28 Prozent aller dort geförderten Kohlen und 25 Prozent alles aus den Sägewerken kommenden Holzes. Von einem Dollar Einnahme der Eisenbahnen werden ausgegeben: etwa 45 Cents für Arbeit, 9 Cents für Feuerung, 29 Cents für Material und sonstiges, 6 Cents für Steuer, 7 Cents für Obligationenzinsen, 2,76 Cents für Aktiendividenden.

„Ich möchte das Haus bitten,“ erklärte der englische Luftminister am 26. Februar, „nicht über die bedrohlichen Schrecken des nächsten Krieges zu brüten, sondern ein gesundes Interesse an der Frage der Reichsverteidigung zu nehmen. Ich gebe zu, daß im Falle eines Luftkrieges Defensiv-Operationen von geringem Wert sind, und daß die Luft hauptsächlich offensiven Zweck hat.“ Das ist sicher die neueste Entdeckung der Kriegswissenschaft.

„Das Aufkommen von Flugzeugen und giftiger Gase“, schreibt George Lansbury in dem von ihm herausgegebenen Labour Weekly, „hat nicht nur die Methoden des Krieges revolutioniert, sondern auch den Tag nahe gebracht, an dem eine Handvoll Männer oder sogar Frauen nicht nur Eigentum, sondern auch Massen lebender Wesen zerstören kann. Alle Nationen sind in einem Rüstungswettlauf begriffen. Die Verantwortlichen für diesen Fortschritt der Zerstörungsmittel sagen uns, daß dies der einzige Weg zur Sicherheit wäre. Was für blinde Führer von Blinden das sind! Dieser Weg führt unvermeidlich zum Ruin. Nur ein Weg bietet sich, diesem Ruin zu entgehen und das ist der internationale Sozialismus. Gerichte und Protokolle, Übereinkünfte und Verträge werden zu nichts führen, solange die wirtschaftlichen Bedingungen, die Kriege unvermeidlich machen, fortbestehen.“

Im Herbst 1924 hat die Jarlsbergbahn (Norwegen) sogenannte Omnibuszüge eingeführt, deren Bedienungsmannschaft nur aus Lokomotivführern und Heizern besteht. Die Schaffnertätigkeit wurde hierbei dem Heizer übertragen. Gegen diese Maßnahme hat das norwegische Lokomotivpersonal sofort Protest erhoben, sich aber schließlich damit abgefunden, als die Eisenbahnverwaltung erklärte, nur in einem einzigen Falle den Schaffner wegzulassen. Nunmehr will die Gesellschaft die gleiche Regelung auf einem zweiten Zug einführen.

In den Vereinigten Staaten waren am 1. Januar 1925 17 700 179 Motorkraftwagen registriert. Demnach entfällt auf jeden 7. Einwohner ein Motorkraftwagen. In Kanada kommt ein Motorfahrzeug auf je 14, in Australien auf je 40, in Großbritannien auf je 70 (unter Einschluß der Motorräder auf je 40), in Frankreich auf je 90, in Deutschland auf je 400 Einwohner. Das durchschnittliche Verhältnis in Europa ist: 1 Motorfahrzeug auf 300 Einwohner. Deutschland bleibt also hinter dem europäischen Durchschnitt zurück. Bemerkenswert ist auch,

daß in Deutschland 90 Prozent aller Motorkraftwagen von Berufschaffneuren geführt werden. — Über die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs in Europa während der letzten Jahre unterrichten folgende Zahlen: 1921 gab es in diesem Erdteil insgesamt 1 103 210; 1922 1 230 658 und 1923 1 649 289 Kraftfahrzeuge.

Englische Reeder haben bei der *Deutschen Werft* fünf Motorschiffe von je 10 000 Tonnen in Auftrag gegeben. Wie Shipbuilding and Shipping Record hervorhebt, soll die Deutsche Werft instande sein, den Auftrag in kürzerer Zeit auszuführen als englische Werften. Die Erklärung hierfür wird wie folgt gegeben: „In Deutschland ist der Neunstundentag heute ein festgelegter Grundsatz. Außerdem kann in drei Schichten gearbeitet werden. Nicht minder wichtig ist die Tatsache, daß bei allen diesen Schichten ohne Einschränkung mit Überstunden gearbeitet werden kann.“ Gegenüber den englischen Gewerkschaften wird der Vorwurf erhoben, daß sie durch Festhalten am Achtstundentag die Konkurrenzfähigkeit der englischen Werften bedrohen.

Zur Beseitigung des Straßenlärms ist eine Hauptstraße der Stadt Colombo auf Ceylon versuchsweise mit Gummi gepflastert worden. Die Schicht ist nach dem Walzen etwa vier Zentimeter dick. Gegenüber der Asphaltierung ist die Gummipflasterung etwas teurer, doch soll der Preisunterschied durch größere Dauerhaftigkeit ausgeglichen werden.

Anfang Februar ist das Lokomotivpersonal der Shanghai-Nanking-Bahn in Streik getreten, weil es ablehnte, Truppen an die Kampffront zu führen. Andere Eisenbahnergruppen haben sich den Streikenden angeschlossen. Die Truppen des Generals Hsieh-Yuan wurden dadurch gezwungen, an die Front zu marschieren.

Ein Statistiker der Metropolitan Life Insurance Co., bei der etwa fünf Millionen Personen versichert sind, hat errechnet, daß die durchschnittliche Lebensdauer der Industriearbeiter 62 Jahre ist, während sich die übrigen Arbeiter einer Lebensdauer von durchschnittlich 70 Jahren erfreuen.

AUS ANDEREN BERUFSSSEKRETARIATEN

Am 1. und 2. März fand in Köln eine vom Internationalen Metallarbeiterbund organisierte internationale Konferenz statt, an der 130 Vertreter aus Deutschland, Frankreich und Belgien teilnahmen.

Die Konferenz beschäftigte sich mit zwei Fragen: 1. dem Achtstundentag in der deutschen Metallindustrie, und 2. den Verhandlungen über die Handelsverträge und der Bildung internationaler Kartelle und Trusts. Hinsichtlich der Arbeitszeit wurde festgestellt, daß mit Ausnahme von Deutschland und Pölnisch-Oberschlesien der Achtstundentag in der gesamten Schwerindustrie Europas durchgeführt ist. In einer angenommenen Resolution forderte die Konferenz die schleunige Ratifikation des Washingtoner Abkommens und sicherte den Organisationen der in diesem Kampf interessierten Länder moralische und finanzielle Unterstützung zu.

Zur zweiten Frage hielt Robert Dissmann vom Deutschen Metallarbeiterverband ein einführendes Referat. In der hierzu angenommenen Resolution wird erklärt, daß die Handelsvertragspolitik der Kapitalisten ebenso wie die Kartellpolitik nur den Interessen des Kapitals diene. Im Interesse der Völker müsse die organisierte Arbeiterklasse verlangen, daß die Handelsverträge von dem Prinzip des freien Austausches ausgehen.

Der Protektionismus führe zum Antagonismus der Völker, und die Zollgrenzen hätten eine Steigerung der Produktenpreise zur Folge. Es wurde verlangt, daß Vertreter der Arbeiterorganisationen zu den Handelsvertrags-Verhandlungen zugelassen werden und daß den Arbeiterorganisationen das Kontrollrecht über Produktion und Produktionsverteilung eingeräumt werde.

Zu dieser Resolution gab die französisch-belgische Delegation noch eine Erklärung ab. Diese forderte die Schaffung eines dem Internationalen Arbeitsamt oder dem Völkerbund zu unterstellenden Organismus zur Verteilung der Rohstoffe und bezeichnete die kapitalistische Kartell- und Trustpolitik als schädlich für die Interessen der Völker. Dem Internationalen Metallarbeiterbund wurde aufgetragen, die Untersuchungen über dieses Problem fortzusetzen und alles einschlägige Material zu sammeln.

Esperanto.

Das Verlangen nach einer Hilfssprache in der alten Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Der Wunsch nach Einführung einer internationalen Hilfssprache ist schon in der alten I. T. F. wiederholt laut geworden. So wird in dem Bericht über die erste internationale Eisenbahnerkonferenz im Jahre 1893 bemerkt:

„Nur die Sprachverschiedenheit bereitet bisweilen Schwierigkeiten. Diese führen sich indessen auf natürliche Ursachen zurück und werden nur dann zu vermeiden sein, wenn eines Tages eine internationale Sprache besteht, die die letzten Spuren der babylonischen Sprachverwirrung verwischt.“

Auf dem 1923 in London stattgefundenen internationalen Transportarbeiterkongreß war seitens des italienischen Eisenbahnverbandes angeregt worden, eine internationale Hilfssprache als Kongreßsprache zuzulassen.

Die Verwirklichung dieses Wunsches hängt nunmehr allein davon ab, ob sich die Kameraden in den verschiedenen Ländern der kleinen Mühe, die mit der Erlernung von Esperanto verbunden ist, unterziehen wollen. Sonst wird auch die I. T. F. noch lange gezwungen sein, einen nicht unbedeutenden Aufwand an Zeit und Geld für eine vielsprachige Korrespondenz und vielsprachige Kongresse und Konferenzen zu machen; von den daraus entstehenden Unzuträglichkeiten ganz abgesehen. Die Entwicklung der Esperanto-Literatur sowie die internationalen Organisationen und Kongresse der Esperantisten sind ein schlagender Beweis für die uneingeschränkte Gebrauchsfähigkeit von Esperanto als Welthilfssprache.

Esperanto in der I. T. F.-Presse. Das Wochenblatt des Irlandschen Transportarbeiterbundes „The Voice of Labour“ hat eine ständige Rubrik für Esperanto eingeführt. Das Mitglied der Arbeiterpartei Irlands, Kam. *Morished*, gibt darin Aufklärungen über Esperanto und erteilt schriftlichen Unterricht.

Radio und Esperanto. Unter dem Einfluß des Radiodienstes nimmt das Interesse für Esperanto in steigendem Maße zu. Seitens des Radio-Esperanto-Kursus der Station Königsberg sind in dieser Stadt in kurzer Zeit 1200 Esperanto-Lehrbücher verkauft worden.

Esperanto-Unterricht für Kinder. In Magdeburg sind 1400 Kinder zum freiwilligen Esperanto-Unterricht der Gemeinde angemeldet.

Sommeruniversität für Esperanto. Eine internationale Universitätswoche in Esperanto wird in den Tagen vom 31. Juli bis 7. August 1925 in Genf stattfinden. Universitätsprofessoren aus verschiedenen Ländern werden in Esperanto Vorlesungen halten. Die schwierigsten sprachlichen Themen werden ausschließlich in Esperanto behandelt.