



MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM
[HOLLAND]
VONDELSTRAAT 61

EFERNSPRECHER:
2018 G

INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines: H. H. van Kol † 97	Zum Bericht des Allrussischen Eisenbahnerverbandes 101	Eine französische Unfallstatistik für die Jahre 1914 bis 1923 106
Rundschau 98	Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschied. Ländern (Rußland) 101	Resolution vom Internationalen Straßenbahnerkongreß in Brüssel 106
Mitteilungen des Büros: 98	Die Eisenbahnunfälle in Frankreich 103	Seeleute: Die neuen Heuern in der deutschen Hochseefischerei. 106
Eisenbahner: Der Achtstundentag auf dem Internationalen Kongreß der Eisenbahngesellschaften in London 98	Transportarbeiter: Lohn- u. Arbeitsbedingungen d. Straßenbahner i. Kopenhagen 104	Vergleichender Lohnindex der verschiedenen Berufsgruppen nach dem Stand vom 1. September 1925 107
Die Gründung eines Einheitsverbandes der deutschen Eisenbahner 99	Die Ergebnisse des dänischen Arbeitskampfes für die Transportarbeiter. 104	Notizen 107
Der XI. Kongreß der Eisenbahner in Luxemburg 100	Aufnahme vom 1. Internationalen Straßenbahnerkongreß in Brüssel v. 18.-20. Juli 25 105	Esperanto 108
Passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner in Cuba 100	Der Deutsche Verkehrsbund im Jahre 1924 105	Eingelaufene Druckschriften 108

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

H. H. van Kol †

Ein Pionier der Internationalen Organisation der Eisenbahner.

In H. H. van Kol, der am 22. August verschieden ist, haben nicht nur die sozialistischen Parteien von Holland und Belgien, sondern auch die Eisenbahner einen ihrer ältesten Vorkämpfer verloren. Namentlich hatte sich Van Kol große Verdienste um die internationale Zusammenführung der Eisenbahnerschaft erworben, denn in seinen Händen lag die Leitung des ersten internationalen Eisenbahnerkongresses, der am 14. August 1893 auf Initiative des holländischen Eisenbahnerverbandes in Zürich abgehalten wurde. Auf diesem Kongreß, an dem 21 Vertreter aus sechs verschiedenen Ländern (Schweiz, Österreich, Italien, Frankreich, England und Holland) teilnahmen, wies Van Kol in der Eröffnungsrede mit großem Nachdruck auf die Notwendigkeit hin, daß sich auch das Eisenbahnpersonal gegenüber dem keine Grenzen kennenden Kapital zusammenschleße. Zugleich wirkte Van Kol auf diesem Kongreß als Übersetzer, und wenn wir in dem Bericht über diesen Kongreß lesen, daß dessen Ausgabe erst dadurch ermöglicht werden konnte, daß die holländische Organisation, die damals ebenso arm war wie die übrigen auf dem Kongreß vertretenen Organisationen, die Kosten der französischen und holländischen Ausgabe übernahm, und daß schließlich die Errichtung eines Internationalen Eisenbahnersekretariats nur durchgeführt werden konnte, weil sich die holländische Organisation bereit erklärte, die Sekretariatskosten bis zum Einlaufen hinreichender Beiträge vorzuschießen, so ist die Vermutung wohl berechtigt, daß Van Kol auch in Zürich nicht nur seine geistigen Mittel für die Sache der ihm ans Herz gewachsenen Arbeiterbewegung hergab.

Sicher mußte es Van Kol mit großer Genugtuung erfüllt haben, daß gerade in einer Zeit, wo in der Arbeiterbewegung starke Meinungsverschiedenheiten herrschten, die Aussprache unter Eisenbahndelegierten verschiedener Länder vom Geiste der Kameradschaft und der Einsgesinntheit getragen waren und daß die dem Kongreß gestellte Aufgabe, einen internationalen Zusammenschluß der Eisenbahner herbeizuführen, in Erfüllung ging. „Möge dieser Kongreß,“ erklärte Van Kol in seinem Schlußwort, „auf dem so viele Leute aus verschiedenen Ländern zusammenkamen und sich die Bruderhand reichten, das Signal sein für den Sieg, der die Ketten des Kapitalismus zerbrechen wird.“

Auch auf dem 2. Internationalen Eisenbahnerkongreß, der vom 3. bis 6. Oktober 1894 in Paris stattfand und dem u. a. auch ein von dem noch heute in der Eisenbahnerbewegung tätigen Kollegen *Tomschik* vorlag, war *Van Kol* anwesend, um der jungen Organisation mit Wort und Tat beizustehen. Galten die Besprechungen in Zürich naturgemäß großenteils den zu ergreifenden organisatorischen Maßnahmen, so wurde in Paris bereits ein internationales Programm für den Kampf der Eisenbahner aufgestellt und u. a. der Achtstundentag, sowie ein Mindesteinkommen und das Recht auf Pension gefordert. Auf Antrag der holländischen Delegation sprach dieser Kongreß auch als seine Überzeugung aus, „daß die wirtschaftliche Befreiung der Arbeiterklasse nur durch die Sozialisierung der Produktionsmittel möglich ist.“

Auch später noch hat Van Kol lebhaften Anteil an dem Geschick unserer Internationale bewiesen und u. a. war er auch auf dem 1900 in Paris gehaltenen Kongreß der inzwischen aus einer Verschmelzung der internationalen Organisationen der Eisenbahner, Hafenarbeiter und Seeleute hervorgegangenen Internationalen Transportarbeiter-Föderation anwesend.

Am Grabe des nun verschiedenen Kämpfers ist daher ein Wort auch den Mitgliedern der I. T. F. geboten, denn wenn es inzwischen gelungen ist, unserer internationalen Organisation die heutige Form zu geben, in der das Eisenbahnpersonal und die übrigen Transportarbeitergruppen fast aller europäischen Länder vereint sind, und auch die Transportarbeiterschaft anderer Weltteile die I. T. F. in ihrer Arbeit immer mehr unterstützt und damit die I. T. F. eine wirkliche Weltorganisation zu werden im Begriffe steht, dann ist dies nicht zuletzt Van Kol zu danken, der, wie auf andern Gebieten der Arbeiterbewegung auch hier als Bahnbrecher vorangegangen ist.

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

Rundschau.

Die internationale Transportarbeiterbewegung hat in den letzten Wochen eine Reihe erfolgreicher Bewegungen zu verzeichnen. Als hervorragendste sind hierunter hervorzuheben: die Erringung einer Lohnerhöhung im Hafenbetrieb von Hamburg-Altona, Harburg, Lübeck und der übrigen Nordseestädte, sowie der siegreiche Streikabschluß im Fischereibetrieb von La Rochelle. Während die getroffene Neuregelung der Löhne in den deutschen Nordseehäfen ohne Betriebseinstellung erungen werden konnte, waren die Fischer von La Rochelle zu einem drei Monate dauernden Streik gezwungen, den sie mit einer vorbildlichen Geschlossenheit durchgeführt haben. Der hartnäckige Widerstand der Unternehmer zerbrach schließlich an der gewaltigen Erregung, die sich des Fischervolkes von La Rochelle bemächtigt hatte.

Im Augenblick sind zwei große Konflikte in der Schwebelage, die beide früher oder später zu folgenschweren Ereignissen führen können: der Eisenbahnerkonflikt in England und der Eisenbahnerkonflikt in Deutschland. Was den ersteren Konflikt angeht, so dürfte sich dieser vor Erreichung eines akuten Stadiums noch eine Weile hinziehen, was nicht zuletzt darauf zurückzuführen ist, daß der erfolgreiche Ausgang des Kampfes im englischen Bergbau, in dem sich Eisenbahner und Transportarbeiter geschlossen um die Bergarbeiterschaft scharten, den Eisenbahngesellschaften vorläufig ratsam erscheinen läßt, einer Machtprobe mit der Arbeiterschaft auszuweichen. Hingegen kann der im deutschen Eisenbahnbetrieb ausgebrochene Konflikt jeden Augenblick in einen Streik umschlagen. Diese Möglichkeit ist auch keineswegs dadurch gebannt, daß die Reichsbahnverwaltung nach dem Scheitern der Schlichtungsverhandlungen im Reichsarbeitsministerium in den Großstädten und einigen weiteren Zentralpunkten von sich aus eine Erhöhung der Schichtlöhne um 5 Pfg. pro Tag angeordnet hat. Dieser Schritt hat im Gegenteil die Empörung der Eisenbahnerschaft noch gesteigert, denn abgesehen von der völligen Unzulänglichkeit dieser Erhöhung, ist diese Maßnahme ohne Mitwirkung der Personalvertretung erfolgt und wird demnach als eine Provokation des Personals aufgefaßt. Es ist auch kein Geheimnis, daß die Reichsregierung die Reichsbahnverwaltung in ihrem Widerstand gegen die von den Eisenbahnerorganisationen gestellten Lohnforderungen stärkt und ihr durch den Mund des Reichskanzlers *Luther* eine Verständigung geradezu verboten hat. Sollte in dieser Haltung im letzten Augenblick nicht noch eine Änderung eintreten, dann erscheint ein Eisenbahnerstreik in Deutschland unvermeidlich.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Anschlüsse.

Nachstehende Organisationen, die bis 1. Juli ds. Js. der I. T. F. kollektiv durch die National Transportworkers' Federation angeschlossen waren, haben sich als direkte Mitglieder der I. T. F. aufgegeben:

- National Union of Enginemen, Firemen, Mechanics and Electrical Workers ;
- National Union of Distributive and Allied Workers ;
- Penarth and Barry Coal Trimmers' Union, Cardiff ;
- National Sailors' and Firemen's Union of Great Britain and Ireland ;
- Amalgamated Marine Workers' Union.

Bekanntlich gehört die National Transportworkers' Federation der I. T. F. seit 1. Juli 1925 nicht mehr an.

Delegation nach den Vereinigten Staaten.

Infolge der besonderen Schwierigkeiten, die sich aus schwebenden und zu erwartenden Aktionen im eigenen Land ergeben, ist es für die meisten als Delegierte angewiesenen Mitglieder der I. T. F. nicht möglich, den ursprünglich gefaßten Plan auszuführen. Es wird erwartet, daß die Begegnung von Vertretern europäischer und amerikanischer Eisenbahner-, Hafenarbeiter-, Seeleute- sowie anderer Transportarbeiterorganisationen im Frühjahr 1926 stattfinden kann.

Die neue Publikation über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

Von dem zweiten Teil dieser Publikation, die bekanntlich die Länder Jugoslawien, Norwegen, Österreich, Belgien, Italien und Kanada umfaßt, sowie eingetretene Änderungen in den Berichten des 1. Teils enthält, waren Anfang September etwa 700 Exemplare bestellt. Diese Anzahl entspricht weder der für diese Arbeit aufgewendeten Mühen und Kosten, noch den Anerkennungen, die uns aus verschiedenen Ländern zugegangen sind. Weitere Bestellungen auf die neue Publikation zwecks Verbreitung unter den voranstehenden Organisationsmitgliedern sind daher erwünscht.

Adressenänderung.

Die neue Adresse der angeschlossenen österreichischen Transportarbeiterorganisation lautet:

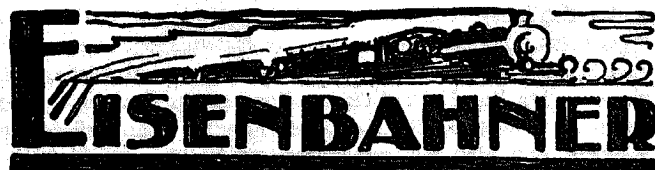
Freier Gewerkschaftsbund in Österreich, Wien XV,
6 Schuselkagasse.

Empfangene Beiträge.

Seit der letzten Ausgabe sind folgende Beiträge empfangen worden:

Belgischer Eisenbahnerverband	fl. 1590,—
Britischer Transportarbeiterverband	£ 412.10.0
Deutscher Eisenbahnerverband in der Tschechoslowakei	tsch. Kr. 14 888,38
Schwedischer Schiffsheizerverband	fl. 90,—
Norwegischer Transportarbeiterverband	fl. 312,—
Italienischer Hafenarbeiterverband	fl. 180,—
Finnischer Eisenbahnerverband	fl. 3,45
Deutscher Verkehrsbund	G.M. 4000,—

Das Sekretariat der I. T. F.



Der Achtstundentag auf dem Internationalen Kongreß der Eisenbahngesellschaften in London.

Wie wir bereits in der letzten Ausgabe des Mitteilungsblattes erwähnten, hat sich der aus Anlaß der Jahrhundertfeier der Eisenbahn in London stattgefunden 10. Kongreß der Internationalen Assoziation der Eisenbahnen eingehend mit der

Frage des Achtstundentages im Eisenbahnbetrieb beschäftigt. Wir sind nunmehr in der Lage, gestützt auf Berichte der Londoner Wochenschrift „Modern Transport“, einige ergänzende Mitteilungen über den Verlauf der Verhandlungen zu diesem Tagesordnungspunkte zu machen.

Der einleitende Bericht wurde von dem Engländer W. Clower, von der London, Midland and Scottish Railway erstattet. Wir greifen in folgendem die entscheidenden Teile der Rede heraus: „Die Eisenbahner und deren Gewerkschaften haben nach langen und hartnäckigen Bemühungen, den Achtstundentag zu sichern, ihr Ziel in der Hauptsache erreicht und zweifellos erwarten sie, daß das von ihnen erhoffte Prinzip eine ständige Einrichtung werde. Kürzliche Vorgänge scheinen darauf hinzudeuten, daß die 48-Stundenwoche nicht die letzte Forderung der Eisenbahner sei. In gewissen Ländern planen die Gewerkschaften eine Kampagne für eine weitere Verkürzung der gegenwärtigen Arbeitszeiten. Im Hinblick auf die wachsende Stärke der Bewegung in der Richtung einer übereinstimmenden internationalen Aktion in Fragen der Arbeitsbedingungen ist es wichtig, daß die Eisenbahngesellschaften gegenüber den neuen auf Verkürzung des Arbeitstages gerichteten Bestrebungen wachsam sind. Wenn, wie offenbar ist, wenig Rechtfertigung für einen universalen Achtstundentag bestand, so ist für einen noch kürzeren Arbeitstag noch weniger Grund vorhanden. Die Bewegung wird mit großem Geschick geführt. Während sie dem Heiligtum des Achtstundentages Achtung zollen, regen die Gewerkschaften nunmehr an, daß der Achtstundentag bestimmte Mahlzeitpausen einschließen müsse. Diese Forderung verrät eine durchsichtige Vernünftigkeit und ist ohne Zweifel darauf gerichtet, das Ohr einer mitfühlenden Öffentlichkeit zu gewinnen. Wird dieser Vorwand angenommen, so werden die Gewerkschaften die dünne Spitze eines anderen Keiles angesetzt haben, der bestimmt ist, die heutigen großmütigen Arbeitszeit-Regelungen zu zerbrechen.“ Clower betonte ferner die Unmöglichkeit eines starren Achtstundentages im Eisenbahnbetrieb, stellte aber gleichzeitig fest, daß die Gewerkschaften dieser Tatsache Rechnung tragen, wenn die Überzeitarbeit in vernünftigen Grenzen gehalten wird, wofür die Festsetzung eines Zuschlages für Überzeitarbeit den Eisenbahnern von selbst eine Garantie bietet. Dagegen würde die Mißachtung vernünftiger Grenzen bestimmt zu Konflikten führen, da man darin den Versuch erblicken würde, das Prinzip des Achtstundentages zu unterminieren.

Nach Entgegennahme von noch zwei weiteren Berichten stellte der Vorsitzende der die Frage der Arbeitszeit behandelnden Kommission, der Amerikaner Dr. J. H. Parmelee, fest, daß sich drei Hauptpunkte aus den Berichten ergeben:

1. der Unterschied zwischen acht Stunden wirklicher Arbeit und acht Stunden Dienstbereitschaft;
 2. um effektiv zu sein, hätte der Arbeitstag aus acht Stunden wirklicher Arbeit zu bestehen;
 3. die Notwendigkeit höherer Leistungen pro Mann und Stunde.
- Zum Schlusse wurde folgende Resolution angenommen:

Auf Grund ausführlicher Berichte der Vertreter der verschiedenen Länder erklärt die Kommission (Sektion IV) als ihre Meinung, daß ein starrer Achtstundentag infolge der Verschiedenheit lokaler Verhältnisse und Erfordernisse nicht durchführbar ist, daß aber jeder Fall unter geziemender Berücksichtigung aller Nebenumstände und des besonderen Charakters des ausführenden Eisenbahndienstes betrachtet werden muß.

Im besonderen lenkt die Kommission (Sektion) die Aufmerksamkeit auf die Notwendigkeit:

1. Dienstzeit nicht mit Arbeitszeit zu verwechseln, wobei gleichzeitig darauf geachtet werden muß, daß die Dauer der Dienststunden an jedem einzelnen Tage in vernünftigen Grenzen gehalten wird;
2. die zu vergütenden Dienststunden auf eine genügend lange Periode in der Weise zu verteilen, daß das Mittel eines Achtstundentages mit einer beschränkten Zahl Überstunden erreicht wird, wobei den besonderen Verhältnissen, in denen sich die verschiedenen Länder befinden, Rechnung zu tragen ist.

In dieser Fassung wurde die Resolution einmütig angenommen.

Die Bedeutung dieser Resolution wird klar, wenn man ihr den Text der Resolution, die fast gleichzeitig auf dem von der I. T. F. organisierten Internationalen Eisenbahnerkongreß in

Bellinzona angenommen worden ist, gegenüberstellt. In dieser wird eindeutig die Beseitigung der unterschiedlichen Bewertung von Arbeitszeit und Dienstzeit verlangt und eine Ausnahme nur zugelassen, wo lokale Verhältnisse dies rechtfertigen. Die Resolution der Internationalen Assoziation der Eisenbahnverwaltungen erhebt dagegen die unterschiedliche Bewertung zu einem allgemeinen Grundsatz. Auch die unter 2. angeführte Forderung der Londoner Resolution muß von der Eisenbahnerschaft abgelehnt werden. Diese zielt darauf hinaus, Überstunden durch Ausgleich innerhalb einer längeren Periode zu kompensieren und dadurch die Überstundenzuschläge zu verringern. Das würde dazu führen, daß die Sicherheit, die heute beispielsweise die englische Eisenbahnerschaft gegen Mißbrauch des unstarren Achtstundentagsprinzips besitzt, verloren geht und starke Ungleichmäßigkeiten in der Dauer des Arbeitstages eintreten. Auch das widerspricht dem Prinzip des Achtstundentages und damit auch den Interessen des Eisenbahnpersonals. Dieses hat bisher in allen Ländern den Schwierigkeiten, die sich der Durchführung des Achtstundentages im Eisenbahnbetrieb entgegenstellten, vollauf Rechnung getragen. Es muß aber auch verlangen, daß die Eisenbahngesellschaften und -Verwaltungen die gebührende Rücksicht auf die Arbeitskraft nehmen.

Die Gründung eines Einheitsverbandes der deutschen Eisenbahner.

Am 27. Juni 1925 haben sich der *Deutsche Eisenbahnerverband* und die *Reichsgewerkschaft der Eisenbahnbeamten und -Anwärter* in gemeinsamer Tagung in Köln a. Rh. verschmolzen und diesem Ereignis auch dadurch einen äußerlichen Ausdruck gegeben, daß die aus der Vereinigung hervorgehende Organisation den Namen *Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands* erhielt.

Damit schließt die Geschichte zweier Verbände des deutschen Eisenbahnpersonals, die ein wechselvolles Geschick hatten. Der *Deutsche Eisenbahnerverband* war am 1. Juni 1916 gegründet worden, konnte aber erst nach der Revolution, die der Eisenbahnerschaft das Koalitionsrecht brachte, einen bedeutsamen Aufschwung nehmen. Bei der Gründung zählte der Verband nur 1086 Mitglieder. Diese Zahl erhöhte sich 1917 auf 37 051, 1918 auf 62 007. Dem größten Zuwachs brachten dann die Jahre 1919 und 1920, in denen die Mitgliederzahl auf 284 656 bzw. 418 174 stieg. Auch die folgenden beiden Jahre führten dem Verband weitere Mitglieder zu. Der Höchststand wurde 1922 erreicht, aber dann übten Personalabbau und Ruhrbesetzung einen verhängnisvollen Einfluß aus und brachten die Zahl der Mitglieder im Jahre 1924 auf etwa 225 000 zurück. Der Hauptkern der Organisierten bestand aus Arbeitern des Betriebsdienstes, der Werkstätten und der Bahnunterhaltung. Unter den Beamten vermochte der Deutsche Eisenbahnerverband nur wenig Fuß zu fassen.

Die Reichsgewerkschaft der Eisenbahnbeamten und -Anwärter wandte sich ausschließlich an die Beamtschaft und es ist ihr auch gelungen, unter ihrem früheren Namen „Gewerkschaftsbund“ einen großen Teil der Beamten um sich zu scharen, indem sie die etwa 80 in der Vorkriegszeit bestehenden Eisenbahnbeamtenvereine vereinigte. Aber diese Organisation war nicht als eine freie Gewerkschaft anzusprechen. Sie blieb lange unter der Vormundschaft der Eisenbahnverwaltung und erst im Dezember 1922 gelang es, diese Fesseln zu sprengen. Damals beschlossen die Massen des Bundes, sich der bisherigen Führung zu entledigen. Das führte zwar, begünstigt durch die von der Eisenbahnverwaltung ausgestreute Behauptung, die Organisation sei unter kommunistischen Einfluß geraten, zum Austritt einer Reihe höherer und später auch mittlerer Beamten, aber gleichzeitig entwickelte sich der Bund unter dem inzwischen angenommenen Namen „Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter“ zu einer wirklichen gewerkschaftlichen Kampforganisation.

Im Augenblick ist in dem *Einheitsverband* etwa ein Drittel des bei der deutschen Reichsbahn beschäftigten Personals



vereinigt, aber es ist zu erwarten, daß der erfolgte Zusammenschluß die Werbekraft der freigewerkschaftlichen Eisenbahnerbewegung erhöht und bald in größerer Zahl weitere Bedienstete sowohl der Arbeiter- als der Beamtenkategorien dem Einheitsverband beitreten werden. Schon jetzt ist es unverkennbar, daß sich die Schlagkraft der Eisenbahner stark erhöht hat. Die Verschmelzung der beiden Verbände, durch die in Deutschland zum ersten Male Eisenbahnarbeiter und -Beamte in einer einheitlichen Kampforganisation zusammengeführt worden sind, konnte daher mit Recht von dem Kollegen *Scheffel* auf dem Verschmelzungskongreß als ein für die gesamte Eisenbahnerschaft wichtiges historisches Ereignis gefeiert werden. Auch die in der I. T. F. vereinigten Eisenbahnerorganisationen werden die Schaffung des „Einheitsverbandes Deutscher Eisenbahner“ als einen wichtigen und bedeutungsvollen Schritt würdigen und begrüßen.

Der XI. Kongress der Eisenbahner in Luxemburg.

Aus Luxemburg wird uns berichtet:

Am 27. und 28. Juni 1925 traten die Delegierten des Landesverbandes Luxemburger Eisenbahner in Wasserbillig zur 11. Tagung zusammen.

Die ganze Tagung wickelte sich programmäßig ab, wohl-tuend beeinflusst durch die Gemugtung aller Eisenbahner über die Ablehnung der Staatsverträge, die die Auslieferung der vollspurigen Eisenbahnen des Landes an das Privatkapital bezweckten. War es doch der Landesverband Luxemburger Eisenbahner, der in diesem Kampfe um die luxemburgischen Eisenbahnen die ganze Macht seiner Organisation einsetzte.

Eine große Bedeutung erhielt diese 11. Tagung durch die offizielle Vertretung, die die neue Abgeordnetenkammer in der Person ihres Präsidenten und Sekretärs zu dem Kongreß entsandt hatte, sowie durch die Anwesenheit des neuen Staatsministers, der Wert darauf gelegt hat, am zweiten Kongreßtage der organisierten Eisenbahnerschaft für deren uneigennützig-tapfere Haltung zu danken.

Die erfolgreiche Tätigkeit der Verbandsleitung wurde durch einstimmige Annahme des Tätigkeitsberichtes und durch erneute Vertrauenskundgebung anerkannt. Auch der Finanzbericht wurde am ersten Kongreßtage einstimmig angenommen und dem Verbandskassierer mit Dank Entlassung erteilt.

Neben der Schaffung verschiedener neuer Einnahmequellen wurde noch die Abhaltung einer zweiten Landeslotterie ähnlich derjenigen des Vorjahres zur Errichtung eines Alters-, Genesungs- und Waisenheimes beschlossen.

Über den *Achtstundentag* wurde folgende Resolution angenommen:

„Der XI. Nationalkongreß des Landesverbandes Luxemburger Eisenbahner protestiert gegen die Sabotage des Achtstundentages im Eisenbahndienst, verlangt die achtstündige durchgehende Arbeitszeit für alle Dienstzweige, wo dies möglich ist; erwartet, daß die Dienstregelung des Personals, insbesondere des Lokomotiv- und Zuggersonals, mit dessen Einverständnis geschieht, und appelliert an Kammer und Regierung, endlich die Washingtoner Konvention über den Achtstundentag zu ratifizieren.“

Die noch nicht gesetzliche Regelung der Pensionsverhältnisse des Eisenbahnpersonals gab Anlaß zu einer regen Aussprache, die zur Annahme der nachstehenden Resolution führte:

„Der am 27. und 28. Juni 1925 in Wasserbillig tagende XI. Kongreß des Landesverbandes Luxemburger Eisenbahner beauftragt den Verbandsrat energische Schritte zu unternehmen, daß Art. 51 des luxemburgischen Eisenbahnerstatuts sinngemäß ausgeführt wird; dahin zu wirken, daß das Pensionsreglement, welches seit dem 7. März dem Staatsrat unterbreitet ist, in kürzester Frist verabschiedet wird, damit den Pensionierten endlich die rechtmäßig erworbene und längst versprochene menschenwürdige Pension zukommt.“

Ferner wurde der Verbandsrat vom Kongreß beauftragt, in Anbetracht der Unzulänglichkeit des bestehenden Eisenbahnerstatuts im Benehmen mit der Regierung, eine vollständige Revision des Statuts unverzüglich vornehmen zu

lassen, um insbesondere die längst geforderte Erhöhung des Existenzminimums durchzusetzen.

In der Schlußsitzung hielt der zweite Verbandsvorsitzende Kamerad *Hack* ein längeres Referat über die luxemburgische Eisenbahnfrage.

Um sein Vertrauen in den Verbandsrat auszudrücken, nahm der Kongreß folgende Resolution zur Eisenbahnfrage einstimmig und ohne Diskussion an:

„Der 11. Kongreß des Landesverbandes Luxemburger Eisenbahner,

in Anbetracht der Wendung, die durch die politische Lage der letzten Monate in der Eisenbahnfrage eingetreten ist,

hält nach wie vor an den in Vorkongressen angenommenen Tagesordnungen fest, welche auf die Nationalisierung aller unserer Bahnen hinzielen,

erklärt, seine ganze Kraft zu gebrauchen und die geeigneten Mittel anzuwenden, um die Lösung der Eisenbahnfrage in diesem Sinne durchführen zu helfen,

erwartet, daß dem Verbandsrat als dem schaffenden Arbeitsfaktor die Möglichkeit geboten werde, an der Lösung dieser Frage tatkräftigen Anteil zu nehmen,

spricht der Verbandsleitung volles Vertrauen aus, und geht zur Tagesordnung über.“

Erwähnungswert ist noch der Beschluß, sich an der von der luxemburgischen Gewerkschaftskommission zu errichtenden Genossenschaftsdruckerei mit einem Kapital von 100 000 Franken zu beteiligen.

Passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner in Cuba.

Ein interessantes Beispiel wirksamer Anwendung der passiven Resistenz als Kampfmittel wird aus Cuba berichtet. Am 16. Februar 1925 unterbreitete die *Hermanidad Ferroviaria de Cuba* (Eisenbahnerverband von Cuba) der Verwaltung einer der Cubanischen Eisenbahngesellschaften den Entwurf eines Abkommens, das diese jedoch kurzerhand abwies. Auch wurde abgelehnt, die Vorschläge zum Gegenstand von Verhandlungen zu machen.

Da der Verbandsleitung die Aussichten eines Streiks nicht günstig erschienen, wurde beschlossen, die passive Resistenz anzuwenden. Das Ergebnis war in hohem Maße befriedigend, denn am 7. Juni sah sich die Eisenbahndirektion veranlaßt, dem Eisenbahnerverband Vorschläge zu unterbreiten, die am 25. Juni zum Abschluß einer Übereinkunft führten. Diese Übereinkunft sieht vor, daß innerhalb 24 Stunden alle Beschäftigte, die wegen Ausübung passiver Resistenz vom Dienst enthoben oder entlassen worden sind, wieder eingestellt werden. Außerdem verpflichtete sich die Gesellschaft, die von dem Eisenbahnerverband unterbreiteten Vorschläge sofort in Erwägung zu ziehen, die Verhandlungen hierüber spätestens am 6. Juli zu beginnen und spätestens am 6. August zu einem Abschluß geführt zu haben.

Wie berichtet wird, war die Wirksamkeit der passiven Resistenz sehr durch den Umstand begünstigt, daß sich die Eisenbahnen Cubas in einem schlechten Zustand befinden, was teils eine Folge der Sparmaßnahmen der Gesellschaft, teils eine Folge der klimatischen Verhältnisse dieses Landes ist. Weiter kommt hinzu, daß das Rollmaterial den Ansprüchen des Betriebs nicht genügt.

Aus dem Umstand, daß die Gesellschaft imstande war, während vier Monaten der von den Eisenbahnern angewandten Kampfmethodik Widerstand zu bieten, möchte geschlossen werden können, daß die passive Resistenz nicht so streng durchgeführt worden ist wie in einigen andern Ländern, aber es hat sich gezeigt, daß die Durchführung nichtsdestoweniger sehr wirksam war. So schätzt man, daß beispielsweise allein der Verbrauch von Heizstoffen für die Lokomotiven um 100 Prozent gestiegen ist. Auch hatte die Gesellschaft große Verluste aus Liegegeldern für Rollmaterial auf andern Eisenbahnlinien erlitten.

Die Eisenbahngesellschaft begegnete der passiven Resistenz dadurch, daß sie Leute vom Dienste enthob oder entließ, wenn sich ihr irgendein Vorwand hierzu bot. So wurde noch gegen Ende des Konflikts dem Personal von fünf Zügen

bei seiner Ankunft am Morgen die Entlassung mitgeteilt. Der Verkehr dieser Züge wurde dann mit der Begründung eingestellt, daß die Leute den Dienst verweigert hätten. Offenbar sollte hierdurch die öffentliche Meinung beeinflusst werden. Der Eisenbahnverband hat sich daraufhin bei den Behörden beschwert und diese zwangen die Gesellschaft, die Leute wieder einzustellen und den Verkehr wieder aufzunehmen.

Der Eisenbahnverband Cubas blickt mit Stolz auf den errungenen Sieg. In dem Bericht über die Ergebnisse des Kampfes spricht der Präsident des Verbandes die Überzeugung aus, daß die Anwendung passiver Resistenz nicht mißlingen kann, wenn die Leute streng die Anweisungen befolgen.

Zum Bericht des Allrussischen Eisenbahnverbandes.

Zu dem Bericht über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in Sowjetrußland, mit dessen Veröffentlichung wir in dieser Ausgabe des Mitteilungsblattes beginnen, erscheinen zwecks Vermeidung von Mißverständnissen und Mißdeutungen einige Bemerkungen nötig.

Der Bericht stützt sich ausschließlich auf Mitteilungen, die uns der Allrussische Eisenbahnverband in Beantwortung unseres Fragebogens über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahnerschaft zugesandt hat. Die Wiedergabe ist keine streng wörtliche. Wie bei den meisten veröffentlichten Berichten der uns angeschlossenen Organisationen haben wir die Antworten straffer zusammengefaßt. Der sachliche Teil des Berichtes ist dadurch nicht im geringsten geändert worden. Auch haben wir nichts übersprungen, was zur Beurteilung der Arbeitsverhältnisse in Rußland und der zwischen Organisation und Verwaltung bestehenden Beziehungen wichtig ist. Wir haben uns im Gegenteil bemüht, gerade diese Teile des Berichtes unter strengster Anlehnung an die Fassung des Allrussischen Eisenbahnverbandes wiederzugeben. Wir meinen dies besonders deswegen hervorheben zu sollen, weil der aufmerksame Leser des Berichtes gerade hinsichtlich des Mitbestimmungsrechtes der Eisenbahner nicht immer eine eindeutige Vorstellung zu gewinnen vermag und sich oft mit sehr unbestimmten Umschreibungen begnügen muß. Wo solche Unklarheiten bestehen, sind sie also der von dem Allrussischen Eisenbahnverband gewählten Formulierung selbst zuzuschreiben.

Besonders bedauern wird man wohl auch die Tatsache, daß der Bericht kein vollständigeres Bild über die gegenwärtigen Löhne und Gehälter bietet. In diesem Teil beschränken sich die Mitteilungen des Allrussischen Eisenbahnverbandes auf eine Darstellung der Berechnungsnormen. Nur für den Lokomotivführer wird insofern ein konkretes Bild gegeben, als die Kaufkraft seines „Wochenlohnes“ an Gegensätzen des täglichen Gebrauchs dargestellt wird. Was genau unter „Wochenlohn“ zu verstehen ist, wird nicht angegeben. Man darf aber wohl annehmen, daß hierbei Ersparnisprämien und Wertgeld einbegriffen sind. Diese sind für das Lokomotivpersonal nicht unbeträchtlich, denn wie aus dem Bericht hervorgeht, machen sie zusammen 100 bis 120 Prozent des tarifmäßigen Grundlohnes aus. Beachtet man außerdem, daß der Lokomotivführer in Rußland einer verhältnismäßig hohen Tarifstufe angehört und beispielsweise drei Stufen über dem Zugführer steht, dann muß man die wirtschaftliche Lage des russischen Lokomotivführers schon als weit über dem Durchschnitt der russischen Eisenbahnerschaft stehend bezeichnen und demgemäß auch die angegebene Kaufkraft des Wochenlohnes bewerten. Man wird bemerken, daß auch die Preisbezeichnungen der angeführten Gegenstände unter sich stark von den meisten übrigen Ländern abweichen. Im allgemeinen steht beispielsweise der Preis für ein Paar Schuhe zum Preis eines Anzuges wie 1 zu 5, während in Rußland das Verhältnis noch nicht einmal 1 zu 3 ist. Auch die Preisbeziehungen anderer Gegenstände weichen erheblich von denen des Weltmarktes ab. Wie weit dies etwa dadurch verursacht ist, daß in Rußland unter einem Anzug „mittlerer Güte“ etwas anderes verstanden wird als in andern Ländern, kann nicht beurteilt werden.

Auch der Teil des Berichtes, der sich auf die „Pensions- und Krankengeldregelung“ bezieht, gäbe zu manchen Bemerkungen Anlaß. Wir wollten hiervon jedoch absehen und die Eisenbahnerschaft darüber selbst urteilen lassen. Ausdrücklich möchten wir indessen erklären: es liegt uns ferne, für die in Rußland bestehenden Arbeitsverhältnisse das Sowjetsystem oder die Gewerkschaften verantwortlich zu machen. Die Sowjetregierung hat die Leitung eines Schiffes übernommen, das an allen Seiten leck war und nur unter Anspannung der äußersten Kräfte vor dem Versinken bewahrt werden konnte. In der gleichen Zeit, da diese Ausbesserungsarbeiten vorgenommen werden mußten, wurde Rußland fortwährend von außen gestört. Auch heute sind die Schwierigkeiten noch nicht überwunden.

Namentlich wird der weitere wirtschaftliche Ausbau Rußlands stark durch die Kreditverweigerung seitens der kapitalistischen Staaten beeinträchtigt, was um so verhängnisvoller ist, als Rußlands Produktions- und Verkehrsapparat nur mit Hilfe der nichtrussischen Industrie instandgehalten und ergänzt werden kann. Wir meinen daher, daß in diesem Stadium der russischen Revolution gar nicht erwartet werden kann, daß die Arbeiterschaft Rußlands wirtschaftlich besser oder erheblich besser gestellt sei als die übrige Arbeiterklasse und halten uns darum auch nicht für berechtigt, Kritik zu üben. Woran aber wohl Kritik geübt werden darf, das ist die bisweilen recht ausweichende Formulierung des Berichtes. So wird beispielsweise fortwährend über Pensionsberechtigung geschrieben, obwohl doch ganz deutlich ist, daß in Rußland nur *Invalidenunterstützung* besteht.

Auch an einer anderen Wendung des Berichtes möchten wir nicht stillschweigend vorübergehen. Wir meinen den folgenden (wörtlichen) Passus in dem Abschnitt über die Lohnregelung: „Die Lohnsätze und die Periode der Lohnerhöhungen werden durch Übereinkommen des Zentralkomitees des Verbandes oder seiner Ortsorgane mit der betreffenden Wirtschaftsorganisation festgesetzt und hängen selbstverständlich von den finanziellen Möglichkeiten des Unternehmens ab.“ Eine derartige Verquickung der Lohnfestsetzung mit der Rentabilität eines Unternehmens ist seitens der modernen Gewerkschaftsbewegung stets und unter allen Umständen dann abgelehnt worden, wenn es sich wie bei den Eisenbahnen um öffentlich wichtige Betriebe handelte. Daß in Rußland von dieser alten Gewerkschaftsforderung abgewichen wird und abgewichen werden muß, dafür können wir noch Verständnis zeigen. Unbegreiflich ist dagegen, daß der Allrussische Eisenbahnverband in einer solchen Abweichung von nie umstrittenen Grundsätzen etwas „Selbstverständliches“ und also einen Normalfall erblickt. Wir wissen wohl, daß dieses Rentabilitätsprinzip einen wesentlichen Bestandteil der neuen russischen Wirtschaftspolitik bildet, hielten es aber gleichwohl für geboten, diese Umkehrung gewerkschaftlicher Grundsätze nicht un widersprochen zu lassen. Im übrigen empfehlen wir den Bericht dem sorgsam Studium der gesamten Eisenbahnerschaft.

Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

Rußland *)

I. Betriebsform.

Die Eisenbahnen Rußlands sind vergesellschaftet und bilden mit den anderen Hauptproduktionszweigen (Eisenindustrie, Bergbau, Textilindustrie u. dgl.) einen fundamentalen Bestandteil der sozialistischen Wirtschaft der U. d. SSR. (Union der sozialistischen Sowjetrepubliken).

Diese Vergesellschaftung ist ein Ergebnis der Oktober-Revolution, die die Auslieferung sämtlicher Eisenbahnen (der früheren Staats- wie Privatbahnen) zur unmittelbaren Verfügung des Sowjetstaates zustande gebracht hat.

Die zentrale Leitung in technischer und kaufmännischer Hinsicht liegt in den Händen des Volkskommissars für Verkehrswesen, der von dem Zentralen Vollzugausschuß der Räte ernannt wird. Für die einzelnen Bahnen liegt die Zuständigkeit bei den Bahnverwaltungen, die ihrerseits wieder dem Volkskommissariat für Verkehrswesen unterstehen.

Das ganze Schienennetz ist in 27 Bahnen eingeteilt. Jede dieser führt eine eigene Betriebsrechnung. Die Voranschläge aller dieser Bahnen sind im Etat des Transports vereinigt und bilden einen Bestandteil des Staatsbudgets.

Die Festsetzung der Arbeitsbedingungen gehört in den Zuständigkeitsbereich des Zentralen Vollzugausschusses der Räte.

II. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen waren im alten Staatswesen sehr verschieden. Es betrug beispielsweise der Reinertrag im Jahre

1890	1,1 Millionen Rubel (0,6 % des Kapitals)
1898	51,1 Millionen Rubel (12,6 % des Kapitals)
1908	15,4 Millionen Rubel (1,1 % des Kapitals)
1913	203,9 Millionen Rubel (10,5 % des Kapitals)
1916	419,0 Millionen Rubel (14,68 % des Kapitals)

*) Auf Grund von Mitteilungen des Allrussischen Eisenbahnverbandes.

Die auf die Kriegsjahre Bezug nehmenden Angaben des Finanzhaushalts der Eisenbahnen geben ein falsches Bild über die wirklichen Betriebsergebnisse, da sie 1. der eingetretenen Geldentwertung nicht Rechnung tragen, 2. sämtliche Kriegsteuern einbeziehen.

Die Jahre 1917 bis 1920 waren Jahre der Revolution, des Bürgerkrieges, der Intervention und der Blockade. Dies und das unablässige Sinken der russischen Währung machten eine Rechnungsführung unmöglich. Die Jahre 1921—1922 bringen die ersten Versuche, die Finanzwirtschaft der Eisenbahnen wieder herzustellen. Die Bemühungen haben aber erst in Verbindung mit der Währungsstabilisierung in den Jahren 1922, 1923 und 1924 Erfolg.

In den Jahren 1917 bis 1920 wurden ungeheure Eisenbahnwerte vernichtet. Es wurden u. a. in dieser Zeit zerstört: 3672 Brücken, 175 000 Werst Telephon- und Telegraphenleitung, 5000 Bauten, 21 250 Werst Eisenbahnlinien, 2904 Weichenstellwerke, 381 Lokomotivschuppen und Eisenbahnwerkstätten. Ferner wurde eine riesige Menge an Eisenbahngut und Eisenbahnmateriale vernichtet oder weggeführt.

Über den gegenwärtigen Zustand der Eisenbahnen und die Entwicklung in den letzten Jahren unterrichten folgende Ziffern:

	1913	1922	1923	1924	Jan. 1925
1. Betriebslänge des Eisenbahnnetzes (in Werst):					
a) Vollspur	61 694	63 515	63 841	67 959	68 646
b) Schmalspur	4 415	1 567	1 437	1 279	1 217
Zusammen:	66 109	65 082	65 278	69 238	69 863
2. Bestand des Rollmaterials:					
a) Lokomotiven	20 080	19 067	19 507	20 211	20 086
b) darunter gesunde Lokomotiven	16 538	6 775	7 924	8 898	9 147
c) Güterwagen (in 1 000)	476	422	405	435	437
d) darunter für Frachtverkehr (in 1000)	398	240	214	230	243
3. Leistung des Rollmaterials:					
a) Gesamtlaut der Lokomotiven (in 1 000 Lokomotiv-Werst)	572 365	189 350	215 071	241 728	—
b) Gesamtlaut der Güterwagen (in Millionen Achsen-Werst)	19 599	5 455	6 868	8 619	—
4. Frachtverkehr:					
a) Gesamtmenge der beförderten Güter (in Millionen Pud)	9 658	2 437	3 544	4 115	—
b) Gesamtlaut der Güter (in Milliarden Pud-Werst)	4 394	919	1 346	1 929	—
c) Durchschnittszahl der täglich beladenen Wagen	33 000	9 590	11 741	13 607	—
5. Ausnutzung des Rollmaterials:					
a) Durchschnittliche Tagesleistung einer arbeitenden Güterzuglokomotive (in Werst)	112	85	100	108	—
b) Durchschnittliche Tagesleistung eines arbeitenden Güterwagens (in Werst)	70	30	43	52	—
c) Durchschnittliche Belastung eines beladenen Güterwagens (in Pud)	654	333	650	718	—
d) Durchschnittliche Nettobelastung eines Güter- und Militärlzuges (in Pud)	19 572	13 920	17 737	20 395	—
6. Arbeit:					
1. Gesamtzahl der im Eisenbahntransport Beschäftigten					
a) für Betriebsrechnung	1 176 725	714 898	714 872	694 493	—
b) für Rechnung anderer Mittel außer für Neubauten und Wiederherstellungsarbeiten	—	—	46 017	55 676	—
c) provisorische Tagelöhner	—	—	108 563	53 501	—
Zusammen:	—	—	869 452	803 670	—
2. Bedienstetenzahl pro Werst					
a) nach den Betriebskosten gerechnet	12,5	12,9	11,0	10,3	9,9
b) nach sonstigen Mitteln gerechnet	—	—	—	0,7	0,8
c) provisorische Tagelöhner	—	—	—	1,5	0,8
Zusammen:	—	—	—	12,5	11,5

Anmerkung: 1 russische Werst = 1,067 km
1 russisches Pud = 16,4 kg

Bei Bewertung dieser Zahlen ist folgendes zu beachten:

Die Zahl der Bediensteten im Jahre 1913 war in Wirklichkeit um 60 000 bis 70 000 höher als die offizielle Statistik erkennen läßt, da die Tagelöhner nicht berücksichtigt sind.

Das Jahr 1913 war ein ausgezeichnetes Wirtschaftsjahr; namentlich die Eisenbahnen erreichten in diesem Jahr sowohl hinsichtlich der Arbeits- als der Finanzergebnisse Höchstleistungen.

Das Wirtschaftsjahr in der U. d. S. S. R. läuft vom 1. Oktober bis 30. September. (Mit Wirtschaftsjahr 1922 ist beispielsweise gemeint die Zeit vom 1. Oktober 1921 bis 30. September 1922.)

Während des Krieges waren die Eisenbahnen von den Hauptbrennstoffquellen — Steinkohle und Naphta — abgeschnitten und daher in starkem Maße zur Verfeuerung von Holz gezwungen. Mit der Beendigung des Krieges trat eine scharfe Änderung in der Brennstoffbenutzung ein. Über den prozentualen Anteil der einzelnen Brennstoffe am Gesamtbrennstoffverbrauch der russischen Eisenbahnen unterrichten folgende Zahlen:

Holz	13	49	37	36	11
Steinkohle	65	27	29	35	54
Naphta	22	24	33	28	34,6

„Das kennzeichnendste ist,“ bemerkt der Allrussische Eisenbahnerverband zu den angeführten Zahlen, „daß die Sanierung nicht so sehr in der Richtung der Vergrößerung der Menge des Rollmaterials als in der Richtung der maximalen Ausnutzung desselben erfolgt. . . . Schließlich ist als bester Beweis für die Gesundung der Eisenbahnwirtschaft die Liquidation des Defizits anzusehen, die, trotz der außerordentlichen Schwierigkeiten und der schweren Erbschaft aus der Periode des Bürgerkrieges, der Intervention und der Blockade, im Jahre 1924 erreicht worden ist. Die angeführten Resultate sind auch nicht so sehr durch das System der administrativ-wirtschaftlichen Maßnahmen erzielt worden als durch die angestrengteste Arbeit und das Bewußtsein der Verantwortlichkeit für das den Arbeitern und Bauern der U. d. S. S. R. gehörende Eisenbahntransportwesen. Ordnung des Eisenbahnhaushaltes und höchste Wirtschaftlichkeit des Betriebes sind daher für die Eisenbahner und ihre Organisation Fragen größter Wichtigkeit, da nur Erhöhung der persönlichen Arbeitsleistung, Steigerung der Rentabilität der Eisenbahnen und entschiedener Kampf gegen alle wirtschaftliche Unordnung eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahner ermöglichen. Aus diesem Grunde werden alle Ersparnismaßnahmen von Eisenbahnverwaltung und Organisation gemeinsam beraten und zu ihrer Durchführung sämtliche obere und untere Gewerkschaftsorgane, einschließlich der allgemeinen Ortsversammlungen, hinzugezogen. Der Verband und seine Ortsorgane haben darüber zu wachen, daß die Sparmaßnahmen die Arbeiter nicht benachteiligen und daß jede derartige Maßnahme sofort eine reelle Verbesserung der materiellen Lage der Arbeiter ergibt.“

Die Eisenbahntarife werden von den oberen Staatsorganen festgesetzt. Die Tarifsysteme werden von Jahr zu Jahr durch den sogenannten Tarifausschuß vervollkommenet, der sich aus Vertretern von Handels- und Industrieorganisationen und anderer Staatsbehörden, sowie der einzelnen Eisenbahnlinien zusammensetzt. In der Regel betragen die gegenwärtigen Eisenbahntarife rund 85 Prozent der Vorkriegstarife.

Der Automobiltransport ist keine Konkurrenz für die Eisenbahnen, sondern bildet eher eine Unterstützung derselben; hauptsächlich dient er dem städtischen Transport. Hätte der Autotransport eine größere Entwicklung, so würde er die Arbeit der Eisenbahnen nur fördern.

Die Zusammenarbeit mit der Postbehörde besteht in der Post- und Paketbeförderung, in der Überlassung spezieller Wagen, die nach übereinstimmenden Fahrplänen der betreffenden Linien laufen, in der Überlassung von Stationsräumen für Post- und Expeditionsdienste. Die Post besorgt die Beförderung von Korrespondenz der einzelnen Bahnen untereinander.

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

Die allgemeinen Beziehungen zwischen den wirtschaftlichen Organisationen und den Gewerkschaften der U. d. S. S. R. werden durch den Arbeitskodex, sowie durch die von der Gewerkschaft und den Wirtschaftsorganen geschlossenen generellen Kollektivverträge geregelt. Für die Beziehungen in

den Betrieben sind die Bestimmungen der inneren Dienstordnung maßgebend, welche von der Administration ausgearbeitet werden und der Zustimmung der Gewerkschaften bedürfen. Das leitende Personal der Wirtschaftsorgane wird ausgelesen und ernannt unter unmittelbarer Beteiligung der Gewerkschaftsverbände; die Verbände nehmen Anteil an der Ausarbeitung der Arbeitspläne der Wirtschaftsorgane, und die letzteren haben den Verbänden auf deren Verlangen Rechenschaft abzulegen. Das Kollegium des Volkskommissariats für Verkehrswesen wird unter Teilnahme des Zentralkomitees des Eisenbahnerverbandes gebildet. Sämtliche Ernennungen zu Administrativposten auf den Eisenbahnen der U. d. S. S. R. werden mit dem Zentralkomitee des Verbandes oder mit dessen Ortsorganen vereinbart.

Besonders wichtige Angelegenheiten, die eine Übereinkunft zwischen Verband und Volkskommissariat für Verkehrswesen erfordern, werden in Vertreterkonferenzen erörtert. In einzelnen Fällen wird zur Lösung besonders wichtiger Fragen eine gemeinsame Konferenz, bestehend aus dem Präsidium des Zentralkomitees des Verbandes und des Kollegiums des Volkskommissariats für Verkehrswesen, einberufen. Bei Meinungsverschiedenheiten über Fragen des Lohnes und der materiellen Lage der Arbeiter wird die Entscheidung eines Schiedsgerichts beim Volkskommissariat für Arbeit eingeholt, oder es wird direkt das Kollegium des Volkskommissariats für Arbeit angerufen. Der Schiedsrichter muß von beiden Parteien bestätigt sein. Streitfragen anderer Art (Wirtschaftspolitik, Finanzfragen u. a.) werden im Rat der Arbeit und Verteidigung (in russischer Abkürzung „STO“) oder im Rat der Volkskommissare eingebracht.

Der Verband und seine Ortsorgane haben das Recht, regelmäßig oder erforderlichen Falles die Leiter des Volkskommissariates und der einzelnen Bahnen, sowie die Chiefs der einzelnen Dienste, der Werkstätten, die Inspektoren usw. zur Berichterstattung über ihre Arbeit vorzuladen.

Im Falle erforderlicher Abwesenheit vom Dienstorte in Angelegenheiten des Verbandes bekommen die Arbeiter für die Dauer ihrer Abwesenheit den vollen Durchschnittslohn ihrer Kategorie am Orte der Arbeit.

In den Betrieben werden die Funktionen des Gewerkschaftsorganes vom Ortsausschuß (Betriebsrat) verrichtet. Außerdem bestehen in den einzelnen Orten, speziell zum Zwecke der richtigeren und zweckmäßigeren wirtschaftlichen Arbeit im Verkehrswesen, sogenannte Betriebskommissionen und Betriebsproduktions-Konferenzen. Die Betriebskonferenzen, die vom Verbandsorganisiert werden, setzen sich aus einer breiten Vertretung der Arbeiter aus den Werkstätten, einzelner Berufe, Dienste usw. zusammen. Zu ihren Aufgaben gehört die Behandlung der Arbeitsordnung im Betriebe, der Maßnahmen zur Verbesserung der Technik, die Behandlung der von der Administration geplanten Sparmaßnahmen, sowie der Maßnahmen zur Beseitigung der wirtschaftlichen Unordnung usw. An diesen Betriebsberatungen beteiligt sich neben den Arbeitern auch das technische Personal. Die Konferenz nimmt die Berichte und Mitteilungen der Werkstättenverwalter, der Ingenieure, der Meister und der Betriebsleiter entgegen. Diese Konferenzen haben bereits viel zur Hebung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes beigetragen.

IV. Das Streikrecht.

Das Streikrecht besitzen alle Arbeiter der U. d. S. S. R., auch die Eisenbahner. Für die praktische Anwendung dieses Rechtes bei den Eisenbahnern gab und gibt es keine Ursache, da die den Gewerkschaften der U. d. S. S. R. zugestandenen Rechte es ermöglichen, sämtliche Fragen ohne Anwendung dieser Kampfmethodik zu regeln und zu lösen.

Trotzdem besteht im Verband, auf Grund des § 61 des Statuts über den Streik- und Reservetonds, ein Streikfonds. Da es aber keine Streiks gab, so wurde der Fonds auf Grund

der Beschlüsse der Verbandskongresse und -Konferenzen vorzugsweise zur Hilfeleistung an ausländische Arbeiter, sowie zur Unterstützung der Erwerbslosen aufgewandt.

V. Die Organisation des Personals.

Gegenwärtig besteht ein einheitlicher Verband der Eisenbahner der U. d. S. S. R. Die nach der Februar-Revolution im Jahre 1917 breit ausgewachsene Eisenbahnerbewegung schuf eine ganze Reihe von Zunftverbänden. Im Prozesse der Revolution sind alle diese Organisationen (im Jahre 1919) verschmolzen worden, und es bildete sich ein einheitlicher Eisenbahnerverband.

Der Verband steht — wie es im Statut formuliert ist — auf dem Boden des unversöhnlichen Klassenkampfes und setzt sich, in Gemeinschaft mit dem Proletariat der U. d. S. S. R., als Endziel: die Verwirklichung des Sozialismus mittels der Diktatur des Proletariats. Der Eisenbahnerverband gehört dem Zentralrat der Gewerkschaften der U. d. S. S. R. an, der die gesamte Gewerkschaftsbewegung unseres Landes umfaßt.

Gegenwärtig zählt der Eisenbahnerverband 813 457 Mitglieder. Das Lokomotivpersonal der Eisenbahnen der U. d. S. S. R. zählt 43 410 Mann, das Kanzleipersonal (Verwaltungspersonal) 31 784; Telegraphisten gibt es 39 228, Arbeiter im Streckendienst 148 430.

VI. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner werden sowohl durch die allgemeine Arbeitsgesetzgebung (Arbeitskodex), als auch durch die generellen und lokalen Kollektivverträge, sowie durch die Bestimmungen der inneren Dienstordnung geregelt.

Der Generalvertrag wird vom Zentralkomitee des Verbandes und dem Volkskommissariat für Verkehrswesen abgeschlossen. Die Lokalverträge werden von den Bahnausschüssen des Verbandes und den Verwaltungen der betreffenden Bahnen, auf Grund des Generalvertrages, abgeschlossen, wobei die örtlichen Verhältnisse vollständig berücksichtigt werden.

Sowohl der generelle Vertrag als auch die Lokalverträge werden durch die Parteien im Volkskommissariat für Arbeit eingetragen. Das Registrieren verfolgt zwei Ziele: die Verschlechterung der Arbeitsgesetzgebung durch die Verträge zu verhüten und den Vertrag durch die volle Autorität der Staatsmacht zu schützen.

Die Gültigkeitsdauer der Verträge wird durch Übereinkommen der Parteien festgesetzt.

Änderungen können bei Übereinkunft beider Seiten auch vor dem Ablauf des Termins vorgenommen werden. Auch diese Änderungen müssen unbedingt bei den Organen des Volkskommissariats registriert werden.

(Fortsetzung folgt.)

Die Eisenbahnunfälle in Frankreich.

Das Sekretariat hatte gehofft, in dieser Ausgabe eine Betrachtung über die in letzter Zeit sehr zahlreich gewordenen Eisenbahnunfälle in Frankreich und eine Beurteilung vom Standpunkt der Eisenbahnerschaft aus veröffentlichen zu können. Zu unserm Bedauern mußte in dieser Nummer davon abgesehen werden, weil uns die verlangten Auskünfte hierüber noch nicht zugegangen sind. Wir hoffen, unsere Absicht in der Oktoberausgabe des Mitteilungsblattes ausführen zu können.



Lohn- und Arbeitsbedingungen der Straßenbahner in Kopenhagen.

Die Kopenhagener Straßenbahn gehört der Gemeinde. Das 2500 Mann zählende Personal ist restlos gewerkschaftlich organisiert.

In Kopenhagen gibt es 19 Straßenbahnlinien und eine Omnibuslinie mit einer Gesamtlänge von 110 Kilometer. Jeder Angestellte fährt durchschnittlich 20 000 Kilometer im Jahre.

Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit beträgt 8 Stunden täglich und 40 Stunden wöchentlich; an jedem sechsten Tag wird ein freier Tag gewährt. In die 8 Stunden sind 25 Minuten Essenszeit und 10% Aufenthalt während der Fahrzeit eingerechnet, was bedeutet, daß der Dienst auf dem Wagen 6 Stunden 47 Minuten dauert: Ungefähr zwei Drittel des Dienstes ist durchgehend, bei ungefähr ein Drittel gibt es eine Mittagspause.

Die ältesten drei Viertel der Angestellten verrichten ihren Dienst nach festen Plänen; das jüngste Viertel verrichtet Ablösungs-, Kranken-, Ferien- und Extradienst.

Ferien.

Die Angestellten sind nach ungefähr einjähriger Dienstzeit zu 15 Tagen Ferien mit vollem Lohn berechtigt.

Entlohnung.

	Fester Lohn	Teuerungszulage	Extrazulagen	Zusammen
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Anfangslohn	3 170	648	300	4 118
Nach drei Jahren	3 365	648	300	4 313
Nach sechs Jahren	3 560	648	300	4 508

In der Zeit von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens sowie an allen Sonn- und Feiertagen werden für die Stunde 33 Öre Zuschlag gezahlt, was im Jahresdurchschnitt den in der obigen Jahreslohnsomme als „Extra-Zulagen“ berücksichtigten 300 Kr. entspricht. Überstunden werden mit 2 Kr. die Stunde gezahlt.

Bezahlung in Krankheitsfällen.

Im Falle der Krankheit wird ein Jahr lang der volle Lohn gezahlt. Dabei werden seit den letzten zehn Jahren sämtliche Krankheitstage zusammengerechnet. Wenn man jedoch 365 Tage ununterbrochen gesund gemeldet war, so werden sämtliche vorausliegenden Krankheitstage gestrichen. Nach 365 zusammengerechneten Krankheitstagen wird die Unterstützung während der ganzen weiteren Krankheitsdauer auf zwei Drittel des Lohnes vermindert.

Pension.

Jeder Festangestellte ist nach folgender Skala pensionsberechtigt:

Vom 30. bis 32. Lebensjahre	1 10	
„ 32. „ 34. „	2/10	
„ 34. „ 37. „	3/10	
„ 37. „ 40. „	4/10	
„ 40. „ 45. „	5/10	
„ 45. „ 47. „	31/60	des
„ 47. „ 49. „	32/60	zurzeit
„ 49. „ 51. „	33/60	geltenden
„ 51. „ 53. „	34/60	festen
„ 53. „ 55. „	35/60	Lohnes
„ 55. „ 57. „	36/60	
„ 57. „ 58. „	37/60	
„ 58. „ 59. „	38/60	
„ 59. „ 60. „	39/60	
Vom 60.	40/60	

Bei Anstellung nach vollendetem 30. Lebensjahre werden die Jahre darüber abgerechnet.

Nach vollendetem 65. Lebensjahre ist der Angestellte zum Austritt mit voller Pension berechtigt.

Witwenpension. Die Witwen von fest Angestellten erhalten, wenn der Mann fünf Jahre im Dienst war und das 35. Lebensjahr noch nicht vollendet hatte, ein Drittel des Lohnes, den der aktive Bedienstete bezogen hätte.

Kinderpension. Außer der Witwenpension werden folgende Kinderpensionen gezahlt:

Für 1 Kind	180 Kr.
Für 2 Kinder	330 Kr.
Für 3 Kinder	450 Kr.

und für jedes weitere Kind je 100 Kr. mehr bis zum vollendeten 18. Lebensjahre des Kindes.

Hatte sich der Angestellte erst nach dem 60. Lebensjahre oder auf dem Sterbebette oder nach der Pensionierung verheiratet, so wird Witwen- oder Kinderpension nicht gezahlt.

Dienstkleidung. Es werden geliefert: 1 Paar Beinkleider jedes Jahr, 1 Jacke jedes zweite Jahr, 1 Mantel jedes dritte Jahr; außerdem erhalten:

Schaffner: eine Tuchmütze jedes Jahr, 1 Sommermütze und 1 Sommerjacke jedes zweite Jahr;

Wagenführer: 1 Tuchmütze jedes zweite Jahr, 1 Sommermütze, 1 Sturmmütze und 1 Sommerjacke jedes dritte Jahr.

Nach Ablauf dieser Zeiträume werden die Kleidungsstücke Eigentum der Angestellten.

Die Ergebnisse des dänischen Arbeitskampfes für die Transportarbeiter.

Die am 6. Juni erfolgte Beendigung des großen Arbeitskampfes in Dänemark war zunächst nur das Resultat der Verständigung zwischen Arbeiter- und Unternehmerorganisationen auf einer allgemeinen Linie. Für die einzelnen Industriegruppen mußte die genaue Regelung der Arbeitsbedingungen noch in sehr umfangreichen Verhandlungen festgelegt werden, die namentlich im Transportgewerbe sehr zeitraubend verliefen. Darauf ist es auch zurückzuführen, daß der dänische Transportarbeiterverband erst Mitte August in der Lage war, der I. T. F. ausführlichen Bericht über die Resultate des Kampfes für die dänische Transportarbeiterschaft zu erstatten.

Wie die Fabrik- und Bauarbeiter erhalten auf Grund des neuen Abkommens auch die Transportarbeiter eine allgemeine 3prozentige Lohnerhöhung als Teuerungsausgleich. Außerdem erhalten einige einzelne Gruppen des Transportgewerbes noch besondere Erhöhungen. Die wichtigsten dieser sind:

Kraftfahrer. Außer um den allgemeinen 3prozentigen Zuschlag werden die Kraftfahrerlöhne wie folgt erhöht:

in Kopenhagen, um 4 Öre die Stunde bei Löhnen unter 115 Öre
um 8 Öre die Stunde bei Löhnen von 115 Öre
um 2 Öre die Stunde bei Löhnen von 116 Öre
um 1 Öre die Stunde bei Löhnen von 117 Öre

an andern Orten:

um 4 Öre die Stunde bei Löhnen unter 113 Öre
um 3 Öre die Stunde bei Löhnen von 113 Öre
um 2 Öre die Stunde bei Löhnen von 114 Öre
um 1 Öre die Stunde bei Löhnen von 115 Öre

Kraftfahrer in Margarinefabriken mit einem Wochenlohn von weniger als 62 Kr. erhalten eine besondere Erhöhung von 8 Öre die Stunde.

Die Abkommen sind mit diesen Änderungen um zwei Jahre verlängert worden und gelten demnach bis 1927. Die Löhne sind gleitend und verändern sich mit dem Teuerungsindex.

Im Hafenbetrieb, wo die Arbeit hauptsächlich im Akkord verrichtet wird, sind die Sätze im allgemeinen derart erhöht, daß sie einem 4prozentigen (statt dem allgemeinen 3prozentigen) Zuschlag entsprechen. Außerdem sind in den Abkommen folgende drei Bestimmungen aufgenommen worden:

1. Die **Winchman-Klausel** lautet in der neuen Fassung: Auf Schiffen, die nicht dänischer, schwedischer oder norwegischer Nationalität sind, wird der Winchman vom Lande genommen
2. Die in Neuköpping und anderen Häfen bestehende Klausel, wonach die Entladung von Schiffen in bestimmten

Terminen zu erfolgen hat, wird gestrichen. Ausgenommen hiervon sind diejenigen Häfen, in denen die Entladung einer Arbeitergenossenschaft anvertraut ist.

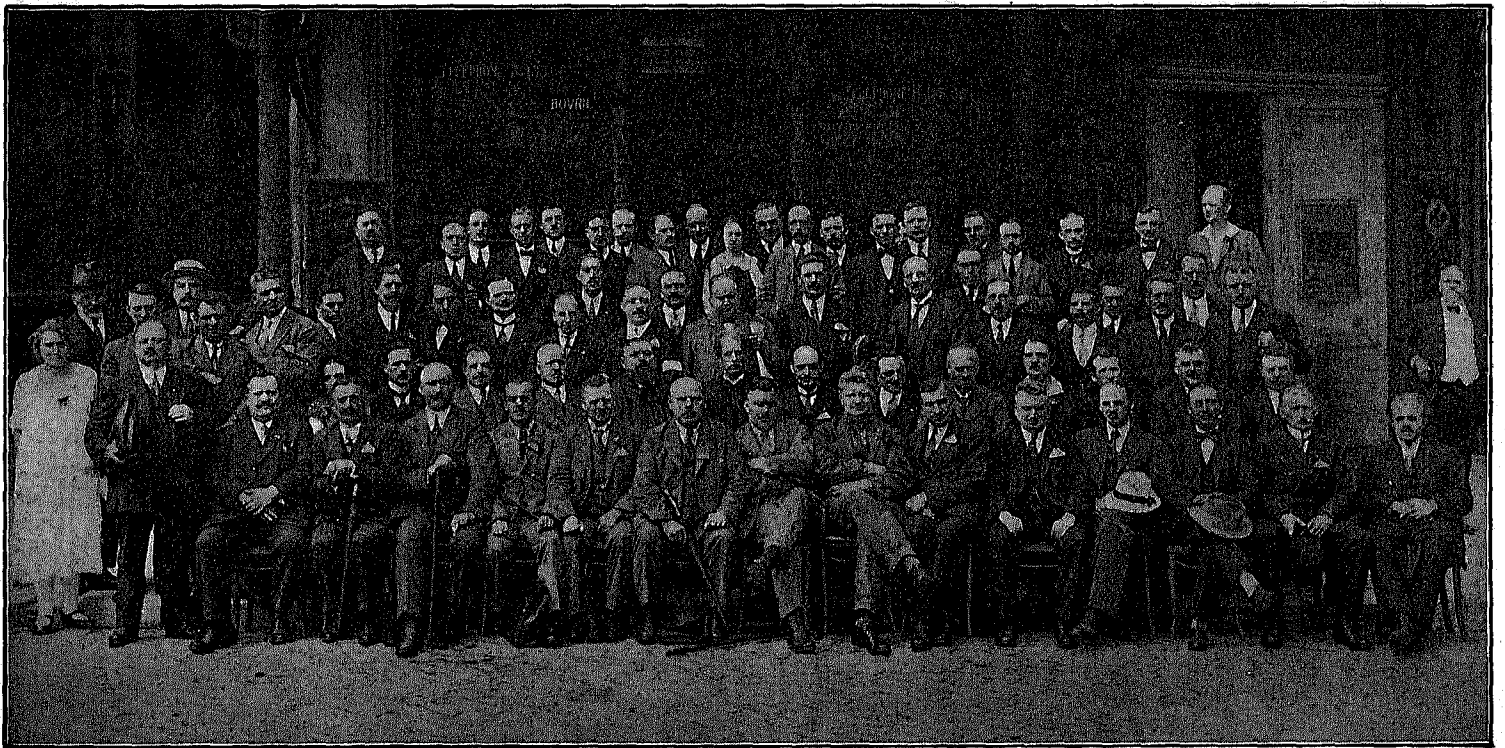
3. **Mindestlohn bei stundenmäßiger Entlohnung.** In alle Abkommen wird folgende Bestimmung aufgenommen: Leute mit stundenmäßiger Entlohnung sind für eine Mindestperiode von vier Normalstunden zu entlohnen. Wird in der Nachmittagschicht $3\frac{1}{2}$ Stunden gearbeitet, so wird indessen allein die tatsächliche Arbeitszeit bezahlt.

Ferner wird in dem Abkommen bestimmt, daß für lokale Übereinkünfte und Festsetzung der Akkordtarife lokal verhandelt werden soll und daß bei ausbleibender Verständigung ein aus je 2 Vertretern der Unternehmer und der Arbeiter zu bildendes Komitee entscheiden soll, dessen Vorsitzender durch den ständigen Schlichtungshof anzuweisen ist. Der dänische Transportarbeiterbund hofft, auf diese Weise eine Reihe von Verbesserungen für die Arbeiter zu erreichen.

Die dänische Transportarbeiterschaft darf auf diesen Kampfausgang mit umso größerer Genugtuung blicken, als es sich bei diesem Konflikt um die Abwehr lange vorbedachter Angriffe des Unternehmertums handelte. „Herabsetzung der Löhne und Verlängerung der Arbeitszeit“ war der Streif der

dänischen Unternehmer gewesen und unter dem Vorwand, daß anders die dänische Wirtschaft ruiniert werde, hatten sie sich nicht gescheut, während annähernd drei Monaten den umfangreichsten Arbeitskonflikt zu entfesseln, der jemals Dänemark erschüttert hat. Die gesamte Macht und alle Hilfsquellen des Unternehmertums waren herangeholt worden, um der Arbeiterschaft eine entscheidende Schlacht zu liefern und ihr eine Niederlage zu bereiten, von der sie sich in absehbarer Zeit nicht mehr erholen sollte. Aber diese Pläne sind schmachlich gescheitert. Die dänischen Arbeiter leisteten unter Führung ihrer Gewerkschaften einen derart zähen Widerstand, daß sich die Unternehmer schließlich zu einer völligen Kapitulation gezwungen sahen und darüber hinaus noch wichtige neue Zugeständnisse machen mußten. Besonders erfreulich ist auch, daß in diesem Kampfe die Internationale beweisen konnte, mehr als nur eine ideologische oder geistige Macht zu sein, indem die dänische Arbeiterklasse — das wird in dem Bericht des dänischen Transportarbeiterbundes aufs neue bezeugt —, durch die seitens der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und der Interkandinavischen Transportarbeiter-Föderation erfolgte Blockade dänischer Schiffe in außerordentlich wertvoller praktischer Weise unterstützt und ihre Kampfstärke gesteigert wurde.

Aufnahme vom 1. Internationalen Straßenbahnerkongreß in Brüssel vom 18. bis 20. Juli 1925*).



*) Die Delegierten, die noch keine Aufnahme als Nachnahmesendung zugeschiedt erhielten, wollen sich unter Einsendung von 9 belgischen Franken direkt an die „Centrale du Personnel des Tramways du Brabant“, Place Fontainas 13, Brüssel, wenden.

Der Deutsche Verkehrsbund im Jahre 1924.

Wie aus dem Tätigkeitsbericht des Deutschen Verkehrsbundes für das Jahr 1924 hervorgeht, hielt der bereits 1923 eingetretene Mitgliederrückgang im Berichtsjahr noch an. Infolgedessen war der Mitgliederstand Ende 1924 274 275 gegenüber 428 240 Ende 1923. Der weitaus größte Teil dieses Verlustes entfällt auf das 1. Quartal des Berichtsjahres. Im 4. Quartal war der Verlust nur noch geringfügig. Die am Jahresschluß vorhandenen Mitglieder verteilten sich auf die einzelnen Berufsgruppen wie folgt: Handelsgewerbe (75 929); Industrielle Betriebe (24 495); Transportgewerbe (39 918); Kraft- und Luftfahrt (15 829); Hafenbetriebe (22 661); Binnenschifffahrt und Wasserbau (12 095); Seeschifffahrt (8802); Straßen- und Kleinbahnen (32 413); Post und Telegraphie

(19 632); Hausangestellte (14 184); Theater, Kino usw. (4460); verschiedene Gruppen (3857).

Der Verkehrsbund führte in 1924 108 Angriffsstreiks und 22 Abwehrstreiks; außerdem war er in 15 Aussperrungen verwickelt. Insgesamt waren an diesen offenen Konflikten 44 826 Personen beteiligt.

Über die Entwicklung des Tarifvertragwesens im deutschen Transportgewerbe unterrichtet folgende Übersicht Es bestanden:

am 1. 1. 1923	1576 Verträge,	erfassend 64 402 Betriebe und	681 200 Personen;
am 1. 1. 1924	810 Verträge,	erfassend 46 422 Betriebe und	493 074 Personen;
am 1. 1. 1925	610 Verträge,	erfassend 33 750 Betriebe und	359 500 Personen.

Hieraus ist abzuleiten, daß das deutsche Unternehmertum die eingetretene Schwächung der Gewerkschaftsbewegung systematisch zur Beseitigung des Tarifvertrageswesens benutzt.

Die Einnahmen des Verbandes betragen im Berichtsjahr 4 250 400 Mark, die Ausgaben 3 042 267 Mark. Das Gesamtvermögen des Verbandes belief sich Ende 1924 auf rund 1½ Millionen Mark. Bemerkenswert ist, daß die Einnahmen im 4. Quartal 1924 doppelt so hoch waren wie im 1. Quartal des gleichen Jahres. Der Bericht deutet auch an, daß das Jahr 1925 mit einer Mitgliederzunahme abschließen wird.

Eine französische Unfallstatistik für die Jahre 1914 bis 1923.

Die neueste Ausgabe des Bulletin du Ministère du Travail für Frankreich (April-Mai-Juni-Ausgabe 1925) enthält eine Zusammenstellung der in den Jahren 1914 bis einschließlich 1923 registrierten Unfälle. Eisenbahnen, Bergbau und Seeschifffahrt sind in der Statistik nicht berücksichtigt. In der nachstehenden Übersicht haben wir die auf das Transportgewerbe (manutention et transports) entfallenden Unfallziffern für jedes Jahr zusammengezogen und sie der Gesamtzahl der jährlichen Unfälle gegenübergestellt:

Jahr	tödlich	Arbeitsunfähig		Folgen unbestimmt	Gesamtzahl der Unfälle
		dauernd	vorübergehend (mehr als 4 Tage)		
1914					
im Transportgewerbe.	357	385	48 926	733	50 391
insgesamt	1 147	1 163	292 103	4 759	301 172
1915					
im Transportgewerbe.	373	530	48 528	680	50 921
insgesamt	1 246	3 539	242 921	4 604	252 310
1916					
im Transportgewerbe.	420	419	55 809	907	57 555
insgesamt	1 546	3 746	392 145	8 894	406 331
1917					
im Transportgewerbe.	479	550	58 852	887	60 768
insgesamt	1 561	4 387	470 896	12 011	488 855
1918					
im Transportgewerbe.	477	361	61 323	880	62 041
insgesamt	1 558	3 043	467 344	7 441	479 986
1919					
im Transportgewerbe.	569	564	90 584	550	91 267
insgesamt	1 559	4 070	481 522	3 866	491 017
1920					
im Transportgewerbe.	538	709	93 135	1 100	115 482
insgesamt	1 932	5 931	640 528	7 959	656 350
1921					
im Transportgewerbe.	494	593	79 225	1 193	81 505
insgesamt	1 832	5 298	600 583	7 936	615 639
1922					
im Transportgewerbe.	476	679	85 040	849	86 044
insgesamt	1 837	6 513	668 713	5 767	682 830
1923					
im Transportgewerbe.	536	659	90 058	587	91 840
insgesamt	2 082	7 259	763 986	4 648	777 975
1914-1923					
im Transportgewerbe.	4 709	5 269	711 470	8 336	747 824
insgesamt	16 290	64 949	5 020 741	67 885	5 169 865
Transportgewerbe in Prozent.	28,9%	8,1%	14,1%	12,2%	14,5%

Diese Statistik beweist einmal mehr die große Unfallgefahr für die Transportarbeiterschaft. Besondere Beachtung verdient hierbei der hohe Prozentsatz der tödlichen Unfälle, denn während das Transportgewerbe an den Gesamtunfällen mit 14,5 beteiligt ist, entfallen auf die Transportarbeiter 28,9 Prozent der tödlichen Unfälle. Dabei ist bemerkenswert, daß sich diese Tatsache in jedem der zehn von der Statistik umfaßten Jahre geradezu gesetzmäßig wiederholt. Auffallend ist auch das starke Steigen der Gesamtunfälle vom Jahre 1920 an. Gegenüber 1919 springt deren Zahl von 491 017 auf 656 350, sinkt dann 1921 auf 615 639 zurück, um 1922 auf 682 830 und

1923 gar auf 777 975 zu steigen. Auch die Zahl der tödlichen Unfälle nimmt von 1920 an außerordentlich stark zu und erreicht im Jahre 1923 mit 2082 den Höchststand der zehn Jahre.

Resolution

angenommen vom Internationalen Straßenbahnerkongreß in Brüssel.

Die nachstehende Resolution ist ebenfalls in Brüssel angenommen worden:

„Der Internationale Kongreß der in der I. T. F. organisierten Straßenbahnerschaft schließt sich den vom Internationalen Eisenbahnerkongreß in Bellinzona gefaßten Entschlüsseungen betr. die Verteidigung der gewerkschaftlichen Freiheit, den Kampf gegen die wachsende Reaktion und die Erhebung des in skandalöser Weise von dem internationalen Kapital ausgebeuteten chinesischen Volkes an. Gleichzeitig erhebt er Protest gegen die politischen italienischen Behörden, die einem Vertreter der italienischen Zentrale die Ausreiseerlaubnis zwecks Teilnahme an dem Internationalen Straßenbahnerkongreß verweigert haben.“



Die neuen Heuern in der deutschen Hochseefischerei.

Auf Grund des Ende August gefällten Schiedsspruches einer besonderen Schlichterkammer sind die festen Heuern für die Besatzungen der deutschen Hochseefischereifahrzeuge erhöht worden. Es erhalten nunmehr im Monat:

1. Steuermann	Mk. 145 (135)	zuzügl. 1 % vom Netto-Erlös
2. " m. Patent	" 119 (110)	" 0,7% " " "
2. " ohne "	" 103	" " " "
Netzmacher	" 103 (96)	" 0,6% " " "
Matrose	" 90 (84)	" 0,5% " " "
Leichtmatrose	" 48	" " " "
Koch	" 103 (93)	" 0,6% " " "
		(bisher 0,5%)
1. Maschinist	" 161 (150)	" 1 % vom Netto-Erlös
2. " "	" 129 (120)	" 0,7% " " "
Heizer	" 101 (94)	" 0,5% " " "

(die eingeklammerten Zahlen geben die bisherigen Sätze an).

Die Neuregelung hat rückwirkende Kraft bis 1. August 1925.

Als Nettoerlös gilt der erzielte Marktpreis abzüglich Hafen-, Markt- und Löschgebühren. Diese betragen durchschnittlich 5% des Gesamterlöses.

Weiter hat die Besatzung Anspruch auf Fischdeputat und 50% des Erlöses aus angebrachten Leber- und Rogen- oder Tranmengen. Die Beköstigung erfolgt auf Kosten der Reeder.

Vom Löschen der Fische ist die Mannschaft befreit. Im Hafen beträgt die Arbeitszeit 8 Stunden den Tag. An Freizeit stehen der Besatzung zusammenhängend 24 Stunden nach jeder Reise zu. Für den Ausfall der Bordverpflegung werden an diesen Tagen Mk. 2,25 vergütet.

Sind die Besatzungen ein Jahr im Dienst derselben Reederei, so erhalten sie 7 Tage Urlaub, wobei feste Heuer und Verpflegung zu zahlen ist. Die Effekten der Besatzungen sind wie folgt versichert: für Kapitän in Höhe von 750 Mark, für Steuermann, Maschinist, Netzmacher, Matrosen und Leichtmatrosen für 600 Mark, für Heizer und Koch für 400 Mark. Erkrankte Mannschaften erhalten neben der gesetzlichen Heilbehandlung das tägliche Verpflegungsgeld, falls sie nicht im Krankenhaus untergebracht sind.

Die Besatzung eines Nordseedampfers besteht aus: 1 Kapitän, 2 Steuerleuten, 1 Netzmacher, 2 Matrosen, 1 Koch, 2 Ma-

schinisten und 2 Heizern. Auf Island-Dampfern wird die Mannschaft in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Januar um 1 Matrosen, und vom 1. Februar bis 30. Juni um 2 Matrosen verstärkt.

Unter der Annahme, daß vierteljährlich in der Nordseefahrt 7 Reisen gemacht werden mit einem jeweiligen Durchschnittserlös von 4000 Mark würden auf Grund der neuen Regelung an festen Heuern und Beteiligung am Netto-Erlös vierteljährlich erhalten: 1. Steuermann: 704.—; 2. Steuermann 543.20; Netzmacher 498.60; Matrosen 403.—; Koch 498.60; 1. Maschinist 749.—; 2. Maschinist 573.20; Heizer 436.— Mark. Hierbei

ist der 50prozentige Anteil der Besatzung am Lebergeld (im Vierteljahr durchschnittlich Mk. 525.—) nicht einbegriffen.

Bei Fahrten nach Island (4½ Reisen im Vierteljahr mit einem Durchschnittserlös von je 8000 Mark) würden an fester Heuer und Beteiligung am Netto-Erlös vierteljährlich erhalten: 1. Steuermann 780.—; 2. Steuermann 596.40; Netzmacher 514.20; Matrosen 441.—; Koch 514.20; 1. Maschinist 825.—; 2. Maschinist 626.40; Heizer 474.— Mark. Außerdem würden der Besatzung zusammen noch 675.— Mark als Anteil am Lebergeld zustehen.

Vergleichender Lohnindex der verschiedenen Berufsgruppen nach dem Stand vom 1. September 1925.

Länder	Tonnage B. R. T. am 30. Juni 1925	Vollmatrose Verhältnis zu		Donkeymann Verhältnis zu		Schiffs- zimmerer Verhältnis zu		Heizer Verhältnis zu		Trimmer Verhältnis zu		1. Bootsmann Verhältnis zu		Leicht- matrose Verhältnis zu	
		Voll- matrose	Gr. Brit.	Voll- matrose	Gr. Brit.	Voll- matrose	Gr. Brit.	Voll- matrose	Gr. Brit.	Voll- matrose	Gr. Brit.	Voll- matrose	Gr. Brit.	Voll- matrose	Gr. Brit.
Großbritannien	19 274 000	100	100	117	100	128**)	100	106	100	100	100	117	100	69	100
Vereinigte Staaten	11 605 000	100	143	120	147	—	—	104	141	—	—	120	147	76	156
Frankreich	3 262 000	100	57	113	56	113	51	106	55	100	58	113	56	75	63
Deutschland	2 993 000	100	48	119	49	124	47	113	47	96	47	124	51	54	42
Holland	2 585 000	100	92	115	91	115	83	105	91	85	78	115	91	50	66
Norwegen	2 555 000	100	77	113	75	113	69	103	75	50	46	113	75	54	60
Australien	2 230 000*)	100	183	118	186	—	—	112	195	100	183	106	166	71	188
Schweden	1 215 000	100	92	114	90	114	82	100	87	69	63	114	90	83	109
Dänemark	1 008 000	100	100	113	97	113	88	103	97	68	68	113	97	49	70
Belgien	538 000	100	55	113	53	121	52	104	55	100	55	113	53	73	58
Lettland	?	100	36	119	36	119	33	113	38	100	36	119	36	88	45
Rußland	?	100	67	138	78	121	63	108	68	88	58	129	74	79	74

*) Brit. Dominions — **) Minimum.

Als Grundlage für den Vergleich zwischen den verschiedenen Lohnsätzen der angeführten Länder dienen die Löhne der Vollmatrosen. Die Löhne in England wurden als Grundlage für den Vergleich unter den verschiedenen Ländern genommen. Die Ziffern beziehen sich auf die Löhne vom 1. September 1925, umgerechnet zu den damals gültigen Kursen.

£ 1.— = \$ 4,85¼ = franz. Frs. 102,35 = G. Mk. 20,4 = holl. fl. 12,09⁵/₈ = norw. Kr. 26,62½ = schw. Kr. 18,07 = dän. Kr. 21,62½ = belg. frs. 105,35 = lett. Rubel 25.—.

Die Aufstellung beschränkt sich auf einen Vergleich des Goldwertes der Heuern und läßt die Kaufkraft des Lohnes in den einzelnen Ländern unberücksichtigt. In der Valuta des Landes ausgedrückt, betrug die Heuer eines Vollmatrosen am 1. August 1925 in England £ 9.0.0, in den Vereinigten Staaten \$ 62,50 in Frankreich frs. 530, in Deutschland Mk. 89,—, in Holland fl. 100,—, in Norwegen Kr. 185,—, in Australien £ 16.10.—, in Schweden Kr. 149,—, in Dänemark Kr. 195,—, in Belgien frs. 525,—, in Lettland Rbl. 80,—, und in Rußland £ 6.0.0, während die Löhne in Großbritannien wie folgt geregelt sind: Donkeymann £ 10.10.0, Schiffszimmerer (Minimum) £ 11.10.0, Heizer £ 9.10.0, Trimmer £ 9.0.0, 1. Bootsmann £ 10.10.0 und Leichtmatrose £ 6.5.0.

Notizen.

Aus Amerika wird die Entdeckung eines neuen Humanität-Ideals gemeldet. Wenigstens berichtet Reuter, daß die letzte Versammlung der Amerikanischen Chemischen Vereinigung gegen den Beschluß der Genfer Konferenz, der den Gebrauch von Giftgasen als Kriegsmittel verbietet, Stellung genommen habe mit der überraschenden Begründung, daß das Verbot des chemischen Krieges eine Preisgabe der humanen Kriegsmethoden und eine Rückkehr zu den alten Greueln des Schlachtfeldes bedeute. Nach dieser amerikanischen Logik würden Kriege um so humaner werden, je furchtbarer die Zerstörungskraft der Waffen ist. Glücklicherweise war es nicht möglich, dieses Ideal schon im letzten Weltkrieg zu erproben, da die „humanen Kriegsmethoden“ noch nicht die heutige technische Vollkommenheit erreicht hatten.

Während Versuche, Flugzeuge im Dienste der Hochseefischerei zu verwenden, infolge der Wetterverhältnisse in der Nordsee bisher erfolglos geblieben sind, hat man im Stillen Ozean mehr Glück gehabt. Wie der „Temps“ berichtet, ist es gelungen, in diesen Gewässern das Fangergebnis an Thunfischen und Sardinen im Jahre 1924 gegenüber 1923 um annähernd 50 Prozent zu steigern, was wenigstens teilweise auf den Einsatz dreier Flugzeuge zurückgeführt wird, die in einem bestimmten Abstand das Meer absuchten und entdeckte Fischzüge drahtlos an die Küste meldeten unter Bezeichnung der Größe und der vom Schwarme eingeschlagenen Richtung.

Eine zu 100 Prozent gewerkschaftlich organisierte Industrie ist das englische Papiergewerbe. Diese wohl ziemlich einzig dastehende Tatsache ist nicht zuletzt ein Ergebnis des hartnäckigen Kampfes, den die gewerkschaftlich Organisierten

gegen Unorganisierte führten, indem sie sich weigerten, mit diesen zu arbeiten. So sind erst vor kurzem 500 Organisierte in Culter (Aberdeenshire) während drei Wochen in den Ausstand getreten, weil fünf Beschäftigte ihres Betriebes keiner Gewerkschaft angehörten. Die Arbeit wurde erst wieder aufgenommen, nachdem sich die Leute einer Organisation angeschlossen hatten.

Über die Entwicklung der Löhne und deren Anteil am Wert der Produktion gibt die nachstehende amtliche Statistik der Vereinigten Staaten wertvolle Aufhellung. Danach betrug in der Industrie der Vereinigten Staaten:

im Jahre	der Durchschnittslohn pro beschäftigte Person \$	der durchschnittlich erzeugte Wert pro beschäftigte Person \$	der prozentuale Anteil des Lohnes am erzeugten Wert
1849	247.38	1 064.83	23.23
1859	288.95	1 438.22	20.09
1869	302.08	1 648.42	18.32
1879	346.90	1 965.01	17.65
1889	444.83	2 204.46	20.17
1899	437.40	2 450.01	17.85
1904	477.37	2 705.35	17.64
1909	518.06	3 125.00	16.57
1914	579.62	3 445.93	16.82
1919	1 157.97	6 861.86	16.87

Dem fortgesetzten Steigen des absoluten Lohnes steht also ein fast gesetzmäßig erscheinendes Fallen des Anteils der Löhne am Produktionswert gegenüber. Während 1849 mit der Lohnsumme noch 23.23% der Produktion zurückgekauft werden konnte, ist dieser Teil innerhalb sieben Jahrzehnten rastloser industrieller Entwicklung auf 16.87 Prozent zurückgegangen. Neuere Daten liegen nicht vor, aber es kann kaum in Zweifel gezogen werden, daß die namentlich in den letzten

Jahren in den Vereinigten Staaten erfolgte weitere Automatisierung der Arbeit den prozentualen Anteil der Lohnbezieher am Produkt weiter geschmälert hat. Die überall — auch in den Vereinigten Staaten — bemerkbar werdende Absatzkrise ist hierfür ein sinnfälliger Ausdruck.

Am 1. Juli 1925 waren in England 420 Schiffe mit einer Tonnage von 777 179 Tonnen aufgelegt.

Im ersten Vierteljahr 1925 hat sich der Frachtverkehr in den südafrikanischen Häfen gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt 1924 von 1 551 075 auf 1 862 468 Tonnen gehoben. In der Hauptsache sind an dieser Zunahme beteiligt: Kohle, Mais und Eisenbahnmateriale.

Am 1. Juli 1925 waren in den Vereinigten Staaten von Amerika 17 550 000 Kraftwagen registriert. Gegenüber dem Stand vom 1. Juli 1924 bedeutet dies eine Zunahme von 2 000 000 Kraftwagen, dagegen verglichen mit 31. Dezember 1924 eine kleine Abnahme.

Wie der Kommissar der Vereinigten Staaten für Arbeitsstatistik, Mr. Ethelbert Stewart, in einem Artikel der *Monthly Labour Review* nachweist, ist der Index der *monatlichen Durchschnittslöhne* in den Vereinigten Staaten pro beschäftigte Person im August 1924 gegenüber demselben Monat 1923 wie folgt zurückgegangen (monatlicher Durchschnittslohn von 1923 gleich 100).

in der Textilindustrie . . .	von 100,8	auf 96,9
Eisen- und Stahlproduktion . . .	100,1	95,8
Lederindustrie	98,6	99,4 gestiegen
Metallwaren (außer Stahl und Eisen)	97,3	88,8
Landtransportmittel	100,9	96,8

Der Index der Lohnsumme ist in derselben Zeit wie folgt zurückgegangen:

Textilindustrie	von 98,0	auf 78,4
Eisen- und Stahlproduktion	102,4	75,6
Lederindustrie	97,1	85,8
Metallwaren (außer Stahl und Eisen)	90,5	71,9
Landtransportmittel	102,8	81,0

Der Index des *Beschäftigungsgrades* betrug im August 1924 gegenüber August 1923: Textilindustrie 80,9 gegen 97,2; Eisen- und Stahlproduktion 78,9 gegen 102,3; Lederindustrie 87,3 gegen 98,5; Metallwaren 81,0 gegen 93,0; Landtransportmittel 83,7 gegen 101,8. —

Ethelbert Stewart sieht in dieser Entwicklung der Löhne und Arbeitsverhältnisse die hauptsächlichste Erklärung für die Tatsache, daß die Bevölkerung des Landes in den Sommermonaten 1924 37 000 000 Pfund weniger Butter konsumierte als in der gleichen Zeit 1923 und zwar ungeachtet der inzwischen eingetretenen Bevölkerungszunahme.

Esperanto.

Praktischer Gebrauch der internationalen Hilfsp Sprache in der I. T. F.

Durch Vermittlung der Arbeiter-Esperantistengruppe hat das Sekretariat der I. T. F. vor geraumer Zeit an Organisationen in Estland, Persien, Japan, China sowie der Türkei einen Aufruf zwecks Anschluß an die I. T. F. gerichtet. Im Anschluß hieran fand eine Esperanto-Korrespondenz mit dem estländischen Eisenbahnverband statt, die zum Anschluß dieser Organisation an die I. T. F. führte. Nunmehr empfing das I. T. F.-Sekretariat auch einen Bericht der japanischen Transportarbeiter-Föderation, worin in Esperanto mitgeteilt wird, daß sich die Verbandsleitung für den Anschluß an die I. T. F. ausgesprochen hat und dies auf dem nächsten Kongreß vertreten wird.

Esperanto — die Sprache des Radio.

Die Erde ist sehr klein geworden für die Mittel der Verständigung und des Verkehrs, die der rastlose Menschengest

der Natur abgerungen hat. — Wir sind zusammengerückt, wir Menschen auf der Erde, und wir werden noch weiter zusammenrücken. Daß die Völker sich trotzdem über die eminent wichtige Frage einer allgemein gültigen internationalen Verständigungssprache bisher noch nicht einig sind, ist ein bedauerliches Zeichen dafür, wie langsam sich die notwendigsten und selbstverständlichsten Dinge durchsetzen. Die Einführung einer zwischennationalen, allgemein anerkannten Weltsprache neben den einzelnen Landessprachen ist eines der dringendsten Erfordernisse, die sich aus der heutigen kulturellen und wirtschaftlichen Lage der Völker auf der Erde ergeben.

Darum muß Esperanto die Sprache dieses in kaum ausdenkbarer Weise Raum und Zeit überbrückenden Verständigungsmittels werden, die Sprache des Radio, bestimmt, um die Erde ein völkerverbindendes Band zu schlingen.

(Aus „Freie Eisenbahner-Jugend“.)

Esperanto und angewandte Wissenschaften.

„The Signal“, die Monatsschrift der englischen Association of Wireless and Cable Telegraphists veröffentlicht einige nähere Mitteilungen über die im Mai dieses Jahres in Paris stattgefundene Internationale Konferenz zum Studium des Gebrauchs von Esperanto in den angewandten Wissenschaften. Die Konferenz war von der *Internacia Scienca Asocio* einberufen und stand unter dem Protektorat der Académie des Sciences. 140 Organisationen aus zwanzig Ländern hatten Delegierte entsandt.

Unter anderen sprach der Präsident der Société Française de Physique, M. Daniel Berthelot, und der Präsident der Internacia Radio-Asocio, Dr. Pierre Corret. Berthelot pries die wertvollen Dienste, die eine so einfach und logisch aufgebaute Sprache wie Esperanto als Verkehrsmittel für die Wissenschaftler der ganzen Welt zu bedeuten vermag, während Dr. Corret auf die Notwendigkeit einer internationalen Sprache in der Radiotelephonie hinwies. Für den Handel sei diese Notwendigkeit nicht so stark empfunden worden, da sich dieser im internationalen Verkehr vieler Abkürzungsverfahren bediene, die aber nicht allen Bedürfnissen genügen.

Es wurden Resolutionen angenommen, in denen empfohlen wurde, daß alle Unterrichtsanstalten Esperanto-Unterricht als fakultativen Lehrgegenstand einführen. Auch wurde den wissenschaftlichen und technischen Gesellschaften nahegelegt, die Esperantosprache für internationale Berichte und Konferenzen wie andere Sprachen zu behandeln, bis die Praxis die Eignung der Welthilfssprache als einziges internationales Verständigungsmittel erwiesen habe.

EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN

De Indische Abmtenaar en zijn Positie. — De Woninghuur-regeling. — Uitgave van het Hoofdbestuur van den Spoorbond (Nederlandsch-Indië)

Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste. — Bericht über 1923 und 1924.

Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel. — Verslag van de Algemeene Vergadering gehouden 8—11 Mei 1925 te Amsterdam.

The Transport and General Workers' Union. — Third Annual Report 31st December 1924.

Deutscher Verkehrsbund. — Jahrbuch 1924.

American Labor Press Directory. — Published by the Rand School of Social Science, 7 East 15th Street New York N. Y.