



MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM
[HOLLAND]
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER:
20186

INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines: China erwacht	67	Der Kongreß der Eisenbahner in der Tschechoslowakei	76	betr. Höchstgewicht zu behandelnder Lasten	78
Eisenbahn und Kapitalismus	68	Kongreß des Verbandes englischer Eisenbahnkanzlisten (R. C. A.)	76	Beendigung des dänischen Arbeitskonflikts	80
Rundschau	70	Ein Appell der chinesischen Eisenbahnerföderation an die I. T. F.	77	Seeleute: Der Seeleutestrik in Schweden	80
Mitteilungen des Büros	70	Amerikanische Erfahrungen mit der elektrischen Zugförderung	77	Ein Aufruf der chinesischen Seeleute	81
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnerpersonals in verschiedenen Ländern (Kanada und Italien, Schluß)	70	Ein Eisenbahnerstreik in Britisch-Indien	78	Das Organ der schwedischen Seeleute zum Streikergebnis	81
Internationale Eisenbahnerzusammenkunft in Friedrichshafen	75	Transportarbeiter: Gesetzliche Vorschriften		Die Antwort der Arbeitergruppe der Internationalen Arbeitskonferenz	81
Kongreß der holländischen Vereinigung des Eisen- und Straßenbahnpersonals	75			Notizen	82
				Esperanto	82

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

China erwacht.

Der Kampf der Arbeiterklasse gegen ihre Unterdrücker kommt nicht mehr zum Stillstand. Wohl kommen im Ringen des Proletariats „ups and downs“ vor, und wohl mag es bisweilen scheinen, als ob die Arbeitssklaven müde des Streits, von Niederlagen gebückt und von brutaler Gewalt niedergetreten, machtlos darniederliegen und sich aufs neue für lange Zeit der Ausbeutung fügen müßten.

Die Flamme des Widerstandes und der Rebellion, die — genährt durch den Brand der russischen Revolution — unmittelbar nach dem Weltkrieg unter den Arbeitern vieler europäischer Länder kühn emporschlug, scheint im Blut von Tausenden von Arbeitern, die durch die weiße Reaktion hingeschlachtet wurden, erloscht und erstickt zu sein. Was von der Arbeiterklasse unmittelbar nach dem Kriege an Rechten erobert worden ist, ist wieder verloren gegangen oder besteht im günstigsten Falle nur noch dem Scheine nach.

In den meisten Ländern ist die Macht der Arbeiterklasse gebrochen. In Estland, in Ungarn, in Deutschland, in Bulgarien, in Polen, in Jugoslawien, in Italien, in Griechenland, in Spanien — überall ist die Arbeiterklasse niedergeschlagen, ermordet, erwürgt, sei es durch offene brutale Gewalt oder langsam auf gesetzlichem Wege anhand von Paragraphen der Ausnahmegesetze. Der große Aufmarsch, zu dem sich das Weltproletariat vor sechs oder sieben Jahren erhob, ist aufgehoben und hat mit einer Niederlage geendigt. Allein das russische Proletariat hat den Kampf mit allen seinen Folgen gewagt und wußte die Errungenschaften der Revolution zu erhalten. Mit großer Schwierigkeiten kämpft es für die Festigung und Erstarkung des eigenen Staates.

Aber während der Kapitalismus sich in den europäischen und andern zivilisierten Ländern vorübergehend wieder erholt

hat und die Arbeiterklasse Schritt für Schritt von den eroberten Positionen zurückdrängt, entbrennt im fernen Osten ein wütender Kampf gegen den sich bereits wieder für lange Zeit als Sieger wählenden Imperialismus.

China erwacht! Das chinesische Proletariat hat sich gegen seine Unterdrücker erhoben. Hunderttausende chinesische Arbeiter, die Ausgebeuteten der Ausgebeuteten, haben die Arbeit niedergelegt und fordern, unterstützt von Studenten und Angehörigen des kleinen Mittelstandes, nicht nur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und eine geziemende Lebensexistenz, sondern zugleich die Befreiung ihres Volkes von der Fremdherrschaft, das Recht der Selbstbestimmung, das in den Friedensverträgen, die dem sogenannten letzten aller Kriege ein Ende gemacht haben, so feierlich verkündet worden ist.

In Shanghai, in Kanton, in Tsingtau und einer Reihe anderer Städte wurde der Generalstreik verkündet. Textilarbeiter, Transportarbeiter, Seeleute, Eisenbahner, bis zu den Bediensteten der zivilisierten Unterdrücker, kämpfen Schulter an Schulter für ihre politische und wirtschaftliche Befreiung.

Die europäischen Mächte England, Italien und Frankreich, die zusammen mit Amerika und Japan gleichzeitig Beschirmer und Ausbeuter des chinesischen Volkes sind, haben nur eine Antwort auf die gerechten Forderungen der chinesischen Kulis. Es ist dieselbe Antwort, die sie in letzter Instanz stets geben, wenn sie die arbeitenden Teile der eigenen Nation gegen sich haben: brutale Gewalt.

In den chinesischen Häfen werden die Kriegsschiffe konzentriert, Truppen werden an Land gesetzt, die demonstrierenden und für ihre Rechte kämpfenden Arbeiter werden mit Kugeln und Bajonetten pazifiziert. Englische und japanische Truppen haben bereits wiederholt auf die Wehrlosen gefeuert, und Dutzende chinesischer Arbeiter und Studenten mußten ihre Anmaßung, als Menschen behandelt werden zu wollen, mit ihrem Blute bezahlen.

Die bürgerliche Presse aller Länder bemüht sich, den wirklichen Stand der Dinge in China zu verschleiern und ebenso wie 1914, kurz vor dem Kriegsausbruch, die öffentliche Meinung mit Lügen und Verdächtigungen zu vergiften. An den Boxer-Aufstand von 1900 erinnernd, trachtet sie der Öffentlichkeit — und vor allem der Arbeiterklasse — weiszumachen, daß der Widerstand in China ein Kampf gegen die Fremden ist, daß es gegen die weiße Rasse geht und es sich somit um

einen Rassenstreit handelt. Die sogenannte „gelbe Gefahr“ wird in grellen Farben an die Wand gemalt.

Das Weltproletariat darf sich nicht wieder in derselben Weise wie 1914 beschwindeln lassen. Der Kampf des chinesischen Proletariats ist ein Kampf gegen Fremde nur insoweit, als diese die Ausbeuter des chinesischen Volkes sind, und es ist nicht die Schuld der Chinesen, daß die Mehrheit der Fremden — Europäer, Amerikaner und Japaner — ihre Ausbeuter bzw. die Handlanger ihrer Ausbeuter sind.

China ist ein sogenannter autonomer Staat, in Wirklichkeit aber nur eine Kolonie des Weltimperialismus. Inmitten eines Volkes von 300 bis 400 Millionen Chinesen haben sich einige Hunderttausend Ausländer in den Industrie- und Hafenstädten als Vertreter des Weltkapitals festgesetzt mit dem einzigen Ziele, möglichst viel Arbeit und Geld aus dem chinesischen Volk zu pressen.

In den wichtigsten Städten sind diese Fremden absolut Herr und Meister. Sie haben ihre eigene Verwaltung, ihre eigene Polizei, und die chinesische Regierung hat nichts zu sagen über jene, noch über die „eigenen“ Untertanen, die an diesen Plätzen leben, arbeiten und leiden, leiden im strengsten Sinne des Wortes. Denn sind die Ausbeuter in ihrem eigenen Lande noch immer in ihrer Ausbeutungsfreiheit etwas beschränkt und gehindert, so haben sie hinsichtlich der Behandlung der Chinesen vollkommen freie Hand. In den Bergwerken, die unter der Kontrolle der Vertreter der zivilisierten Staaten ausgebeutet werden, sind die Chinesen gezwungen, zwanzig Stunden täglich zu arbeiten; in den Glasfabriken müssen kleine Kinder fünfzehn, sechzehn und siebzehn Stunden täglich fronen; in den Textilfabriken, die hauptsächlich englischen Kapitalisten gehören, werden Kinder von sieben und selbst weniger Jahren beschäftigt. Die Tagelöhne der Erwachsenen sind selten höher als 30 Pfennig. Die Auszahlung selbst erfolgt unregelmäßig, und oft müssen sich die Arbeiter gefallen lassen, daß die Löhne durch auferlegte Geldstrafen gekürzt werden. Körperliche Strafen sind eine gewöhnliche Erscheinung. Unter diesen Umständen kann höchstens eins in Stauern versetzen: daß sich der bis aufs Blut ausgezehrte Kuli nicht längst früher erhoben hat, und daß er nun, da er endlich im Erwachen begriffen ist, nicht zu anderen, schärferen Mitteln als Streik und Boykott die Zuflucht nimmt.

Aus der Hitze des Kampfes dringt zu dem europäischen Proletariat der Ruf um Hilfe und Unterstützung der ringenden chinesischen Arbeiterklasse. Was wird die Antwort sein?

Verschiedentlich schon hat die europäische Arbeiterbewegung Sympathie-Resolutionen angenommen. Aber was helfen Resolutionen, wenn ihnen nicht Taten folgen?

Die kapitalistische Klasse aller Länder kümmert sich einen Pfifferling um Resolutionen, die sich gegen ihre Haltung im eigenen Lande richten. Sie wird sich nicht mehr darum kümmern, wenn diese sich gegen ihr Auftreten in der Ferne richten. Die Regierungen fahren fort, Schiffe und Truppen zu entsenden, und sie werden sich trotz aller Resolutionen nicht abhalten lassen, neue Bultbäder zu bereiten.

Die brutale Haltung der imperialistischen Räuber bedroht die Welt mit einem neuen Krieg, in dem die kapitalistischen Regierungen aller Länder erneut das Leben der Arbeiter opfern werden ungeachtet aller internationalen Friedenskongresse und aller sogenannten Entwaffnungskonferenzen.

Es ist etwas mehr nötig als Resolutionen. Erforderlich ist praktische Solidarität mit dem chinesischen Proletariat. Notwendig sind Taten und zwar sowohl im Interesse der kämpfenden chinesischen Arbeiterklasse als im wohlbegriffenen Eigeninteresse der Arbeiter aller Länder. Denn der Kampf des chinesischen Proletariats für seine politische und wirtschaftliche Befreiung ist ein Teil des Weltkampfes, den das Proletariat auf der ganzen Welt für seine Befreiung vom kapitalistischen Regime führt. Ist die chinesische Revolution siegreich, dann wird dem Weltimperialismus eine tödliche Wunde zugefügt; dann wird er derart geschwächt, daß auch die unterdrückten und ausgebeuteten Völker in anderen Kolonien, in Britisch-Indien, in Niederländisch-Indien, in Ägypten, in Arabien, in Persien, in Mesopotamien, in Afrika, mit Aussicht auf Erfolg das Haupt erheben können. Und diese Erhebung wird nicht

wenig dazu beitragen, daß auch die europäische Arbeiterklasse aufs neue auf der ganzen Linie den Kampf für ihre Befreiung wieder aufnehmen kann.

Die Ausbeuter des chinesischen Proletariats, die gleichzeitig auch unsere Ausbeuter sind, kennen diese Zusammenhänge gut. Sie versuchen mit allen Mitteln den Widerstand der chinesischen Arbeiter zu brechen und trachten die Scheidung zwischen dem chinesischen Proletariat und dem der eigenen Länder zu beständigen und zu vertiefen, da sie wissen, daß die Einheit der Arbeiter in Europa und Asien das Ende ihrer Herrschaft bedeutet.

Mögen die europäischen Arbeiter den Ernst der Lage begreifen. Es sollte keine Abteilungsversammlung stattfinden, in der nicht die Sympathie und die Solidarität mit den kämpfenden chinesischen Kameraden einen Ausdruck findet. Die Arbeiter aller Länder müssen in großen öffentlichen Versammlungen zeigen, daß sie nicht gewillt sind, sich nochmals als willenlose Werkzeuge in dem blutigen Spiel gebrauchen zu lassen, das die Kapitalisten und ihre Regierungen anzetteln. Vor allem ist es die Aufgabe der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute, die bereits wiederholt durch ihre direkte Aktion geholfen haben, neues Kriegselend zu verhindern, auch jetzt wieder ihre Solidarität zu zeigen und den Transport von Kriegsmaterial, das gegen das chinesische Proletariat bestimmt ist, nach Möglichkeit zu stoppen.

Die chinesischen Arbeiter kämpfen unter der Losung „Hände weg von China“ und „China den Chinesen“.

Mögen die weißen Arbeiter, wo immer sie leben und arbeiten, ohne Vorbehalt an der Seite ihrer Brüder im fernen Osten stehen. Mögen sie begreifen, was ihre Unterdrücker schon lange vor ihnen begriffen haben: *daß Einheit zwischen weiß und gelb die Welt rot färben wird.*

Edo Fimmen.

Eisenbahn und Kapitalismus.

Zur Hundertjahrfeier der Eisenbahn.

Seitdem es James Watt in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gelungen war, den Dampf zu Arbeitsverrichtungen zu zwingen, hat der menschliche Erfindergeist nimmer geruht, den Dampf auch in den Dienst des Transportes zu stellen. Watt selbst hat diese Möglichkeit von Anfang an ebenfalls erwogen, aber ihm lag zunächst mehr daran, die stehende Dampfmaschine zu vervollkommen, als sich um den Bau einer sich selbst fortbewegenden und Lasten schleppenden Dampfmaschine zu bemühen. Es sind daher größtenteils andere Männer, die sich mit diesem Problem abquälten. Zunächst gelten deren Bemühungen dem dampfbetriebenen Autobus und schon im Anfang des vorigen Jahrhunderts begegnen wir diesem Transportmittel in einer Reihe englischer Städte. Zu einer nennenswert größeren Leistungsfähigkeit als die Pferdefahrzeuge brachte es der Dampf-Kraftwagen aber kaum. Vor allem Dingen bestand sein Nachteil darin, daß er höchstens für Personenverkehr in Frage kommen konnte. Je mehr sich aber die Industrie ausbreitete, umso stärker wurde der Mangel eines von Wasserstraßen unabhängigen Beförderungsmittels empfunden, mit dessen Hilfe Rohstoffe und Produkte rasch über das ganze Land verbreitet werden konnten.

Da kam im Anfange des 18. Jahrhunderts der Engländer Trevithick auf die Idee, den Dampfkraftwagen wie die damals allgemein üblichen, von Pferden gezogenen Kohlenbahnen auf Schienen zu stellen, und nach ihm haben sich alle Erfinder, die in gleicher Richtung tätig waren, an die Schiene gehalten. Merkwürdigerweise haben sie sich aber das Problem schwieriger vorgestellt als es sich in Wirklichkeit darstellte. Alle lebten in der Vorstellung, daß sich eine Maschine mit glatten Rädern auf glatten Schienen nicht fortbewegen könne und wir begegnen daher den seltsamsten Einfällen, um die Reibung zwischen Rädern und Schienen künstlich zu erhöhen. Erst Hedley überwand im Jahre 1813 diesen Irrtum — dem wir übrigens das Prinzip der Zahnradbahn verdanken — und erbrachte den Beweis, daß die Reibung keinerlei Schwierigkeiten bot. Die von

ihm gebaute „Puffing Billy“ erwies sich als recht brauchbar und tat während annähernd fünf Jahrzehnten auf der Kohlenbahn eines englischen Bergwerks praktischen Dienst. Man darf daher in ihr mit Recht die erste wirkliche Lokomotive sehen.

Mit Hedley's Erfindung war der Sieg der Lokomotive indessen noch nicht sichergestellt. Ihre Leistungsfähigkeit war noch zu gering, um mit wirtschaftlichem Nutzen verwendet werden zu können. Dasselbe gilt auch noch von den Lokomotiven, die George Stephenson für die Stockton-Darlington-Bahn geliefert hat, deren im Herbst 1825 erfolgten Übergang zum Dampftrieb wir heute als die Geburt der Eisenbahn ansehen. Tatsächlich wurde der Personenverkehr dieser kurzen Strecke schon wenige Monate nach der feierlichen Eröffnung der Dampfeisenbahn wieder auf Pferdebetrieb umgestellt und nur der Güterverkehr mit Dampftrieb fortgesetzt.

Weit entscheidender für das Schicksal der Eisenbahn sollte die Liverpool-Manchester-Bahn werden, mit deren Bau George Stephenson kurz darauf beauftragt worden war. Zwecks Auffindung der besten Lokomotiv-Konstruktion und zur Anfeuerung der Erfinder hatte die Gesellschaft ein Preisausschreiben veranstaltet. Dies führte im Jahre 1829 zu der berühmten „Lokomotivschlacht“ von Rainhill, aus der die von George Stephenson gemeinsam mit seinem Sohne gebaute „Rocket“ (Rakete) als unbestrittene Siegerin hervorging. Die Durchschnittsgeschwindigkeit, die von der Lokomotive entwickelt wurde, war 22 Kilometer, die Höchstgeschwindigkeit 46 Kilometer die Stunde. Das war für die damalige Zeit eine ganz unmöglich geglaubte Leistung, und von dieser Stunde an hatte die Eisenbahn das Verkehrs- und Transportgebiet erobert.

*

Eine weite Entwicklung trennt die heutige Eisenbahn von jenen ersten Anfängen. Selten hat eine Erfindung so tief und so nachhaltig in das Leben der Menschen eingegriffen. Nur die Dampfmaschine hat gleiches zuwege gebracht, aber wie diese erst die technische Voraussetzung für die Eisenbahn schuf, so befruchtete umgekehrt wieder die Eisenbahn die von der Dampfmaschine eingeleitete industrielle Revolution und zerbrach die Hindernisse, die sich deren Weiterentwicklung entgegenstimmten. Nur dadurch, daß es gelang, die aufkommenden Industriestädte mit dem Land zu verbinden, den Verkehr von den Wasserläufen unabhängig zu machen und die bisherige Umständlichkeit des Landtransportes zu umgehen, nur dadurch war es möglich, den starken Bedarf der jungen Industrie an Rohstoffen zu befriedigen und dieser gleichzeitig das ganze Land als Absatzgebiet zu erschließen.

Das ist der Eisenbahn in weit größerem Maße gelungen, als menschliche Phantasie damals zu ahnen wagte. Wir brauchen uns nur die Entwicklung des europäischen Eisenbahnnetzes zu vergegenwärtigen, um die gewaltige Bedeutung der Eisenbahnen zu begreifen. Im Laufe eines einzigen Jahrzehntes (von 1840 bis 1850) breitet sich dieses von 2925 auf 23 504 Kilometer aus, um 1860 auf 51 862, 1870 auf 104 917, 1880 auf 168 983, 1890 auf 223 869, 1900 auf 283 878, 1910 auf 333 828 und 1924 auf 366 000 Kilometer anzuwachsen. Dabei ist hier die im Laufe der Jahrzehnte erreichte ungleich größere Schnelligkeit und Häufigkeit der Züge, sowie das vermehrte Zuggewicht ganz außer Betracht gelassen.

Nicht weniger stürmisch ging die Ausbreitung des Eisenbahnnetzes in Amerika vor sich. Bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts bleibt es an Umfang dem europäischen Netz im allgemeinen noch nachstehen, dann aber reckt es sich mächtig aus. 1890 umfaßt es bereits 331 417, 1900 402 171, 1910 526 382 und 1924 rund 595 000 Kilometer. Fast besser als alle Ziffern zeigen diese die stufenweise Entwicklung der amerikanischen Industrie.

In den sechziger Jahren schon beginnt die Eisenbahn ihren Einzug auch in den andern drei Erdteilen. Die Zahlen über ihr

Vordringen sind äußerst bezeichnend und seien hier wiedergegeben:

im Jahre	(in Kilometern)		
	Asien	Afrika	Australien
1860	1 393	455	367
1870	8 185	1 786	1 765
1880	16 287	4 646	7 847
1890	33 724	9 386	18 889
1900	60 301	20 114	24 014
1910	101 916	36 854	31 014

*

Von einem Ende zum andern sind alle Kontinente von Eisenbahnschienen durchzogen. Durch Steppen und Wüsten geht heute der Pfiff der Lokomotive. Nichts hat die Eisenbahn in ihrem Vordringen aufzuhalten vermocht. Gebirge wurden in jahrelanger Arbeit durchstoßen, Schluchten und Wasserläufe mit eisernen Bögen überspannt und länderweite Sumpfgebiete mit festen Dämmen durchschnitten. Es gibt praktisch keine Entfernungen mehr. Hätte sich erfüllt, was Dichter beim Aufkommen der Eisenbahnen voraussahen und wären die Eisenbahnschienen wirklich jene „Hochzeitsbänder und Trauungsringe der Völker“ geworden, als die sie von dem Österreicher Beck um die Mitte des vorigen Jahrhunderts besungen wurden, — die Menschheit unseres ganzen Erdteils müßte heute eine einzige Bruderschaft bilden. Aber es ist anders gekommen. Nicht dem Pazifismus, sondern dem Imperialismus bahnten die Schienen den Weg und die Zahlen, die wir oben aus Asien, Afrika und Australien anführten, sind in Wirklichkeit nur die Etappen der sich immer weitere Gebiete unterwerfenden Industrie. Denn nicht die Annäherung der Völker ist es, was den Gründern jener Eisenbahnen vorschwebte, sondern die Einbeziehung aller Länder in das Nervenetz des Kapitals. Nicht die Menschen sollten die Schienen verbinden, sondern ihr Zweck war, den alten Industrieländern die fernsten Bodenschätze zu erschließen und neue Absatzmärkte zu eröffnen.

*

In der Geschichte des modernen Kapitalismus nimmt daher die Eisenbahn einen ganz hervorragenden Platz ein. Erst mit ihrer Hilfe war es möglich gewesen, fernste Völker aus einer Jahrtausende währenden Ruhe aufzuschrecken und sie dem europäischen und nordamerikanischen Kapital tributpflichtig zu machen. Alte Ordnungen wurden zerstört, ehemals freies und allen Bewohnern zugängliches Land wurde in Privateigentum umgewandelt und die Mehrzahl der bis dahin von Existenzsorgen ungeplagten Bevölkerung zu Fromarbeiten für einen ihr unbekanntem Eigentümer gezwungen.

So schmiegte sich das Schienennetz heute wie eine moderne Sklavenkette um den ganzen Erdball und hält die Völker in der Macht des Kapitals gefangen. Freilich, die Eisenbahn hat auch segensreiche Wirkungen. Sie erleichtert uns den Verkehr und macht uns Gegenden und Länder zugänglich, die dem meisten sonst immer verschlossen blieben. Aber das sind, genau besehen, doch nur Begleiterscheinungen, die uns keinesfalls darüber hinwegtäuschen dürfen, daß sich die Eisenbahnen in dem sich abschließenden ersten Jahrhundert ihres Wirkens als mächtigster Schrittmacher des Kapitalismus erwiesen haben.

Wird die Eisenbahn diese Rolle auch in dem zweiten Jahrhundert ihres Bestehens fortsetzen können und wird es dem Kapital gelingen, mit Hilfe des eisernen Stranges seine Herrschaft noch weiter zu festigen? Die Stimmen werden von Jahr zu Jahr vernehmlicher, die die Beseitigung einer nur auf Profit abgesteckten Wirtschaftsweise fordern. In allen Ländern hat sich die Arbeiterschaft zu festen Verbänden zusammengeschlossen und erhebt sich gegen ein System, das den wirklichen Nutzen technischer Fortschritte der Menschheit nicht nur vorenthält, sondern diese planmäßig benutzt, um die Kapitalmacht einer verschwindenden Minderheit auf Kosten der Gesamtheit zu vergrößern. Und wie ein Symbol will es uns erscheinen, daß im hundertsten Jubiläumjahr der Eisenbahn sich auch im fernen und bisher stillsten Osten, in dem „Reich der Mitte“, die Arbeiterschaft sich erstmals wuchtig und massenhaft gegen das moderne Industriekapital zu erheben und an seinen Fesseln zu rütteln beginnt.

Wir verhehlen uns nicht: noch handelt es sich dort um die ersten Zusammenstöße zwischen Arbeit und Kapital und noch gilt der Kampf der chinesischen Arbeiter der unmittelbarsten Besserung ihres Loses. Aber es ist nur eine Frage kurzer Zeit, bis wann das erste Aufbäumen der Arbeiterschaft auch dort zu einer bewußten Auseinandersetzung zwischen Kapitalismus und Sozialismus wird, denn mit den Erzeugnissen moderner Industrie tragen die Eisenbahnen auch die Ideen der modernen Arbeiterbewegung nach allen Kontinenten. So folgt dem Industriekapital auf Schritt und Tritt immer das Proletariat, berufen, zum Nutzen Aller zu wandeln, was das Kapital bisher nur zu seiner eigenen Vermehrung dienstbar macht. Erst dieser Triumph der Arbeiterschaft wird auch der heute hundertjährigen Eisenbahn den Weg frei machen zur Erfüllung ihrer wirklichen Mission: Menschen und Völker zu verbinden und zu verbrüdern. (—le.)

Rundschau.

In Skandinavien ist nach Monaten des Kampfes die Ruhe zurückgekehrt. Sowohl in Dänemark als in Schweden sind die Absichten der Unternehmer an dem Widerstand der Arbeiterklasse gescheitert. Während im schwedischen Seeleutestrik die internationale Unterstützung durch Boykottierung der schwedischen Schiffe in ausländischen Häfen im allgemeinen nur geringe Wirksamkeit erreichte, dürfte das Eintreten der internationalen Gewerkschaftsbewegung zugunsten der Streikenden in Dänemark wesentlich zu dem siegreichen Ausgang beigetragen haben. Einmal machte die finanzielle Unterstützung, die die dänischen Gewerkschaften in Erinnerung an die von ihnen in früheren Jahren gegenüber ausländischen Organisationen bewiesene Selbstlosigkeit in erfreulich reichem Umfang fanden, das lange Ausharren im Kampfe möglich, während andererseits, insbesondere nach dem Eintreten der dänischen Transportarbeiter und Seeleute in den Streik, der von den Auslandsorganisationen verhängte allgemeine Boykott der dänischen Schifffahrt einen starken Druck auf die Unternehmer ausübte und sie zum Aufgeben des Kampfes zwang.

Größere Bewegungen sind — soweit das Transportgewerbe in Frage kommt — sonst nicht zu verzeichnen. In fast allen Ländern ist aber die Transportarbeiterschaft in lokale Kämpfe verwickelt, die teilweise eine starke Heftigkeit annehmen. Besonders häufig sind derartige Konflikte in Deutschland geworden. Namentlich ist die Straßenbahnerschaft in eine allgemeine Bewegung geraten. Während der Inflationszeit sind die Straßenbahner stark ins Hintertreffen geraten und haben sich viele Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen gefallen lassen müssen. Unter Führung des Deutschen Verkehrsbundes wird nun versucht, diese Verschlechterungen zu beseitigen und den Straßenbahnern die frühere wirtschaftliche und soziale Stellung zu sichern. In einigen Städten haben diese Bestrebungen bereits Erfolge erzielt.

Im englischen Transportgewerbe ist es zurzeit ruhig, doch kündigen sich neue Konflikte an. Dies gilt namentlich vom Eisenbahnbetrieb. Nicht nur lehnen die Eisenbahngesellschaften eine Besprechung der von dem Allgemeinen Eisenbahnerverband (N. U. R.) in Verbindung mit der Organisation der Eisenbahnkanzlisten im Dezember vorigen Jahres eingereichten Forderungen ab, sondern sie verlangen darüber hinaus noch, daß sich das Personal mit Rücksicht auf die schlechte finanzielle Entwicklung der Eisenbahnen einer allgemeinen Kürzung der Löhne füge.

Große Beachtung verdienen die Vorgänge in China. An den dortigen Kämpfen haben die Transportarbeiter einen hervorragenden Anteil, denn sie stellen die Kerntruppe der Gewerkschaftsbewegung dar. Man schätzt die Zahl der Arbeiter, die in den modernen Transportbetrieben Chinas tätig sind, auf etwa 200 000. Von diesen sind zwei Drittel gewerkschaftlich organisiert, während beispielsweise von den 250 000 Textilarbeitern nur 8 Prozent, und von den 200 000 Bergarbeitern nur 2 Prozent Gewerkschaften angehören. Unter den Transportarbeitern sind es namentlich wieder die Hafnarbeiter, die am festesten organisatorisch gefügt sind. Sie haben in den

letzten Jahren wiederholt größere Streiks mit Erfolg durchgeführt und dürften wohl am meisten dazu beigetragen haben, daß die Ideen des modernen gewerkschaftlichen Kampfes auch in China eingedrungen sind. Die Vorgänge in China müssen für die Gewerkschaftsinternationale, deren Tätigkeit und Beziehungen sich heute noch immer zu sehr auf Europa allein beschränken, ein Signal dafür sein, der Arbeiterschaft anderer Erdteile stärkeres Interesse als bisher zuzuwenden und Verbindung mit ihr zu bekommen.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Eine neue Berichts-Serie über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals.

Eine neue Serie der Berichte über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals wird noch vor dem Internationalen Eisenbahnerkongreß in französischer, deutscher und englischer Sprache erscheinen und zwar umfaßt diese die folgenden Länder: Norwegen, Jugoslawien, Belgien, Österreich, Italien und Kanada.

In der neuen Publikation sind zugleich die Änderungen aufgenommen, die seit dem Erscheinen der ersten Serie in den dort behandelten Ländern eingetreten sind.

Den angeschlossenen Organisationen ist ein besonderes Rundschreiben betr. die Verbreitung des neuen Büchleins unter den Mitgliedern zugegangen. Der Preis ist 0,50 RM, das Stück.

..

Internationaler Eisenbahnerkongreß in Bellinzona.

Ende Mai sind alle vom Sekretariat vorbereiteten Berichte über die in Bellinzona zu behandelnden Punkte an die angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen verschickt worden. Auch die Übersetzungen der einleitenden Referate zu verschiedenen Tagesordnungspunkten sind, soweit die Referenten dem Sekretariat diese frühzeitig genug übersandt hatten, Anfang Juni ausgegangen.

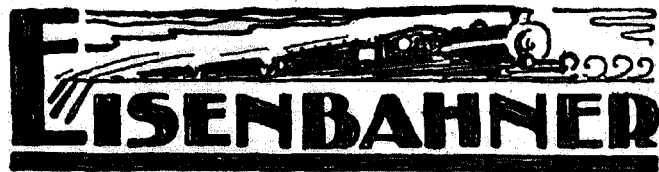
..

Internationaler Straßenbahnerkongreß in Brüssel.

Internationaler Straßenbahnerkongreß in Brüssel.

Mitte Juni sind vom Sekretariat verschickt worden: die Berichte über den Einmannwagen, die Arbeitsbedingungen in verschiedenen Ländern und die Autokonkurrenz im Straßenbahnbetrieb.

Auch die Thesen der Einleitung zu verschiedenen Tagesordnungspunkten sind, soweit sie dem Sekretariat vorlagen, in Übersetzung ausgeschickt.



Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern. Kanada.

1. Betriebsform.

Die kanadischen Eisenbahnen sind teilweise Eigentum des Staates (Canadian National Railways) und teilweise Eigentum von Privatgesellschaften, deren es nicht weniger als 51 gibt. Außerdem gehört eine kleine Eisenbahn (Temiskaming and Dorthern Ontario Railway) der Provinz Ontario und wird von

deren Regierung betrieben. Die größte Privatgesellschaft ist die Canadian Pacific Railway, die etwa drei Viertel aller in Privathand befindlichen Eisenbahnen betreibt.

Über die Länge des Eisenbahnnetzes und dessen Verteilung sowie den Personalstand nach dem Stand von Ende 1923 unterrichten folgende Zahlen:

Unternehmung	Länge d. Netzes	Gesamtnetz	Beschäftigte
		(einschl. Nebengleisen usw.)	
C. N. R. (Staatsbahnen)	20 574	25 816	94 017
C. P. R.	13 564	19 009	61 275
Andere (49)	5 956	7 540	22 760
Insgesamt	40 094	52 365	178 052

Die für die C. P. R. angeführten Zahlen enthalten auch das Netz zweier Privatgesellschaften, das von dieser pachtweise betrieben wird. Auch unter den angeführten 49 Gesellschaften befinden sich noch einige, die von der C. P. R. kontrolliert werden, aber hinsichtlich Rechnungsführung und dergl. selbständig sind.

Mittels einer besonderen Kommission übt das Parlament eine vollständige Kontrolle über die Eisenbahntarife aus. Auch der Bau neuer Linien usw. unterliegt der Entscheidung des Parlaments.

Verschmelzungsbestrebungen gehen sowohl von den Staatsbahnen als von der Canadian Pacific Railway aus. Beide Betriebe haben zu verschiedenen Zeiten andere Gesellschaften übernommen, wodurch die Zahl der Eisenbahngesellschaften seit 1913 von 82 auf 53 zurückgegangen ist.

II. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Als Ganzes genommen kann man die finanzielle Lage der kanadischen Eisenbahnen kaum als befriedigend bezeichnen. Während 1923 hatten 16 Eisenbahnen einen Betriebsüberschuss von insgesamt \$ 43 221 000, während die übrigen einen Betriebsverlust von insgesamt \$ 58 031 000 aufwiesen. Alle Gesellschaften zusammen genommen hatten daher einen Verlust von \$ 14 810 000. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Betriebsergebnisse aller kanadischen Eisenbahnen während einer Reihe von Jahren:

1913	Gewinn	\$ 61 857 000
1919	Verlust	„ 14 928 000
1920	„	„ 43 359 000
1921	„	„ 43 060 000
1922	„	„ 28 293 000
1923	„	„ 14 810 000

Diese Betriebsverluste sind auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Überbesetzung der Stellen oder übertriebene Löhne kommen nicht als Ursachen in Frage. Die Streckenlänge der kanadischen Eisenbahnen hat sich von 29 304 Meilen im Jahre 1913 auf 40 094 im Jahre 1923 erhöht, während in der gleichen Zeit die Zahl der Beschäftigten von 178 652 auf 178 052 oder von 609 auf 445 pro 100 Meilen Eisenbahn zurückgegangen ist. 1922 kamen sogar nur 416 Beschäftigte auf 100 Meilen. Die 1923 eingetretene geringe Steigerung ist auf die außerordentlich gute Getreideernte zurückzuführen. In derselben Zeit ist das Verhältnis der Personalkosten zu den gesamten Betriebskosten von 63,5 auf 60% gesunken, nachdem es 1922 nur 58% betragen hatte. Die Eisenbahnerlöhne sind seit 1913 um 57,4% gestiegen, während die Indexziffer der Großhandelspreise im Januar 1924 56,7% über dem durchschnittlichen Niveau von 1913 lag. Die seit 1913 eingetretene durchschnittliche Lohnerhöhung beträgt den vom Arbeitsministerium veröffentlichten Ziffern zufolge in den hauptsächlichsten Industrien 81,4%.

In der Hauptsache sind es zwei Ursachen, die die ungünstige finanzielle Entwicklung der Eisenbahnen bewirkten: 1) außerordentlich niedrige Frachtsätze; 2) Überkapitalisierung. Nachstehend ist die durchschnittliche Erhöhung der Frachten über die Sätze von 1913 für die Zeit von 1919 bis 1923 zusammengestellt. Die zweite Rubrik gibt die durchschnittliche Steigerung der Lebenshaltungskosten für den gleichen Zeitabschnitt zwecks Vergleichs wieder:

	Steigerung der Frachtsätze	Steigerung der Lebenshaltungskosten
1919	23%	113%
1920	41%	148%
1921	58%	77%
1922	37%	50%
1923	30%	53%

Bemerkenswert ist, daß trotz dieses starken verhältnismäßigen Rückgangs der Frachtsätze die Betriebseinnahmen die Betriebsausgaben (also unter Außerachtlassung aller andern Einnahmen und Ausgaben sowie ausschließlich der Zinsleistungen) während des ganzen obigen Zeitabschnittes überwogen. Für die einzelnen Jahre sind die entsprechenden Ziffern:

	Brutto Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Betriebsüberschuss
1913	\$ 256 702 000	\$ 182 011 000	\$ 74 691 000
1919	„ 408 598 000	„ 376 789 000	„ 31 809 000
1920	„ 492 101 000	„ 478 248 000	„ 13 852 000
1921	„ 458 008 000	„ 422 581 000	„ 35 427 000
1922	„ 440 687 000	„ 393 921 000	„ 46 759 000
1923	„ 478 338 000	„ 413 862 000	„ 64 475 000

Die nachstehenden Zahlen geben den Betrag der von den Eisenbahnen in den verschiedenen Jahren geleisteten Zinsen auf fundierte und unfundierte Schulden wieder. Sie werfen ein starkes Licht auf die wirklichen Ursachen der in den letzten Jahren festgestellten finanziellen Verluste:

1913	\$ 17 980 000
1919	„ 54 697 000
1920	„ 59 270 000
1921	„ 74 749 000
1922	„ 78 378 000
1923	„ 84 443 000

Die gesamten nicht mit dem Betrieb selbst verbundenen Ausgaben betragen einschließlich Zinsen im Jahre 1923 \$ 103 798 000. Von diesen entfallen nicht weniger als \$ 72 884 503 auf die Kanadischen Staatsbahnen, was deren verhältnismäßig ungünstige Lage hinreichend erklärt.

Trotz der Verluste, die die Eisenbahnen als Ganzes erlitten haben, ist der Betrag der jährlich zur Ausschüttung gelangenden Dividenden nicht beträchtlich gefallen. Dies zeigt die folgende Übersicht, wobei jedoch zu beachten ist, daß die Kapitalisierung seit 1913 wesentlich zugenommen hat:

	Betrag der ausgezahlten gewöhnliche Aktien	Dividenden auf Vorzugsaktien
1913	\$ 19 580 000	\$ 14 071 000
1919	„ 26 930 000	„ 3 227 000
1920	„ 26 265 000	„ 3 677 000
1921	„ 26 480 000	„ 3 671 000
1922	„ 26 927 000	„ 3 227 000
1923	„ 26 934 000	„ 3 421 000

Bei Betrachtung der finanziellen Lage der kanadischen Eisenbahnen muß in Betracht gezogen werden, daß Kanada ein Land ist, das einen Überschuss an Eisenbahnen besitzt. Mit einer Bevölkerung von 9 000 000 Köpfen hat Kanada nicht weniger als 40 000 Meilen Eisenbahnen. Auf 225 Einwohner entfällt demnach eine Meile. In dieser Hinsicht steht Kanada einzig in der Welt da. In den Vereinigten Staaten entfällt eine Meile auf 446 Einwohner, in England eine Meile auf je 1920, in Frankreich auf je 1700, in Deutschland auf je 1800 Einwohner. Der Weltdurchschnitt ist eine Meile auf je 2300 Einwohner. Man hat geschätzt, daß die kanadischen Eisenbahnen den Bedürfnissen einer Bevölkerung von 25 000 000 Köpfen entsprechen.

Die Gründung einiger der kleineren Eisenbahnen ist größtenteils aus politischen Überlegungen erfolgt. Andere sind von Gesellschaften errichtet worden, die an der Gewinnung von Holz oder Mineralien interessiert waren. Solche Kontrollgesellschaften mögen aus den Unternehmungen, denen die Eisenbahn dient, Gewinne machen, während die Eisenbahn selbst mit Verlust arbeitet. In einigen Fällen sind solche Gesellschaften nicht darauf bedacht, die Frachtsätze derart festzusetzen, daß die Eisenbahnen Gewinn abwerten, weil der größte Teil der Eisenbahnfracht von ihren eigenen Unternehmungen herrührt oder weil die Obligationenzinsen seitens provinzieller Behörden garantiert worden sind.

Ungeachtet der gegenwärtigen Verluste sind die Zukunftsaussichten nicht ungünstig. Die Verluste gehen beträchtlich zurück und es ist sicher, daß die Eisenbahnen besser betrieben werden als vor wenigen Jahren. Auch ist anzunehmen, daß der vorhandene Überschuß an Eisenbahnen in der Zukunft wahrscheinlich zu einer erheblichen Ausbreitung des Handels führt.

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

Die Löhne und Arbeitsbedingungen werden durch ein Abkommen zwischen der Verwaltung und den Vertretern der Personalorganisationen festgesetzt. Konferenzen finden statt, wenn eine der beteiligten Seiten dies für notwendig erachtet. Jede Gewerkschaft verhandelt mit der Verwaltung besonders. Eine Ausnahme bilden die Gewerkschaften der gelernten Werkstättenarbeiter, die zu diesem Zwecke in einer Föderation zusammengeschlossen sind. Alle Organisationen mit Ausnahme der One Big Union, die aber nur wenige Mitglieder hat, sind von den Verwaltungen anerkannt.

Der einzige Unterschied, der gemacht wird zwischen Gewerkschaftsvertretern, die noch im Dienste der Eisenbahnen stehen und solchen, die nicht beschäftigt sind, besteht darin, daß einleitende Verhandlungen allein von den ersteren geführt werden dürfen und daß die Gewerkschaftsangestellten nicht zur Bewohnung berechtigt sind.

Eine Instanz, die verbindliche Entscheidungen treffen kann und an welche im Falle von Meinungsverschiedenheit mit den Verwaltungen appelliert werden kann, besteht nicht. Es ist indessen möglich und üblich, daß kleinere Konflikte einem Ausgleichsamt (Railway Board of Adjustment) vorgelegt werden. Diese Einrichtung ist 1918 geschaffen worden. Das Ausgleichsamt kann nur Empfehlungen aussprechen.

Gewerkschaftsvertreter können mit Abteilungsleitern und anderen Beamten verhandeln.

Gewerkschaftsvertreter sind auf unbeschränkte Zeit zur Verrichtung ihrer Arbeit beurlaubt, haben aber keine Bezahlung.

Mitspracherecht in Verwaltungsfragen steht dem Personal nicht zu. Auch auf die Festsetzung der Fahrpläne hat es keinen Einfluß.

IV. Das Streikrecht.

Das Streikrecht ist anerkannt, obgleich auf Grund der Akte über Industrie Konflikte von 1907 Streiks in öffentlichen Betrieben nicht eher stattfinden dürfen als bis die Ursachen des Konfliktes von einem Schlichtungs- und Untersuchungshof, in dem beide Parteien mit gleicher Stärke vertreten sind, untersucht worden sind.

In Kanada hat eine lange Reihe von Streiks stattgefunden. Ihre Zahl beläuft sich allein für die Zeit von 1901 bis 1921 auf 78. Da die kanadischen Eisenbahner hauptsächlich nach Berufs- und Tätigkeitsgruppen organisiert sind — es bestehen 17 verschiedene Eisenbahnerorganisationen — waren an diesen Streiks nur Teile der Eisenbahnerschaft — in den meisten Fällen nur einige hundert Leute — beteiligt. Daraus erklärt sich auch, daß in allen erwähnten Streiks zusammen nur 38 370 Bedienstete verwickelt waren. Nur in den acht folgenden Fällen war die Zahl der Streikenden mehr als 1000:

1901. Vom 17. Juni bis 30. August. 5000 Streckenarbeiter der C. P. R., für höhere Löhne. (Verloren.)

1903. Vom 5. August bis 5. Oktober. 8000 Lokomotivführer der C. P. R., gegen Änderung der Arbeitsbedingungen. (Verloren.)

1910. 18. Juli bis 4. August. 2500 Zugbegleitpersonal der Grand Trunk Railway, für Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen. (Kompromiß.)

1911. 3. bis 26. Mai. 1400, gegen Lohnherabsetzung. (Gewonnen.)

1912. 20. bis 24. August. 1600 Güterschuppenpersonal, für Lohnerhöhung. (Verloren.)

1918. 21. Sept. bis 22. Oktober. 1195 Güterschuppenpersonal der C. P. R., Anerkennung eines Urteils mit rückwirkender Kraft. (Kompromiß.)

1918. 22. bis 27. Mai. 1850 Kärner der C. P. R. und der C. N. R., 2148 Werkstättenleute derselben Eisenbahn, Sympathiestreik.

Von allen 78 Streiks gingen 23 verloren, 24 wurden gewonnen und 33 endeten mit einem Kompromiß.

Nur in einem einzigen Falle trat eine Sektion zur Unterstützung einer andern in den Streik. Dies war im Jahre 1903, 763 Mechaniker, Hafenarbeiter, Fuhrleute usw. legten damals die Arbeit nieder, um für 151 streikende Bedienstete der C. P. R. einzutreten.

V. Die Organisation des Personals.

Bei den kanadischen Eisenbahnen waren beschäftigt:

im Jahre 1913	178 652 Personen	
im Jahre 1922		

bei der C. N. R.	94 019	
bei der C. P. R.	57 864	
bei andern Eisenbahnen	18 800	165 630 „
im Jahre 1923		
bei der C. N. R.	94 109	
bei der C. P. R.	61 275	
bei andern Eisenbahnen	22 760	178 052 „

Im Jahre 1924 ist die Zahl der Beschäftigten wieder zurückgegangen.

Von den Beschäftigten sind etwa 100 000 in 17 Gewerkschaften organisiert.

Die einzige streng kanadische Organisation ist die *Canadian Brotherhood of Railroad Employees*. Sie hat etwa 10 000 Mitglieder und ist der I. T. F. angeschlossen. Obwohl diese Gewerkschaft nominell alle Gruppen umfaßt, gehören ihr nur Arbeiter der Güterschuppen, Kanzlisten, Stationsbedienstete, Schlaf- und Speisewagenpersonal sowie einige Bedienstete der Lokomotivschuppen und Werkstätten an.

Die übrigen Organisationen sind nachstehend aufgeführt. Die angegebene Mitgliederzahl bezieht sich auf den Stand von Ende 1923. Seitdem ist ein Rückgang von durchschnittlich 10 bis 15% eingetreten. Der Hauptsitz aller dieser Organisationen befindet sich in den Vereinigten Staaten. Es sind lediglich die kanadischen Mitglieder berücksichtigt.

Brotherhood of Railway Carmen: 11 000.

United Brotherhood of Maintenance of Way Employees and Railway Shop Labourers: 10 000.

Amalgamated Association of Street and Electric Railway Employees of America: 7500.

Brotherhood of Railway and Steamship Clerks: 3000.

Order of Railroad Telegraphers: 6800.

Brotherhood of Railroad Trainmen: 14 000.

Brotherhood of Locomotive Engineers: 7500.

District No. 4, Railway Employees' Department, American Federation of Labor: 35 000.

Letztere Organisation ist die Vertreterin von neun verschiedenen Gewerkschaften in den Vereinigten Staaten, die hauptsächlich gelernte Werkstättenarbeiter oder verschiedene Handwerkergruppen umfassen.

Es besteht auch eine „One Big Union“ (Einheitsorganisation), die aber nur ganz wenig Mitglieder unter der Eisenbahnerschaft hat.

Es ist eine Bewegung eingeleitet, die alle bestehenden Organisationen in einer alle Grade umfassenden Organisation verschmelzen will. Die *Canadian Brotherhood of Railroad Employees* unterstützt diese Bewegung. Es scheint aber nicht, daß es gelingt, das gestellte Ziel zu verwirklichen, da die meisten Organisationen sich ablehnend verhalten.

VI. Festsetzung der Arbeitsbedingungen.

Die Arbeitsbedingungen werden in Verhandlungen zwischen Eisenbahnverwaltungen und Gewerkschaften vereinbart und in einem Kollektiv-Vertrag niedergelegt. Weder die Regierung noch das Parlament hat irgend einen Einfluß auf das Zustandekommen bzw. die Ausführung dieser Vereinbarungen. Im allgemeinen ist eine Kündigung von 30 oder 60 Tagen vorgeschrieben, doch bleiben sie gewöhnlich ein Jahr in Kraft.

VII. Rechtliche Stellung.

Der Kollektivvertrag sichert dem Bediensteten eine gerechte und unparteiische Untersuchung für den Fall einer Entlassung

zu. Ein offizielles Schiedsgericht besteht in Kanada nicht, aber einige der Gewerkschaften sind in Railway Board of Adjustment (Schlichtungsamt) vertreten, das in kleineren Konflikten zwischen diesen Gewerkschaften und den Gesellschaften Meinungsurteile abgibt.

Die Rechte, öffentliche Ämter zu bekleiden, sind in keiner Weise beschränkt.

VIII. Arbeitszeit.

Zwischen Dienstzeit und Arbeitszeit wird kein Unterschied gemacht. Sogar wie das gesamte Personal hat einen Ruhetag wöchentlich. Die Zahl der bezahlten Ferientage ist nach der Art der Beschäftigung verschieden. Die meisten der im Monatsgehalt stehenden Bediensteten erhalten nach einem Dienstjahr zwei Wochen Ferien unter Fortbezug des Gehalts.

Im allgemeinen ist in den Kollektivverträgen vorgesehen, daß bei Abwesenheit infolge Erkrankung oder in Ausübung eines öffentlichen Amtes kein Lohn gezahlt wird. Über Beurlaubung bei Erkrankung von Familienmitgliedern ist keine Regelung vorgesehen. In einigen Fällen werden Ruhepausen als Arbeitszeit angerechnet. Eine Mindestdauer der zwischen zwei Dienst-schichten liegenden Ruhezeit ist nicht festgesetzt.

Sonntags- und Nachtarbeit wird nur dann mit Zuschlag vergütet, wenn es sich um eine Überschreitung der täglichen oder wöchentlichen Arbeitsstunden handelt. In diesem Falle beträgt er 50 Prozent. Den gleichen Zuschlag erhalten die meisten Bediensteten für alle über acht Stunden täglich hinausgehende Arbeitszeit. Einige Gruppen erhalten diesen Zuschlag jedoch erst von der zehnten Arbeitsstunde an, während die neunte regulär bezahlt wird. Der Zuschlag von 50 Prozent wird auch für alle Stunden bezahlt, um die die 48-Stundenwoche überschritten wird.

Eine Beschränkung der Überstunden ist nicht vorgesehen. Schwierigkeiten daraus ergeben sich nicht.

Für die Werkstättenarbeiter ist die wöchentliche Arbeitszeit — wie aus dem nächsten Abschnitt noch zu ersehen ist — 44 Stunden.

IX. Lohnregelung.

Die nachstehende Übersicht ist der vom Kanadischen Arbeitsdepartement herausgegebenen „Labour Gazette“ entnommen. Aus ihr sind die Löhne und die Arbeitsstunden einiger der wichtigsten Grade zu ersehen.

Beschäftigung	pro	Sept. 1924	
		Löhne	Wöch. Arbeitsstunden
Schaffner (Personenverkehr)	100 Meilen	\$ 4.27	**
Schaffner (Güterverkehr*)	"	5.80	***
Bremser (Personenverkehr*)	"	2.93	**
Bremser (Güterverkehr*)	"	4.48	***
Gepäckdienst (Personenverkehr)	"	3.04	**
Lokomotivführer (Personenverkehr)	"	6.00	**
Lokomotivführer (Güterverkehr*)	"	6.64	***
Heizer (Personenverkehr)	"	4.48	**
Heizer (Güterverkehr*)	"	4.88	***
Fahrdienstleiter	Monat	230.00	48
		238.00	
Telegraphisten	"	117.00	48
		128.00	
Bahnunterhaltung			
Streckenvorarbeiter	Tag	4.40	48
Streckenwärter	"	3.04	48
Werkstättenpersonal			
Blechschmied	Stunde	.70	44
Kesselschmied	"	.70	44
Maschinisten	"	.70	44
Formgießer	"	.70	44
Zimmerleute (Güterwagen)	"	.63	44
Maler (Güterwagen)	"	.63	44
Reparateure (Güterwagen)	"	.63	44
Putzer	"	.38	44

*) Unregelmäßiger Dienst. — **) 20 Meilen pro Stunde. — ***) 12 1/2 Meilen pro Stunde.

Die Löhne einiger Grade in Britisch-Kolumbien sind etwas höher als in obiger Übersicht wiedergegeben. Wo zwei Lohnsätze angegeben sind, wird die niedrigere östlich von Fort William, die höhere westlich von Fort William bis Britisch-Kolumbien gezahlt. Von diesen Ausnahmen abgesehen, gelten die Löhne für das ganze Land und sind örtlich nicht verschieden. Das System einer gleitenden Lohnskala besteht nicht. Die im Taglohn beschäftigten Personen werden nach der Zahl der im Monat geleisteten Arbeitstage bezahlt.

Die nachstehenden Zahlen zeigen den Teil des durchschnittlichen Wocheneinkommens, der für gewisse Lebensmittel und Gebrauchsartikel aufgewendet werden muß:

Miete in den größeren Städten	1/3
Ein Paar Stiefel	1/5
Ein Anzug	Alles
4 lbs. Brot	1/25
1 lb. Fleisch	1/80
1 lb. Speck	1/80
1/4 Liter Milch	1/60
1 lb. Bohnen oder Erbsen	1/200
1 Zentner Kohlen	1/24

(1 lb. = 450 Gramm).

Prämien oder sonstige Zuschläge werden nicht gewährt.

Die Löhne und Gehälter der Eisenbahner sind im allgemeinen höher als in andern Industrien und kommen ziemlich mit denen des Post- und Telegraphenpersonals überein.

Wenn ein Bediensteter vorübergehend einen höheren Dienstgrad bekleidet, so erhält er den höheren Lohn ausgezahlt.

X. Pensions- und Krankengeldregelung.

Die Fortzahlung des Lohnes im Krankheitsfalle liegt im Ermessen der lokalen Verwaltungsbeamten. Die Kollektivverträge garantieren eine solche Auszahlung nicht.

Arbeiter, die durch Betriebsunfälle erwerbsunfähig werden, werden nach den verschiedenen provinziellen Unfallentschädigungsgesetzen behandelt. Bei einigen Eisenbahnen bestehen auch Kranken- und Unfallversicherungskassen, zu denen Beitrag zu zahlen ist. Diese sehen Unterstützungen, teilweise auch für die Angehörigen verstorbener Angestellten, vor.

Bei den zwei größten Eisenbahnen, der Canadian Pacific Railway (Privatunternehmen) und den Canadian National Railways (Staatsbahnen) bestehen Pensionskassen. Zur Pensionskasse der erstgenannten Bahn zahlen die Angestellten Beiträge und besitzen Vertretung in der Verwaltung. Zur Pensionskasse der Staatsbahnen entrichten die Bediensteten keinen Beitrag und sind in deren Verwaltung nicht vertreten. In den meisten Fällen muß ein Bediensteter 15 Dienstjahre zurückgelegt und das 65. Lebensjahr vollendet haben, um pensionsberechtigt zu werden. Ausnahmen werden gemacht bei früherem Eintritt der Dienstunfähigkeit.

XI. Freifahrtscheine.

Die Bestimmungen über die Erteilung von Freifahrtscheinen stellen ausdrücklich fest, daß die Eisenbahnverwaltungen hierzu nicht verpflichtet sind und daß Freifahrtscheine nur in Anerkennung von Verdiensten und dergleichen abgegeben werden.

Im allgemeinen werden Freifahrtscheine an Bedienstete und deren Angehörige wie folgt gewährt:

Dienstjahre	Zahl der Freifahrtscheine
1	3 (Entfernung 1500 Meilen)
2	4
3	5
4	5
5 oder mehr	7

Jeder dieser Freifahrtscheine kann für den Angestellten und eine beliebig große Zahl Angehöriger (Frau, Kinder, Vater, Mutter und jüngere Geschwister) verwendet werden. Er kann auch nur für Angehörige ausgestellt werden. Freifahrtscheine zur Benutzung anderer Linien können einmal jährlich ausgestellt werden. Hierauf haben nur solche Bedienstete Anspruch, die drei Dienstjahre zurückgelegt haben.

Fahrscheine zum halben Preise können in beliebiger Zahl für Angestellte und deren Angehörige ausgestellt werden, wenn der Angestellte länger als ein halbes Jahr in ununterbrochenem Dienst steht.

Bei Versetzung im Dienst kann freie Fahrt und kostenlose Beförderung des Umzugsgutes bzw. ermäßigter Tarif hierfür gewährt werden.

Bedienstete, die in einem Ort mit weniger als 500 Einwohnern ansässig sind, können freie Fahrt zum Besuche des Marktes des nächsten größeren Ortes erhalten.

Ferner können für Kinder von Bediensteten zwecks Schulbesuch Fahrkarten zum ermäßigten Preis für Entfernungen unter 25 Meilen abgegeben werden. In gewissen Fällen können Jahreskarten für größere Entfernungen ausgestellt werden.

Die den Bediensteten gewährten Freifahrtscheine gelten für alle Züge, einschließlich der Güterzüge.

Pensionierte oder im Ruhestand befindliche Bedienstete genießen hinsichtlich der Erteilung von Freifahrtscheinen die selbe Vergünstigung wie das Personal im aktiven Dienst. Auch den Witwen und Kindern verstorbener Bediensteter wird eine entsprechende Zahl von Freifahrtscheinen gewährt.

Außer den für eine einmalige Reise geltenden Freifahrtscheinen können auch Jahreskarten in Anerkennung „loyaler und guter Dienste“ abgegeben werden. Derartige Karten gelten für den Bediensteten und seine Frau und werden auch in den Ruhestand versetzten Bediensteten mit der entsprechenden Qualifikation gewährt. Für Angestellte mit 10 Dienstjahren gelten derartige Dauerkarten für die Strecken der ganzen Region, in der er wohnhaft ist; für Angestellte mit 15 Dienstjahren außerdem für die nächst angrenzende Region, und für Angestellte mit 20 Dienstjahren für das ganze Netz der betr. Eisenbahnen.

Im ganzen genommen dürfte diese Regelung über die Erteilung von Freifahrtscheinen günstiger sein als auf andern Eisenbahnen.

XII. Belohnungen und Strafen.

Belohnungen und Strafen erfolgen nach dem sogenannten „Merit System“ (Belohnungssystem). Für außerordentliche Dienstleistungen werden Belohnungsmarken, für Vergehen oder Zuwiderhandlungen gegen die Dienststatuten Strafmarken gegeben. 50 Strafmarken haben die Entlassung zur Folge.

Ein bestraffter Bediensteter hat das Recht, mit seiner Organisation Rücksprache zu nehmen, wenn er die Strafe anfechten will. Jeder Angestellte ist auch berechtigt, bei Erhebungen und Untersuchungen, die zu einer Bestrafung führen können, einen Vertreter seiner Organisation herbeizuziehen.

Ein Schiedsgericht besteht nicht. Die Mitteilung der Bestrafung erfolgt im allgemeinen schriftlich.

Trunkenheit und Diebstahl können mit Entlassung bestraft werden.

XIII. Wohnung.

Mit der Wohnungsfrage beschäftigt sich die Gewerkschaft weder direkt noch indirekt.

Die Canadian National Railways unterstützen den Wohnungsbau insofern, als sie Bediensteten, die zum eigenen Gebrauch Häuser bauen, ermäßigten Tarif für die Beförderung am Wohnorte selbst nicht erhältlichem Baumaterialien gewähren. Diese Vergünstigung soll, wie die Verwaltung ausdrücklich erklärte, den Zweck haben, die Ansiedelung der Bediensteten in neuen und unbewohnten Gebieten anzumutigen, darf aber nicht zu einer Benachteiligung oder Behinderung des lokalen Handels führen.

XIV. Aufenthaltsräume, Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen.

An isolierten Punkten, wo andere Aufenthaltsräume nicht zur Verfügung stehen, stellen die Eisenbahnverwaltungen Räume zur Verfügung der Organisation christlicher junger Männer. Sie sind mit Baderäumen, Billardsälen und andern angenehmen Einrichtungen ausgestattet und werden seitens des Personals viel benutzt. Klagen hierüber werden nicht laut. Im allgemeinen erfolgt die Verwaltung dieser Heime durch einen vom Personal gewählten Beamten.

Zum Einnehmen der Mahlzeiten sind ebenfalls geeignete Räume vorhanden. Besondere Kantinen bestehen nicht, doch kann das Personal Speisen und Getränke zu ermäßigten Preisen an den Bahnhofsbuffets erhalten. Die Verwaltungen begünstigen die Bewegung für mäßigen Gebrauch alkoholischer Getränke.

Zum Reinigen der Wagen, der Kissen, sowie zur Desinfektion stehen mechanische Apparate zur Verfügung. Besondere Vorrichtungen gegen Unfälle, wie automatische Kuppelungen, sind allgemein im Gebrauch.

XV. Dienstkleidung.

Dienstkleidung wird dem zum Tragen angehaltenen Personal in einigen Fällen nahezu kostenfrei zur Verfügung gestellt, während in anderen Fällen der Bedienstete einen größeren Teil der Kosten tragen muß.

Lokomotivpersonal, Weichenwärter, Arbeiter, Streckenarbeiter, Putzer usw. haben keine Uniform.

Zugführer und Schaffner haben: Anzug, Mütze und Wintermantel.

Bremsen haben: Anzug und Mütze.

Stationsleiter haben: Anzug, Mütze, Wintermantel.

Bahnsteigschaffner haben: Anzug, Mütze und Mantel.

XVI. Körperliche Prüfung und Augenrevision.

Wenn es gefordert wird, muß sich ein Bediensteter jedes Jahr einer Augenprüfung unterziehen lassen. Körperliche Prüfungen finden statt bei Aufnahme in den Dienst. Später nur in besonderen Fällen.

Wird ein Bediensteter zur Fortbekleidung seiner Stellung untauglich erklärt, so wird ihm ein anderer Dienst übertragen. In der Regel wird er dann geringer bezahlt.

Das Ergebnis der Untersuchung wird dem Bediensteten gewöhnlich schriftlich mitgeteilt. In bestimmten Fällen kann er eine Nachuntersuchung beantragen, doch kommt dies gewöhnlich nicht vor.

XVII. Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.

Derartige, speziell den Eisenbahnern dienende Einrichtungen bestehen in Kanada nicht.

XVIII. Technische Ausbildung.

Werkstättenlehrlingen wird die Teilnahme an Korrespondenzkursen erleichtert. Die besonderen Lehrwagen der Korrespondenzschulen werden von den Eisenbahnen unentgeltlich befördert. Es gibt auch Eisenbahnverwaltungen, die eigene Lehrwagen mit Lokomotiv- und anderen Maschinenteilen zur Unterweisung von Lokomotivführern haben. Die Initiative hierzu ist von den Eisenbahnverwaltungen ausgegangen. Die Canadian Brotherhood of Railroad Employees ist der Auffassung, daß sowohl die Organisation als die Eisenbahnverwaltung dem Personal in der technischen Ausbildung beistehen müssen.

* * *

Italien *) (Schluß)

IX. Die Lohnregelung.

Die Gehälter sind ab 1. April 1925 neu geregelt worden. Nachstehend die Mindest- und Höchstlöhne einiger Bedienstetengruppen. Die erste Ziffer gibt den Grad an, dem die betreffende Bedienstetengruppe angehört. Im ganzen bestehen 15 Grade. Grad 1 ist der höchste.

Grad	Tätigkeit	Mindest Höchst- Zuschlag Gehalt im aktiv- im Dienst		
		ital. Lire		
<i>Stationspersonal</i>				
7	Stationschef 1. Klasse	12 000	14 000	2 100
9	Stationschef 3. Klasse	9 000	12 000	2 100
11	Schreiber	6 300	8 100	1 300
12	Ober-Rangierer	6 300	8 400	1 100
12	Ober-Weichenwärter	6 300	8 400	1 100
13	Saalwärter	5 700	7 800	1 000
14	Rangierer	5 700	7 500	900
14	Weichenwärter	5 700	7 500	900
<i>Zugpersonal</i>				
8	Zugkontrolleur 1. Klasse	9 000	11 400	2 100
10	Zugkontrolleur 3. Klasse	7 500	9 900	1 700
10	Zugführer 1. Klasse	6 900	9 000	1 700

*) Mitgeteilt vom Italienischen Eisenbahnverband.

Grad	Tätigkeit	Mindest	Höchst-	Zuschlag
		ital. Lire		
11	Zugführer	6 300	8 400	1 300
12	Oberschaffner	6 000	8 100	1 100
13	Schaffner	5 700	7 800	1 100
14	Bremser	5 400	7 500	900
<i>Lokomotivpersonal</i>				
10	Lokomotivführer 1. Klasse	8 700	10 800	1 700
11	Lokomotivführer	8 100	10 200	1 300
12	Lokomotivführer (Rangierdienst)	7 500	9 600	1 100
12	Heizer	6 300	8 400	1 100
<i>Sonstiges Personal</i>				
13	Arbeiter 1. Klasse	6 300	8 400	1 000
14	Arbeiter	6 000	8 100	900
15	Hilfsarbeiter	5 400	7 500	900

Die Gehaltssummen beziehen sich auf das Jahr. Die Erhöhung tritt in der Regel alle zwei Jahre ein und beträgt beispielsweise bei dem Zugpersonal 300 Lire. Der Höchstsatz wird von den meisten angeführten Gruppen im 15. Dienstjahr, teilweise erst im 16. und 17., erreicht.

Der in der letzten Kolonne angeführte Zuschlag wird nur dem im aktiven Dienst stehenden Personal gewährt und bei Errechnung der Pension nicht mitberücksichtigt.

Familienzuschläge gibt es nicht, dagegen wird ein Ortszuschlag ausgezahlt an solches Personal, das ansässig ist a) an internationalen Grenzstationen, b) in Rom, c) in Mailand, Genua, Neapel und Venedig, und d) in Turin, Triest und einer Reihe anderer Städte. Für Dienstgrade vom 11. bis 15. Grad beträgt der Ortszuschlag im Falle a) Lire 60 bzw. 30, wenn es sich um eine inländische Grenzstation handelt, und in den Fällen b), c) und d) Lire 50 bzw. 35 bzw. 25 im Monat.

Ferner gibt es Ersparnisprämien und dergleichen, Nachdienstzulagen, Übernachtungsgeld und — für das Lokomotiv- und Zugpersonal — Kilometergeld.

Nach der früheren Regelung dieser Zuschläge machten diese jährlich für das Lokomotivpersonal einen Betrag von etwa Lire 2400, und für Zugpersonal einen Betrag von etwa Lire 2000 aus.

Wenn ein Angestellter vorübergehend eine höher bezahlte Stellung bekleidet, wird ein Zuschlag gewährt; der sich zwischen Lire 0,50 und 2,00 pro Tag bewegt.

Um einige Anhaltspunkte über die Lebenskosten zu geben, sind nachstehend die Preise einiger Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände angeführt:

	monatlich
Arbeiterwohnung in den teuersten Städten	Lire 250,—
1 Paar Schuhe	„ 100,—
1 Anzug	„ 400,—
1 Kilo Brot	„ 2,50
1 Kilo Fleisch	„ 18,—
1 Kilo Speck	„ 15,—
1 Liter Milch	„ 1,50
1 Kilo Erbsen	„ 1,75
1 Kilo Bohnen	„ 1,20
100 Kilo Anthrazit-Kohlen	„ 45,—

Diese Preise galten Anfang 1925. Inzwischen ist — namentlich im 2. Quartal 1925 — eine weitere Entwertung der italienischen Lire eingetreten, wodurch sich die Preise nach oben verschoben haben.

Internationale Eisenbahnerzusammenkunft in Friedrichshafen.

Zu einer eindrucksvollen internationalen Kundgebung der Eisenbahnerschaft gestaltete sich die von der Bezirksleitung Württemberg des Deutschen Eisenbahnverbandes am 10. Mai in Friedrichshafen am Bodensee veranstaltete Zusammenkunft

freigewerkschaftlicher Eisenbahner aus Deutschland, der Schweiz und aus Österreich. Etwa 4000 Arbeitskollegen vom geflügelten Rad waren der Einladung gefolgt, um miteinander einige gesellige Stunden zu verbringen und die schon durch die Gemeinsamkeit der Sprache stets besonders wache internationale Freundschaft der drei Länder in persönlicher Begegnung zu vertiefen.

Das herrlich am Bodensee gelegene Städtchen, das infolge seiner landschaftlichen Schönheit stets eine große Anziehungskraft ausübt, gab der Zusammenkunft einen kaum besser zu wählenden äußerlichen Rahmen, aber auch die Bevölkerung bot ihr Bestes, den Gästen den Aufenthalt stimmungsvoll zu gestalten. In großer Zahl von den Häusern wehende Flaggen und Fahnen hießen die Eisenbahnerschaft willkommen und auch die Stadtverwaltung ließ gelegentlich eines im großen Saalbau der Zeppelin-Wohlfahrt stattgefundenen Banketts die Gäste durch den Bürgermeister offiziell begrüßen.

Die eigentliche Kundgebung fand am Sonntagmorgen am Kai statt. Sie wurde durch einen Vortrag des Sängerbundes von Friedrichshafen eröffnet, worauf nacheinander der Vorsitzende des Deutschen Eisenbahnverbandes, Koll. Scheffel, der Vorsitzende des Österr. Eisenbahnverbandes, Koll. Smeykal, und der Schriftleiter des schweizerischen „Eisenbahner“, Koll. Lang, das Wort ergriffen, um in kurzen Ansprachen auf die Bedeutung der Zusammenkunft zu verweisen. Besonders nachdrücklich wie Lang darauf hin, daß die soziale Lage der Eisenbahnerschaft der Nachbarländer nicht ohne Einfluß auf die Lage sei, die sich die Eisenbahner im eigenen Lande zu sichern wußte und daß daher gegenseitige internationale Unterstützung für die Eisenbahnerbewegung, für den kulturellen Aufstieg der Eisenbahnerschaft in ganz Europa und in der Welt überhaupt von hoher Bedeutung ist.

Wir beglückwünschen die deutschen Kollegen zu dem guten Gelingen ihrer Veranstaltung und würden es begrüßen, wenn auch andere Organisationen und andere Ländergruppen dem in Friedrichshafen gewiesenen Beispiel folgen wollten.

Kongreß der holländischen Vereinigung des Eisen- und Straßenbahnpersonals.

In den Tagen vom 8. bis 11. Mai fand in Amsterdam der Kongreß des der I. T. F. angeschlossenen holländischen Eisen- und Straßenbahnverbandes statt. Die Tagung war stark beschickt und galt fast ausschließlich der Behandlung interner Angelegenheiten.

Über die Tätigkeit des Verbandes während der Jahre 1923 und 1924 lag den Delegierten ein ausführlicher gedruckter Bericht vor. Der Verband zählte am 1. Januar 1925 18 914 Mitglieder gegen 20 701 am 1. Januar 1924 und 21 754 am 1. Januar 1923. Von der Mitgliedschaft gehören 80,48% dem Eisenbahnpersonal und 19,52% dem Straßenbahnpersonal an. Die stärkste Gruppe der Eisenbahnerschaft bildet das Lokomotivpersonal mit 2845 Mitglieder.

Bemerkenswert war die starke Beteiligung seitens ausländischer Eisenbahnerorganisationen. Folgende Länder waren vertreten: Frankreich, Luxemburg, Deutschland, Belgien, Tschechoslowakei (deutsche und tschechische Organisation), Polen und Italien. Für die I. T. F. war Nathans anwesend. Im Anschluß an die Begrüßungsansprache des italienischen Delegierten Sardelli beschloß der Kongreß, an den italienischen Ministerpräsidenten Mussolini ein Protesttelegramm gegen die Verfolgungen und die Auflösung des italienischen Eisenbahnverbandes zu schicken.

Die ausländischen Delegierten gaben ihrem Dank für die herzliche Aufnahme durch ein Blumengeschenk Ausdruck, das von Bidegaray mit Worten hoher Anerkennung für die Gastfreundschaft und die Geschlossenheit des holländischen Verbandes überreicht wurde.

Nächstes Jahr kann der Verband auf ein vierzigjähriges Bestehen zurückblicken.

Der Kongreß der Eisenbahner in der Tschechoslowakei.

Am 16. Mai dieses Jahres kamen die Delegierten der Union der Eisenbahngestellten zusammen — es waren über 400 — wie auch Vertreter der in- und ausländischen Organisationen.

Den Kongreß eröffnete der Vorsitzende, Genosse *Stanek*, der die Delegierten und Gäste begrüßte. Unter den ausländischen Vertretern befanden sich der Vorsitzende des Verbandes der deutschen Eisenbahner in Berlin, Genosse *Scheffel*, weiter die Genossen *Tomschik* und *Schmejkal* für den Verband der österreichischen Eisenbahner in Wien, Genosse *Moltmaker* für die holländischen Eisenbahner und Genosse *Nathans* für die I. T. F.

Unter den inländischen Gästen waren anwesend der Zentralsekretär der Gewerkschaftszentrale, Abg. Genosse *Tayerle*; für den Verband der deutschen Eisenbahner in der Tschechoslowakei, die Genossen *Grünzner* und *Cech*.

Begrüßungsschreiben übersandten die Eisenbahner aus Jugoslawien, Holland und Polen.

Von den ausländischen Delegierten sprachen die Genossen *Tomschik* und *Scheffel*, der mit den Worten endigte: „*Wenn alle Eisenbahner aller Nationen es verstehen würden, sich zu vereinigen, was würde das für eine bessere Zukunft der Menschheit, was für die Erhaltung des Weltfriedens bedeuten, der heute mehr als vor dem Weltkriege bedroht ist.*“

Abg. Genosse *Tayerle* begrüßte den Kongreß im Namen der tschechoslowakischen Gewerkschaftszentrale.

Genosse *Grünzner* spricht für den Verband der deutschen Eisenbahner in der Tschechoslowakei und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die eingeleiteten Verhandlungen zwischen der „*Unie*“ und dem Verbands zur Vereinigung der klassenbewußten Eisenbahner in der Tschechoslowakei führen werden, sodaß unsere künftigen Kongresse nicht mehr getrennt, sondern einheitlich sein werden. (Stürmischer Beifall.)

Nach den Begrüßungsansprachen der Gäste wurde eine Mandatsantragskommission für Zusammenstellung der Kandidatenliste gewählt.

Sodann erstattete der Vorsitzende, Genosse *Stanek*, den Bericht des Obmannes der Organisation. Nach diesem zählt die „*Unie*“ 347 Gruppen mit 45 000 Mitgliedern.

Den Bericht des Zentralsekretärs trug Genosse *Brodecky* vor. Er sprach eingehend über die größte Gefahr, welche die Eisenbahngestellten bedroht: *den Angriff auf die Unkündbarkeit des Dienstverhältnisses* (Definitivums). Dieser Angriff ging über die Existenz der Vertragsarbeiter, welche aus dem Stande der ständigen Arbeiter umgerechnet wurden. In seinen weiteren Ausführungen befaßte er sich mit der Praxis der Behörden bei Durchführung des Restriktionsgesetzes. Er erklärt: Das Gesetz über Ersparungsvorkehrungen muß absolut gerecht durchgeführt werden. Dort, wo wir wissen würden, daß das Gesetz zu ungerechter Unterdrückung unbequemer Elemente benützt werden sollte, zur Aufpeitschung chauvinistischer Leidenschaften der nationalistischen Gasse, dort werden wir uns durch Vermittlung unserer Genossen in der Kommission entgegenstellen, auch wenn wir das Gesetz dadurch über den festgesetzten Termin aufhalten sollten. *Umsö schärfer werden wir uns gegen die bewußt ungerechte Durchführung des Gesetzes in Fällen stellen, die unsere deutschen Genossen aus dem „Verband“ betreffen, welche wir als internationale Sozialdemokraten gegen die nationalistische Gasse genau so verteidigen werden wie wir es für unsere Genossen tun.* (Die Delegierten singen spontan die „*Rote Fahne*“.)

Über die Arbeitslosenunterstützung nach dem Genter System referierte Genosse *Filka*.

Nach den Berichten wurde die Debatte eröffnet.

Während der Verhandlungen stellten sich für die I. T. F. Genosse *Nathans* (Amsterdam) und für die holländischen Eisenbahner Genosse *Moltmaker* ein.

Von stürmischem Beifall und mit dem „*Lied der Arbeit*“ bewillkommnet, ergreift Genosse *Nathans* das Wort und begrüßt den Kongreß im Namen der I. T. F.

Im Namen der holländischen Eisenbahner begrüßt den Kongreß Genosse *Moltmaker*.

In den Sonntagsverhandlungen wurde in der Debatte zu Punkt „*Organisation und Taktik*“ fortgefahren.

Sodann sprach unter besonderer Aufmerksamkeit der Delegierten Abg. Genosse *Brodecky*, um im Schlußwort alle Anfragen und Einwände, die während der Debatte erhoben wurden, zu beantworten.

Nachmittags wurde die offizielle Generalversammlung unter Teilnahme der Vertreter der Behörden abgehalten.

Genosse *Svoboda* erstattete den Bericht der Mandatskommission.

Den Bericht der Kommission für die Zusammenstellung der Kandidatenliste erstattete Genosse *Sotka*. Der beantragte Vorstand mit dem Obmann, Genossen *Stanek*, wurde einstimmig gewählt. Mit stürmischem Beifall wurde besonders die abermalige einmütige Wahl des Obmanns, Genossen *Stanek*, aufgenommen.

Durch ein kurzes Schlußwort des neugewählten Obmannes wurde die Generalversammlung mit Absingung der „*Roten Fahne*“ geschlossen.

*

Der Verlauf der Kongreßverhandlungen war ein überaus erfreulicher. Die große Beteiligung zeugt davon, daß das Interesse für die Organisation wächst und nicht nur im Beitritt neuer Mitglieder Ausdruck findet. Eine erfreuliche Erscheinung war, daß in der Frage der Mitgliederbeiträge die überwältigende Mehrheit der Delegierten absolut einheitlich ihren Standpunkt erklärte: Die Höhe des Mitgliedsbeitrages ist ein Maßstab für den Grad des sozialistischen Bewußtseins der Mitglieder der Organisation. Und wenn ein Vertragsarbeiter, demnach ein Mitglied der Kategorie der schlechtest Honorierten, sich energisch und auf entschiedene Weise nicht nur gegen die Herabsetzung des Mitgliedsbeitrages, sondern für dessen Regelung mit Rücksicht auf die schweren Zeiten, denen wir entgegengehen, aussprach, dann ist ersichtlich, daß die Delegierten die Belastung der Organisation in den kommenden Kämpfen richtig bewerteten.

Alle Beschlüsse wurden einhellig gefaßt. Die Vertreter der sozialdemokratischen Partei wurden ungewöhnlich lebhaft und warm begrüßt. Der alte sozialistische Geist der neubelebten, konsolidierten und auf alles vorbereiteten Organisation war in den ganzen Kongreßverhandlungen bemerkbar.

Kongreß des Verbandes englischer Eisenbahnkanzlisten (R. C. A.).

Der vom 25.—28. Mai in Ilfracombe stattgefundene diesjährige Kongreß der R. C. A. hat aufs neue bewiesen, daß dieser Organisation alle Fehler, die sonst so oft einer Beamtenorganisation anhaften — *Standesdünkel, Kategoriengeist und dergl.* — fehlen und daß sie sich mit allen übrigen Teilen der kämpfenden Arbeiterbewegung eins fühlt.

Die R. C. A. ist folgenden Zentralen angeschlossen: dem britischen, irländischen und schottischen Gewerkschaftsbund, der Labour Party und der I. T. F. An der politischen Arbeit der britischen Arbeiterbewegung nimmt sie vollständigen Anteil.

Alle diese Anschlüsse erfolgten hintereinander und sie haben der Werbekraft der Organisation unter den Beamten keinerlei Abbruch getan. Im Gegenteil kann festgestellt werden, daß sich die Mitgliederzahl fortwährend in aufsteigender Linie bewegt. Der Verband zählt gegenwärtig 65 000 Mitglieder. Er hat seine Anerkennung durch die Eisenbahndirektionen im Kampfe erzwungen und ist heute eine Macht, die von Freund und Feind respektiert wird.

Auch die Finanzlage des Verbandes ist sehr günstig. Der Mindestbeitrag beträgt 1 Schilling (1 G.M.) die Woche und das Verbandsvermögen rund £ 4 pro Mitglied.

Mehr als 500 Delegierte nahmen an dem Kongreß teil. Die Reichhaltigkeit der Tagesordnung kann daraus ermessen werden, daß sie nicht weniger als 174 Punkte umfaßte. Die Verhandlungen selbst verliefen in einer freundschaftlichen Weise und lieferten einen Beweis für den ausgezeichneten Geist, von dem die R. C. A. und ihre Mitglieder beseelt sind.

So wurde u. a. auf Antrag der Verbandsleitung beschlossen, den Landarbeitern durch die R. C. A. Mitglieder sowohl individuell als durch die Abteilungen auf die kräftigste Weise beim Aufbau ihrer Organisation zu helfen. Schon früher hatte die R. C. A. zu diesem Zweck Geldmittel zur Verfügung gestellt. Ein gleicher Beschluß wurde mit Rücksicht auf die Bestrebungen der Bergarbeiter für die Nationalisierung der Bergwerke und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen gefaßt.

Scharf abweisend wurde Stellung genommen zu den Plänen der Regierung, die auf die Errichtung eines militärischen Eisenbahnerkorps hinauslaufen. Der Kongreß befürchtete hieraus nicht nur eine Erschwerung des wirtschaftlichen Kampfes der Eisenbahnerschaft, sondern bestritt derartige Maßnahmen auch vom rein antimilitaristischen und antikapitalistischen Standpunkt.

Ein Abteilungsantrag, der die Mitgliedschaft zum Parlament als unvereinbar mit besoldeten Funktionen erklärt haben wollte, wurde mit übergroßer Mehrheit abgewiesen. Bei Aufstellung der 15 Namen umfassenden Kandidatenliste für die folgenden Wahlen erhielten die besoldeten Funktionäre die meisten Stimmen.

Der Kongreß führte auch Besprechungen über allgemeine und soziale Forderungen wie beispielsweise Wohnungsbau, Unterricht und dergleichen.

Zu einer ausführlichen Aussprache gaben die von verschiedenen Abteilungen gestellten Anträge Anlaß, die die Verschmelzung der drei bestehenden Eisenbahnerorganisationen wünschten. Die Verbandsleitung erklärte sich grundsätzlich nicht gegen die Schaffung eines Einheitsverbandes, hielt es aber für voreilig, bereits zu einer Zeit eine Entscheidung zu fassen, wo der Vorstand des Gewerkschaftsbundes diese Frage noch in Behandlung hat. Die Antragsteller bestanden gleichwohl auf Abstimmung und mit rund 33 000 gegen 21 000 Stimmen wurden die Anträge abgelehnt.

Ein vom Vorstand empfohlener und angenommener Abteilungsantrag spricht die Genugtuung aus über die guten Beziehungen und die bestehende Arbeitsgemeinschaft mit dem Allgemeinen Eisenbahnerverband (N. U. R.) und verbindet damit den Wunsch, diese Arbeitsgemeinschaft auch auf den Verband des Lokomotivpersonals auszudehnen „in der Überzeugung, daß auf diese Weise eine wirkliche und dauerhafte Fusion der Kräfte am besten erreicht wird“. „Mit diesem Ziele im Auge“, schließt die Resolution, „ladet der Kongreß das Exekutivkomitee ein, alles Mögliche zu tun, um einen freundschaftlichen Geist und gegenseitiges Verstehen zu unterhalten.“

Ein Appell der chinesischen Eisenbahnerföderation an die I. T. F.

Zu dem Kampfe der chinesischen Arbeiter ging nachfolgendes Telegramm der I. T. F. seitens des Verbandes der chinesischen Eisenbahner zu:

„Die internationalen Imperialisten warfen ihre Maske ab und beschlossen offen gleich Vandalen und Räubern zu handeln. Die Erfolge der nationalrevolutionären Bewegung, das Erwachen des chinesischen Volkes, die mächtige Streikbewegung und das Wiederaufleben der chinesischen Eisenbahnerorganisationen übten den Imperialisten, die sich einbilden, durch nicht dagewesene Brutalität die revolutionäre Bewegung in China erwürgen zu können, Panik ein. *Täglich laufen in Schanghai neue Kriegsschiffe ein, um englische, amerikanische, japanische und italienische Truppen auf das chinesische Volk, das nationale Freiheit, Unabhängigkeit und eine menschenwürdige Existenz ersehnt, schließen zu lassen.*

Die chinesischen Eisenbahner richten an Euch, *Transportarbeiter aller Länder*, folgenden Ruf: *Hände weg von China! Verhindert den Transport von Waffen, Munition und Truppen nach China!*

Erklärt den Transportarbeitern der ganzen Welt, welche Verbrechen die Imperialisten an China begehen. Erklärt den Arbeitern aller Weltteile, daß die Imperialisten, die China unterdrücken und ausplündern, eine neue Schlinge zur Erwürgung des Proletariats der eigenen Länder vorbereiten.

Wir sind überzeugt, daß die Internationale Transportarbeiterföderation dem chinesischen Proletariat, das einen Kampf auf Tod und Leben führt, jede moralische und materielle Unterstützung gewähren wird.

Gez. Der Sekretär: *Lod Shan Lun.*

Dieses Telegramm wurde folgendermaßen beantwortet:

„Telegramm erhalten. Dringenden Appell an alle angeschlossenen Organisationen gerichtet. — Beste Grüße zur politischen und ökonomischen Emanzipation des chinesischen Proletariats. I. T. F. *Fimmen.*“

Die Ende des Monats Juni in Bellinzona tagende Sitzung des Generalrats der I. T. F. wird zu der chinesischen Frage weiter Stellung nehmen.

Amerikanische Erfahrungen mit der elektrischen Zugförderung.

Der nachstehende Artikel ist der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ vom 7. Mai entnommen. Im Hinblick darauf, daß sich die in Bellinzona stattfindende Internationale Eisenbahnerkonferenz u. a. auch mit der Frage der Elektrifizierung der Eisenbahnen beschäftigen wird, dürften die darin angeführten Tatsachen besondere Beachtung verdienen.

„Die Chicago, Milwaukee & St. Paul, Eisenbahngesellschaft, hat kürzlich einen sehr interessanten Bericht veröffentlicht, in dem sie die Kosten der elektrischen Zugförderung denen des Dampfbetriebes gegenüberstellt. Solche Vergleiche beruhen im allgemeinen auf Schätzungen, und es ist daher von Wert, einmal einen rechnerischen Vergleich unter Zugrundelegung statistischer Aufzeichnungen, die wirklich im Betriebe gewonnen sind, zu erhalten. Wenn die Zahlen an sich wegen der vollständig veränderten Verhältnisse auch auf Europa nicht übertragen werden können, man also nicht etwa sagen kann, daß dieselben Ersparnisse, die eine amerikanische Eisenbahngesellschaft durch Einführung elektrischer Zugförderung gegenüber dem Betrieb mit Dampflokomotiven erreicht hat, bei dem gleichen Übergang von einer Betriebsform zur andern in Europa auch erzielt werden könnten oder gar müßten, so zeigen doch die amerikanischen Zahlen die Richtung an, in der sich die Betriebskosten bewegen, wenn die Dampfkraft im Eisenbahnbetrieb durch Elektrizität ersetzt wird.“

Die elektrisch betriebenen Strecken der Chicago, Milwaukee & St. Paul-Eisenbahn bestehen aus zwei Teilen von zusammen rund 1050 km Länge; beide Teile, die als Hauptbahnen betrieben werden, sind zu verschiedenen Zeiten für elektrischen Betrieb ausgerüstet worden, haben verschiedene Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, und ihre Anlagekosten weichen von einander ab. Der Vergleich ist daher für beide Strecken getrennt durchgeführt. Das letzte Jahr des Dampfbetriebs war bei der einen 1915, bei der anderen 1919; die damaligen tatsächlichen Betriebskosten sind nach den Preisen des Jahres 1923 umgerechnet und den Kosten des elektrischen Betriebes gegenübergestellt. Gewisse Kosten, die von der Stärke des Verkehrs unabhängig sind, sind ausgeschlossen worden. Die mit dem Verkehr schwankenden Kosten sind auf 1000 Tonnenmeilen bezogen, wobei Nutzlast und Gewicht der Fahrgrenze berücksichtigt sind. Alle Umstände, die Unsicherheiten in die Rechnung hineinbringen könnten, sind möglichst beseitigt worden, und es sind nur die Kosten in Rechnung gestellt, die unmittelbar mit dem regelmäßigen elektrischen Betrieb zusammenhängen.

Das Anlagekapital für die elektrische Ausrüstung belief sich auf 15 625 739 Dollar. In dem Zeitraum von 1916 bis 1924 sind durch die elektrische Zugkraft gegenüber dem Dampfbetrieb 12 400 007 Dollar Ersparnisse erzielt worden. Dabei sind in den acht Jahren, die der Vergleich umfaßt, zwei Drittel der Strecken für die die Vergleichsrechnung angestellt ist, elektrisch betrieben worden, während beim letzten Drittel der elektrische Betrieb erst fünf Jahre gedauert hat. Das Ergebnis, daß durch die Ersparnisse bereits 80% des Anlagekapitals getilgt sind, sodaß also in zwei weiteren Jahren das gesamte Anlagekapital abgeschrieben werden könnte, ist geradezu erstaunlich, und das umso mehr, als in den vergangenen acht Jahren die Wirkungen und Folgen des Krieges, Knappheit an Bau-, Betriebs- und Werkstoffen und die damit verbundenen Preissteigerungen das Ergebnis gewiß ungünstig beeinflusst haben. In ruhigen Zeiten mit stetigen Preisen wären also sogar noch günstigere Betriebsergebnisse beim Übergang von Dampf- zu elektrischem Betrieb zu erwarten.

Die Kosten für 1000 Tonnenmeilen ergaben sich auf der einen der beiden Strecken zu 1,54105 Dollar im Güter- und 1,90438 Dollar im Personenverkehr bei Dampfbetrieb; bei elektrischem Betrieb waren die entsprechenden Zahlen 0,40415 Dollar und 0,87842 Dollar.

Auf der anderen der beiden Strecken waren die Werte für Dampftrieb 1,89865 Dollar und 2,35419 Dollar, bei elektrischem Betrieb 0,59738 und 0,83628 Dollar. Im Güterverkehr sind also die Kosten auf 26,2 und 31,5%, im Personenverkehr auf 46,1 und 35,5% ermäßigt worden. Auffallend ist dabei, daß auf der Strecke, auf der der Personenverkehr die größere Ersparnis gezeitigt hat, die Kosten der Güterbeförderung in geringerem Maße zurückgegangen sind.

Bei der Chicago Milwaukee & St. Paul-Eisenbahn scheinen allerdings die Verhältnisse ganz besonders günstig für den elektrischen Betrieb gelegen zu haben. Der elektrische Strom wird durch Wasserkraft erzeugt und der Eisenbahn von den Elektrizitätsgesellschaften zu sehr vorteilhaften Bedingungen geliefert. Der Lokomotivpark war veraltet; wahrscheinlich war man in der letzten Zeit wegen der bevorstehenden Einführung elektrischen Betriebes mit der Beschaffung neuer den Anforderungen eines neuzeitlichen Betriebes gewachsener Lokomotiven sehr zurückhaltend gewesen. Die elektrischen Einrichtungen sind dagegen nicht nur nach dem neuesten Stande der Technik entworfen, sondern entsprachen auch in ihrer Leistungsfähigkeit den Anforderungen, die Verkehr und Betrieb des heutigen Tages an sie stellen. Die Vergleichsgrundlage ist also insofern etwas zu ungunsten des Dampfbetriebes, zugunsten des elektrischen Betriebes verschoben. Der Unterschied zwischen den Förderkosten für die als Vergleichsmenge angenommene Leistung, 1000 Tonnenmeilen, ist aber so groß, daß das Bild durch Schaffung gleicher Bedingungen auf beiden Seiten, also neuzeitlicher, ihrer Aufgabe voll gewachsener Einrichtungen für beide Betriebsarten, wohl etwas verschoben werden, sicher aber bei weitem noch nicht etwa in das Gegenteil übergehen könnte. Dabei sind die mittelbaren Vorteile elektrischen Betriebes noch nicht einmal berücksichtigt. Man glaubt in Amerika, daß die Veröffentlichung der Betriebsergebnisse der Chicago, Milwaukee & St. Paul-Eisenbahn und ihr Vergleich vor und nach dem Übergang zu elektrischer Zugförderung der Einführung der neuen Betriebsart erheblichen Vorschub leisten wird."

Ein Eisenbahnerstreik in Britisch-Indien.

Auf der Nordwestbahn in Britisch-Indien hat vor kurzem ein Streik stattgefunden, der sowohl hinsichtlich Umfang als Dauer alle gleichartigen Bewegungen in diesem englischen Kolonialreich übertreffen dürfte.

Der Streik begann in der ersten Aprilwoche in Rawalpindi. Die unmittelbare Veranlassung hierzu scheint die Entlassung eines Werkstättenarbeiters gewesen zu sein. Die wirklichen Ursachen der Bewegung lagen aber tiefer und sind in der jämmerlichen wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnerschaft der Nordwestbahn zu suchen. Das ist schon aus dem Umstand zu folgern, daß der Streik sehr schnell auf andere Eisenbahnenzentren in Nordwest-Indien übergriff und sich im Verlaufe von acht oder zehn Tagen auch die Werkstättenarbeiter von Kundian, Khanewal und Lahore anschlossen. Insgesamt dürften sich etwa 40 000 Arbeiter an der Bewegung beteiligt haben.

Die hauptsächlichsten Forderungen der Streikenden lauteten:

- a) Acht Stunden Arbeit am Tage; keine Überarbeit.
- b) Dem Lokomotivpersonal sind die auf der East Indian Railway geltenden Lohnsätze zu zahlen.
- c) 100 Meilen oder acht Stunden sind als Tagesleistung anzusehen.
- d) Verbesserung der Signale bei Nacht.
- e) Revision der Lohnsätze.
- f) Beseitigung des unterschiedlichen Lohnsystems in der Fuhr- und Wagenabteilung.

Die Eisenbahngesellschaft lehnte eine Diskussion der Forderungen ab, und ein von der Eisenbahnergewerkschaft mit Unterstützung des Allindischen Gewerkschaftskongresses an den indischen Gouverneur gerichteter Appell um Vermittlung blieb erfolglos. Der Konflikt dauerte etwa zwei Monate und endete für die Arbeiterschaft mit einem Mißerfolg. Das mindert aber die Bedeutung dieses Streikes nicht. Man muß bedenken, daß die Gewerkschaften noch jung und mangelhaft gefügt sind, daß die Waffe des organisierten Streiks in dem nordwestlichen Teil von Britisch-Indien bisher kaum angewendet worden ist, wie man sich auch darüber Rechenschaft geben muß, daß das Unternehmertum in einem Lande mit noch schwach entwickelter Arbeiterbewegung über ganz andere Geldmittel zur Bekämpfung Streikender verfügt als in alten Industrieländern. Es fehlte denn nicht an Grausamkeiten. Die Streikenden

wurden aus den Wohnungen vertrieben und von der Polizei in brutaler Weise verfolgt. Der Kampf legte daher den Streikenden von Anfang an große Opfer auf, aber sie ließen sich trotzdem nicht abhalten, diesen mit aller Entschlossenheit bis zur Erschöpfung ihrer Kräfte weiterzuführen.

Welcher Geist die Streikenden beseelte, läßt besser als alles andere eine Begebenheit in Lahore erkennen. Am 30. Mai zogen etwa 10 000 Streikende dieser Stadt mit einer Fahne durch die Straßen, die sie mit ihrem eigenen Blute rot gefärbt hatten. Es sollte damit bedeutet werden, daß die Streikenden entschlossen sind, ihr Blut für die von ihnen erhobenen Forderungen zum Einsatz zu bringen. Das Beispiel hierzu hatte der Vorsitzende des Verbandes gegeben, indem er mit eigenem Blute seinen Namen auf die Fahne schrieb.

Die vereinigte Polizei- und Unternehmerngewalt hat inzwischen den Sieg über die Arbeiterschaft davongetragen, aber es kann kein Zweifel darüber bestehen: dieser Sieg ist nicht von Bestand. Die Empörung und Erregung der Arbeiterschaft ist zu groß, als daß sich diese auf die Dauer mit Gewalt erstickten lassen. Die Haltung von Eisenbahnverwaltung und Behörden hat auch in breite Kreise der indischen Bevölkerung Entsetzen getragen und sie mit Abscheu erfüllt. Ihre Sympathien sind daher restlos bei der Arbeiterschaft.

Wir stehen nicht an, den Streik, trotz des schließlichen Ausganges, unter jene Erscheinungen einzureihen, die auf das Erwachen des Ostens hinweisen, und meinen darum, daß die europäische Arbeiterschaft darin eine Mahnung mehr erblicken sollte, den Arbeitern des Ostens in ihrem Kampfe gegen die kapitalistische Ausbeutung mit Rat und Tat beizuspringen.



Gesetzliche Vorschriften betr. Höchstgewicht zu behandelnder Lasten.

Das „Mitteilungsblatt“ der Internationalen Union der Organisationen der Lebens- und Genußmittel-Industrie-Arbeiter veröffentlicht in der Mai-Ausgabe folgende Zusammenstellung der gesetzlichen Vorschriften betr. Höchstgewicht der von Personen zu behandelnden Lasten.

Deutschland.

Keine besonderen Vorschriften. In Bayern verbietet eine Verfügung (vom 21. November 1908) die Frauenarbeit bei Transport von Lasten in Baubetrieben. (Siehe Bulletin des Internationalen Arbeitsamtes, Basel, 1909, S. 201.)

Argentinien.

(Stadt Buenos Aires.) Verfügung vom 20. Februar 1908 zur Ausführung des Gesetzes vom 14. Oktober 1907 betreffs Frauen- und Kinderarbeit in der Hauptstadt der Republik. (Siehe Bulletin des Internationalen Arbeitsamtes, Basel, 1909, S. 66.)

Artikel 20 schreibt folgendes Höchstgewicht für Traglasten für Arbeiter vor, die außerhalb oder innerhalb der Arbeitsstätte arbeiten: für Knaben unter 16 Jahren, 10 kg; für Frauen unter 16 Jahren 5 kg.; für Frauen von 16 bis 20 Jahren 10 kg.

Artikel 21 setzt folgende Höchstgrenze für Lasten fest, die gezogen und geschoben werden, einschließlich Wagen.

Auf Schienen rollende Wagen: Knaben unter 16 Jahren 300 kg.; Frauen unter 16 Jahren 150 kg.; Frauen von 16 bis 20 Jahren 300 kg.

Schubkarren: Knaben von 14 bis 16 Jahren 40 kg.

Drei- oder vierrädrige Wagen: Knaben unter 16 Jahren 35 kg.; Frauen unter 18 Jahren 35 kg.; Frauen von 18 bis 20 Jahren 50 kg.

Österreich.

Keine besonderen Vorschriften außer für Bergarbeiter. Die Verordnung des landwirtschaftlichen Ministeriums vom 8. Juni 1907 schreibt in Art. 2 vor, daß jugendliche Arbeiter (Knaben von 14 bis 16 Jahren) nur mit solchen Arbeiten beschäftigt werden dürfen, die ihren Kräften angemessen sind, und ihre körperliche Entwicklung nicht beeinträchtigen können. (Siehe Bulletin des Int. Arbeitsamtes, Basel, 1907, S. 591.)

Bulgarien.

Verfügung vom 23. Juli und 5. August 1905 zur Ausführung des Gesetzes über Organisation der Handwerke und Verbände.

Art. 25 untersagt die Beschäftigung von Kindern unter 14 Jahren in Berufen, die den kindlichen Kräften nicht entsprechen.

Als gesundheitsschädlich werden Berufe betrachtet, in denen Lehrlinge tagsüber sitzend oder in gebeugter Haltung beschäftigt werden, oder in welchen sie Lasten transportieren müssen, die ihre Kräfte übersteigen. (Siehe Bulletin des Int. Arbeitsamtes, Basel, 1907, S. 429.)

Spanien.

Königliche Verordnung vom 25. Januar 1908 betreffs Industrien und Arbeiten, die für Kinder unter 16 Jahren und jugendliche Arbeiterinnen gänzlich oder teilweise verboten sind.

Auf Grund besonderer Arbeitsbedingungen: Siehe Art. 4, 5, 7, Artikel 8 untersagt Kindern unter 16 Jahren in Fabriken, Werkstätten und sonstigen Arbeitsplätzen Lasten über 10 kg. zu tragen.

Art. 9 untersagt Kindern unter 16 Jahren Lasten zu ziehen oder zu ziehen, die eine größere Anstrengung erfordert als nötig wäre, auf ebener Erde diejenigen Lasten zu bewegen, deren Gewicht in besonderen Vorschriften festgestellt ist. (Siehe Bulletin des Internationalen Arbeitsamtes, Basel, 1909, S. 77.)

Finland.

Gesetz betreffs Handelsangestellte (vom 24. Oktober 1919). (Siehe Gesetzesreihe des Internationalen Arbeitsamtes, 1920, Finl. Nr. 2.)

Art. 5 verbietet, Kinder oder Jugendliche Lasten tragen, heben, ziehen oder schieben zu lassen oder sie andere Arbeiten ausführen zu lassen, die ihrer Gesundheit schaden oder ihre körperliche Entwicklung beeinträchtigen könnten. Besondere Verfügungen werden hierüber vom Staatsrat erlassen.

Frankreich.

Verordnung vom 8. Dezember 1909, erweitert durch Verordnung vom 6. Oktober 1912 betreffs Regelung der in Industrie und Handel beschäftigten Frauen und Kinder. (Höchstgewicht der Lasten, die von Kindern und Frauen getragen, geschoben oder gezogen werden können.)

Griechenland.

Die königliche Verordnung vom 14./27. August 1913 schreibt vor, daß Kinder unter 14 Jahren Lasten über 5 kg. und Jugendliche unter 18 Jahren Lasten über 10 kg. nicht tragen dürfen. Dieselben dürfen Lasten über 300 kg. in auf Schienen rollenden Fahrzeugen und 50 kg in Karren oder Schubkarren weder ziehen noch schieben. (Siehe Bulletin des Int. Arbeitsamtes, Basel, 1914, S. 238.)

Hong-Kong.

Verordnung betreffs Beschäftigung von Kindern. Angenommen am 29. September 1922, erlassen am 1. Januar 1923.

Art. II bestimmt, daß kein Kind für sein Alter zu schwere oder für seine Entwicklung beeinträchtigende Lasten tragen darf, und daß kein Kind eine Last über 40 Cattys (Catty = ungefähr 600 Gr.) tragen darf. (Siehe Gesetzesreihe des Int. Arbeitsamtes, Basel, 1922, H. K. I.)

Italien.

Auf Anregung des Gesundheitsamtes Venedig hat das Arbeitsamt im Jahre 1911 eine Anweisung erlassen, daß kein Arbeiter Lasten tragen soll, die mehr als die Hälfte seines Körpergewichtes betragen. Da bei Kindern von 12 bis 18 Jahren das Gewicht zwischen 29,3 kg. und 53,8 kg. wechselt, könnte das Höchstgewicht der von Kindern zu tragenden Lasten folgenderweise festgesetzt werden:

12 Jahre 14,7 kg.; 13 Jahre 16,5 kg.; 14 Jahre 18,3 kg.; 15 Jahre 20,9 kg.; 16 Jahre 23,6 kg.; 17 Jahre 26,3 kg.; 18 Jahre 26,9 kg.

Luxemburg.

Ziemlich allgemein gehaltene Vorschrift im Gesetz vom 23. August 1877.

Niederlande.

Königliche Verfügung vom 10. August 1920 betreffs allgemeine Anwendung des Artikels 10, Alinea 1, des Arbeitsgesetzes von 1919.

Art. 1 verbietet Arbeiten von Jugendlichen beiderlei Geschlechtes, oder von erwachsenen Arbeiterinnen ausführen zu lassen, die darin bestehen, schwere Gegenstände zu heben, ziehen, schieben, tragen oder in anderer Weise zu bewegen, wenn es augenscheinlich ist oder wenn der Distriktschef erachtet, daß diese Arbeit: a) eine zu große Muskelkraft erfordert, b) unter einem anderen Gesichtspunkt eine Gefahr für die Gesundheit bedeutet. (Siehe Gesetzesreihe, Int. Arbeitsamt, 1920, Niederlande, Nr. 8.)

Portugal.

Allgemeine Bestimmung im Gesetz von 1891.

Rußland.

Arbeitszeitgesetz. Ausgabe 1922 (9. November). Art. 129 verbietet, Frauen und Jugendliche unter 18 Jahren, besonders schwere und ungesunde Arbeiten sowie Untergrundarbeiten ausführen zu lassen. Die Liste der besonders schwierigen und gesundheitsschädlichen Arbeiten sowie der Gewichtsgrenzen für den Transport schwerer Gegenstände durch Frauen und Jugendliche ist von dem Volkskommissär für Arbeitsangelegenheiten in Übereinstimmung mit dem A. Z. R. G. V. aufgestellt. (Siehe Gesetzesreihe des Internationalen Arbeitsamtes, Rußl. I. S. 19.)

Schweiz.

Das Fabrikgesetz untersagt für schwangere Frauen den Transport zu schwerer Lasten. Außerdem regelt eine Verordnung vom 5. Juli 1923 die Beschäftigung Jugendlicher in Transportunternehmungen. (Siehe Gesetzesreihe des Int. Arbeitsamtes, 1923, Schweiz I, S. 3.)

Viktoria.

Das Arbeitsgesetz von 1911 untersagt Jugendlichen unter 18 Jahren den Transport und das Heben von Gegenständen von über 13 kg. Gewicht.

Eine entsprechende Verordnung besteht in der Gesetzgebung von Südastralien.

Einem Bericht zufolge, den die Abteilung für industrielles Gesundheitswesen des Gesundheitsministeriums von Australien der in Melbourne im August 1924 abgehaltenen Konferenz für industrielle Hygiene vorlegte, wird eine Liste von Höchstgewichten nach französischem Muster vorbereitet.

Chile.

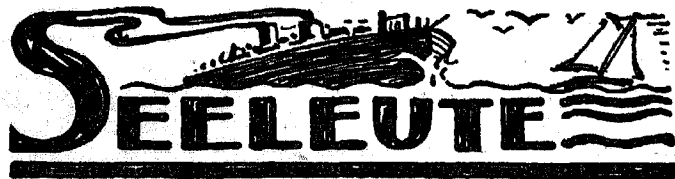
Das Gesetz vom 9. Februar 1923 verbietet das Tragen von Lasten über 80 kg.

Beendigung des dänischen Arbeitskonflikts.

Der große Kampf zwischen Unternehmertum und Arbeiterschaft in Dänemark ist am 6. Juni mit einem Sieg der dänischen Arbeiterschaft beendet worden. Lyngsie, der Vorsitzende des dänischen Transport- und Hafenarbeiterverbandes, hat die Internationale Transportarbeiter-Föderation mit folgendem Telegramm von dem Ausgang des Kampfes verständigt:

„Der große dänische Arbeitskonflikt ist mit einem Sieg für die Arbeiter beendet worden. Dank Eurer Hilfe habt ihr einen wichtigen Anteil an diesem Siege. Wir danken Euch herzlich. Zum ersten Male ist bewiesen worden, daß Interkandinavische und internationale Zusammenarbeit und Solidarität noch etwas anderes bedeutet als leere Worte und wichtig erscheinende Beschlüsse. Die Arbeitgeber waren gezwungen die Aussperrung aufzuheben, sodaß die Arbeit am 8. Juni um 6 Uhr morgens wieder anfangen kann; darüber hinaus haben sie sich verpflichtet, Streikbrecher und technische Nothilfen jeder Art aus den Betrieben auszuschalten. Ihr könnt deshalb die Blockade dänischer Schiffe ab Montag, den 8. Juni aufheben. Solltet Ihr auf Grund der Eurerseits geübten Solidarität in Schwierigkeiten geraten sein, so setzt uns bitte davon in Kenntnis. Wir sind bereit, Gegendienste zu leisten, und Ihr könnt über uns verfügen wann Ihr wollt. Nochmals herzlichen Dank! Es lebe die internationale Zusammenarbeit des Proletariats aller Länder (gez.) Lyngsie, 6. Juni 1925.“

Die Gewerkschaftsbewegung der ganzen Welt beglückwünscht die dänischen Kameraden zu dem erzielten Erfolg und darf mit Stolz auf die in diesem Kampf bewiesene nationale und internationale Solidarität der Arbeiterschaft blicken, die allein diesen erfreulichen Kampfausgang verbürgt hat.



Der Seeleutestreik in Schweden.

Der am 9. April begonnene Streik der Seeleute in Schweden kam nicht ganz unerwartet. Schon seit Ende Februar bestand zwischen den Reedern und den Seeleuteorganisationen ein kontraktloser Zustand. Nicht nur lehnten die Reeder die von den Seeleuten geforderte 12%ige Lohnerhöhung konsequent ab, sondern sie verlangten im Gegenteil noch, daß die in dem abgelaufenen Tarifvertrag festgesetzten Heuern um sechs Prozent herabgesetzt werden. Darüber hinaus stellten sie den Seeleuteorganisationen noch folgende sechs Bedingungen:

1. Die in dem alten Kollektivvertrag enthaltene Bestimmung, wonach die Anmusterung von Seeleuten nur durch kommunale Arbeiterbörsen erfolgen darf, ist zu beseitigen.
2. Die Arbeiterorganisationen verpflichten sich, hinreichende Sicherungen dafür zu geben,
 - a) daß keine Maßnahmen gegen Arbeitswillige (Streikbrecher) vorgenommen werden;
 - b) daß in Zukunft geheime Boykottierung von Schiffen der Reedervereinigung unterbleibt.
3. Verfolgungen und Maßregelungen gegen Neulinge dürfen nicht stattfinden.
4. Überwachung oder Agitation in Anmusterungsbüros oder Seemannshäusern darf seitens der Arbeiterorganisationen in keiner Weise unterstützt oder betrieben werden.
5. Die Mitglieder der Organisationen müssen sich verpflichten, für das Schiff bestimmten Proviant einzuladen und für die Bedeckung abgeladener Güter auf den Kais zu sorgen.
6. Wegfall der in dem Vorschlag einer neuen Übereinkunft enthaltenen Bestimmung hinsichtlich der Entschädigung von Mannschaften, die infolge Erkrankung entlassen werden.

Die Seeleuteorganisationen, die bei der I. T. F. angeschlossen sind, wiesen diese Zumutungen zurück, und als die Reeder gar noch soweit gehen wollten, einen Einfluß auf die Zusammensetzung der Vorstände dieser Organisationen auszuüben,

wurden alle Verhandlungen abgebrochen und — nachdem Versuche des Schiedsrichters, die beiden Parteien wieder zusammenzuführen, gescheitert waren — die Seeleute zum Streik aufgerufen.

Zunächst wurden neue Anmusterungen eingestellt. Die in Dienst stehenden Seeleute wurden aufgefordert, mit acht tägiger Kündigungsfrist die Arbeit niederzulegen. Den Anweisungen der Organisationen wurde im ganzen Lande gefolgt und der Streik wurde in kürzester Zeit überall fühlbar. Nur vereinzelt gelang es den schwedischen Reedern, mit Streikbrechern bemannte Schiffe auslaufen zu lassen.

Im Auslande griff die I. T. F. sofort tatkräftig ein, um die kämpfenden schwedischen Seeleute zu unterstützen. Die ihr angeschlossenen Organisationen haben unter den Hafenarbeitern in Norwegen, Dänemark, Deutschland und Holland Manifeste verbreitet, die zur Niederlegung der Arbeit auf schwedischen Schiffen mit Streikbrechern aufforderten.

Besonders wirksam erwies sich die Unterstützung ausländischer Organisationen in den skandinavischen Ländern, sowie in Rußland, wo alle Schiffe mit Streikbrecherbesatzung festgehalten worden sind. In Amsterdam kam es aus Anlaß der Boykottierung eines schwedischen Schiffes vorübergehend zu einem allgemeinen Streik im Holzhafen, an dem 500 Arbeiter beteiligt waren.

Nach einem dreiwöchigen Streik kam auf Grund eines Anspruchs des Schlichters eine Übereinkunft zustande, die sich im wesentlichen auf die im Februar abgelaufene stützt, aber für Donkeyleute, 1. und 2. Motorleute, Schmierer und Heizer auf Schiffen der ersten Gruppe (unter 900 t) insofern eine Erhöhung der Heuern bringt, als die angeführten Berufe nunmehr die Heuern der 2. Gruppe (Schiffe von 900—2999 t) erhalten. Mit diesen Ausnahmen bleibt die alte Heuerregelung im Geltung. Im einzelnen erhalten nunmehr:

	Gruppe 1 (899) Kr.	Gruppe 2—4 (900—2999) Kr.	Gruppe 5—7 (3000) Kr.
Zimmerleute mit mindestens 48 Monaten Praxis, wovon mindestens 24 Monate als solcher; Bootsleute; Donkeymann; 1. Motormann	155 (144)	155	170
Zimmerleute mit weniger Praxis, Schmierer	143 (130)	143	158
Heizer mit mindestens 12 Monaten, Praxis, 2. Motorleute, Matrosen	135 (126)	135	149
Heizer mit weniger Praxis	99	112	123
Kohlenzieher über 18 Jahre	—	94	103
Kohlenzieher unter 18 Jahren	—	64	73
Leichtmatrose mit mindestens 36 Monaten Praxis	104	112	123
Leichtmatrose mit weniger Praxis	80	93	103
Jungmann mit 12 Monaten Praxis	43	55	64
Jungmann mit weniger Praxis	33	45	55

Die eingeklammerten Zahlen geben die bisherigen Sätze an, soweit diese durch die neue Übereinkunft geändert worden sind.

Eine weitere Änderung betrifft die Regelung der Feiertagsruhe. Während bisher die Mannschaften schwedischer Schiffe am 1. Mai und am Neujahrstag von 1 Uhr mittags ab nur in schwedischen Häfen vom Dienste befreit wurden, tritt dieser Anspruch jetzt auch dann ein, wenn sich die Schiffe in ausländischen Häfen befinden.

Bei Schiffbruch, Brand oder Seeraub haben die Seeleute Anspruch auf Ersatz für Kleiderverluste. Für die Anmusterung soll künftighin in der Regel der öffentliche Arbeitsnachweis in Anspruch genommen werden. Ferner wurde ausdrücklich bestimmt, daß die Reeder nicht berechtigt sind, die Bemannung auszusuchen und daß andererseits die von einer Reederei angemusterten Seeleute die Schiffe nicht auswählen dürfen.

Ein Aufruf der chinesischen Seeleute.

Nachstehend bringen wir einen Aufruf zum Abdruck, der der I. T. F. seitens der chinesischen Seeleute zugeschickt wurde:

中華海員職工狀況之通告
全世界各國各報館轉發各勞工團體，各公共機關，各船務航業公司，各董事會，各股東等，並...

中華被剝削剋扣勒索壓迫的海員全體職工全體
廣州印刷局承印

Das Organ der schwedischen Seeleute zum Streikergebnis.

In einer Besprechung des Streikergebnisses schreibt „Sjömannen“, das Organ des schwedischen Seeleuteverbandes u. a.:

Laßt uns sofort darüber einig werden, daß das Streikergebnis ein mageres ist, wenn man den Streik lediglich als eine Lebewegung betrachtet. Halten wir jedoch damit Rechnung, um was es in diesem Streik wirklich ging und warum es in erster Linie ging, dann muß selbst unser verbitterter Gegner anerkennen, daß der Seeleutebund einen prächtigen Sieg errufen hat.

Wohl hat die bürgerliche Presse versucht, das Resultat anders zu beleuchten, aber man braucht kein eifriger Zeitungsleser zu sein, um zu erkennen, das der angeschlagene Ton gekünstelt ist. Man sieht auf dieser Seite sehr gut ein, daß sich die Reedervereinigung selbst in die Finger geschnitten hat.

Betrachtet man das Resultat im Lichte der ganzen Aktion, die die Reeder vorbereiteten, dann ist diese als vollkommen gescheitert zu betrachten. Die Seeleute können nicht anders als mit diesem Erfolg zufrieden zu sein. Eine gute Lehre für die Herren Reeder war die starke Einheit unter den Mitgliedern der Organisationen.

Eine traurige Tatsache, aber vielleicht auch ein guter Gewinn an Erfahrung war, daß die I. T. F., unsere internationale zentrale Organisation, sich in diesem Konflikt keine praktische Geltung verschaffen konnte. Die Ursachen haben wir auf unsern internen Versammlungen im Lande besprochen und eine öffentliche Debatte hierüber erscheint uns in diesem Zeitpunkt unnötig.

Sowohl in dieser als in anderer Hinsicht müssen wir dafür sorgen, daß unsere Organisationen von allem, was den Gebräuchen der alten Gilden entspricht, gesäubert werden. Und das schnellstens.

Von verschiedenen Seiten, sowohl aus dem Inland wie aus dem Ausland, sind uns Sympathiekundgebungen zugegangen und einige Gewerkschaften, namentlich in Gothenburg, haben klingende Solidarität bezeugt.

Wir danken ihnen allen herzlichst dafür und geloben, dies nicht zu vergessen.

Die Antwort der Arbeitergruppe der Internationalen Arbeitskonferenz.

In der Mai-Nummer unseres Mitteilungsblattes brachten wir ein Schreiben zum Abdruck, das im Auftrage der Seeleute-Sektion der I. T. F. an die Arbeitergruppe der diesjährigen Internationalen Arbeitskonferenz zur Frage des Achtstundentages

Übersetzung.

Die Lage der chinesischen Arbeiter ist schlechter als sonst irgendwo in der Welt. Hiervon sind auch die chinesischen Seeleute nicht auszunehmen. Die Arbeiter der andern Länder befinden sich auch nicht in einer beneidenswerten Lage, aber sie erhalten wenigstens die vollen Löhne vom Unternehmer und brauchen nicht Geld zu bezahlen, um Sklavenarbeit zu erhalten, wie die chinesischen Arbeiter, die außerdem noch unter andern Formen der Ausbeutung zu leiden haben.

Die chinesischen Seeleute werden durch Agenten angemustert, die Dank ihres Monopols der Arbeitsvermittlung, die verschiedensten Formen der Ausbeutung praktizieren können. Die Seeleute müssen diesen Agenten Gebühren entrichten oder sie erhalten von ihnen keine Arbeit zugewiesen. Diese Gebühren richten sich nach den Löhnen, aber in der Regel betragen sie mindestens zwei bis drei Dollar monatlich, die sich die Seeleute in Abzug bringen lassen müssen.

Die Oberstewards, Köche und dergleichen müssen sich ihre Stellen von diesen Agenten zu Preisen erkaufen, die von einigen Hundert bis zu einigen Tausend Dollar schwanken; von den gewöhnlichen Aufwendungen, die diese machen müssen um sich die Gunst der Agenten zu erhalten, ganz zu schweigen.

Außerdem haben die chinesischen Seeleute ständig Beiträge zu entrichten für Schlaftsäle und öffentliche Organisationen.

Es erübrigt sich, noch besonders zu betonen, daß nach all diesen Abzügen wenig vom Lohne zurückbleibt und die chinesischen Seeleute direkt gezwungen werden, Schmuggel zu treiben. Man tadelt die chinesischen Seeleute wegen dieser Handlungen sehr oft, vergißt aber, daß diese nur die notwendigen Folgen ihrer ökonomischen Lage sind. Wenn die chinesischen Seeleute ihre Löhne direkt und in ihrem vollen Umfang erhalten, wird der Schmuggel von selbst aufhören. Daher hoffen wir, daß alle, die an einer Besserung der Arbeitsbedingungen interessiert sind, die Schwierigkeiten, womit die chinesischen Arbeiter zu kämpfen haben, begreifen. Besonders möchten wir auch die Aufmerksamkeit der Schiffahrtsgesellschaften auf die Mißbräuche, die mit dem Agentensystem verknüpft sind, und die Notwendigkeit der Schaffung eines neuen Anmusterungssystems lenken, das die chinesischen Seeleute zum direkten Empfänger eines gerechten Lohnes macht.

Indem wir diesen Appell an die Welt richten, erwarten wir eine befriedigende Lösung der aufgeworfenen Frage. Bleiben die gegenwärtigen Verhältnisse unverändert, dann wären wir zu Maßnahmen gezwungen, für die uns kein Tadel treffen kann.

Die Gesamtheit

der ausgebeuteten und unterdrückten chinesischen Seeleute.

Ganz besonders die Seeleute, welche sich nicht zu Unrecht beklagen über die „Schmutz“-Konkurrenz, die ihnen durch die chinesischen und asiatischen Arbeitskräfte zugefügt wird, haben das größte Interesse daran, daß der Kampf der chinesischen Seeleute für Besserung ihrer Lebenslage ein günstiges Ende nimmt. Möge den kämpfenden chinesischen Genossen, wo immer es nur möglich ist, die Unterstützung ihrer weißen Kameraden zuteil werden.

für Seeleute gerichtet wurde. Auf diesen Appell an die Arbeitervertreter wurde nachfolgende Antwort erhalten:

Völkerbund.

Internationale Arbeitskonferenz.
Genf, 26. Mai 1925.

An die Internationale Transportarbeiter-Föderation
Amsterdam.

Werte Kollegen!

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 15. ds. Mts. teile ich Ihnen mit, daß die Arbeitnehmergruppe Ihr Ersuchen darauf hinzuwirken, daß die Regelung der Arbeitszeit der Seeleute wieder auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1926 gesetzt wird, besprochen hat.

Die Gruppe war der Auffassung, daß, wenn ein Vorschlag in diesem Sinne gemacht würde, die Regelung eher schlechter als besser werde.

Nachdem dieser Vorschlag vom Verwaltungsrat mit Gleichheit der Stimmen abgelehnt worden ist (ein Teil der Regierungsdelegierten fürchtete eine Wiederholung der Streitigkeiten zwischen den Seeleuteorganisationen von England und dem Kontinent), befürchtete die Arbeitnehmergruppe eine erneute Ablehnung durch die Konferenz, umso mehr, da zur Annahme des Vorschlages $\frac{2}{3}$ Stimmenmehrheit erforderlich ist.

Mit kameradschaftlichen Grüßen!

gez. J. Oudegeest,

Sekretär, Arbeitnehmergruppe der 7. Internationalen
Arbeitskonferenz.

Es ist demnach also mehr als unwahrscheinlich, daß sich die in 1926 zusammenkommende Internationale Arbeitskonferenz mit der Regelung der Arbeitszeit der Seeleute befassen wird. Wenn die Seeleute wirklich ihre Arbeitszeit verkürzt haben wollen, so werden sie dies mit eigener Kraft erzwingen müssen. Diese Lektion wird ihnen durch die Beschlüsse des Vorstandes des Arbeitsamtes, der Paritätischen Kommission und der Arbeitergruppe der Internationalen Arbeiterkonferenz wieder einmal deutlich eingebläut. Mögen die Seeleute diese Lektion verstehen!

Notizen.

Gelegentlich einer Zusammenkunft des National Safety Council in Newyork wurde festgestellt, daß in einem Jahre in den Vereinigten Staaten 19 000 Personen durch Autos getötet und 450 000 Personen verletzt wurden. Unter den Getöteten sind 5700 Kinder. Es werden demnach im Durchschnitt jeden Tag 52 Personen getötet und 1180 verletzt.

In einem Artikel vom 19. Mai lenkt die französische Tageszeitung „Le Temps“ die Aufmerksamkeit auf die große Bedeutung, die die Eisenbahnen in Marokko für die französische Kriegführung gegen die Truppen Abd-el-Krims haben. „Man kann sagen,“ faßt das Blatt seine Betrachtungen zusammen, „daß die Eisenbahnen und ihre Kunstbauten, insbesondere die Eisenbahnbrücken, Marokko vor einem gefährlichen Abenteuer gerettet haben.“ Man kann aber auch die Behauptung des „Temps“ direkt auf den Kopf stellen und sagen, daß die Eisenbahnen usw. nicht wenig dazu beigetragen haben, Marokko mit Krieg zu überziehen. Selbstredend spielen noch andere Dinge eine Rolle, wie Eisenerze und Petroleumquellen, aber diese Schätze sind vielleicht der unausgesprochene Gegenstand des Krieges, während die Eisenbahnen die hervorragendste technische Voraussetzung des Aufmarsches französischer Truppen in Marokko bilden.

Laut Jahresbericht des Commissioners of Inland Revenue sind in dem am 31. März 1924 endenden Berichtsjahre 99 900 Personen mit einem abgabepflichtigen Vermögen (von £ 100 aufwärts) gestorben. 96 872 Personen hiervon hinterließen insgesamt £ 206 595 292, während das Vermögen der restlichen 3028 auf £ 235 595 290 beziffert wird. Demnach hinterließen 3 Prozent der in dem genannten Steuerjahr zur Erbschaftsteuer veranlagten Personen einen größeren Betrag als die übrigen 97 Prozent. Bei Bewertung dieser Ziffern ist zu beachten, daß alle andern Personen, die kein Vermögen oder weniger als £ 100 hinterließen, nicht berücksichtigt sind.

Wie James J. Davis, der Staatssekretär des Arbeitsdepartements in den Vereinigten Staaten in einem Artikel der Monthly Labor Review (Mai-Nummer) ausführt, beträgt der im Jahre 1923 in den Manufakturfabriken der Vereinigten Staaten neugeschaffene Wert unter Ausschluß des eigentlichen Rohmaterials \$ 25 853 151 000. Gegenüber 1921 bedeutet dies eine Steigerung um 41,1 Prozent. In der gleichen Zeit ist die Zahl der Arbeiter nur um 26,2 Prozent und der Gesamtbetrag ihrer Löhne um 34 Prozent gestiegen. „Daraus ist zu folgern“, schreibt Davis, „daß die Arbeit immer ergiebiger wird und daß, wenn man das Land als ein Ganzes nimmt und alle Dinge mitberücksichtigt, die Löhne keinen unziemlichen Teil des wachsenden Nationalreichtums ausmachen.“ Diese Feststellung richtet Davis offenbar an die Aresse des amerikanischen Unternehmertums, das noch nicht zufrieden ist damit, daß es den Anteil der Arbeiterschaft an dem von ihr geschaffenen Wert allein in der Zeit von 1921 bis 1923 um 7,1 Prozent zu vermindern vermocht hat. Die ungleiche Steigerung des Wertes der Arbeitsprodukte und des für die Arbeitskraft gezahlten Preises bedarf jedenfalls der ernststen Beachtung seitens der gesamten Arbeiterklasse, da es ja nicht darauf ankommt, daß diese einen einmal erreichten Wohlstand behauptet, sondern diesen mit der größeren Ergiebigkeit der Arbeit im gleichen Umfang erweitert.

Esperanto.

Der estländische Eisenbahnerkongreß für Esperanto.

Auf dem kürzlich stattgefundenen Kongreß des estländischen Eisenbahnverbandes wurde zugleich mit dem Anschluß an die I. T. F. beschlossen: die Aufrechterhaltung der Beziehungen mit den ausländischen Eisenbahnen und deren Organisationen zu fördern und bei dem Verkehr mit denselben nach Möglichkeit die Weltsprache „Esperanto“ anzuwenden. Dem Eisenbahnpersonal soll die Erlernung von Esperanto nachdrücklich empfohlen werden. Gleichzeitig wurde die Eisenbahnverwaltung gebeten, in das Programm des Unterrichtskurses für das Zugpersonal auch Esperanto aufzunehmen.

Esperanto als Radiosprache.

Der vor kurzem in Paris stattgefunden internationale Kongreß der Radio-Amateure, auf dem 19 Länder (worumter die Vereinigten Staaten, Japan und Canada) vertreten waren, hat beschlossen, Esperanto als internationale Hilissprache anzuerkennen und dessen Gebrauch im Radio-, Telegraphen- und Telephondienst in der Presse zu befördern. Dieser Beschluß wurde gegen 2 Stimmen gefaßt. In der Aussprache war auch die Verwendung von englisch sowie einer Kombination von Ido und Esperanto verteidigt worden.

Esperanto und Handel.

Der in den Tagen vom 14. bis 17. Mai in Paris stattgefunden internationale Kongreß der Handelskammern, der von Vertretern aus 28 Ländern besetzt war, hat sich für den obligatorischen Esperanto-Unterricht in allen Handelsschulen ausgesprochen. Gleichzeitig wurde beschlossen, der Verbreitung von Esperanto jede mögliche Unterstützung zu gewähren. Seitens des französischen Regierungsvertreters wurde mitgeteilt, daß die französische Regierung beschlossen hat, Esperanto als Telegraphensprache zuzulassen und dem erstfolgenden internationalen Postkongreß einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

In der wöchentlichen Wirtschaftsbeilage des „Berliner Tageblatts“ ist seit kurzem eine Esperanto-Rubrik mit Informationen aus der Handcasswelt aufgenommen.

Die britische Arbeiterbewegung und die Welthilfssprache.

Der „Daily Herald“, das täglich erscheinende Organ der britischen Arbeiterbewegung, bringt gegenwärtig in jeder Nummer einen kleinen Artikel in Esperanto. Fast täglich zu vernehmende Äußerungen voranstehender Kämpfer in der englischen Arbeiterbewegung lassen erkennen, daß das Bedürfnis nach einer Weltsprache auch im Inselreich stets stärker empfunden wird.