

MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM
HOLLAND
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER:
2018 6

INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines: Auf Wiedersehen!	55	Der 7. Jahreskongreß des belgischen Eisenbahnverbandes	61	Arbeitergruppe der Internationalen Arbeitskonferenz	63
Robert Williams	55	Transportarbeiter: Über die Folgen des Tragens schwerer Lasten	61	Die Heuern in der argentinischen Handelsmarine	63
Rundschau	56	Beschäftigungsgrad und Unfälle im Hamburger Hafen	62	Die Heuern der russischen Seeleute	64
Mitteilungen des Büros	56	Arbeitsbedingungen der Chauffeure in verschiedenen Ländern	62	Aus anderen Berufssekretariaten	65
Eisenbahner: Der Streik der griechischen Eisenbahner	58	Seeleute: Ein Appell der I. T. F. an die Arbeitergruppe der Internationalen Arbeitskonferenz	62	Notizen	65
Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Italien) 59				Esperanto	66
				Eingelaufene Druckschriften	66

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Auf Wiedersehen!

Von Robert Williams.

Seit 1920 habe ich die Ehre gehabt, Präsident der Internationalen Transportarbeiterföderation zu sein. Zusammen mit meinen Kollegen habe ich mein Bestes getan, um den Transportarbeitern und den Eisenbahnern der uns angeschlossenen Organisationen zu dienen.

Große Veränderungen haben in dem Zeitabschnitt 1920 bis 1925 stattgefunden. Hier und dort hat es viele Rückschläge gegeben und die Transportarbeiter haben immer in der vordersten Linie gestanden, wenn es galt, gegenseitige Solidarität untereinander und mit den Arbeitskameraden anderer Industrien zu üben.

Mit Gefühlen der Dankbarkeit für die unzählbaren Beweise persönlicher Freundschaft, die mir bei der Ausübung meiner Pflichten entgegengebracht worden sind, nehme ich von meinen Kameraden im Exekutiv-Komitee und im Generalrat Abschied. Bei vielen Gelegenheiten hat es hitzige Augenblicke gegeben, wenn sich die Vertreter gegensätzlicher Meinungen für ihre Vorschläge einsetzten, aber niemals bin ich Gegenstand unfaßter Angriffe gewesen. Obwohl von den meisten meiner Kollegen durch den Fluch der babylonischen Sprachenverwirrung getrennt, haben wir uns einander doch instinktiv verstanden, weil wir alle die Weltsprache des Klassenkampfes erlernt haben.

Während ich mich von einer amtlichen Verbindung mit der Transportarbeiterbewegung trenne, bleibe ich doch aufs engste mit der Arbeiterbewegung verbunden. Ich bin kürzlich zum Direktor des Daily Herald ernannt worden, der das Organ für die gewerkschaftliche und politische Bewegung der englischen Arbeiterklasse ist.

Ich hoffe, auf dem in den Tagen vom 30. Juni bis 2. Juli in *Bellinzona* stattfindenden Internationalen Eisenbahnerkongreß anwesend sein zu können und dort Gelegenheit zu haben, vielen Freunden und Kollegen der Eisenbahnerorganisationen zu begegnen.

Hinsichtlich der Ernennung meines Nachfolgers im Exekutiv-Komitee hat die englische Sektion bereits Schritte eingeleitet. Ich hoffe zuversichtlich, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation ihren Platz an der Spitze der Internationalen Sekretariate behaupten wird und werde mich freuen, viele meiner Kameraden, mit denen ich in der Vergangenheit in so freundschaftlicher Weise zusammengearbeitet habe, wiederzusehen.

Mag ich zum Schlusse noch das Vertrauen aussprechen dürfen, daß dieselben Freundschaftsbeweise, die mir bei der Ausführung der mit meinem Amt verbundenen Pflichten zuteil geworden sind, auch auf den neuen Präsidenten ausgedehnt werden.

Robert Williams.

Alle Leser des Mitteilungsblattes, und — wir sind überzeugt — alle Eisenbahner, Hafenarbeiter, Seeleute und sonstigen Transportarbeiter werden mit großem Bedauern die Nachricht vernehmen, daß *Robert Williams*, der seit der Wiederaufrichtung der I. T. F. nach dem Kriege das Amt ihres Präsidenten bekleidete, gezwungen worden ist, zurückzutreten und alle direkten Verbindungen mit unserer Internationale zu lösen.

Es ist uns nicht genau bekannt, welchen Anteil *Robert Williams* an der Arbeit der I. T. F. vor dem Kriege hatte, aber wir wissen, was er für unsere Internationale seit dem Kriege getan hat, und man begeht jedenfalls gegen niemand eine Ungerechtigkeit, wenn man sagt, daß es zum größeren Teile auf den wahrhaft internationalen Geist und die wahrhaft internationale Gesinnung *Robert Williams'* zurückzuführen ist, daß die I. T. F. die erste der internationalen Arbeiterorganisationen gewesen ist, die unmittelbar nach dem Kriege wieder auferstand und rasch die heutige Stellung erlangte.

Williams hat sich selbst als einer der wenigen Männer in der internationalen Bewegung gezeigt, denen es gelingt, die Gedanken und Ideen der Arbeiterschaft auch anderer Länder zu begreifen. Er hat immer, sowohl geistig als praktisch, die Arbeiter von den anderen Klassen seines Landes getrennt und hat immer das gemeinsame Interesse der Ar-

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.

beiter aller Länder den sogenannten nationalen Interessen vorangestellt. Als Vorsitzender in den Sitzungen des Exekutiv-Komitees und des Generalrats, und als Präsident auf den Konferenzen und Kongressen der I. T. F. haben sein unparteiisches Verhalten, sein Takt und seine Geschicklichkeit stets die wärmste Anerkennung aller gefunden, die unter ihm sitzen durften. Sein Weggang in andere Tätigkeitsgebiete ist ein sehr großer Verlust für die internationale Bewegung im allgemeinen, und für die I. T. F. im besonderen.

Zweifellos wird der Generalrat gelegentlich seiner nächsten Tagung in Bellinzona die Gelegenheit benutzen, noch auf besondere Weise seine Wertschätzung und Freundschaft für Williams auszudrücken und ihm für seine Arbeit zu danken. Ein Wort des Dankes im Namen der I. T. F. angeschlossenen Organisationen erschien uns indessen auch auf diesem Wege angebracht. Wohin uns die Zukunft jedenfalls auch leiten möge, Williams' Name wird mit der I. T. F., der er den Stempel seiner Persönlichkeit für immer aufgedrückt hat, unlösbar verbunden bleiben.

Gleichzeitig möchten wir den Wunsch auszudrücken wagen, daß Williams, der ja in der Arbeiterbewegung weiter tätig bleibt, eines Tages auf einen ständigen Posten in der internationalen Arbeiterbewegung zurückkehren wird. Diese dürfte noch manche nützliche Arbeit von ihm zu erwarten haben.

Rundschau.

Die wichtigsten Bewegungen im Verkehrs- und Transportgewerbe, die in der letzten Zeit stattgefunden haben, sind der Eisenbahnerstreik in Griechenland und der Seeleutestreik in Schweden. In beiden Fällen handelte es sich um Aktionen zur Abwehr geplanter Verschlechterungen.

Der Streik der griechischen Eisenbahner fällt noch in den Monat März. Er dauerte zehn Tage und endete, obwohl mit in Griechenland bisher unerreichter Geschlossenheit und Einmütigkeit geführt, mit einem Mißerfolg. Über die näheren Umstände finden die Leser auf den folgenden Seiten einen näheren Bericht, dessen Angaben sich auf eine der I. T. F. zugegangene Darstellung stützen. Man kann sich dem Eindruck nicht entziehen, daß der Konflikt sowohl seitens der Regierung als der Privateisenbahngesellschaften provoziert und daß auch der Zeitpunkt hierfür sorgfältig gewählt war. Die Griechische Eisenbahnerföderation, die seit kurzem der I. T. F. angeschlossen ist, bildet das bei weitem stärkste Rückgrat der griechischen Gewerkschaftsbewegung und ihr Wachstum wurde daher von der gesamten Privatindustrie mit Unruhe betrachtet. Die Frage, ob die Möglichkeit bestand, dem von dem Unternehmertum gewollten Kampf gleichwohl auszuweichen, ist für den Außenstehenden schwer zu beantworten. Die Tatsache, daß so gut wie die gesamte Eisenbahnerschaft der von der Gewerkschaft ausgehenden Streikparole folgte, deutet jedenfalls darauf hin, daß sich innerhalb der Eisenbahnerschaft eine Fülle von Erbitterung aufgehäuft hatte, die zur Entladung drängte. Etwa 1500 Eisenbahner sind die Opfer dieses Streiks geworden.

Der am 8. April verkündete Streik der schwedischen Seeleute war seit längerer Zeit voraussehen gewesen. Schon seit Ende Februar bestand zwischen den Reedern und den Seeleuteorganisationen ein kontraktloser Zustand. Die Seeleute hatten eine 12%ige Erhöhung der Bezüge gefordert, doch lehnten die Reeder diese Forderung nicht nur konsequent ab, sondern verlangten im Gegenteil noch, daß die in dem abgelaufenen Kontrakt festgesetzt gewesenen Neuern um sechs Prozent herabgesetzt und auch einige sonstige wichtige Bestimmungen dieses Vertrags erheblich zum Nachteil der Seeleute verschlech-

tert würden. Der Streik dauerte bis Ende Mai und scheint mit einem Kompromiß auf der Grundlage des abgelaufenen Tarifvertrages beendet worden zu sein. Da es den schwedischen Reedern bisweilen gelang, Schiffe mit Streikbrecher-Besatzung in ausländische Häfen auslaufen zu lassen, hat die I. T. F. wiederholt eingegriffen und die Hafnarbeiterorganisationen der betreffenden Länder angewiesen, die Entladung solcher ihr regelmäßig von dem schwedischen Seeleuteverband namhaft gemachten Schiffe zu verweigern. Gleichzeitig wurden Maßnahmen getroffen, um die Anmusterung neuer Mannschaften in ausländischen Häfen zu verhindern. Infolgedessen kam es in mehreren Häfen des Kontinents wiederholt zu kleinen Konflikten.

In den großen dänischen Arbeitskonflikt sind Mitte Mai auch die Transportarbeiter einbezogen worden. Sie traten aus Solidarität zu den ausgesperrten bzw. streikenden Arbeitsbrüdern in den Kampf. Einen gleichen Beschluß haben die beiden dänischen Seeleuteorganisationen gefaßt, obwohl es ihnen selbst gerade im Laufe der letzten Wochen gelungen war, einen neuen befriedigenden Kontrakt mit den Reedern abzuschließen. Dieser Beschluß, der am 2. Juni verwirklicht worden ist, ist auch deswegen noch besonders bemerkenswert, weil beide Organisationen dem dänischen Gewerkschaftsbund nicht angeschlossen sind.

Durch diesen Hinzutritt sowohl der Transportarbeiter als der Seeleute zu den Reihen der kämpfenden dänischen Arbeiterschaft wird der Konflikt erheblich verschärft, da nunmehr auch die Verladung dänischer Ackerbauprodukte unterbunden wird. Es ist anzunehmen, daß dieser nun seit Monaten dauernde Kampf damit in seine entscheidende Phase eingetreten ist.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Neue Anschlüsse.

Der im April 1925 neugegründete *Italienische Hafnarbeiterverband* (Unione Lavoratori Portuari Italiani) hat auf seinem Gründungskongreß den Anschluß an die I. T. F. beschlossen.

Ferner hat sich zum Anschluß angemeldet der *Portugiesische Verband der Seeleute und Binnenschiffer*.

(Schwedischen Pressemeldungen zufolge hat der im April stattgefunden Kongreß des *Finnländischen Eisenbahnverbandes* beschlossen, sich ebenfalls der I. T. F. anzuschließen.)

Für den Schutz des Koalitionsrechtes.

Die I. T. F. hat der Internationalen Arbeitskonferenz einen ausführlichen Bericht über Gefährdungen des Koalitionsrechtes übersandt. Nähere Besprechung dieses Berichtes erfolgt in Bellinzona gelegentlich des Internationalen Eisenbahner-Kongresses.

Bei der italienischen Regierung wurde Protest gegen die Auflösung des italienischen Eisenbahnverbandes erhoben. Gleichzeitig wurde beim Völkerbund protestiert.

Einem aus Italien der I. T. F. zugegangenen Bericht zufolge sind Führer des italienischen Eisenbahnverbandes, die während 15 Tagen gefangen gehalten wurden, nach der Intervention der I. T. F. freigelassen worden.

Hilfe für den griechischen Eisenbahnerverband.

Die I. T. F. hat sich wegen der in Verbindung mit dem letzten Eisenbahnerstreik vorgenommenen Maßnahmen — es wurden etwa 1500 Eisenbahner entlassen — an die griechische Regierung gewandt. Der griechische Ministerpräsident hat hierauf mitgeteilt, daß die Entlassungen eingeschränkt würden. Die I. T. F. hat hierauf ein weiteres Schreiben an die Regierung gerichtet und darauf gedrungen, daß Maßregelungen unterbleiben.

Außerdem hat die I. T. F. dem griechischen Eisenbahnerverband aus der bereits im Gange befindlichen Unterstützungsbewegung einen Betrag zur Verfügung gestellt. Die Übersendung eines weiteren Betrages ist abhängig von dem Ergebnis der Sammlung für den allgemeinen Unterstützungsfonds.

* * *

Unterstützung für die streikenden Seeleute in Schweden

Die I. T. F. steht in ständigem Kontakt mit den schwedischen Seeleuteorganisationen. Fast täglich werden an die angeschlossenen Organisationen Berichte weitergegeben hinsichtlich vereinzelter mit Streikbrechern ausfahrender Schiffe. Die I. T. F. vertraut darauf, daß die Organisationen die schwedischen Seeleute in ihrem Kampfe tatkräftig unterstützen.

* * *

Internationaler Eisenbahnerkongreß in Bellinzona.

Beteiligung.

Die Entsendung von Delegationen zu dem Internationalen Eisenbahnerkongreß haben bisher folgende Organisationen angemeldet:

- Schweden:* Verband des Lokomotivpersonals.
- England:* Eisenbahnerverband (NUR), Verband des Lokomotivpersonals, Vereinigung des Eisenbahn-Kanzleipersonals.
- Tschecho-Slowakei:* Verband der Eisenbahner.
- Holland:* Holländische Vereinigung des Eisenbahnpersonals.
- Holländisch-Indien:* Vereinigung des Eisen- und Straßenbahnpersonals.
- Schweiz:* Verband der Handels-, Transportarbeiter usw., Schweizerischer Eisenbahnerverband.
- Norwegen:* Norwegischer Eisenbahnerverband.
- Deutschland:* Deutscher Eisenbahnerverband.
- Dänemark:* Dänischer Eisenbahnerverband.
- Italien:* Verband der Lokal-, Straßenbahner usw. (Transporti Secondari).
- Frankreich:* Eisenbahnerföderation.
- Spanien:* Eisenbahnerverband (Sindicato Nacional Ferroviario).

Blättern zufolge haben auch andere der I. T. F. angeschlossene Organisationen die Beschickung des Kongresses beschlossen. Um Einsendung der noch ausstehenden Anmeldungen wird gebeten.

Berichte.

Ende Mai werden den beteiligten Organisationen die vom Sekretariat ausgearbeiteten Berichte über folgende Fragen, die auf dem Internationalen Eisenbahnerkongreß zur Behandlung stehen, zugehen:

Auto-Transport, Koalitionsfreiheit, Sicherheitsmaßnahmen, Passive Resistenz, Internationale Organisationen der Unternehmungen, Die Arbeitszeit in verschiedenen Ländern, Die Elektrifizierung der Eisenbahnen.

Einleitungen zu den Tagesordnungspunkten.

Ferner gehen Ende Mai oder Anfang Juni den beteiligten Organisationen die Richtlinien der vorgesehenen einleitenden Referate zu.

* * *

Neue Veröffentlichung.

Noch vor dem Eisenbahnerkongreß in Bellinzona wird Nr. II der Neuen I. T. F.-Dokumentenserie erscheinen. Diese Veröffentlichung ist eine Fortsetzung der schon im vor-

gen Jahre erschienenen „Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern“ und enthält Übersichten aus Jugoslawien, Norwegen, Belgien, Österreich, Italien und Canada. — In dieser Veröffentlichung sind auch die inzwischen erfolgten Änderungen der in Nr. II der Dokumentenserie erschienenen Übersichten aufgenommen.

Um eine möglichst weite Verbreitung unter den Mitgliedern der Organisationen zu begünstigen, ist der Preis wiederum auf fl. 0,30 festgesetzt.

Wir dringen bereits jetzt auf rasche Bestellung der von den Organisationen gewünschten Anzahl dieser Publikation an. Von der ersten gleichartigen Veröffentlichung konnten mehrere nach dem angesetzten Termin eingelaufene Aufträge nicht mehr ausgeführt werden. Von der französischen Ausgabe sowohl als auch von der spanischen steht noch ein Rest Exemplare zur Verfügung. Aus Besprechungen und eingelaufenen Briefen geht hervor, daß die erste Ausgabe der „Arbeitsbedingungen“ viel Anklang gefunden hat und es darf daher damit gerechnet werden, daß auch das Erscheinen der Fortsetzung überall begrüßt werden wird.

* * *

Internationale Straßenbahnerkonferenz.

Tagesordnung

für die am 18., 19. und (falls nötig) am 20. Juli in Brüssel, „Maison des Huit Heures“, Place Fontaines 9—11, abzuhaltende

Internationale Straßenbahnerkonferenz.

1. Eröffnung der Konferenz.
2. Wahl des Büros.
3. Mandatsprüfung.
4. Der Einmannwagen.*)
5. Die gesetzlichen Bestimmungen für die Eisen- und Straßenbahner in den verschiedenen Ländern. (Deutscher Verkehrsband.)
6. Die gesetzlichen Bestimmungen für die Straßen- und Kleinbahnen und für die Autobusunternehmungen in den verschiedenen Ländern. (Belgischer Straßenbahnerverband.)
7. Eisenbahn- und Straßenbahnprobleme im Hinblick auf die Entwicklung des Autotransports.*)
8. Vereinheitlichung der Straßenbahnwagen und ihrer Einrichtung. (Französische Transportarbeiter-Föderation.)
9. Art der Unternehmungen und Betriebsart von Straßen- und Kleinbahnen, sowie Autobuslinien in verschiedenen Ländern. (Belgischer Straßenbahnerverband.)
10. Beziehungen zwischen den Straßen-, Kleinbahnen und Autobusunternehmungen und den Behörden in verschiedenen Ländern. (Belgischer Straßenbahnerverband.)
11. Vergleich über die Löhne und Arbeitsbedingungen der Straßenbahner in verschiedenen Ländern. (Italienischer Straßenbahnerverband.)
12. Aktionsprogramm und Forderungen für Straßenbahner. (Italienischer Straßenbahnerverband.)

Beiträge.

An Beiträgen sind weiter empfangen worden:

Verband des englischen Lokomotivpersonals	£ 200.—
Italienischer Straßenbahnerverband	Lire 5000.—
Schweizerischer Eisenbahnerverband	f. 2156,20
Polnischer Eisenbahnerverband	f. 2060,—
Schweizerischer Transportarbeiterverband	frs. 231,25
Österreichischer Eisenbahnerverband	f. 2548,75
Tschechischer Eisenbahnerverband	Kč. 24914,40
Schwedischer Transportarbeiterverband	f. 924,12
Schwedischer Eisenbahnerverband	f. 2077,62
Verband der Eisenbahner Palästinas	Pf. 150
Schwedischer Seemannsverband	f. 39,24
Verband der norwegischen Eisenbahngestellten	f. 92,40
Verband der Eisenbahngestellten Niederländisch-Indiens	f. 187,50

*) Ein Bericht über diesen Punkt wird noch vor der Konferenz ausgeschickt.

Kongresse angeschlossener Organisationen.

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

Schweizerischer Eisenbahnerverband, 27.—28. Juni in Bern.

Deutscher Verkehrsbund, 16. August und folgende Tage in München.

Luxemburgischer Eisenbahnerverband, 27.—28. Juni in Wasserbillig.

Englischer Eisenbahnerverband (NUR), 4. Juli und folgende Tage.

Englischer Transportarbeiterverband (TGWU), Beginn: 20. Juli in Yorkshire-Scarborough.

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



Der Streik der griechischen Eisenbahner.

Die Ursachen.

In der griechischen Eisenbahnerschaft herrschte seit längerer Zeit große Unzufriedenheit. Seit mehr als einem halben Jahr führt der griechische Eisenbahnerverband einen Kampf für eine Neuregelung der Arbeitszeit. Diese war bereits im August 1924 seitens des Verkehrsministeriums schriftlich zugesagt, doch wurden bisher keine Maßnahmen getroffen. Eine eingesetzte Kommission arbeitete im Gegenteil einen Entwurf aus, der die völlige Beseitigung des Achtstundentages bedeutete und Arbeitszeiten von 14 Stunden zur Regel erhob.

Eine weitere Ursache zur Unzufriedenheit des Personals bildete die Regelung der Wohnungszuschüsse, sowie sonstiger Zuschläge. Nach langen Anstrengungen war es dem Eisenbahnerverband gelungen, hierin eine wesentliche Verbesserung zu erreichen, doch wurde die neue seit November 1924 eingeführte Regelung im Februar dieses Jahres plötzlich widerrufen und außer Kraft gesetzt.

Diese Unzufriedenheit steigerte sich zur Erregung, als die Regierung, den Vorschlägen einer vor sechs Monaten eingesetzten Sparkommission folgend, ein Programm annahm, das u. a. folgende Sparsamkeitsmaßnahmen auf den Staatseisenbahnen vorsieht:

1. Regelung der Löhne auf Grund des Niveaus von 1914, vervielfacht mit dem Teuerungsindex;

2. Verschlechterung der Zulagen, Prämien usw.;

3. Entlassung von 1560 Beamten und Arbeitern.

Die Ausführung dieses Programms hätte die Lage der Eisenbahnerschaft in jeder Hinsicht weiter verschlechtert. Namentlich hätte die neue Lohnregelung die gegenwärtig geltenden Löhne und Gehälter um durchschnittlich 15—20 Prozent vermindert.

Der griechische Eisenbahnerverband verlangte sofort die Nichtausführung dieses Programms und erhob gleichzeitig eine Reihe von Gegenforderungen. U. a. wurde die Anwendung des Achtstundentages unter besonderer Bezahlung der Überstunden, endgültige Anstellung des provisorischen Personals und Verbesserung der Pensionsbedingungen verlangt.

Da die Regierung indessen auf diese Forderungen nicht einging, sondern sich entschlossen zeigte, die oben angeführten Sparmaßnahmen durchzuführen, verkündete der griechische Eisenbahnerverband nach Erschöpfung aller friedlichen Verhandlungswege den Streik.

Der Streik.

Der Streikbeschuß wurde vom Vorstand des griechischen Eisenbahnerverbandes mit Einmütigkeit gefaßt. Wie sehr er damit dem Willen der Mitgliedschaft entsprach, zeigte die Geschlossenheit, mit der der Streik begonnen und durchgeführt

wurde. So gut wie alle Eisenbahner, vom Beamten bis zum letzten Gepäckträger, folgten der Weisung des Verbandes und legten die Arbeit unmittelbar auf fast allen Eisenbahnen des Landes nieder. Eine derartige Disziplin war bisher in Griechenland nicht bekannt und sie verfehlte daher nicht, in der gesamten Öffentlichkeit einen tiefen Eindruck hervorzurufen. Die Zahl der Streikenden überschritt die Zehntausend, während sich im ganzen Lande nur etwa 20 Leute zu Streikbrecherdiensten hergaben.

Der Streik selbst war vom Verbandsvorstand, in dessen Händen die Durchführung des Streikes lag, bis in alle Einzelheiten gut vorbereitet. Um für alle Eventualitäten gerüstet zu sein, waren dem Vorstand von vornherein noch zwei Unterkommissionen zugesellt worden, die zur Aufgabe hatten, in besondere Notlage geratende Streikende materiell zu unterstützen und für die Aufrechterhaltung der Geschlossenheit und Disziplin zu sorgen. Auch der öffentlichen Berichterstattung wurde volle Aufmerksamkeit gewidmet. Jeden Tag ließ der Verband in der Presse Inserate erscheinen, durch die die Öffentlichkeit über den Verlauf des Streikes unterrichtet und der unwahren Berichterstattung der Regierung und der Gesellschaften entgegengetreten wurde.

Der Streikbeginn versprach einen vollen Erfolg für die Eisenbahner. Alle Gegenmaßnahmen der Regierung und der Eisenbahngesellschaften mißglückten. Während des gesamten 16tägigen Streiks gelang es ihnen nur, im ganzen acht Züge verkehren zu lassen, während normalerweise täglich 90 Züge fahren. Dabei liefen diese acht Züge ganz unfahrplanmäßig. Güterzüge konnten während des ganzen Streiks überhaupt nicht gefahren werden.

Besondere Erwähnung verdient auch das Verhalten der vielen aus Kleinasien zurückgewanderten Flüchtlinge, von denen ein großer Teil früher bei den asiatischen Bahnen beschäftigt war, aber nur wenige bei den griechischen Eisenbahnen Anstellung fanden, während die übrigen sonstige Beschäftigungsmöglichkeiten aufsuchen mußten bzw. arbeitslos sind. Trotz aller Anstrengungen ist es den Eisenbahnen nicht gelungen, in den Kreisen dieser Flüchtlinge Streikbrecher zu finden.

Die Moral der Streikenden war einfach unerschütterlich und wurde auch durch den schließlichen Streikausgang nicht gebrochen.

Die Haltung der Regierung.

Im Gegensatz zu dem letzten Streik hat die Regierung dieses Mal die Mobilisierung der Eisenbahner, zu der ihr ein Sondergesetz die Befugnis gibt, nicht angeordnet. Dafür legte sie dem Streik gegenüber eine unglaubliche Gleichgültigkeit an den Tag. Die Schäden, die das Wirtschaftsleben infolge des Stillstehens des gesamten Eisenbahnbetriebes jeden Tag erlitt, schienen die Regierung vollkommen unberührt zu lassen. Sie machte keinerlei Versuche zu einer friedlichen Beilegung des Konfliktes. Dagegen ordnete sie an, daß den Streikenden das Februargehalt nicht ausbezahlt werde, stellte früher auf Grund disziplinarischer Strafen (wegen Diebstahls und Ungeeignetheit) entlassene Eisenbahner wieder an, sprach bei nicht erfolgter Wiederaufnahme der Arbeit innerhalb einer kurzen Frist die Entlassung aus, und ordnete schließlich an, daß Stationschefs samt ihren Familien mit militärischer Gewalt aus den Dienstwohnungen entfernt wurden. Gleichzeitig wies die Regierung die Eisenbahngesellschaften an, Streikende aus dem Dienst zu entlassen und Neueinstellungen vorzunehmen.

Die Haltung der übrigen Gewerkschaften.

Angesichts dieser Maßnahmen und der beharrlichen Weigerung der Regierung, mit dem Eisenbahnerverband vor der Wiederaufnahme der Arbeit irgendwelche Verhandlungen aufzunehmen, wurde vom griechischen Gewerkschaftsbund, mit dem der Eisenbahnerverband ständig in engem Kontakt blieb, versucht, andere Arbeitergruppen zu einem Sympathiestreik zu bewegen. Infolgedessen verkündete am fünften Kampftage auch die Gewerkschaft der Elektrizitätsarbeiter den Streik. Einen Einfluß auf den Kampfvverlauf hatte dies jedoch nicht. Infolge der vielen Streiks, die die Elektrizitätsarbeiter in der letzten Zeit geführt hatten, war es dem Staat von vornherein möglich,

zu verhindern, daß dieser Sympathiestreik fühlbar wurde. Die Streikenden wurden einfach durch Marinesoldaten ersetzt. Andere Gewerkschaften — u. a. der Seeleute, der Lebensmittelarbeiter — versprachen Unterstützung, doch war es ihnen infolge großer innerer Krisen nicht möglich, sich den Eisenbahnern kämpfend an die Seite zu stellen.

Ein Versuch zur Beilegung des Kampfes.

Da unter diesen Umständen keine Möglichkeit bestand, einen größeren Druck auf die Regierung auszuüben, beschloß der Eisenbahnerverband im Einvernehmen mit dem Verband der Elektrizitätsarbeiter, mit der Regierung Verhandlungen zwecks Beendigung des Streikes einzuleiten. Nach Beratung im Kabinett gab der Ministerpräsident Vertretern des Verbandes gegenüber am 18. März folgende Erklärung ab:

1. Die Regierung ist nach erfolgter Wiederaufnahme der Arbeit bereit, die schwebenden Fragen der Eisenbahner wohlwollend zu prüfen.

2. Die während des Streikes angestellten Eisenbahner können nicht entlassen werden.

3. Die Regierung wird trachten, die Zahl der auf Grund des Streikes entlassenen Eisenbahner auf ein Minimum zu beschränken.

4. Die Streikenden, die bis 20. März die Arbeit nicht wieder aufnehmen, werden durch neu anzustellendes Personal ersetzt und gleichzeitig wird eine frühere Weisung an die Eisenbahngesellschaften, wonach Neuanstellungen während des Streikes auf das notwendigste Maß zu beschränken sind, damit die meisten Streikenden wieder eingestellt werden können, zurückgezogen und den Gesellschaften volle Freiheit gegeben.

Diese Erklärung wurde vom Vorstand des Eisenbahnerverbandes gemeinsam mit dem Vorstand des Gewerkschaftsbundes geprüft und es wurde einmütig beschlossen, den Kampf fortzusetzen und zunächst durch Abhaltung von öffentlichen Versammlungen und Kundgebungen die Regierung zur Änderung ihrer Haltung zu bewegen. Obwohl derartige Veranstaltungen auf Grund des herrschenden Belagerungszustandes verboten waren, schritt die Regierung nicht gegen die Streikenden ein, zeigte aber auch keinerlei Neigung, den Eisenbahnern entgegenzukommen.

Die Streikbeendigung.

Angesichts dieses Widerstandes und vor allen Dingen auch infolge der Erschöpfung der finanziellen Mittel — im Verlaufe des Streikes wurden 600 000 Drachmen (rund 50 000 GM.) an Unterstützung ausbezahlt — sah sich die Eisenbahnerschaft schließlich zur Aufgabe des Kampfes gezwungen. In Übereinstimmung mit dem griechischen Gewerkschaftsbund gab der Eisenbahnerverband auf Grund eines einstimmigen Beschlusses am 23. März Weisung, die Arbeit wieder aufzunehmen. Dieser Beschluß fand innerhalb der Eisenbahnerschaft keine ungeteilte Aufnahme. Nur mit Schwierigkeit gelang es, die Mitglieder zur Befolgung des Beschlusses zu bewegen. Bemerkenswert ist, daß die Moral unter der Eisenbahnerschaft — namentlich dem Verkehrs- und Werkstättenpersonal — auch jetzt noch unerschüttert blieb.

Die Wiederaufnahme der Arbeit geschah nicht reibungslos. Die Eisenbahngesellschaften wollten nicht zulassen, daß die Streikenden an ihren früheren Posten zurückkehren und gaben vielen Eisenbahnern die Entlassung. Die Wiederbeschäftigten sollten eine Erklärung unterschreiben, wonach sie die endgültige Regelung ihres Dienstverhältnisses der Gesellschaft überlassen.

Die Zahl der nicht wieder eingestellten Eisenbahner wird auf 1500 geschätzt. Es handelt sich hierbei fast ausnahmsweise um Beamte mit vielen Dienstjahren. Der Eisenbahnerverband hat für die Opfer des Streiks sofort Hilfe organisiert. Es wurde beschlossen, eventuell das Mittel der passiven Resistenz anzuwenden, um die Gesellschaften zur endgültigen Wiedereinstellung der am Streik beteiligt gewesenen Eisenbahner zu zwingen.

Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

Italien *)

I. Die Betriebsform.

Die normalspurigen Eisenbahnen gehören dem Staat und werden von diesem betrieben.

Das Parlament übt eine hinreichende Kontrolle nicht aus. Früher bestand eine parlamentarische Überwachungskommission, die ausgezeichnet funktionierte. Die faschistische Regierung hat diese Kommission indessen aufgelöst.

Neben den normalspurigen Bahnen besteht in Italien ein ziemlich umfangreiches Netz schmalspuriger Bahnen. Diese werden von Privatgesellschaften betrieben.

II. Die finanziellen Ergebnisse.

Die Staatseisenbahnen wurden stets mit Verlust betrieben. In den Jahren 1923/24 wurden umfangreiche Sparmaßnahmen durchgeführt, hauptsächlich zum Schaden des Personals. Diese Maßnahmen bestanden vorwiegend in einer Verminderung des Personals. Bis 31. Dezember 1924 wurden etwa 56 000 Eisenbahnbedienstete entlassen, darunter vornehmlich die Mitglieder des freigewerkschaftlichen Eisenbahnerverbandes. Ferner wurden die Gehälter und Löhne in ganz empfindlicher Weise herabgesetzt und die Dienstschichten unter Außerachtlassung des Gesetzes über den Achtstundentag und den wöchentlichen Ruhetag verschlechtert.

Unser Verband hat diese Maßnahmen heftig bekämpft, konnte deren Durchführung aber nicht verhindern. Auch hatte der Verband auf Grund ernster und umfangreicher Studien ein wirkliches Reformprogramm vorgeschlagen, dessen Befolgung eine Gesundung des Eisenbahnbetriebes gestattet hätte, ohne daß die Ernungenschaften und Rechte des Personals gefährdet worden wären.

Der Güterverkehr mittels Frachtautos hat in Italien einen bedeutenden Umfang angenommen, wodurch die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen nachteilig beeinflußt werden. Der Aufschwung des Straßengüterverkehrs ist vornehmlich auf die hohen Eisenbahntarife zurückzuführen. Die neue Beförderungsmethode wird außerdem deswegen vorgezogen, weil die direkte Beförderung vom Absender zum Empfänger größere Gewähr für Pünktlichkeit und gegen Bruch- und andere Schäden bietet.

Die Eisenbahnen besorgen die Beförderung der Brief- und Paketpost und erhalten hierfür vom Postministerium eine Entschädigung von einigen hundert Millionen Lire jährlich. Dieser Betrag muß als ungenügend bezeichnet werden.

Die letzten finanziellen Betriebsergebnisse sind (in Millionen Lire):

	1922/23	1923/24
Einnahmen	3177	3480
Ausgaben	4083	3778
Verlust	906	298

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

Seit Ende 1922 hat der freigewerkschaftliche Eisenbahnerverband keinerlei Beziehungen zu der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mehr. Seit dieser Zeit steht die Eisenbahnverwaltung unter dem Einfluß des faschistischen Eisenbahnerverbandes, der aber die Masse des Personals nicht verkörpert.

Vor diesem Zeitpunkt bestand eine gewählte Vertretung des Personals. Diese Vertretung war gesetzlich und ihre Befugnisse waren durch ein Reglement umschrieben. Außerdem bestanden fortlaufende Beziehungen zwischen den Vertretern unserer Organisation und der Generaldirektion. Es bestand ferner noch eine Ministerial-Kommission, in der sieben Mitglieder unseres Verbandes einen Sitz hatten. Diese Kommission hatte zur Aufgabe, die sämtlichen Arbeitsbedingungen (Arbeitszeit, Löhne, Disziplinarordnung usw.) zu regeln.

Es bestanden noch einige andere kleine Organisationen, aber unser Verband überwog alle an Einfluß. Außer zur Generaldirektion wurden seitens unseres Verbandes auch direkte

*) Mitgeteilt vom Italienischen Eisenbahnerverband.

Beziehungen zu Dienstchefs, Abteilungschefs usw. unterhalten.

Die gesetzlich gewählten Vertreter des Personals erhielten alle vier Monate eine bestimmte Anzahl Tage Urlaub mit Bezahlung zur Ausübung ihres Mandates. Außerdem erhielten sie eine geringe Entschädigung für ihre Spesen sowie eine Freikarte für die Eisenbahnen. Die Mitglieder der Ministerialkommission waren ständig beurlaubt und bezogen ihren Gehalt ununterbrochen fort. Sie hatten ebenfalls eine Freikarte für die Benutzung der Eisenbahnen.

Alle diese Rechte sind jetzt rückgängig gemacht. Das Personal ist von jeder Vertretung ausgeschlossen und hat keinerlei Möglichkeit zur Vertretung seiner Interessen noch zur Ausübung einer Kontrolle.

IV. Das Streikrecht.

1907 wurde ein Gesetz eingeführt, das den Bediensteten öffentlicher Betriebe das Streikrecht verneinte. Die Einführung dieses Gesetzes erfolgte im Nachgange zu einem 1905 stattgefundenen Eisenbahnerstreik, der mit einer Niederlage des Personals endete. Trotzdem fanden später weitere Eisenbahnerstreiks statt, und zwar in den Jahren 1907, 1914, 1920 und 1922. In allen diesen Fällen handelte es sich um allgemeine Eisenbahnerstreiks. Teilstreiks fanden außerdem statt in 1919, 1920 und 1921. Die Generalstreiks von 1907, 1914 und 1922 führten zu Personalentlassungen. Der Generalstreik von 1920 endete mit einem dankwürdigen Sieg des Personals. Das gleiche gilt von den Teilstreiks in 1919 und 1920, während der Teilstreik von 1921 Entlassungen zur Folge hatte.

Von allen Streiks hatte nur der Streik von 1920 einen rein wirtschaftlichen Charakter. Dieser Streik dauerte 10 Tage und hatte eine Beteiligung von 80 % des Personals. Das Lokomotivpersonal sowie die Eisenbahnarbeiter waren so gut wie ausnahmslos der Streikorder gefolgt. Die übrigen Streiks richteten sich gegen Arbeiterverfolgungen, gegen Provokationen von Vorgesetzten usw.

Das das Streikrecht verneinende Gesetz richtet sich auch gegen die Anwendung der passiven Resistenz. Die passive Resistenz wurde ein einziges Mal angewendet, und zwar 1905, also vor dem gesetzlichen Verbot. Es zeigte sich aber, daß nur ein geringer Teil des Personals sich daran beteiligte und daß dieses Kampfmittel größere Opfer verlangt als die Beteiligung an einem Streik.

V. Die Organisation des Personals.

Am 1. Januar 1923 waren bei den italienischen Staatseisenbahnen 207 470 Personen beschäftigt.

Zu dieser Zeit bestanden drei Organisationen: der *Italienische Eisenbahnerverband* (Sindacato Ferroviari Italiani) mit 90 000 Mitgliedern, die (katholische) *Eisenbahnvereinigung* mit 15 000 Mitgliedern, der *fascistische Eisenbahnerverband* mit 10 000 Mitgliedern. Von diesen Verbänden steht nur der Italienische Eisenbahnerverband auf freigewerkschaftlichem Boden. Er unterhält zu den anderen Organisationen keinerlei Beziehungen. Verschmelzungsbestrebungen kommen in Italien nicht in Frage. Alle auf freigewerkschaftlichem Boden stehenden Organisationen, die früher bestanden, haben sich 1907 im Italienischen Eisenbahnerverband vereinigt. In ihm waren am 1. Januar 1923 90 % des Lokomotivpersonals und 45 % des Kanzlei- und Stationspersonals organisiert.

Das Personal der Kleinbahnen ist in einer andern Gewerkschaft (Sindacato Trasporti Secondari) organisiert.

VI. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Vor 1923 wurden die Arbeitsbedingungen nach Anhören der Personalvertretung — der Leitung unserer Organisation und der Ministerial-Kommission — festgesetzt.

1922/23 wurde der Arbeitsvertrag ohne direkte und indirekte Beteiligung des Personals und der Organisation geändert. Irgendeine Vereinbarung besteht hierüber nicht. Die Direktion kommt nicht einmal der Verpflichtung nach, dem Personal die Arbeitsbedingungen zur Kenntnis zu bringen.

Das für sämtliche Kategorien des Personals bestehende Dienstreglement wird gegenwärtig (1925) ohne Befragen der Organisation revidiert.

VII. Arbeitsbedingungen (Rechtliche Stellung).

Vor 1923 konnte kein Beamter pensioniert oder entlassen werden, ohne daß eine der hierfür im Dienstreglement vorgesehenen Bedingungen erfüllt war. Auf Grund eines faschistischen Gesetzes ist diese Bestimmung beseitigt worden, so daß das Personal heute keinerlei Garantien gegen Entlassungen besitzt. Ein Schiedsgericht besteht nicht.

Die Bekleidung öffentlicher Ämter ist gestattet. Die Ausübung eines Parlamentsmandates führt zur Versetzung in den Wartestand.

VIII. Arbeitszeit.

Für einige Kategorien (Lokomotiv- und Zugpersonal) wird ein Unterschied gemacht zwischen Arbeitszeit und Dienstzeit. Es besteht ein Gesetz, das die Arbeitszeit auf 48 Stunden wöchentlich festsetzt, das aber nicht eingehalten wird. Das gleiche gilt von dem gesetzlich festgesetzten wöchentlichen Ruhetag.

Das Minimum des Ruhetages ist auf 32 Stunden festgesetzt.

Der bezahlte jährliche Urlaub bewegt sich zwischen 13 und 26 Tagen und richtet sich nach dem Dienstgrad und dem Dienstalter.

IX. Die Lohnregelung.

(Bericht hierüber folgt im nächsten Mitteilungsblatt.)

X. Pensions- und Krankengeldregelung.

Im Krankheitsfall erhält der Bedienstete während 90 Tagen in einem Jahr das volle Gehalt. Dauert die Krankheit länger, so kann die Verwaltung die Hälfte oder ein Drittel des Gehalts weiter gewähren. Bei Erkrankung infolge eines Betriebsunfalls erhält der Bedienstete den vollen Gehalt während der ganzen Krankheitsdauer.

Simulationsfällen ist durch die Einstellung von Gesundheitsinspektoren vorgebeugt. Im Sterbefall wird den Hinterbliebenen eine besondere Unterstützung nicht gewährt.

Für das Personal besteht eine Pensionskasse. An deren Verwaltung ist das Personal nicht beteiligt. Der vom Personal für die Pensionskasse zu leistende Beitrag ist 6% des Gehalts. Der darüber hinaus notwendige Betrag wird von der Verwaltung beigetragen.

Der Pensionsanspruch entsteht im Alter von 52 Jahren für das Maschinenpersonal, von 54 Jahren für die Beamten mit beweglicher Beschäftigung, von 56 Jahren für das Personal im Fahrdienst, und von 60 Jahren für Beamte mit sitzender Beschäftigung. Voraussetzung ist, daß diese bzw. 22, 24, 26 und 30 Dienstjahre zurückgelegt haben. Früherer Pensionsanspruch entsteht bei physischer Dienstunfähigkeit. In diesem Falle beginnt der Pensionsanspruch vom 10. Dienstjahre an.

Die jährliche Pension entspricht so vielen Vierzigteilen des zuletzt bezogenen Jahreseinkommens als die Zahl der Dienstjahre beträgt, vorausgesetzt, daß das der Errechnung zugrunde liegende Einkommen 8000 Lire nicht übersteigt. Im letzteren Falle kommen für den Teil, der 8000 Lire übersteigt, nur Fünftel multipliziert mit den Dienstjahren in Betracht.

Die Pension kann im Höchstfalle 90 Prozent des letzten Jahreseinkommens betragen. Der Anspruch hierauf entsteht für das Maschinenpersonal nach 32 Dienstjahren, für das Personal mit beweglicher Beschäftigung nach 34 Dienstjahren, für das Personal des Fahrdienstes nach 36 Jahren, und für das Personal mit sitzender Beschäftigung nach 40 Dienstjahren.

Im Jahre 1924 wurden die Pensionsbezüge des Personals verschlechtert. Als Berechnungsgrundlage gilt nicht mehr das letzte Jahreseinkommen, sondern der Durchschnitt während der letzten drei Jahre, die der Pensionierung vorausgehen. Ferner wurde der Teil des Einkommens, der zum Anspruch auf Vierzigteile berechtigt, von 8000 auf 4000 Lire heraufgesetzt und die Höchstgrenze der Pension von 90 auf 80 Prozent vermindert.

Die Witwenpension beträgt 50%, die Waisenpension 15 bis 25% — je nach der Kinderzahl —, der dem Manne zustehenden Pension.

Der vom Dienst entlassene Beamte geht jedes Anspruches verlustig.

Die militärische Dienstzeit wird bei Erreichung der Pension den Dienstjahren ihrem tatsächlichen Umfang nach zuge-

zählt. Die im Kriegsgebiet verbrachte Zeit wird doppelt angerechnet.

1924 sind diese Bestimmungen insofern abgeändert worden, als die militärische Dienstzeit jetzt bei Errechnung des Pensionsanspruches nur noch zur Hälfte des wirklichen Umfangs berücksichtigt wird. (Schluß folgt.)

Der 7. Jahreskongreß des belgischen Eisenbahnverbandes.

Der belgische Eisenbahnverband, der außerdem das Personal der Post-, Telephon-, Telegraphen-, sowie der staatlichen Schifffahrtbetriebe umfaßt, hielt am 25., 26. und 27. April im Brüsseler Volkshaus seinen siebten Jahreskongreß ab. Die Tagung stand unter zwei unmittelbaren Eindrücken: dem glänzenden am 5. April errungenen Wahlerfolg der belgischen Arbeiterpartei, an dem der Eisenbahnverband einen anerkannt großen Anteil hatte, und dem gerade bei Eintritt in die Verhandlungen bekannt gewordenen Ausspruch des Brüsseler Berufungsgerichtes, durch den die von dem Antwerpener Gerichtshof gegen etwa dreißig am letzten Eisenbahnerstreik beteiligte gewesene Verbandsmitglieder gefällten Urteile noch verschärft worden sind.

Beide Eindrücke fanden ihren Niederschlag auch in den Verhandlungen. Das Urteil des Berufungsgerichtes rief unter den Delegierten einen heftigen Protest hervor, da man in ihm nicht nur einen Angriff auf das Streikrecht der Eisenbahner, sondern zugleich auf die Koalitionsfreiheit der Staatsbediensteten überhaupt erblickte. Nach längerer Diskussion, in der sowohl erwogen wurde an den Kassationsgerichtshof zu appellieren als auch einen kurzen Proteststreik zu organisieren, wurde mit Einmütigkeit folgende Resolution angenommen:

„Erwägend,

daß das Brüsseler Appellationsgericht Mitglieder des Verbandes, insbesondere seinen ersten Vorsitzenden, Koll. Renier, bestraft hat, weil diese von dem Recht zur Organisation eines Streikes Gebrauch gemacht haben,

daß das Berufungsgericht keine einzige Handlung anführt, die eine strafbare Ausübung dieses Rechtes darstellt,

daß gewisse Verbandsmitglieder einzig und allein bestraft worden sind, weil sie von dem unwiderruflichen Recht zum Streik Gebrauch gemacht haben,

stellt der Kongreß fest,

daß die Richter dem Artikel 66 des Strafgesetzbuches eine falsche und ungesetzliche Auslegung gegeben haben, um diesen Artikel an die Stelle des gehässigen Artikels 310 zu setzen, der abgeschafft und durch das souveräne Gesetz ersetzt worden ist, das nun mit Füßen getreten wird;

weist auf die Gefahren hin, die diese Aussprache des Kassationsgerichtes für alle Arbeiter hinsichtlich des Streikrechtes, für das die Arbeiter ihr Blut nicht zwecklos vergießen haben wollen, bedeutet;

gibt das tendenziöse Urteil, das den sozialen Frieden, den die Gesetzgeber sichern wollten, bedroht, der Verachtung der Arbeiterklasse preis und behält sich vor, eventuell alle Maßnahmen zu ergreifen, die zur Verteidigung des uneingeschränkten Streikrechtes notwendig sind.“

Der Wahlerfolg wurde mit Genugtuung betrachtet, stellte aber den Kongreß vor einige Schwierigkeiten, da infolge der Wahl von vier voranstehenden Mitarbeitern des Verbandes zu Parlamentsabgeordneten und drei anderer zu Senatoren, einige Lücken in der Verbandsleitung entstanden sind, für die nicht sofort Ersatz gefunden werden konnte.

Einen großen Raum in den Verhandlungen nahm ferner die Besprechung der Anwendung des Achtstundentages im Eisenbahnbetrieb ein. Da das Arbeitszeitgesetz nicht scharf umschrieben ist, läßt es für die Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit offen, durch willkürliche Auslegung die Arbeitszeitgrenzen zu überschreiten. Hierbei wurde darauf hingewiesen, daß die Sicherung des Achtstundentages nicht in erster Linie von den Entscheidungen im Parlament, sondern von der Stärke der Organisation und der internationalen Regelung abhängt.

Auf Beschluß des Kongresses wurde bei der italienischen Regierung telegraphischer Protest gegen die Auflösung des italienischen Eisenbahnverbandes eingelegt.

Folgende ausländische Organisationen waren auf dem Kongreß vertreten: Luxemburgischer Eisenbahnverband, Franzö-

sischer Eisenbahnverband, Holländischer Eisenbahnverband, sowie der Verband der öffentlichen Angestellten in Frankreich. Die I. T. F. war durch Koll. Nothans vertreten.

Der Verband zählte Ende 1924 68 320 Mitglieder. In dem dem Kongreß vorgelegten Tätigkeitsbericht wird hervorgehoben, daß seit Beginn 1925 fast überall Mitgliederzunahme festzustellen ist.



Über die Folgen des Tragens schwerer Lasten.

Bekanntlich hat der Hamburger Kongreß der I. T. F. in einer von der Hafenarbeiter-Konferenz vorgelegten Resolution erklärt, daß Tragelasten das Gewicht von 75 Kilo nicht überschreiten dürfen. Ein gleicher Beschluß ist kurz darauf auch seitens der Internationalen Union der Lebensmittelarbeiter gefaßt worden. Der Vorstand dieser Union hat nun gelegentlich seiner letzten Sitzung beschlossen, zwecks Erreichung eines entsprechenden gesetzlichen Verbotes mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Verbindung zu treten. Im Zusammenhang hiermit erinnert das Mitteilungsblatt der Internationalen Union der Lebensmittelarbeiter an einen Bericht, den der italienische Professor *Loriga* für die 8. Vertreterversammlung der Internationalen Vereinigung für gesetzlichen Arbeiterschutz, die im September 1914 zusammentreten sollte, ausgearbeitet hatte. Dieser Bericht ist dank der wertvollen darin zusammengetragenen Untersuchungsergebnisse noch heute aktuell und dürfte daher auch für die Bemühungen der Transportarbeiter, eine Herabsetzung der Tragelastgrenze durchzusetzen, eine starke wissenschaftliche Stütze sein.

Prof. *Loriga* unterscheidet zwei Hauptfolgen des Tragens schwerer Lasten: solche, die sich unmittelbar und in der Regel sehr heftig einstellen, und solche, die sich allmählich ergeben.

Die ernsthaften Erscheinungen der ersten Art sind gewöhnlich der Stagnation des Blutumlaufes, der Abnahme der Ausdehnung der Lunge und der Erhöhung der Körpertemperatur zuzuschreiben.

Als Erscheinungen der zweiten Art führt er an:

a) Beständige Veränderung und Schädigung der Herzgefäße und Atmungsorgane, Ausdehnung der Schlagader, ungenügende Herzklappentätigkeit, zerstreute Arterienverkalkung und Venenentzündung, Verminderung der Elastizität der Lungen.

b) Veränderung bzw. Verunstaltung des Mark- und Knorpelsystems. Diese bestehen in Hautverdickung und Schwielen, Erweiterung der Muskel, Verkrümmung der Wirbelsäule, der Rippen, des Brustbeins und der Beine. Ferner in Plattfüßen. Die hier angeführten Erscheinungen treten namentlich bei Leuten unter 25 Jahren auf und nehmen bei ihnen die ernsthafteste Form an. Aber auch Leute in reiferen Jahren sind solchen Veränderungen ausgesetzt.

Prof. *Loriga* zieht aus dem von ihm zusammengetragenen wissenschaftlichen Material den Schluß, daß eine internationale Regelung der Behandlung von Frachtgütern notwendig ist. Als Grundsätze hierfür stellt er auf:

1. Festsetzung des Maximalgewichtes der von einem Mann zu tragenden Lasten auf 60 Kilo bei einem Arbeitstag von 7 bis 8 Stunden. Schwerere Lasten sind mit Maschinen zu behandeln.

2. Das Lastgewicht oder die tägliche Arbeitsdauer müssen vermindert werden, wenn die Lasten weiter als auf 40 Meter Entfernung getragen werden müssen, starke Steigungen zu überwinden sind, oder der Arbeiter beim Aufladen mitwirken muß.

Prof. *Loriga* setzt also das Maximalgewicht noch erheblich unter der Grenze an, die vom Hamburger Kongreß verlangt worden ist.

Beschäftigungsgrad und Unfälle im Hamburger Hafen.

Nachstehende Aufstellung über den Beschäftigungsgrad ist dem Jahresbericht des Hafenbetriebs-Vereins in Hamburg entnommen
Zahl der während des Jahres 1924 werktätlich durchschnittlich beschäftigten Arbeiter.

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septemb.	Oktober	Novemb.	Dezemb.	Jahr
Stauereibetrieb	5 109	4 333	5 381	7 994	6 401	5 567	4 731	4 365	4 726	5 493	6 286	6 688	5 590
Kaibetrieb	10 336	10 043	9 885	12 296	10 431	7 911	6 719	5 872	6 313	7 598	8 487	9 395	8 774
Ewerführereibetrieb	1 326	1 258	1 538	2 296	2 204	2 123	1 865	1 690	1 658	1 730	1 819	1 995	1 792
Bunkereibetrieb	336	318	385	397	357	352	341	324	372	387	485	389	370
Speichereibetrieb	830	823	864	930	1 078	1 132	1 043	983	846	981	1 025	1 113	971
Kornumstechereibetrieb	120	86	96	142	168	108	87	74	67	125	175	154	117
Hafenschiffahrt	1 178	1 181	1 189	1 292	1 301	1 307	1 263	1 284	1 289	1 314	1 309	1 319	1 269
Schiffs- und Kesselreinigungsbetrieb	690	789	533	938	1 049	1 027	1 028	973	866	830	964	727	868
Ladungskontrolle	603	575	756	994	853	716	605	588	542	692	751	681	696
Hafen- und Lagerhausbetrieb Harburg	288	177	223	255	201	256	215	227	215	230	279	228	233
Werktäglich durchschnittlich beschäftigt 1924	20 816	19 583	20 850	27 534	24 043	20 499	17 897	16 380	16 894	19 380	21 580	22 689	20 680
Werktäglich durchschnittlich beschäftigt 1923	20 905	20 498	22 015	22 494	22 405	21 986	22 313	21 123	21 701	19 960	18 131	21 194	21 225
Werktäglich durchschnittlich beschäftigt 1922	17 924	16 000	20 389	23 231	24 101	23 426	20 952	21 654	20 035	19 728	19 582	20 929	20 664
Werktäglich durchschnittlich beschäftigt 1921	15 013	14 080	12 966	12 060	12 220	12 045	13 891	15 673	18 600	20 143	20 224	19 357	15 608
Werktäglich durchschnittlich beschäftigt 1920	7 999	7 866	7 808	8 643	9 218	10 182	10 064	9 235	8 707	10 248	12 191	13 720	8 657

Auffallend ist die starke Ungleichheit, die die einzelnen Monate für 1924 aufweisen. Der höchste Beschäftigungsgrad fällt in den Monat April (27 534 durchschnittlich Beschäftigte), der geringste in den Monat August (16 380 durchschnittlich Beschäftigte). Die hohe Beschäftigungsziffer im April dürfte mit dem vierzehntägigen Streik vom 11. bis 24. März im Zusammenhang stehen. Außerdem kommt hinzu, daß infolge der ungewöhnlich langen Frostperiode die Zufuhr auf dem Binnenwasserweg erst im April einsetzen konnte.

Die Zahl der Unfälle hat sich während 1924 in erschrecken-

der Weise vermehrt. Es wurden gezählt: Leichtverletzte 5309, Schwerverletzte 350, tödliche Unfälle 16, insgesamt 5675 Unfälle. Im Jahre 1923 sind gezählt worden: Leichtverletzte 3676, Schwerverletzte 195, tödliche Unfälle 31, insgesamt also 3902 Unfälle. Dabei war die Zahl der durchschnittlich Beschäftigten im Jahre 1923 noch etwas geringer als 1924. Bei der Bewertung der angeführten Unfallziffern ist außerdem zu berücksichtigen, daß in ihnen die Unfälle, die sich in sogenannten landfesten Hafenbetrieben (Kai-Schuppen, Freihafen-Lagerhäuser, Werften) ereignen, nicht einbegriffen sind.

Arbeitsbedingungen der Chauffeure in verschiedenen Ländern.

Großbritannien.

Lastwagenführer. Die Wochenlöhne der Lastkraftwagenführer betragen in

London £ 3.12.0 für schwere Wagen, £ 3.6.0 für leichte Wagen;

Southampton £ 3.1.0 bis £ 3.6.0 für schwere Wagen, 2.15.0 für leichte Wagen;

Portsmouth £ 3.0.0 bis £ 3.3.0 für schwere Wagen, £ 2.15.0 für leichte Wagen;

Bristol £ 3.13.0 für schwere Wagen, £ 3.8.0 für leichte Wagen;

Birmingham £ 3.5.0 für schwere Wagen, £ 2.19.0 für leichte Wagen;

Lancashire £ 3.7.0 für schwere Wagen, £ 2.19.0 für leichte Wagen.

Die Grenzlinie zwischen schweren und leichten Wagen ist 2 engl. Tonnen (2030 kg.) Die Arbeitszeit ist vertraglich auf 48 Stunden in der Woche festgesetzt.

Autobusführer. Außerhalb London kommen die Löhne der Autobusführer mit denen der Trambahnführer ziemlich überein. (Minimum in der höchsten Städtegruppe £ 3.0.6, Maximum in der höchsten Städtegruppe £ 3.3.6.)

In London ist der Höchstsatz für einen Autobusführer £ 4.6.6 (für einen Trambahnführer £ 3.13.0) in der Woche.

In den meisten Fällen besteht im Autobusdienst Zweimannbedienung. In gewissen Fällen werden die kleineren Wagentypen nur vom Autobusführer bedient.

Schweden.

Autobusführer. Die Löhne sind von Stadt zu Stadt verschieden. In Malmö ist der vertragliche Wochenlohn Kr. 50.—. In Stockholm bestehen drei Autobus-Unternehmungen. Bei der

einen Gesellschaft beträgt der Wochenlohn Kr. 75.— nebst 30 Öre Kleidergeld pro Tag. Die Arbeitszeit 8¼ Std. täglich. Bei der anderen Gesellschaft ist der Lohn monatlich Kr. 335 nebst freier Dienstkleidung im Werte von Kr. 450 pro Jahr. Die Gesellschaft gewährt 10 Tage Ferien und volles Gehalt bei Krankheit bis zu einem Monat und halbes Gehalt bei zwei Monaten Krankheit. Bei einer dritten Gesellschaft ist der Monatslohn Kr. 400.—. Dienstkleidung oder Kleidergeld wird nicht gewährt. Außerdem ist die Zahl der freien Tage auf 2 im Monat beschränkt, während bei den andern beiden Gesellschaften auf 6 Arbeitstage ein Ruhetag entfällt. — In Gothenburg, wo eine Autobusgesellschaft vor kurzem von den städtischen Straßenbahnen aufgekauft worden ist, sind die Löhne dieselben wie im Straßenbahnbetrieb, nämlich Kr. 251.— im Monat Grundlohn, der sich automatisch nach dem 2., 4. und 6. Dienstjahre um je Kr. 10.—, und nach dem 8., 10. und 11. Dienstjahre um je Kr. 15.— erhöht.

Bei größeren Wagen und auf Linien mit vielen Haltestellen wird in der Regel ein junger Mann als Schaffner beigegeben. Bei kleineren Wagen und auf kurzen Linien besteht Einmannbedienung.

Norwegen.

Lastkraftwagenführer. Die Löhne für Lastkraftwagenführer sind tariflich auf Kr. 85.— bis Kr. 95.— pro Woche, die Ferien auf 14 Tage im Jahre festgesetzt.

Autobusdienst. Im Autobusbetrieb bestehen bisher keine tarifliche Abmachungen.

Schweiz.

Lastwagenchauffeure. Die in Transportunternehmungen, Müllerei- und Brauerei-Betrieben sowie bei Konsumgenossenschaften gezahlten Wochenlöhne der Lastwagenchauffeure sind in kurzer Skizzierung wie folgt:

Transportunternehmungen	Fr. 70.— bis Fr. 85.—;
Müllereibetriebe	Fr. 70.— bis Fr. 90.—;

Brauereibetriebe Fr. 70.— bis Fr. 90.—;
 Konsumgenossenschaften Fr. 70.— bis Fr. 100.—

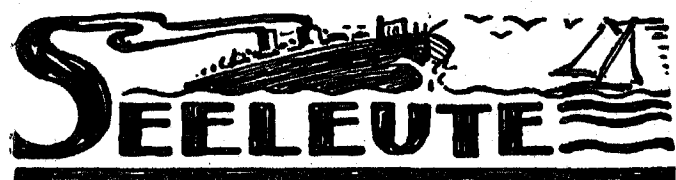
Die Arbeitszeit beträgt wöchentlich im Minimum 48 Stunden, durchschnittlich aber 10 Stunden pro Tag oder 60 Stunden pro Woche. Gesetzliche Bestimmungen bestehen nur insofern, als das eidgenössische Fabrikgesetz eine durchschnittliche Nachtruhe von 11 Stunden und eine Mittagspause von 1 Stunde vorschreibt.

In der Regel wird eine Woche Ferien bewilligt. Die Brauereien gewähren nach 5 Dienstjahren zwei Wochen Ferien. Die Konsumgenossenschaften gewähren in der Regel nach einem Dienstjahr 6, nach fünf Dienstjahren 12 und nach zehn Dienstjahren 18 Arbeitstage Ferien mit vollem Gehalt. Einzelne Betriebe bewilligen bis zu vier Wochen Ferien.

Im Krankheitsfalle wird in der Regel der erste Monat voll, der zweite und dritte Monat zur Hälfte bezahlt.

Taxichauffeure. Diese haben in den Städten Zürich und Basel einen festen Monatslohn von 180 Fr. zuzüglich 10 Prozent der Einnahmen. Ein Mindesteinkommen von 300 Fr. im Monat ist ihnen garantiert. Hinsichtlich der Ferien sind sie mit den Lastkraftwagenführern gleichgestellt.

Privatchauffeure. Die Löhne der Privatchauffeure schwanken zwischen 180 bis 400 Fr. im Monat.



Ein Appell der I. T. F. an die Arbeitergruppe der Internationalen Arbeitskonferenz.

Da der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes in seiner Sitzung vom 2. April 1925 mit Stimmgleichheit abgelehnt hat, die Frage der Arbeitszeitregelung für Seeleute auf die Tagesordnung der im kommenden Jahre stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen, hat sich die I. T. F. mit folgendem Appell an die Arbeitergruppe der diesjährigen Internationalen Arbeitskonferenz gewandt:

Amsterdam, den 15. Mai 1925.

An die Arbeitnehmervertreter der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1925.

Werte Kollegen!

Wie zweifellos den meisten von Ihnen bekannt sein wird, wurde auf der vom 15. Juni bis 10. Juli 1920 abgehaltenen zweiten Internationalen Arbeitskonferenz ein Antrag auf Regelung der Arbeitszeit für die Seeleute auf Grund des Washingtoner Abkommens mit einer Mehrheit des Bruchteils einer Stimme abgelehnt, wodurch die Seeleute in eine schlechtere Lage gerieten als die Arbeiter zu Lande.

Darauf haben die Seeleuteorganisationen der verschiedenen Länder versucht, durchzusetzen, daß die Frage des achtstündigen Arbeitstages oder der 48stündigen Arbeitswoche international behandelt wird. Wiederholt wurde auf Kongressen, sowohl national wie international, die Forderung der Seeleute auf Einführung der 48-Stundenwoche erhoben. Dies geschah zuletzt durch die im August 1924 in Hamburg abgehaltene Internationale Seeleutekonferenz, die nachstehende Resolution einstimmig annahm und die am 12. August 1924 auch vom Vollkongress der I. T. F. in Hamburg einmütig gutgeheißen wurde:

„Von der Erwägung ausgehend, daß Artikel 13 des Versailler Friedensvertrages den achtstündigen Arbeitstag oder die 48stündige Arbeitswoche vorsieht,

daß die Seeleute ohne Ansehen ihrer Verwendungsart das gleiche Recht auf Verbesserung ihrer Lebenslage haben wie die Arbeiterklasse zu Lande,

daß die allgemeine Einführung des Achtstundentages oder der 48-Stundenwoche an Bord der Schiffe der vertragsschließenden Länder eine Beeinträchtigung des Schifffahrtsgewerbes nicht zur Folge haben kann,

beschließen und verpflichten sich die vom 4. bis 11. August in Hamburg unter Leitung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation versammelten Vertreter der Seeleute-Organisationen,

von ihren Regierungen die gesetzliche Einführung des Achtstundentages oder der 48-Stundenwoche zu verlangen und sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen, daß die Vorbedingungen zu einer alsbaldigen internationalen Verwirklichung geschaffen werden.“

In Ausführung des dem Sekretariat der I. T. F. vom Kongress erteilten Auftrages wandte sich dieses in einem Briefe an den Direktor des Internationalen Arbeitsamtes mit der Bitte, die Arbeitszeitregelung für Seeleute auf die Tagesordnung der 1926 zu haltenden internationalen Arbeitskonferenz zu setzen. In seiner Sitzung vom 2. April d. J. hat sich der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes mit 12 gegen 12 Stimmen gegen die Eintragung der obigen Frage auf die Tagesordnung der Konferenz ausgesprochen.

Wenn wir gut unterrichtet sind, ist die Internationale Arbeitskonferenz die höchste Instanz in der internationalen Arbeitsorganisation und kann diese auch Beschlüsse des Verwaltungsrats annullieren oder ändern. Aus diesem Grunde richten wir uns an Sie im Namen aller der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Seeleuteverbände mit der Bitte, Ihren ganzen Einfluß dahin geltend zu machen, daß die bevorstehende Internationale Arbeitskonferenz beschließen wird, entgegen der vom Verwaltungsrat getroffenen Entscheidung die Frage des Achtstundentages in der Seeschifffahrt auf die Tagesordnung der Konferenz vom Jahre 1926 zu setzen.

Indem wir der Hoffnung Ausdruck geben, daß dieser Appell an die Arbeitnehmervertreter der Arbeitskonferenz 1925 nicht umsonst gewesen ist, verbleiben wir

mit internationalem Gruß!

Internationale Transportarbeiter-Föderation.

Die Heuern in der argentinischen Handelsmarine.

Das Bulletin des Arbeitsministeriums von Argentinien brachte kürzlich eine Statistik der während 1924 in der argentinischen Handelsmarine gezahlten Heuern. Diese Statistik ist in der Weise zustande gekommen, daß von jeder Berufs- oder Tätigkeitsgruppe eine kleinere oder größere Anzahl wahllos herausgegriffen und das Durchschnittsgehalt errechnet wurde. Die errechneten Heuern werden also umso genauer sein, je größer die Zahl der berücksichtigten Bediensteten ist. Wir fügen diese Zahl jeweils bei den ermittelten Heuern an.

Berufsgruppe	Zahl der Berücksichtigten	Durchschnittl. Heuer
Dampfschiffe:		
Kapitäne	571	418,33 und Kost
Schiffer	7	180,17 " "
Aerzte	2	300,— " "
1. Offizier	8	420,— " "
2. " "	8	323,22 " "
3. " "	6	310,— " "
Lotzen	61	360,— " "
Quartiermeister	83	90,— " "
1. Maschinist	47	401,23 " "
2. " "	49	314,17 " "
3. " "	28	303,57 " "
Oberheizer	113	113,89 " "
Heizer	234	105,30 " "
Kohlenzieher	81	90,74 " "
Oeler	20	115,— " "
1. Zahlmeister	27	309,07 " "
2. " "	31	193,55 " "
3. " "	16	147,50 " "
Zimmerleute	14	126,43 " "
Kranführer	15	155,— " "
Kesselschmiede	11	108,18 " "
Matrosen	337	90,63 " "
Beleuchtungspersonal	8	90,— " "
Nachtwächter	53	91,51 " "
Putzer	10	107,— " "

Berufsgruppe	Zahl der Berücksichtigten	Durchschnittl. Heuer
Boote:		
Schiffer	424	166,61
Bootsleute	12	118,—
Kesselschmiede	43	107,65
Köche	13	101,23
Matrosen	946	89,28
Junge	12	35,—
Nachtwächter	6	112,50
Schleppdampfer:		
Kapitäne	7	308,57
Schiffer	107	191,03
Lotse	11	294,54
Quartermester	5	147,—
1. Maschinist	14	263,93
2.	15	192,45
Maschinen (ohne Klassifizierung)	117	173,53
Raditelegraphisten	9	221,67
Elektrotechniker	3	120,—
Obersteward	20	166,—
1. Koch	9	197,22
2.	11	122,73
3.	2	105,—
Köche (ohne Klassifizierung)	57	132,11
Hilfsköche	35	83,67
1. Hausmeister	6	90,67
2.	7	72,86
Hausmeister (ohne Klassifizierung)	12	85,83
1. Steward in 1. Klasse	20	98,—
1. " 3.	9	100,—
Stewards in 3. Klasse	5	85,—
Stewards (ohne Klassifizierung)	282	74,96
Bootsleute	62	124,58
Heizer	142	100,58
Kohlenzieher	16	87,81
Bootsleute	11	95,91
Köche	37	102,—
Stewards	4	63,75
Matrosen	250	83,60
Kapitäne	51	418,33
Pontons:		
Schiffer	9	151,11
Kesselschmiede	5	105,—
Matrosen	24	84,37
Motorschiffe:		
Kapitäne	2	335,—
Schiffer	3	175,—
Zahlmeister	1	160,—
Quartermester	2	230,—
1. Maschinist	2	330,—
Maschinen (ohne Klassifizierung)	5	207,—
Köche	3	120,—
Steward	1	70,—
Matrosen	5	100,—
Segelbarken:		
Schiffer	6	178,75
Matrosen	22	90,45
Motorschlepper:		
Schiffer	8	134,37
Mechaniker	10	144,50
Matrosen	3	95,—
Baggermaschinen:		
Kapitän	6	245,33
Schiffer	3	155,33
1. Maschinist	5	249,60
2.	7	210,—
Heizer (Oberheizer)	4	127,—
Heizer	18	113,78
Stewards	5	97,20
Nachtwächter	5	102,—
Bootsleute	5	127,80
Matrosen	45	101,62
Köche	4	142,25

Berufsgruppe	Zahl der Berücksichtigten	Durchschnittl. Heuer
Insel-Schiffahrt:		
Schiffer	5	166,67
Maschinen	6	180,—
Hilfsmaschinen	4	100,—
Heizer	4	147,50
Zahlmeister	4	135,—
Köche	6	120,—
Stewards	4	80,—
Matrosen	6	86,67
Putzer	2	68,—
Fischdampfer:		
Schiffer	2	235,—
1. Maschinist	2	220,—
2.	2	130,—
Heizer	6	88,67
Kohlenzieher	2	85,—
1. Fischer	2	149,33
2.	2	123,50
Köche	2	85,—
Stewards	2	70,—
Matrosen	5	78,40

Nichtfahrendes Personal des Verwaltungsdienstes:

Gehaltsstufe	Zahl der Angestellten	in Prozent der Gesamtzahl der Berücksichtigten
Bis 100 \$	101	8,84
Von 101 bis 150 \$	179	15,66
" 151 " 200 "	200	17,50
" 201 " 250 "	160	14,—
" 251 " 300 "	143	12,51
" 301 " 350 "	74	6,47
" 351 " 400 "	67	5,86
" 401 " 500 "	71	6,21
" 501 " 600 "	37	3,23
" 601 " 700 "	29	2,54
" 701 " 800 "	22	1,92
" 801 " 900 "	10	0,87
" 901 " 1000 "	19	1,66
" 1001 " 1200 "	8	0,70
" 1201 " 1400 "	7	0,61
" 1401 " 1600 "	12	1,06
" 1601 " 1800 "	2	0,18
Über 1800 \$	2	0,18
	1 143	100

Die für alle obigen Gruppen errechneten Heuern und Gehälter sind auch jetzt noch in Gültigkeit. Sie beziehen sich auf den Monat und sind in argentinischen Pesos (1 Pesos = 1,68 G. M.) ausgedrückt.

Die Heuern der russischen Seeleute.

Zu diesem in der März-Ausgabe unseres Mitteilungsblattes erschienenen Artikel macht der Allrussische Verband der Wassertransportarbeiter in einem an die I. T. F. gerichteten Brief noch folgende ergänzende Bemerkungen:

„Der Borddelegierte (nicht der Flottendelegierte) ist ein von der Besatzung und dem Verbands gewählter Genosse, dessen Hauptaufgabe es ist, die genaue Einhaltung des Tarifvertrages und aller Gesetze, die die Interessen der Besatzung auf dem Schiffe betreffen, zu beaufsichtigen. In letzter Zeit wurden, um breitere Kreise der Seeleute zur aktiven Verbandsarbeit heranzuziehen, auf Grund eines Beschlusses unseres Verbandes, die Schiffsdelegierten durch gewählte Schiffkomitees, die aus mindestens drei Personen pro Schiff bestehen, ersetzt. Die gewählten Delegierten haben unter anderem auch die Pflicht, in den ausländischen Häfen die Verbindung mit den Verbänden herzustellen und die Streikbrecherarbeit während der Streiks von Hafenarbeitern und so weiter zu verhindern.

Die ganze Besatzung einschließlich des Kapitäns und der ganzen übrigen Verwaltung erhält das gleiche Kostgeld und wird gleich verpflegt. Über das Kostgeld verfügt eine von der ganzen Besatzung gewählte Kommission und den Einkauf der

Produkte besorgt ein gewählter Einkäufer. Dank der gemeinsamen Küche ist die Kost auf den Sowjetschiffen sehr hochwertig. Wie bereits erwähnt, beträgt die Arbeitszeit auf den Sowjetschiffen 8 Stunden für die Deckbesatzung und 6 Stunden für die Heizer. Außerdem wird den Heizern noch täglich eine Stunde Überstundenarbeit für das Überbordwerfen der Schlacke angerechnet.

Es ist noch hinzuzufügen, daß die Besatzung, die im Einvernehmen mit dem Verbands festgesetzt wird, auf den Sowjetschiffen bedeutend größer ist als auf entsprechenden anderen Schiffen. Auf zwei Feuer kommt ein Heizer und auf drei Feuer ein Heizer und ein Trimmer.

Auf allen Schiffen gibt es besondere Räumlichkeiten „Leninwinkel“, wo die Besatzung nach der Arbeit ausruhen kann. In diesen Räumen gibt es eine Bibliothek, und auf großen Schiffen — Pianinos. Die Besatzung gibt gewöhnlich eine Wandzeitung heraus.“

AUS ANDEREN BERUFSSEKRETARIATEN

Der internationale Metallarbeiterbund gibt seit kurzem ein gedrucktes achtseitiges Mitteilungsblatt heraus, das nunmehr regelmäßig allmonatlich erscheinen soll. Die Nummer 2 ist soeben erschienen und enthält aus einer Reihe von Ländern Informationen, die den angeschlossenen Organisationen sicher von großem Nutzen sind.

Auch die Internationale Bekleidungsarbeiter-Föderation (Sitz Amsterdam) hat jetzt zum ersten Male ein gedrucktes Bulletin herausgegeben. Es erscheint in einer deutschen und englischen Auflage und soll zunächst jeden zweiten Monat herausgegeben werden.

Wir begrüßen beide Organe als einen Ausdruck des sich immer weiter durchsetzenden Willens zu internationalem Zusammenwirken. Wir sehen in ihnen aber auch ein Zeichen dafür, daß seitens der Internationalen Berufsorganisationen das Bedürfnis nach einem guten eigenen internationalen Informationsdienst als unbedingt notwendig empfunden wird und hoffen, daß auch seitens anderer Berufssekretariate recht bald dem vom Internationalen Metallarbeiterbund und der Internationalen Bekleidungsarbeiter-Föderation gewiesenen Beispiel gefolgt werden kann. Die Zeit, da die internationale berufliche und industrielle Organisation als von untergeordneter Bedeutung betrachtet wurde und man den internationalen Berufssekretariaten die Mittel zu einer geordneten Geschäftsführung versagte, muß jetzt endgültig der Vergangenheit angehören.

Tagung des Vorstandes der Internationalen Lebensmittelarbeiter-Union.

Seitens der I. U. L. wird hierüber berichtet:

In Stuttgart tagte Sonnabend, den 28. und Sonntag, den 29. März im Metallarbeiterheim der Vorstand der internationalen Lebensmittelarbeiter-Union. Der Vorstand hatte sich in der Hauptsache mit internen Organisationsfragen zu befassen. Gen. Wilhelm, Schweiz, welcher präsiidierte, gedachte in seinem Eröffnungswort des vor wenigen Wochen aus dem Leben geschiedenen Vorstandsmitgliedes Gen. Braga, Leiter des italienischen Lebensmittelarbeiterverbandes. — Der Vorstand beschloß, die auf dem Wiener Kongreß des Internationalen Gewerkschaftsbundes angenommenen Richtlinien betr. die organisatorische Eingliederung der Berufsinternationalen in den I. G. B. zur Annahme zu empfehlen. — Zu einer längeren Aussprache gab das Verhalten der Vertreter des russischen Lebensmittelarbeiterverbandes Anlaß. Der Vorstand fand das Verhalten des russischen Verbandes durchaus für ungeeignet, die Einheit der Lebensmittelarbeiterverbände zu fördern, und richtete an den Verband die Aufforderung, alles zu unterlassen, was die Einheit stören könnte. — Das Verbot des Tragens schwerer Lasten über 75 kg. Gewicht durch einen Mann bildete ebenfalls

Gegenstand der Beratungen. Beschlossen wurde, in Verbindung mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation den Erlaß eines internationalen Gesetzes anzustreben.

Der Beitrag wurde für alle Länder mit normaler Währung auf 15 schweizer Centimes pro Mitglied und Jahr festgesetzt. Die weiteren Beratungen waren den Organisationsfragen gewidmet.

Die nächste Vorstandssitzung wird am 19. September 1925 in Kopenhagen abgehalten werden. Im Anschluß wird der 3. Internationale Kongreß der Lebensmittelarbeiter tagen. Trotz der bei der Tagung hervorgetretenen Meinungsverschiedenheiten, die in der Hauptsache infolge des Verhaltens des Vertreters des russischen Verbandes entstanden, nahm die Tagung einen würdigen Verlauf und Abschluß.

Notizen.

5554 Menschen sind während der letzten fünf Jahre im englischen Bergbau durch Unfall ums Leben gekommen. 1924 sind 1293 Personen tödlich verunglückt, 1923 1297, 1922 1105, 1921 756, 1920 1103.

Im gleichen Zeitabschnitt sind 811 298 Personen durch Unfall verletzt worden. Die entsprechenden Zahlen sind für 1924: 211 610, 1923 211 598, 1922 185 115, 1921 86 045 und für 1920 116 930. Hierbei sind aber nur die Unfälle gezählt, die zu einer Arbeitsunfähigkeit während sieben Tagen oder mehr führten.

Infolge der Einführung der Kunze-Knorrbremse im deutschen Eisenbahnbetrieb sollen die Güterzüge jetzt nur noch mit dem Zugführer und einem Bremsschaffner besetzt werden. Die bisherige Besetzung bestand aus Zugführer, Wagenaufseher und fünf Bremsschaffnern. Rund 400 Wagenmeister im Fahrdienst und 480 Wagenaufseher kommen durch diese Maßnahme allein in Bayern in Wegfall. Gleichzeitig werden im selben Eisenbahnbereich von etwa 2400 Bremsschaffnern 1500 überflüssig.

Eine für die Gewerkschaftsbewegung wichtige Entscheidung hat aus Anlaß eines 1922 stattgefundenen Streiks deutscher Binnenschiffer das Kammergericht Berlin gefällt. Der Arbeitgeberverband hatte die betreffende Gewerkschaft wegen Tarifbruchs verklagt, da wohl der die Lohnregelung betreffende Teil des Tarifvertrages, nicht aber der Tarifvertrag selbst abgelaufen war, als der Streik proklamiert wurde. Das Kammergericht Berlin hat entschieden, daß Kampfmaßnahmen für die Regelung jeder im Tarifvertrag nicht festgelegten Sache stattfinden dürfen und daß in diesem Falle auch solche Kampfmittel erlaubt sind, die mit der Erfüllung der tariflichen Bestimmungen nicht in Einklang stehen. Die Unternehmer haben Revision gegen dieses Urteil beim Reichsgericht eingelegt.

Gegenüber dem Betriebsjahr 1921/22 ist das Eisenbahnnetz in Japan im Betriebsjahr 1923/24 von 6480 auf 7005 engl. Meilen gestiegen, was einer Vermehrung um 8,1% entspricht. In der gleichen Zeit hat sich der Bestand des Personals um 9,4% (von 163 822 auf 179 159), die Zahl der Lokomotiven um 11,0% (von 3306 auf 3671), die Zahl der Personenwagen um 15,3% (von 8066 auf 9298), und der Güterwagen um 6,3% (von 52 119 auf 55 405) vermehrt. Der Betriebgewinn betrug 1920/21 108,5 Millionen Yen und stieg im Betriebsjahr 1922/23 auf 199,8 Millionen Yen, was einer Steigerung von 84,1% entspricht.

Von den Mitgliedern des Verwaltungsrates der französischen Eisenbahnen sind, nach einem Bericht der „Humanité“, 66 Eisenindustrielle, 19 Kohlenherren, und 33 Bankiers. Da verschiedene dieser Vertreter gleichzeitig zwei dieser Interessengruppen angehören, sind sie doppelt gezählt. Rechnet man jeden nur als zu einer Gruppe gehörig, so kommt man zu dem Resultat, daß in dem aus 108 Köpfen bestehenden Verwaltungsrat die drei angeführten Interessengruppen allein durch 76 Personen vertreten sind.

„Wir verdanken unseren Sieg,“ sagte Emil Vandervelde am Tage nach den belgischen Parlamentswahlen, „den gewaltigen Anstrengungen unserer Gewerkschaften. U. a. nenne ich unsere Kameraden vom *Syndicat National* (Verband der Eisenbahner, des Post-, Telephon-, Teelgraphenpersonals sowie der Bediensteten der staatlichen Schifffahrtsbetriebe), die durch ihren Anschluß an die Armee des Proletariats zu den hauptsächlichsten Siegesbringern gehören.“

*

Auf deutschen Werften waren im Bau (in Br.-Reg.-T.):

Jahr	für deutsche Rechnung		für ausländische Rechnung	
	Seeschiffe	Flußschiffe	Seeschiffe	Flußschiffe
1913	1 296 800	17 810	49 100	4 500
1919	763 100	8 720	40 600	250
1920	1 563 800	8 910	141 600	—
1921	1 667 027	14 416	59 372	272
1922	1 171 575	221 649	86 450	16 020
1923	597 404	130 456	119 107	11 073
1924	405 700	?	231 600	?

*

Der australische Gewerkschaftsrat hat beschlossen, den Radiodienst als gewerkschaftliches Propagandamittel zu verwenden. Eine Delegation wird beim australischen Postminister vorstellig werden, um die Erlaubnis zur Errichtung einer eigenen Sendestation zu erwirken.

*

Der Automobilkönig Ford unterhandelt zurzeit mit der amerikanischen Regierung zwecks Ankaufs von 400 Schiffen des U. S. A. Shipping Board. Die meisten dieser Schiffe sind für den Abbruch bestimmt. Nur 30 sollen davon zum eigenen Gebrauch der Fordwerke in stand gesetzt werden.

Esperanto.

Ein Manifest britischer Arbeiterführer.

Der britische Bund sozialistischer Esperantisten verbreitet ein Manifest, in dem u. a. gesagt wird: :

„Schon hat Esperanto, das einfach und gegenüber allen Nationen neutral ist, seit mehr als 30 Jahren bewiesen, daß es tauglich ist und helfen kann, den Solidaritätsgedanken der Arbeiterklasse zum Ausdruck zu bringen.“

„Da wir an die Notwendigkeit internationaler Verständigung aller Völker glauben und der Meinung sind, daß Esperanto diese Verständigung fördert und die Arbeit der internationalen Körperschaften — insbesondere auf Kongressen — erleichtert, begrüßen wir mit Freude die Entwicklung dieser internationalen Sprachbewegung und hoffen, daß Esperanto in alle Arbeiterbildungsprogramme aufgenommen wird und daß die Arbeiter in einem steigenden Maße diese Hilfssprache gebrauchen.“

Der Aufruf ist von zahlreichen englischen Gewerkschaftsführern — u. a. Cramp, Rob. Williams, Swales, Purcell, Smillie — unterschrieben.

*

Arbeiter-touristen und Esperanto.

Der Arbeiter-Touristenbund in der Tschechoslowakei hat Esperanto als offizielle internationale Hilfssprache anerkannt. Fortan soll im internationalen Verkehr nächst tschechisch auch Esperanto benutzt werden.

*

Erfolge der Esperantobewegung.

Auf dem Mitte Mai in Paris stattgefundenen Internationalen Esperantokongreß wurde auf Grund eines vorgelegten statistischen Berichts über die bisherigen Erfolge der Esperantobewegung in Handel und Industrie festgestellt, daß überall ein lebhaftes Interesse für die Hilfssprache bestehe. Die Messen, die sich fast alle der Esperantosprache bedienen, konstatieren eine steigende Zunahme der in Esperanto geführten Korrespondenz. Bei der Frankfurter Messe steht heute Esperanto beispielsweise an vierter Stelle der fremdsprachigen Korrespondenz. Gelegent-

lich eines Festabends, an dem außer den Kongreßdelegierten 1500 Gäste der Pariser Bevölkerung anwesend waren, wurde ein Lichtbildvortrag über Esperanto gehalten. Es sollte damit der Beweis erbracht werden, daß man in 15 Minuten die ganze Grammatik der Esperantosprache einem gebildeten Menschen erklären könne.

EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN

Drittes Jahrbuch des Internationalen Gewerkschaftsbundes, 1925.

(Herausgegeben vom Internationalen Gewerkschaftsbund in Amsterdam, 550 Seiten, Preis 10 Mark.) Das neue Jahrbuch des I. G. B. unterscheidet sich von seinen Vorläufern durch größere Vollständigkeit. Ein umfangreicher Teil ist auch den Internationalen Berufssekretariaten eingeräumt worden. Eine Neuerung ist die Aufnahme von Tätigkeitsberichten sowohl der Landeszentralen als der Internationalen Berufssekretariate. Nach dem Stande vom 31. Dezember 1923 hat unter den Internationalen Berufssekretariaten der Internationale Metallarbeiterbund die meisten Mitglieder (2 585 717). An zweiter Stelle folgt die Internationale Transportarbeiter-Föderation mit 2 091 840 Mitgliedern. Berücksichtigt man indessen die Zahl der angeschlossenen Organisationen, so überragt die I. T. F. bei weitem alle andern Internationalen Berufssekretariate. Sie zählte schon Ende Dezember 55 Mitglieder-Organisationen. Die zweitgrößte Zahl an Mitglieder-Organisationen erreichte der Internationale Holzarbeiterbund (37 Organisationen). Mit einer einzigen Ausnahme (Diamantarbeiter) ist die Zahl der von den Organisationen der I. B. umfaßten Mitglieder zurückgegangen. Im Durchschnitt beträgt dieser Rückgang 18,6%. Auf die Organisationen der I. T. F. entfällt ein Rückgang von 2,9%. Den größten Rückgang weist die Fabrikarbeiter-Internationale mit 52,7% auf. Regelmäßige Publikationen wurden 1923 nur von etwa 10 der 28 Internationalen Berufssekretariate herausgegeben. Dabei handelt es sich in den weitaus meisten Fällen um Publikationen, die nur alle drei Monate oder innerhalb eines noch längeren Zeitabstandes erscheinen. Insgesamt hatten die dem I. G. B. angeschlossenen Organisationen am 31. 12. 1923 15 321 692 und die den Internationalen Berufssekretariaten angeschlossenen Organisationen 14 785 921 Mitglieder.

Enquête sur la Production (Erhebung über die Produktion)

4. Band; herausgegeben vom Internationalen Arbeitsamt. — Der soeben erschienene 4. Band dieser umfangreich angelegten Erhebung des Internationalen Arbeitsamts hat allein einen Umfang von 2116 Seiten. Er behandelt u. a. folgende Gegenstände: Unmittelbare demographische Folgen des Krieges, Technischer Unterricht, das Arbeitskraftproblem, Änderungen in den Lebensverhältnissen der Arbeiter, die Gesundheit der Arbeiter, die Rolle der psychologischen und sittlichen Faktoren, Abneigung der Arbeiter gegen Leistungslöhne, Streiks und Aussperrungen, Arbeitslosigkeit, Verkürzung der Arbeitszeit. Jeder einzelne dieser Abschnitte bietet eine fast unübersehbare Fülle von Material, das namentlich in Gewerkschaftskreisen große Beachtung verdient. Leider erscheint unseres Wissens diese Arbeit nur in französischer Sprache, sodaß von vornherein die Zugänglichkeit des Materials für einen großen Teil der Gewerkschaftsbewegung erschwert ist. Die Herausgabe der wertvollen Arbeit in anderen Sprachen erscheint dringend geboten.