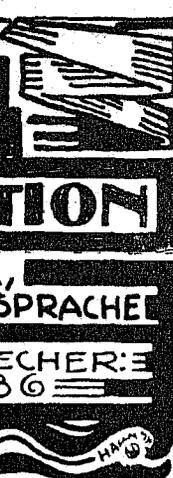




MITTEILUNGSBLATT

DER

INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION



**ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE**

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM
HOLLAND
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER:
20186

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S :

<p>Allgemeines: Charles Lindley, 60 Jahre 109</p> <p>Zweckmäßigere Gruppierung des Personals der öffentlichen Transporte . . . 110</p> <p>Neue faschistische Anschläge in Italien . . . 111</p> <p>Rundschau 111</p> <p>Mitteilungen des Büros: 111</p> <p>Eisenbahner: Die Eisenbahnkatastrophen in Frankreich 112</p>	<p>Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Rußland) Fortsetzung 113</p> <p>Erklärung 115</p> <p>Transportarbeiter: Der Hafen v. Antwerpen 115</p> <p>Hafenarbeiterlöhne in den größten Nordseehäfen (nach dem Stand v. 1. Sept. 1925) 116</p>	<p>Die Schwierigkeiten der finnischen Transportarbeiter 117</p> <p>Ein Hafenarbeiterstreik auf Java 117</p> <p>Seeleute: Bericht aus Island 118</p> <p>Notizen 119</p> <p>Esperanto 120</p> <p><i>Eingelaufene Druckschriften</i> 120</p>
---	--	--

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.



Charles Lindley, 60 Jahre.

Am 14. Oktober vollendet Charles Lindley, Mitglied des Generalrats und der Exekutive unserer Internationale, das 60. Lebensjahr. Weder sein Äußeres noch seine geistige Frische würden dieses Alter vermuten lassen, aber wer weiß, daß er seit der im April 1897 erfolgten Errichtung des Schwedischen Transportarbeiterverbandes an dessen Spitze steht, wer weiß, daß Lindley schon 1894 begann, die schwedischen Hafenarbeiter und Seeleute zu organisieren und daß er zuvor schon geraume Zeit in der englischen Gewerkschaftsbewegung tätig war und dort unter anderem an der Errichtung des englischen Matrosen-

und Heizer-Verbandes wesentlichen Anteil hatte, der wird eher überrascht sein, daß Lindley nicht älter ist.

Unter Lindleys Führung ist der Schwedische Transportarbeiterbund eine der gefürchtetsten Kampforganisationen der schwedischen Arbeiterbewegung geworden. Es gibt heute im schwedischen Transportgewerbe keine Arbeitsbedingungen, die nicht durch Lindleys Bund geregelt sind. Auch die langjährige und tiefgehende Krise, von der auch Schweden in Mitleidenschaft gezogen wurde, hat dem schwedischen Transportarbeiterbund keinen Abbruch zu tun vermocht. Zwar ist die Mitgliederzahl in den ersten Krisisjahren etwas zurückgelaufen, aber schon heute vereinigt der Bund wieder eine so große Zahl von Streikern wie zu keiner früheren Zeit.

Charles Lindley gebührt aber nicht nur in der Geschichte des schwedischen Transportarbeiterbundes, sondern auch in derjenigen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ein hervorragender Platz, denn von Anfang an setzte sich Lindley auch für die Schaffung einer internationalen Organisation der Transportarbeiterschaft ein. Nicht nur war er bei dem Londoner Gründungskongreß der alten I. T. F. im Jahre 1896 als Vertreter Schwedens anwesend, sondern seine weitgehenden organisatorischen Kenntnisse setzten ihn sogleich instand, die fernere Gestaltung der I. T. F. weitgehend zu beeinflussen. So schlug Lindley bereits auf dem Gründungskongreß vor, in die I. T. F. alle Transportgruppen und nicht nur — wie beschlossen wurde — Hafenarbeiter und Seeleute einzubeziehen. Aber schon wenige Jahre später, in 1898, wurde auf Lindleys Vorschlag zurückgegriffen und seiner Anregung zufolge der Name der Internationale in I. T. F. abgeändert.

Lindley war es auch, der sich schon vor dem Krieg dafür einsetzte, die I. T. F. zu einer wirklichen internationalen Kampforganisation zu machen. Zu diesem Zwecke schlug er u. a. die Schaffung eines internationalen Kampffonds vor, zu dem alle Organisationen im Verhältnis zu ihrer Mitgliederzahl beitragen sollten. Auch während des Krieges galten Lindleys Bemühungen der Internationale. Er trachtete ständig, die Verbindungen unter den verschiedenen Landesorganisationen aufrecht zu erhalten, und wenn die Wiederaufrichtung der I. T. F. schon unmittelbar nach Kriegsbeendigung erfolgen konnte, so war dies nicht zuletzt dem Umstand zu danken, daß Lindley zwischen den englischen und deutschen Organisationen vermittelte und deren Versöhnung förderte.

Als die I. T. F. nach dem Kriege auf eine breitere Grundlage gestellt wurde, war Lindley der angewiesene Vertreter der skandinavischen Organisationen im Exekutivkomitee und im

➔ **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.**

Generalrat, ein Amt, das er stets mit besonderer Hingabe wahrnahm und das der I. T. F. erlaubt, von den reichen Erfahrungen und Kenntnissen Lindleys zum Nutzen der internationalen Transportarbeiterschaft Gebrauch zu machen. Alle, die näher mit Lindley zusammenkommen, haben in ihm einen Freund schätzen gelernt, der mit Zähigkeit für seine Auffassungen zu kämpfen weiß, den aber auch Niederlagen nicht mißmutig und Siege nicht übermütig machen. Stets gilt ihm bei Entscheidungen das Interesse der I. T. F. und der in ihr vereinten Eisenbahner, Transportarbeiter und Seeleute zu wahren.

Im Namen der I. T. F. entbieten wir dem Jubilar die besten Glückwünsche, damit die Hoffnung verbindend, daß Charles Lindley noch recht viele Jahre gegönnt sein mögen.

Zweckmäßigere Gruppierung des Personals der öffentlichen Transporte.

Dem Eisenbahnerkongreß von Bellinzona wurde seitens des *Sindacato Trasporti Secondari* ein Vorschlag zu einer zweckmäßigeren Gruppierung des Personals der öffentlichen Transporte unterbreitet. Der Kongreß hat hierzu selbst keine Stellung nehmen können, sondern beschloss, den antragstellenden Verband um eine nähere Begründung zu bitten und diese im Mitteilungsblatt der I. T. F. zur Diskussion zu stellen. Der Sekretär des italienischen Verbandes, *Koll. Spartaco Stagnetti*, hat uns hierzu folgenden Artikel zur Verfügung gestellt:

Es ist nötig, daß sich der Leser des nachstehenden Vorschlages von jedem Vorurteil traditioneller Art freimacht und die Anregungen lediglich vom Standpunkt der Praxis und der Erfahrung prüft.

Im Beginne der Gewerkschaftsbewegung richteten sich die von den Transportarbeitern gebildeten Organisationen nach der Art des Transportes und dem Charakter des Unternehmens. So entstanden Gewerkschaften der Eisenbahner, der Straßenbahner, der Binnenschiffahrt und dergleichen.

Diese Untereinteilung der Transportarbeiter entsprach zu dieser Zeit dem Zweck, denn die Eisenbahnen zerfielen in verschiedene von Privatgesellschaften betriebene Netze und für das Personal war es vorteilhaft, sich in jedem Unternehmen zu organisieren und diese verschiedenen Gewerkschaften in einem föderativen Verband zu vereinen. Die ersten Eisenbahnerorganisationen erstreckten sich demzufolge auf alle Netze und zwar auch auf die unbedeutendsten Lokalbahnen und die interkommunalen (ebenfalls mit Dampf betriebenen) Straßenbahnen. Später haben sich gewisse Unternehmungen ausgebreitet, andere verschmolzen sich, und in gewissen Ländern hatte das Eingreifen des Staates die Verstaatlichung der Hauptnetze zur Folge, wodurch ein einheitliches Netz für den großen Verkehr entstand.

Diese Entwicklung war von einer Änderung in der Struktur der Eisenbahnerorganisationen begleitet. *Es machte sich die Notwendigkeit eines nach Berufskategorien untergeteilten Einheitsverbandes geltend.* Diese Änderung in der Form der Unternehmen und die mit ihr einhergehende Änderung in der gewerkschaftlichen Struktur hat das Personal der kleinen und mittleren Netze sowie der interkommunalen Straßenbahnen gegenüber den Eisenbahnern der großen oder staatlichen Netze in ungünstigere Bedingungen versetzt. Dieses sah sich gezwungen, aus der gemeinsamen Organisation auszutreten und eine getrennte Organisation mit eigener Struktur zu schaffen.

In gewissen Ländern war das Personal der interkommunalen Straßenbahnen selbständig organisiert und in einer eigenen Föderation zusammengeschlossen. Nur in einigen seltenen Fällen war dieses Personal mit dem Personal der städtischen Straßenbahnen organisiert. Dies war namentlich dort der Fall, wo eine und dieselbe Gesellschaft sowohl die interkommunalen als die kommunalen Straßenbahnen betrieb.

Auch sah man Organisationen entstehen, die sowohl das Personal der Lokalbahnen (Eisenbahnen oder Straßenbahnen) als das Personal der städtischen Straßenbahnen vereinigten. Diese Organisationsform erheischte indessen eine gewisse Autonomie der beiden Kategorien, was namentlich durch den Wohnort des Personals bedingt wurde, denn während das Personal der städtischen Straßenbahnen in einer und derselben

Stadt wohnte, hat das Personal der Lokalbahnen verschiedene Wohnsitze und ist auf das ganze Eisenbahnnetz verstreut.

In andern Ländern schließlich gehört das Personal der Klein- und Lokalbahnen weiter der Organisation des Eisenbahnpersonals der großen Netze an. Es ist indessen sicher, daß die Arbeiter in diesen Ländern die Strukturmängel, die mit dem gewerkschaftlichen Organismus verbunden sind, empfinden.

Diese aus der gewerkschaftlichen Praxis gewonnene Erfahrung dürfte darauf hindeuten, daß die Organisationsform der Eisenbahner und der Transportarbeiter im allgemeinen nachgeprüft und geändert werden muß. Wir meinen, daß die gesammelten Erfahrungen darauf hinweisen, daß hinsichtlich der gewerkschaftlichen Gruppierung des Personals die Transportdienste mehr nach ihrem *sozialen Dienst* als dem der Betriebsweise oder der Unternehmungsform unterschieden werden müssen. Demzufolge hätte die Organisation der Eisenbahner, Klein- und Lokalbahner, sowie der Straßenbahner nach folgenden Gesichtspunkten zu erfolgen:

1. Netze des großen Verkehrs;
2. Netze des kleinen Verkehrs (Lokalbahnen und interkommunale Straßenbahnen);
3. Netze des Stadtverkehrs.

Jeder dieser drei Verkehrstypen hat seine eigene soziale Bedeutung und seinen eigenen industriellen Charakter, mit denen bei der Gruppierung des Personals und dessen Forderungen Rechnung getragen werden muß.

Die unter 1. genannten Netze sind größtenteils verstaatlicht. Das Personal arbeitet auf sehr ausgedehnten Strecken. Der Verkehr ist hochentwickelt, und eventuelle Verluste werden durch den Staat gedeckt. Der Dienst dieser Netze ist eine unbestrittene soziale Notwendigkeit.

Die städtischen Netze entsprechen mehr einem Bedürfnis der Bequemlichkeit als einer unmittelbaren Notwendigkeit. Ist der Verkehr wenig stark entwickelt, so beweist dies, daß das Bedürfnis nicht stark empfunden wird und es bestände keinerlei soziale Rechtfertigung, den Verkehr auf einem solchen Netz aufrecht zu erhalten. Die Dienstart des Personals ist von dem der Eisenbahner sehr verschieden.

Die Netze des kleinen Verkehrs wiederum entsprechen einer sozialen Notwendigkeit, die von der der großen Verkehrsnetze verschieden, aber nicht weniger wichtig ist, da sie entfernte und verstreut liegende Orte bedienen. Auch wo der Verkehr auf solchen Netzen ein schwacher ist, muß der Dienst zulasten der Gemeinschaft aufrecht erhalten werden. Die Dienstart des Personals dieser Netze liegt etwa in der Mitte der Dienstart des Personals der großen Netze und der Dienstart des Personals der städtischen Netze.

Die oben angeführten Eigenarten dieser drei Verkehrssysteme lassen die Unterschiede, die sie hinsichtlich ihrer sozialen *Gattung* trennen, klar erkennen und nach diesen Unterschieden hätte auch die Gruppierung des Personals zu erfolgen.

Andere Kennzeichen, wie etwa der Betriebsart, der Unternehmungsform, der Natur der Linie usw. sind von sekundärer Bedeutung, wenn man der oben angeführten Unterscheidung Rechnung trägt. Ein Beweis hierfür ist, daß in gewissen Ländern die Eisenbahner in ihren Verband auch Personal staatlicher Seedienste aufnehmen, oder städtische Straßenbahner sich organisatorisch mit den Chauffeuren verbinden, oder Personal der Lokal- oder Kleinbahnen eine einheitliche Organisation mit Binnenschiffern, dem Personal von Schwebbahnen usw. bildet.

Es ist daher nicht logisch, die Transportarbeiterschaft nach anderen Gesichtspunkten zu organisieren: Binnenschiffer für sich, das Personal der Autobusdienste für sich, alle Eisenbahner (der großen und kleinen Netze zusammen), alle Straßenbahner (der städtischen und interkommunalen Netze) zusammen. Die Befolgung dieses Systems würde bedeuten, daß man den Notwendigkeiten der Praxis nicht Rechnung trägt.

In dem von uns vorgesehenen Organisationssystem könnten die verschiedenen in einer Gewerkschaft vereinten Kategorien ihre eigene Sektion haben, geleitet von einem Komitee, das zur Behandlung aller Fragen der interessierten Kategorie zuständig ist, ein System, das bereits bei gewissen Eisenbahnerorganisationen gehandhabt wird.

Dagegen wäre eine derartige Unterteilung in einer die gesamte Eisen- und Straßenbahnerschaft umfassenden Einheitsorganisation unpraktisch, denn eine Organisation muß für die Durchsetzung ihrer Forderungen kämpfen und diese Forderungen sind aufs engste verbunden mit dem sozialen Dienst, den das fragliche Verkehrsmittel zu erfüllen berufen ist. Daher ist es notwendig, daß jede der drei Personalgruppen, wie sie

sich aus unserer Klassifizierung ergeben, ihre vollständige Bewegungsfreiheit behält.

Wir hoffen, daß sich die I. T. F. sich einer gewerkschaftlichen Gruppierung in oben beschriebenen Sinne nicht widersetzen mag, sondern deren Verwirklichung fördern oder doch keinesfalls dort Schwierigkeiten verursachen wird, wo diese Organisationsweise besteht oder ihrer Verwirklichung entgegengeht.

Spartaco Stagnetti.

Neue faschistische Anschläge in Italien.

Der Faschismus entfaltet in der letzten Zeit wieder eine besonders rührige Tätigkeit. Seine neueste Gewalttat besteht in der Besetzung des Sekretariats des italienischen Seeleuteverbandes in Genua. Schon früher war dieser Verband der Leitung eines Regierungskommissars unterstellt worden, doch scheint man in Unternehmer- und Regierungskreisen mit dem Wirken dieses Kommissars nicht zufrieden gewesen zu sein, da er die Erwartungen seiner Auftraggeber nicht erfüllte. Infolgedessen wurde der Kommissar zum Rücktritt veranlaßt und unmittelbar hierauf, offenbar nicht ohne Mitwirkung der Regierung, das Verbandssekretariat gewaltsam besetzt. Die damit verbundenen Absichten sind leicht zu durchschauen: es wird erwartet, daß dieses Vorgehen endlich ermögliche, die etwas widerspenstigen italienischen Seeleute gefügig zu machen. Diese Hoffnungen dürften sich indessen kaum erfüllen, denn die italienischen Seeleute stehen in ausgesprochener Gegnerschaft zum Faschismus und verlassen lieber die Schiffe, für die sie angemustert sind, indem sie das freiwillige Exil der Sklaverei vorziehen.

Schon heute sind infolge der faschistischen Verfolgungen viele tausende italienische Seeleute beim Anlaufen fremder Häfen desertiert, wodurch ein sehr ernstes Problem aufgerollt wird, da diese Leute dringend der Unterstützung bedürfen. Außerdem muß verhütet werden, daß das Unternehmertum deren Notlage ausbeuten und sie zu Streikbrecherzwecken verwenden kann.

Ein anderer Vorgang, der Beachtung verdient, ist die zwischen dem Unternehmerverband und den faschistischen Korporationen getroffene Verabredung, wonach die Arbeitgeber nur die faschistischen Gewerkschaften als die Vertreter der Arbeiterschaft anerkennen und Verhandlungen mit freien Gewerkschaften ablehnen. Damit verschafft sich der Faschismus eine Monopolstellung, mittels der er die freie Gewerkschaftsbewegung vollständig unterdrücken zu können hofft. Es ist unschwer vorauszusehen, daß die freien Gewerkschaften dieser Entwicklung nicht untätig zusehen, sondern ihre Rechte unter Einsatz ihrer ganzen Kraft verteidigen werden. Die Regierung scheint sich ebenfalls Rechenschaft zu geben, daß das Vorgehen der faschistischen Gewerkschaften zu großen Konflikten leitet und sie trifft daher auch ihrerseits Maßnahmen, um ihre Stellung in jeder Weise zu festigen. Darauf deutet die erfolgte Ausarbeitung von Gesetzentwürfen, die dem italienischen Parlament bei seiner nächsten Zusammenkunft vorgelegt werden sollen und die nicht weniger bezwecken, als die faschistische Diktatur durch die Verfassung zu legalisieren. Unter anderem sollen das wenigstens noch formell bestehende Kontrollrecht des Parlaments über die Regierung und die lokale Selbstverwaltung beseitigt werden. In Zukunft wäre der Ministerpräsident demnach nur noch dem König gegenüber verantwortlich und besäße gegenüber dem Parlament völlige Unabhängigkeit. Ferner würden Gemeinden von 5000 Einwohnern und mehr nicht mehr von einem selbstgewählten Bürgermeister, sondern von einem durch die Regierung eingesetzten Kommissar verwaltet werden, der nur dieser gegenüber verantwortlich ist. Die Gemeindeparlamente selbst sollen bestehen bleiben, jedoch wird bestimmt, daß Personen, die oppositionellen Vereinigungen oder Parteien angehören, nicht wählbar sind.

Mussolinis Bestrebungen gehen also darauf hinaus, ganz Italien dem Faschismus zu unterwerfen und alle politischen und

wirtschaftlichen Freiheiten für Nichtfaschisten aufzuheben. Der modernen Arbeiterbewegung stehen daher harte Tage bevor, denn es ist damit zu rechnen, daß alle die erwähnten Maßnahmen mit einer großen Kampagne gegen die Arbeiterschaft gepaart gehen werden, die unter Umständen auch die internationalen Organisationen der modernen Gewerkschaftsbewegung auf den Plan rufen muß.

Rundschau.

Der bereits im August begonnene Teilstreik englischer Seeleute dauerte den ganzen Monat September hindurch an und fand namentlich in Australien, Neu-Seeland und Südafrika zeitweise eine starke Verschärfung, da die Streikenden in den Häfen dieser Länder seitens der Landesorganisationen erhebliche Unterstützung fanden. Dagegen scheint die Streikbewegung in England selbst im Zurückgehen begriffen zu sein. Bekanntlich wird dieser Streik, zu dem die auf Grund eines Beschlusses des englischen Maritime Board ab 1. August in Kraft getretene Herabsetzung der Heuern Anlaß gegeben hat, von der führenden englischen Seeleuteorganisation, der Sailors' and Firemen's Union bekämpft, dagegen von der Amalgamated Marine Workers' Union unterstützt.

Unter den übrigen Konflikten des Transportgewerbes stand die von den deutschen Eisenbahnern eingeleitete Lohnbewegung im Vordergrund. Ein zweites zur Prüfung der Forderungen bestelltes Schiedsgericht konnte eine Verständigung zwischen den beiden Parteien nicht herbeiführen, sodaß der Schlichter schließlich einen Schiedsspruch fällte. Diese Entscheidung ist jedoch für die Eisenbahnerschaft ganz unannehmbar, da sie eine allgemeine Lohnerhöhung ablehnt. Sie ist übrigens auch sachlich ganz unhaltbar, da sie die von der Regierung angekündigte Preissenkungsaktion zum Ausgangspunkt nimmt und von vornherein unterstellt, daß diese zur Herabsetzung der Lebenshaltungskosten führen wird. Der Tatsache, daß seit dem letzten durch Schiedspruch vom März dieses Jahres erfolgten Lohnfestsetzung eine sehr erhebliche Verteuerung der Lebenshaltungskosten eingetreten ist, wurde überhaupt nicht Rechnung getragen. Die an dem Lohnarbitragevertrag beteiligten Eisenbahnverbände haben daher gegen den Schiedsspruch Protest erhoben und ihn abgelehnt. Obwohl seitdem mehrere Wochen verflossen sind, ist bisher keine Verbindlichkeitserklärung erfolgt. Es wird aber damit gerechnet, daß der Schiedsspruch mit bindender Kraft versehen wird, doch ist zugleich vorauszusehen, daß dann die Eisenbahnverbände ihre Forderungen in Kürze aufs neue aufrollen werden. Entgegen der Forderung der Unternehmervereine, die Geltungsdauer des Schiedsspruchs bis 31. März 1926 festzusetzen, hat der Schlichter von der Angabe eines Termins abgesehen.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Stärkere Verbreitung des Mitteilungsblattes.

Das Sekretariat hat im Laufe der letzten Zeit wiederholt die Möglichkeit erwogen, den gegenwärtigen Umfang des Mitteilungsblattes zu erweitern. Obwohl hierdurch der Wert des Mitteilungsblattes für die angeschlossenen Organisationen beträchtlich gehoben werden könnte, meinte das Sekretariat doch solange von einem derartigen Schritt absehen zu sollen, bis eine bessere Verbreitung des Mitteilungsblattes unter den Mitgliedern unserer Organisationen gesichert ist. Daß in dieser Hinsicht noch vieles gebessert werden kann, zeigt folgende

Übersicht der von den angeschlossenen Organisationen übernommenen Kollektivabonnements:

	Exemplare
Belgischer Verband des Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Telephonpersonals und der Seeleute	62
Bulgarischer Eisenbahner-Verband	14
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	1
Französische Eisenbahner-Föderation	2
Transportarbeiter-Verband, Straßburg	10
Landesverband der Eisenbahner in England	100
Holländischer Eisen- und Straßenbahnerverband	38
Luxemburgischer Eisenbahner-Verband	40
Norwegischer Matrosen- und Hezerverband	10
Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner in Österreich	100
Freier Gewerkschafts-Verband Österreichs (Transportarbeiter)	2
Polnischer Eisenbahner-Verband	101
Schweizerischer Eisenbahner-Verband	200
Internationaler Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter in der Tschechoslowakei	70
Verband der Eisenbahner in der Tschechoslowakei	20

Das Sekretariat hat sich in einem besonderen Schreiben in dieser Frage an die Organisationen gewandt und sieht der Aufgabe von Kollektivabonnements entgegen. Gleichzeitig erklärte sich das Sekretariat bereit, dem wiederholt geäußerten Wunsch, Freixemplare für voranstehende Kollegen zur Verfügung zu stellen, in größerem Umfang als bisher zu entsprechen.

**

Eingegangene Beiträge.

Transportarbeiterverband Irland	fl. 872.50
Seeleute- und Fischerverband Island	„ 62.82
Eisenbahnerföderation Argentinien	„ 3000.—
Eisenbahnerverband Polen	„ 2534.66
Tschechischer Eisenbahnerverband (Unte)	„ 630.10
Englischer Verband der Maschinenanwärter, Metallarbeiter und Elektriker	£ 8.15.0

Das Sekretariat der I. T. F.



Die Eisenbahnkatastrophen in Frankreich.

In rascher Folge haben sich in der letzten Zeit in Frankreich eine Reihe von Eisenbahnkatastrophen zugetragen, die die Öffentlichkeit in hohem Maße beunruhigen. Insgesamt fanden in den vergangenen drei Monaten elf Eisenbahnunfälle statt, bei denen 43 Personen getötet und 302 Personen verletzt wurden. Wie immer führten die Eisenbahngesellschaften die Ursache auf Nachlässigkeiten des Personals zurück mit dem Erfolg, daß in den meisten Fällen die angeblich verantwortlichen Eisenbahner vom Dienst enthoben oder verhaftet wurden. Indessen deutet schon die Fülle der Katastrophen darauf hin, daß die Ursachen außerhalb persönlicher Unachtsamkeiten liegen und aufs engste mit dem französischen Eisenbahnbetriebswesen verbunden sein müssen. In einzelnen Fällen konnte denn auch bereits einwandfrei festgestellt werden, daß schlechte Materialbeschaffenheit den unmittelbaren Anlaß bildete.

Auf eine andere Ursache weist der Eisenbahnunfall in Amiens hin. Auch in diesem Falle wurde der Lokomotivführer sofort verhaftet, aber unmittelbar hernach wieder freigelassen,

nachdem er den Nachweis erbracht hatte, daß er durch die dem Zuge vorgeschriebene fahrplanmäßige Zeit zu der von ihm eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit gezwungen war und daß er sich bei Nichteinhaltung dieser Fahrzeiten der Bestrafung ausgesetzt hätte. Hier liegt wohl eines der größten Übel des heutigen französischen Eisenbahnwesens. Im Bestreben, der allgemeinen Forderung nach kurzen Fahrzeiten nachzukommen, lassen die französischen Gesellschaften die Züge mit einer Schnelligkeit laufen, der die Beschaffenheit des eingebauten und rollenden Materials sowie der Signaleinrichtungen nicht entspricht. Und um das Personal selbst zu verleiten, über diese Materialmängel hinwegzusehen, haben alle Eisenbahngesellschaften ein raffiniertes Prämiensystem für das Lokomotivpersonal eingeführt, das dieses direkt anleitet, etwa eingetretene Verspätungen durch Beschleunigung der Fahrt einzuholen. Da diese Prämien einen nicht unwesentlichen Bestandteil des Einkommens der Lokomotivführerschaft bilden und die festen Löhne völlig unzureichend sind, so ist das Personal förmlich gezwungen, die Rücksicht auf die Verkehrssicherheit der Rücksicht auf seine materielle Existenz zu unterordnen und den Dienst nicht mehr nach eigenem Berufsgewissen zu versehen.

Es scheint, daß die Unhaltbarkeit dieses Prämiensystem nun endlich begriffen wird. Wenigstens hat der französische Verkehrsminister die Absicht kundgegeben, die Pünktlichkeitsprämien zu beseitigen. Hoffentlich wird diese Absicht bald erfüllt in der Weise, daß die bisherigen Prämienbeträge dem festen Lohn zugeschlagen werden. Bedauerlich ist es jedenfalls, daß erst derart häufige und verhängnisvolle Unglücksfälle dem Ministerium Veranlassung gegeben haben, dieser unhaltbaren Dienstpraxis der französischen Eisenbahngesellschaften, durch die fortwährend Leben und Sicherheit sowohl der Reisenden als des Personals aufs Spiel gesetzt werden, ein Ende zu bereiten.

Außerdem werden noch eine Reihe sonstiger dringender Maßnahmen zu ergreifen sein. Dies gilt nicht zuletzt hinsichtlich der Regelung der Zugfolge. Heute können in Frankreich fünf bis sechs Züge in Zeitabständen von 10 Minuten abgelassen werden, ohne daß darauf Rücksicht genommen wird, ob der voranfahrende Zug die Strecke bereits verlassen hat. Ein Blockstellensystem wie beispielsweise in Deutschland, besteht in Frankreich nur auf den (ehemals preußischen) Eisenbahnen Elsaß-Lothringens. Ferner müssen die heutigen Fahrzeiten nachgeprüft werden. Die französischen Eisenbahngesellschaften scheinen es als ihren Ehrgeiz zu betrachten, die denkbar größten Zugsgeschwindigkeiten zu erzielen, aber es wird keine Rücksicht darauf genommen, ob Wagenmaterial, Signaleinrichtungen, Weichensysteme und dergleichen solche Schnelligkeiten gestatten. Im allgemeinen sind in Frankreich diese Anlagen noch ungemein rückständig und genügen vielleicht für Geschwindigkeiten von 40 bis 50 Kilometern, aber nicht von 120 und mehr Kilometern, mit denen heute auf freier Strecke gefahren wird.

Einen weiteren wichtigen Faktor schließlich bilden die Lohn- und Arbeitszeitverhältnisse der Eisenbahnerschaft. Eine wesentliche Verbesserung dieser ist in Frankreich schon längst als dringende Notwendigkeit empfunden worden. Wie anderwärts wird auch in Frankreich kaum oder gar nicht dem Umstand Rechnung getragen, daß die Raschheit, mit der heute die Abwicklung des Verkehrs erfolgt, ganz unverhältnismäßig hohe Ansprüche an das Eisenbahnpersonal stellt, die umso nachteiligere Folgen auf die physische Verfassung des Personals haben müssen, als die allgemeine Unregelmäßigkeit des Dienstes allein schon der Gesundheit sehr abträglich ist.

Es ist aber nicht anzunehmen, daß die Eisenbahngesellschaften von sich aus alle notwendigen Maßnahmen ergreifen werden. Das Unternehmertum wendet in der Regel Geldmittel für technische Verbesserungen nur dann auf, wenn diese entsprechende Ersparnisse an Personalausgaben gestatten. Zwar sind in der Regel auch die Gesellschaften bei Katastrophen finanzielle Leidtragende, aber die Erfahrungen scheinen sie belehrt zu haben, daß die Schäden aus Eisenbahnkatastrophen doch geringer sind als die Beträge, die für die Verbesserung der technischen Anlagen aufgewendet werden müßten. Diese

Unternehmer-Mentalität dürfte auch durch die Katastrophen-Epidemie der letzten Monate kaum geändert werden. Bereits ist von beflissenen Statistikern der französischen Eisenbahngesellschaften ausgerechnet worden, daß die Unfälle in diesem Jahre den Durchschnitt anderer Jahre nicht übertreffen und daß die französischen Bahnen hinsichtlich der Verkehrssicherheit einen Vergleich mit andern Ländern sehr wohl bestehen. Das deutet nicht darauf hin, daß die Gesellschaften bereit sind, ernsthaft Folgerungen aus den Erfahrungen der letzten Monate zu ziehen und darum ist es notwendig, daß dem Eisenbahnpersonal Einfluß auf die Betriebsführung eingeräumt und die Verwaltung der Eisenbahnen auf eine mehr demokratische Grundlage gestellt wird, wie dies auch der der I. T. F. angeschlossene Eisenbahnverband und die französische Gewerkschaftskommission längst gefordert haben.

Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

Rußland *)

VII. Arbeitsbedingungen. (Rechtliche Stellung).

Gegen jede Entlassung kann Berufung bei der Abschätzungs- (Taxations) und Konfliktkommission eingelegt werden, die in jedem Betriebe besteht und aus Vertretern der Arbeiter und der Administration auf paritätischer Grundlage gebildet ist. Jede Entlassung infolge eines Vergehens darf nur mit Genehmigung der Abschätzungs- (Taxations-) und Konfliktkommission erfolgen.

Berufung gegen den Ausspruch der Abschätzungs- und Konfliktkommission erfolgt durch den Verband. Ungesetzliche Beschlüsse der Konfliktorgane können durch das Arbeitsinspektorat aufgehoben werden. Gegen Entscheidungen des Inspektorats kann beim Volkskommissariat für Arbeit Berufung eingelegt werden. Wird in der Abschätzungs- (Taxations-) und Konfliktkommission eine Verständigung der Parteien nicht erzielt, so wird der Fall der Vergleichskammer und den Schiedsgerichten unterbreitet.

Der Kodex der Arbeitsgesetze gewährt der Administration das Recht, ohne vorherige Behandlung in der Abschätzungs- (Taxations-) und Konfliktkommission den Arbeitsvertrag in bezug auf einen einzelnen Bediensteten nur in folgenden Fällen aufzulösen (Entlassung): a) Wenn der Arbeiter oder Angestellte ein kriminelles Verbrechen begangen hat, das mit seiner Arbeit unmittelbar zusammenhängt, und dies durch einen in Kraft getretenen Gerichtsbeschluß festgestellt ist, oder b) wenn der Angeklagte sich über 2 Monate in Haft befindet. Auch in diesem Falle kann der Entlassene Berufung bei der Abschätzungs- und Konfliktkommission einlegen.

In sämtlichen Fällen ungesetzlicher Entlassungen wird dem Entlassenen der Lohn für die ganze Dauer der Entlassung bis zu seiner Wiedereinstellung im früheren Dienst ausgezahlt.

Seit der Oktober-Revolution haben die Eisenbahner wie alle Werkstätten das unbeschränkte Recht auf Bekleidung öffentlicher Ämter in sämtlichen öffentlichen und staatlichen Organisationen ohne Ausnahme.

VIII. Arbeitszeit.

Die höchste tägliche Arbeitszeit ist 8 Stunden. Im Reglement über die Arbeitszeit besteht keine Unterscheidung zwischen Dienst- und Arbeitszeit. Es gibt eine Bestimmung über verschiedene Normen der Arbeitszeit für verschiedene Gruppen.

Für die Arbeiter sämtlicher Dienste, sowie für die Angestellten, die mit dem Betriebsprozeß in den Abteilungen und Werkstätten unmittelbar verbunden sind, und für diejenigen Bediensteten, die zwecks Sicherung des ununterbrochenen Verkehrs in drei Dienstschichten arbeiten, beträgt die tägliche Arbeitszeit 8 Stunden.

*) Auf Grund von Mitteilungen des Allrussischen Eisenbahnverbandes.

Für die Gruppen der Kanzlei- und Kopfarbeit, mit Ausnahme der oben einbegriffenen, und auch für Lehrlinge von 16 bis 18 Jahren, besteht der 6stündige, und für Lehrlinge von 14 bis 16 Jahren der 4stündige Arbeitstag. Das Zug- und Lokomotivpersonal ist durch die Art der Arbeit manchmal gezwungen, mehr als 8 Stunden zu arbeiten, aber nicht über 12 Stunden ununterbrochen. Die Jahresnorm der Überarbeit darf 600 Stunden nicht übersteigen. Überstunden werden mit doppeltem Lohn entschädigt.

Alle Werkstätten haben wöchentlich eine ununterbrochene Ruhezeit von 42 Stunden. Die Arbeit ist an folgenden Feiertagen verboten: am 1. Januar (Neujahr), am 22. Januar (der 9. Januar 1905), am 22. März (Tag der Niederstürzung des Zarismus), am 18. März (Tag der Pariser Kommune), am 1. Mai (Tag der Internationale) und am 7. November (Tag der Proletarischen Revolution). Außerdem werden in den einzelnen Orten weitere Ruhetage, nicht über 10 im Jahr, festgesetzt, übereinstimmend mit den örtlichen Verhältnissen, der Zusammensetzung der Bevölkerung, den Volksfeiertagen u. dgl. (Ostern, Weihnachten usw.).

Laut Arbeitskodex wird allen Werkstätten jährlich ein Mindesturlaub von 2 Wochen unter Bezahlung des Lohnes gewährt. Die in besonders schädlichen und gefährlichen Betrieben Beschäftigten erhalten noch einen Extra-Urlaub, ebenfalls nicht unter 2 Wochen.

Es wird auch kurzdauernder Urlaub bei verschiedenen Anlässen (Verhehlung, Todesfälle in der Familie, Erkrankung, Wohnungsumzug usw.) gewährt. Personen, die an öffentlicher Arbeit teilnehmen und daher abwesend sind, wird ihr Durchschnittslohn garantiert, entweder im Unternehmen oder am Orte der öffentlichen Arbeit.

Ruhe- und Mahlzeitpausen werden in die Arbeitszeit nicht eingerechnet. Pausen für stillende Mütter werden als Arbeitszeit angerechnet; kann diese Pause während der Arbeit nicht ausgenutzt werden, so erhält die Arbeiterin eine Stunde vor Arbeitsschluß dienstfrei mit voller Bezahlung dieser Stunde.

Die Arbeitszeit in der Nacht beträgt 7 Stunden mit derselben Bezahlung wie für den 8-Stundentag. In kontinuierlichen Betrieben arbeitet die Nachtschicht 8 Stunden mit Bezahlung der achten Stunde als Überstunde. Als allgemeine Regel haben Personen des Verwaltungspersonals, deren Arbeitstag nicht festgesetzt werden kann, einen unnormierten Arbeitstag mit einer Zulage bis zu 50% ihres Grundgehältes.

Überarbeit sowie die Arbeit an den gesetzlichen Ruhetagen (auch an Sonntagen) wird doppelt bezahlt.

Als Regel ist über die normale Arbeitszeit hinausgehende Arbeitszeit unzulässig. Überarbeit wird nur in Ausnahmefällen, die im Arbeitskodex vorgesehen sind, gestattet, und zwar: a) bei der Ausführung von Arbeiten, die zur Verteidigung der Republik, sowie zur Verhütung öffentlicher Not und Gefahr notwendig erscheinen, und b) bei Verrichtung gesellschaftlich notwendiger Arbeiten (in Wasserversorgung, Beleuchtung, Kanalisation, Post-, Telegraphen- und Telephondienst), bei zufälligen oder unerwarteten Ereignissen, die das regelmäßige Funktionieren derselben stören. Die Gesamtzahl der Überstunden darf 120 Stunden im Jahr nicht übersteigen.

IX. Lohnregelung.

Vom Volkskommissariat der Arbeit wird für jede Gegend der U. d. SSR ein Minimum-Arbeitslohn festgesetzt, der weder von Staats- noch Privatunternehmungen unterschritten werden darf.

Lohnsätze und periodische Lohnerhöhungen werden durch Übereinstimmung des Zentralkomitees des Verbandes oder seiner Organe mit der betreffenden Wirtschaftsorganisation festgesetzt „und hängen selbstverständlich von den finanziellen Möglichkeiten des Unternehmens ab“.

Die Lohnsätze werden auf Grund der Qualifikation und der zu verrichtenden Arbeit bestimmt und beziehen sich auf den Monat ohne Rücksicht auf die Zahl der Sonn- und Feiertage. Den provisorischen Arbeitern werden die Sonn- und Feiertage jedoch abgezogen und nur die wirklichen Arbeitstage gezahlt.

Im Eisenbahntransportwesen besteht ein 24stufiges Tarifnetz, das sämtliche Gruppen der Transportarbeiter umfaßt.

Das Verhältnis des Lohnsatzes der 1. Stufe zur 24. Stufe ist gleich 1:8. Über die Einzelheiten dieses Tarifschemas unterrichtet folgende Aufstellung:

Lohnstufe	Verhältnis	Gruppen			
1	1	Angestellte für leichte Arbeit			
2	1,2	Angestellte für leichte Arbeit, welche Fertigkeit und Verantwortung erfordert, und Arbeiter für schwere Arbeit			
3	1,5	Arbeiter für schwere Arbeit, welche Fertigkeit und Verantwortung erfordert			
4	1,8	Arbeiter niedriger Qualifikation			Das untere Kanzlei- und Wirtschafts-Personal
5	2,2				
6	2,5	Arbeiter mittlerer Qualifikation		Das untere technische und Hilfspersonal	Das untere Kanzlei- und Wirtschafts-Personal
7	2,8				
8	3,1	Arbeiter höherer Qualifikation		Das untere Verwaltungspersonal	Das mittlere Kanzlei- und Wirtschafts-Personal
9	3,5				
10	3,9			Das mittlere technische Personal	Das obere Kanzlei- und Wirtschafts-Personal
11	4,3				
12	4,5			Das mittlere Verwaltungspersonal	
13	4,8				
14	5,1			Das obere technische Personal	
15	5,3				
16	5,5			Das obere Verwaltungspersonal	
17	5,7				
18	6				
19	6,2				
20	6,4				
21	6,7				
22	7				
23	7,5				
24	8				

Der Arbeitslohn wird auf Grund der 1. Tarifstufe festgesetzt und ändert sich nur mit der Tarifzone des betreffenden Ortes. Im ganzen bestehen für die Eisenbahnen der U. d. SSR. 6 Teuerungszonen. In der ersten wird der tarifmäßige Lohn, in der zweiten 120%, in der dritten 125%, in der vierten 130%, in der fünften 140%, und in der sechsten 150% des tarifmäßigen Lohnes gezahlt. Zur höchsten Zone gehören: Moskau, Leningrad, Chankow, Kiew, Murmaner Bahn, Kaukasien, Transkaukasien und Taschkent.

Außerdem hat jede Bahn innerhalb ihres Gebietes eigene Tarifzonen, jedoch nicht mehr als vier.

Für manche Personen des technischen und administrativen Personals wird der Lohnsatz nicht tariflich, sondern durch besondere Übereinkunft festgesetzt.

Der Verband ist mit dem eingeführten System der Lohnregelung einverstanden und ist an der Durchführung desselben beteiligt.

Was speziell das Verhältnis der Lokomotivführer zu den Zugführern angeht, so besteht in Rußland folgende Regelung: Lokomotivführer gehören der Tarifstufe 14-15, und Zugführer der Tarifstufe 11-12 an. Der Verband hält diese Einstellung für richtig.

Familien- und sonstige Zuschläge werden nicht bezahlt. Dagegen bestehen Prämien für Brennstoffersparnis auf Lokomotiven, in stationären Anlagen, für Gütenstationsoperationen und für Verminderung der Selbstkosten pro Reparatur-Einheit. Die durchschnittliche Höhe dieser Prämien ist etwa 50-60 Prozent des tarifmäßigen Grundlohnes. Außerdem erhält das Zug- und

Lokomotivpersonal Werstgeld (Vergütung für zurückgelegte Werst), das sich ungefähr in derselben Höhe wie die Prämien bewegt.

Für die Werkstätten gelten die gleichen Lohnsätze wie für die übrigen Transportbetriebe. „Da aber“, so wird in dem Bericht des Allrussischen Eisenbahnerverbands bemerkt, „in den Werkstätten in bezug auf die Entlohnung ein unbeschränktes ansehnliches Akkordsystem existiert, so ist der Arbeitslohn in den Werkstätten etwas höher als in den übrigen Diensten.“ In den meisten Eisenbahnwerkstätten sind die Löhne den in der Metallindustrie gezahlten annähernd gleich.

Die Löhne sind höher als die des Post- und Telegraphenpersonals.

Vom „Wochenlohn“ eines Lokomotivführers ist auszugeben für:

	Anfang 1924	Anfang 1925
a) wöchentliche Wohnungsmiete für eine Arbeiterfamilie in den teuersten Städten des Landes . . .	3,7 Proz.	4,9 Proz.
b) 1 Paar Schuhe	57	36
c) einen Anzug (mittlerer Güte) . .	165	100
d) 1 kg Brot	1	0,7
e) 1 kg Fleisch	4,2	2
f) 1 kg Schweinespeck	5,4	3,6
g) 1 Liter Milch	0,7	0,7
h) 1 Zentner Steinkohle	2,7	2,5

Pensions- und Krankenkassenbeiträge werden nicht abgezogen.

Bei dienstlicher Versetzung werden Umzugskosten vergütet. Wenn ein Arbeiter vorübergehend die Arbeit eines höher bezahlten Arbeiters verrichtet, so erhält er den höheren Lohnsatz.

X. Pensions- und Krankengeldregelung.

Sämtliche Arbeiter und Angestellte gehören einer Versicherungskasse an. Beiträge hierzu leisten nur die Unternehmen und Anstalten.

Vom ersten Tage der Erkrankung an hört die Lohnzahlung auf und tritt Anspruch auf Unterstützung seitens der Versicherungskasse ein. Bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit entspricht die Unterstützung dem tatsächlichen Einkommen im Augenblick der Erkrankung. Diese Unterstützung wird während der ganzen Krankheitsdauer gewährt. Für Personen, die kostenlos in Heilanstalten untergebracht werden, vermindert sich die Unterstützung auf $\frac{1}{2}$ für Verheiratete und auf $\frac{1}{3}$ für Ledige oder Alleinstehende.

Die Kontrolle über erkrankte Versicherte erfolgt durch Vertrauensärzte der Versicherungskassen. Es werden ebenfalls Beobachtungen über die richtige Befolgung von der Arbeit durch die behandelnden Ärzte angestellt. In zweifelhaften Fällen wird der Kranke durch ärztliche Kontrollkommissionen untersucht.

Zum Kampfe gegen Simulation sind die breiten Arbeitermassen durch die unteren Wirtschafts- und Versicherungsorganisationen — Betriebsräte, Arbeiterschuttkommissionen, Delegierte, Arbeiterkorrespondenten u. a. — herangezogen.

Bei plötzlichem Ableben wird der Lohn bis zum Todestage gezahlt. Ist der Verstorbene zuvor krank gewesen und bezog er noch Krankenunterstützung, so wird auch diese bis zum Tage des Todes ausgezahlt. Die Versicherungskasse gewährt, wenn der Verstorbene Hinterbliebene zurückläßt, eine einmalige Bestattungsentschädigung.

Ein besonderer Pensionsfonds für das Personal besteht nicht. Die Versicherungsorgane haben dagegen einen allgemeinen Versicherungsfonds, der seinerseits in die Fonds der „Pensionen und Unterstützungen“ und des „ärztlichen Beistandes“ zerfällt. Aus diesem Fonds werden die Versicherten bei Erkrankung, Schwangerschaft, Niederkunft, Säuglingsernährung, Quarantäne, Bestattung, Invalidität, Erwerbslosigkeit, Alter unterstützt. Im allgemeinen Fonds der „Pensionen und Unterstützungen“ gibt es einen Spezialfonds für Arbeitslosigkeit.

Die Verwaltung sämtlicher Versicherungsorganisationen und -Fonds liegt ausschließlich in den Händen der Arbeiter und Angestellten. An der Spitze des gesamten sozialen Versicherungswesens steht der Unionsrat für soziale Versicherung beim

Volkskommissariat für Arbeit, der sich paritätisch aus Vertretern der obersten Wirtschaftsorgane und des Zentralrates der Gewerkschaften zusammensetzt.

Das administrative Wirtschaftspersonal gehört diesen Versicherungsorganisationen nicht an.

Die Versicherungsfonds werden aus bestimmten Beiträgen der Unternehmen oder Anstalten gebildet. Diese Beiträge sind in Prozenten der Lohnsumme festgesetzt, deren Höhe sich nach dem *Schädlichkeits- und Gefährlichkeitsgrad der Arbeit in den betreffenden Betrieben oder Anstalten* richtet.

Gegenwärtig besteht ein normaler Grundtarif von 22, 20, 18 und 16 Prozent sämtlicher Lohnarten. Ferner besteht ein sogenannter Vergünstigungstarif, der für das Verkehrswesen 12%, für die Schwerindustrie 10% und für die vom Staatbudget unterhaltenen Anstalten und Betriebe 10% beträgt. Außerdem gibt es noch einen partiellen Tarif von 9,4, 9,2 und 0,5% für einige Unternehmen (vorzugsweise mit provisorischem oder Saison-Charakter), deren Beschäftigte nur teilweise, also nicht in allen Arten der sozialen Versicherung versichert sind. Die Prozente beziehen sich immer auf alle Formen des Lohnes.

Pensionsberechtigt ist jeder auf Grund ärztlicher Untersuchung als invalide erkannte Bedienstete, ohne Rücksicht auf die Ursachen der Invalidität, die Zahl der Dienstjahre oder das Alter. Eine Ausnahme wird für Bedienstete gemacht, die infolge des Alters invalid geworden sind. Von diesen wird eine 8jährige Dienstzeit verlangt.

Die Höhe der Pension richtet sich nach der Invaliditätsgruppe, der der Invalide zugeteilt wird. Es bestehen drei Invalidengruppen. Gruppe 1 umfaßt diejenigen, die ihre Arbeitsfähigkeit ganz verloren haben. Die Pension in dieser Gruppe beträgt 50% des Durchschnittslohnes für Arbeiter des betreffenden Ortes. In der Invalidengruppe 2 vermindert sich die Pension auf $\frac{3}{4}$ und in Gruppe 3 auf $\frac{1}{2}$ der Pension für Invalide der ersten Gruppe.

Eine von diesen allgemeinen Normen abweichende Regelung ist für diejenigen getroffen, die infolge eines Arbeitsunfalls invalid werden. Diese erhalten bei Verlust der vollständigen Arbeitsfähigkeit eine Pension in Höhe des wirklichen Verdienstes im Zeitpunkt des Arbeitsunfalles. Auch hier sind drei Invalidengruppen vorgesehen. In der Gruppe 2 sinkt die Pension auf $\frac{3}{4}$, und in der Gruppe 3 auf $\frac{1}{2}$ des wirklichen Verdienstes. Als Arbeitsunfall wird auch infolge Berufserkrankungen eintretende Invalidität angesehen.

Die Normen für Witwen- und Waisenspension sind wie folgt:

Die Familien der verstorbenen oder verschollenen versicherten Ernährer mit einem erwerbsunfähigen Mitglied erhalten $\frac{1}{2}$, mit zwei arbeitsunfähigen Familienmitgliedern $\frac{2}{3}$ der vollen Pension eines Invaliden der ersten Gruppe bzw. wenn der Tod im Zusammenhang mit einem Arbeitsunfall eingetreten ist, des vollen Verdienstes des Verstorbenen. Auch in diesem Falle ist Berufserkrankung einem Arbeitsunfall gleichgestellt.

Für den Eintritt des Pensionsgenusses ist ein bestimmtes Alter nicht vorgesehen. Die Pensionsberechtigung wird durch die Tatsache der eingetretenen Invalidität bestimmt. Trifft ein Arbeiter oder Angestellter infolge Krankheit oder erlittenen Unfalles aus dem Dienst aus und wird darauf die Invalidität festgestellt, so wird die Pension vom Tage der Vorlage eines Gesuches durch die Pensionskasse gezahlt. Scheidet ein Arbeiter oder Angestellter infolge Personalabbau oder auf eigenen Wunsch aus dem Dienst, so verliert er sämtliche Versicherungsansprüche, wenn er sich als Arbeitsfähiger nicht innerhalb einer bestimmten Frist bei den Arbeitsbörsen registrieren lassen und nicht wieder in ein Lohnverhältnis treten würde.

(Schluß folgt.)

Erklärung.

Das Sekretariat der I. T. F. wurde gebeten, im Mitteilungsblatt folgende Erklärung zu veröffentlichen:

Auf der 3. ordentlichen Generalversammlung des Deutschen Eisenbahner-Verbandes in Köln a. Rh. hat der Vertreter der Ortsgruppe *Danzig* Ausführungen gemacht, welche in bezug auf die polnische Bruderorganisation (Z. Z. K.) nicht den Tatsachen entsprechen.

Die von diesem Vertreter auf der Generalversammlung erhobenen Vorwürfe sollten sich nicht gegen die Z. Z. K. richten, sondern treffen die im Gebiete der Freistadt Danzig bestehenden polnischen Organisationen (Z. Z. P. und P. Z. K.).

Die Vertreter der Ortsgruppe Danzig des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands erklären, daß die internationalen Grundsätze der I. T. F. von der Z. Z. K. in keiner Weise verletzt worden sind.

Das Verhältnis zwischen der Z. Z. K. und der Ortsgruppe Danzig des Einheitsverbandes ist nach wie vor ein freundschaftliches.

Danzig, den 9. September 1925.

Polnischer Eisenbahnerverband (Z. Z. K.)

Maxamin. Sudy, Mastek.

Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands.

Roggenbuck (Ortsgruppe Danzig),

Kontrowitz

Wiechmann

Kaufuß, Vorstandsmitglied.



Der Hafen von Antwerpen.

Die Bedeutung des Hafens von Antwerpen ist in den letzten Jahren in stetem Zunehmen begriffen. Seit 1922 übertrifft sowohl die Zahl als die Tonnage der ankommenden Schiffe den höchsten (im Jahre 1913) erreichten Verkehr der Vorkriegszeit. Es liefen ein:

Jahr	Zahl der Schiffe	Tonnenmaß
1913	7056	14 146 819 B. R. G.
1919	4820	5 245 048 " " "
1920	7689	10 858 926 " " "
1921	8076	12 980 874 " " "
1922	8323	15 050 182 " " "
1923	9061	17 349 098 " " "
1924	9537	19 302 534 " " "

Die Verwaltung des Hafens liegt in den Händen der Stadt, die auch Eigentümerin aller Hafeneinrichtungen — mit Ausnahme der staatlichen Schelde-Kais — ist. Ihr gehören nicht nur die festen Anlagen (Kais, Speicher, Schuppen usw.), sondern auch die technischen Ausrüstungen (feste und schwimmende Kräne), die nach einem von der Gemeindeverwaltung geregelten Tarif vermietet werden.

Obwohl das maschinelle Ladeverfahren noch nicht in dem Maße entwickelt ist wie etwa in Rotterdam, hat sich die Arbeitsweise im Laufe der letzten Jahrzehnte doch gewaltig verändert und spielen die Maschinen eine große Rolle. Im ganzen verfügte der Hafen Anfang 1924 über folgende öffentliche Hebevorrichtungen:

Hydraulische Kräne:

2 von 1 t Tragfähigkeit	234 von 2 t Tragfähigkeit
83 von 1½ t Tragfähigkeit	2 von 2½ t Tragfähigkeit

Elektrische Kräne:

80 von 2 t Tragfähigkeit
30 von 2½ t Tragfähigkeit

Außerdem waren folgende Schwerlastkräne vorhanden: 1 großer Kranbock mit 120 t Tragfähigkeit, 1 elektrischer Kran

mit 50 t Tragfähigkeit, 2 hydraulische Kräne mit resp. 10 und 40 t Tragfähigkeit und 1 elektrischer Kran von 30 t Tragfähigkeit.

Die schwimmenden Hebevorrichtungen bestanden aus 1 Kran von 150 t, 4 Kränen von 5 t und 2 Kränen von 10 t Tragfähigkeit. Ferner waren vorhanden: ein schwimmender Apparat zum Umladen von Erzen und Kohlen, sowie 16 Getreide-Elevatoren mit einer stündlichen Leistungsfähigkeit von 200 t. Letztere löschten im Jahre 1922 zusammen 2 061 433 t Getreide. Die erste Einführung von Getreide-Elevatoren fand 1909 statt. Die Bedienung sämtlicher Getreide-Elevatoren bestand aus 173 Leuten. Im übrigen technischen Dienst (Kräne, Schleppbote, Fährbote, elektrische Hafenzentralen und dergl.) waren rund 1000 Leute beschäftigt. Im Laufe der letzten Zeit sind weitere Hebemaschinen hinzugekommen.

Alles in allem genommen, ist die Zahl der Beschäftigten im Antwerpener Hafen 18 000, was beträchtlich mehr ist als beispielsweise im Hafen von Rotterdam (etwa 8000 Personen), obwohl der Tonnage nach beide Häfen einander ungefähr gleichstehen. Der Unterschied ist hauptsächlich dadurch zu erklären, daß in Antwerpen vorwiegend Stückgüter behandelt werden, während Rotterdam besonders für den Verkehr in Massengütern (Erze, Kohlen, Getreide usw.) eingerichtet ist und entsprechend mehr maschinelle Hebezeuge verwendet.

Die hauptsächlichlichen Hafentransport-Unternehmungen sind die sogenannten „Naties“, deren Ursprung auf Gilden zurückzuführen ist, die aber heute rein kapitalistische Unternehmungen darstellen. Die „Naties“ besorgen vornehmlich die Zu- und Abfuhr der Schiffswaren und beschäftigen 4500 bis 5000 Leute. Auch in diesem Betrieb hat die Maschine eine starke Veränderung hervorgerufen, da der Transport heute fast ausschließlich mit Kraftwagen und Traktoren erfolgt und Pferde kaum mehr gebraucht werden.

Einen argen Mißstand bildet noch die Regelung der Hafenarbeit. Im Gegensatz zu den meisten übrigen großen Häfen besteht in Antwerpen noch kein System, durch das eine etwas größere Beständigkeit in der Beschäftigung herbeigeführt wird. Auch gibt es noch keine Zentralstellen, die die Leute annehmen. Die Auszahlung der Löhne ist, soweit die unständigen Hafenarbeiter in Betracht kommen — und hierzu zählt der weitaus größte Teil aller im Hafen Beschäftigten — ist ebenfalls sehr schlecht geregelt. Meistens erfolgt sie für die im Taglohn Arbeitenden nach Beendigung der Arbeit. Wird auf eigene Rechnung gearbeitet, so erfolgt die Auszahlung nach Vollendung der Arbeit. In diesem Fall wird der Betrag einem der Arbeitenden zur Verteilung an die übrigen ausgehändigt.

Eine im Jahre 1921 vom belgischen Transportarbeiterverband aufgestellte Altersstatistik, bei der etwa 14 000 Hafenarbeiter berücksichtigt wurden, ergab folgende Verteilung:

Alter:	Anzahl:
17 Jahre	1
18 bis 20 Jahre	400
21 bis 40 Jahre	7950
41 bis 50 Jahre	3575
51 und weniger als 60 Jahre	1570
60 Jahre und darüber	430

Die meisten Hafenarbeiter werden demnach schon im vierten Lebensjahrzehnt zur Aufgabe ihrer Arbeit gezwungen und nur wenige vermögen es länger auszuhalten oder länger Beschäftigung zu finden. Wohl stellen diejenigen, die das 50. Jahr überschritten haben, noch etwas mehr als ein Zehntel der Gesamtbeschäftigten dar, doch ist zu beachten, daß hierunter auch zu Wachtdienst und sonstigen leichten Arbeiten verwendete Personen einbegriffen sind.

Das Gefahrenrisiko ist nach wie vor sehr groß. Eine Aufsicht über das verwendete Material besteht nicht. Wohl schreibt das Unfallgesetz von 1903 vor, daß die Geräte geprüft werden sollen, doch ist eine ausdrückliche Verpflichtung hierzu nicht auferlegt. Vorhandene Arbeitsaufseher, die berechtigt sind, schlechtes Gerät zurückzuweisen, sind schon rein zahlenmäßig zu gering, um eine wirkliche Kontrolle durchführen zu können.

In den Hafen-Verbandsstellen wurden behandelt: in 1919 3913, in 1920 5827, in 1921 5830 und in 1922 4796 Personen. Im Durchschnitt waren in diesen Jahren 30 Unfälle tödlich. In den ersten fünf Monaten 1925 ereigneten sich 2810 Arbeitsunfälle, wovon fünf den unmittelbaren Tod zur Folge hatten.

Die Löhne richten sich nach dem Index der Lebenskosten. Zurzeit beträgt der Mindestlohn für den achtstündigen Arbeitstag 26 Franken für die Speicher- und Schuppenarbeiter, und 31 Franken für die übrigen Hafenarbeiter. Für schwere und schmutzige Arbeit wird ein Zuschlag bezahlt in der Höhe von 2 bis 6 Franken täglich. Nachtarbeit wird mit 75% Zuschlag vergütet und außerdem werden 8 Stunden 9 Arbeitsstunden gleichgestellt. Nachtarbeit findet im allgemeinen wenig statt. Sonntagsarbeit wird mit einem Zuschlag von 100% vergütet. Bei Arbeit im Stücklohn wird etwa 60% mehr verdient als im Taglohn.

Die gesamte Hafenarbeiterschaft ist so gut wie restlos im Belgischen Transportarbeiterbund organisiert. Auf seinen Einfluß ist es zurückzuführen, daß sich die Arbeitsregelung in den letzten Jahren erheblich gebessert hat. Weitgehende Beseitigung der bemerkten Mißstände dürfte aber nur dadurch erreicht werden, daß die Gemeindeverwaltung von Antwerpen ähnliche Maßnahmen trifft wie diese heute u. a. in Hamburg und Rotterdam bestehen. Ein Plan hierzu ist seit langem in Vorbereitung, soll aber jetzt endlich zur praktischen Ausführung kommen.

Hafenarbeiterlöhne in den größten Nordseehäfen (nach dem Stand vom 1. September 1925).

Hafen	Arbeitsstunden täglich	wöchentlich	Taglohn	Beschränkung und Vergütung der Oberstunden	Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten	Nacht- und Sonntagsarbeit
Antwerpen	8	48	Frs. 31.—, Speicher- u. Schuppenarbeiter erhalten Frs. 5.— weniger. Für schwere und schmutzige Arbeit werden täglich Frs. 2.— bis 6.— Zuschlag gezahlt. Die Löhne ändern sich mit dem Teuerungsindex.	Oberarbeit im Höchsthalle 2 1/2 Stunden. Die wöchentliche Arbeitszeit darf 56 Stunden nicht überschreiten. Oberstunden werden mit 75% Zuschlag vergütet. Oberarbeit darf nur nach voraufgegangener Verständigung zwischen Unternehmer und Gewerkschaft und nur in den gesetzlich vorgeschriebenen Grenzen stattfinden.	Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten dürfen höchstens zwei Stunden im Tage betragen. Vergütung hierfür hat durch Gewährung freier Tage zu erfolgen, die je nach der Stundenzahl 8 bis 26 Tage betragen.	Nachtarbeit wird mit 75% Zuschlag vergütet. Ausserdem werden für 8 Arbeitsstunden 9 Arbeitsstunden gezahlt. Es sind zumindest 6 Arbeitsstunden zu zahlen. Nachtarbeit, die nach 1 Uhr vormittags beginnt, steht einer vollen Nachtschicht gleich.
Hamburg	8	48	Mk. 7.20 für erste Schicht (beginnend um 7 Uhr vorm.) Mk. 8.22 für zweite und dritte Schicht, beginnend um 3 1/2 bzw. um 11 Uhr nachmittags.	Oberarbeit im Höchsthalle 3 Stunden. Die Arbeitszeit darf in zwei Wochen 96 Stunden nicht überschreiten. Oberstunden werden durchschnittlich mit 25% Zuschlag für die 1. Stunde, und 40% für die weiteren Stunden vergütet. Für die Nachtschicht (III. Schicht) ist der Oberstundenzuschlag für die 1. Stunde 40%, für die weiteren Stunden 60%.	Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten sind als Oberstunden mit 40% Aufschlag zu bezahlen. Sie dürfen je eine Stunde nicht überschreiten.	Sonntagsarbeit wird mit Mk. 1.94 pro Stunde vergütet.
London	8	44	Schilling: 12/-	Bestimmungen über die Zahl der möglichen Oberstunden bestehen nicht. Etwaige Oberstunden werden mit 33 1/2 bis 50% Aufschlag gezahlt. Arbeit an Sonnabenden von 5 Uhr nachm. bis Mitternacht wird mit 100% Aufschlag vergütet.	Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten werden mit 1 Arbeitsstunde zuzügl. 100% vor und nach der Arbeit vergütet.	Für Sonntagsarbeit: 100% Zuschlag.
Rotterdam	8 1/2	48	Gulden: 5.60	Oberarbeit im Höchsthalle 2 Stunden täglich. Oberstunden werden je nach der Schicht mit 50% Aufschlag vergütet.	Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten dürfen vor oder nach der Arbeit je eine Stunde nicht überschreiten. Vergütung wird hierfür nicht gewährt.	Nachtarbeit wird je nach der Schicht mit etwa 35% Aufschlag, Sonntagsarbeit mit einem festen Aufschlag von etwa 100% vergütet.

Anmerkung: Die obige Lohnübersicht bezieht sich auf die typische Kategorie der Hafenarbeiterschaft und berücksichtigt die speziellen Gruppen wie Kranführer, Vorarbeiter usw. nicht.

Die Schwierigkeiten der finnischen Transportarbeiter.

In dem Tätigkeitsgebiet des finnischen Transportarbeiterverbandes haben in der letzten Zeit keine großen Veränderungen stattgefunden. In den beiden Häfen *Sörnä*s und *Yxpilä* sind zurzeit Teilstreiks im Gange. Auch in *Brahestad* sind Konflikte entstanden, doch ist nicht damit zu rechnen, daß diese noch im Laufe dieses Jahres zu Ausständen führen.

Der Verkehr in den finnischen Häfen war dieses Jahr außerordentlich stark. In den ersten sieben Monaten 1925 liefen 2139 beladene Schiffe ein mit einer Gesamttonnage von 916 226 B.-R.-T. Für denselben Zeitabschnitt 1924 waren die entsprechenden Ziffern: 1115 Schiffe und 773 389 B.-R.-T. Ausgelassen sind in den ersten sieben Monaten 1925 3148 beladene Schiffe mit zusammen 1716 158 R.-B.-T., während im selben Zeitabschnitt des vorigen Jahres 2547 Schiffe mit zusammen 1 393 140 B.-R.-T. finnische Häfen verlassen haben.

Ungeachtet dieser Zunahme des Hafenverkehrs und auch ungeachtet der Tatsache, daß der Teuerungsindex von 1124,4 im Jahre 1922 auf 1198,4 im August 1924 und auf 1265,8 im August 1925 gestiegen ist, war es nicht möglich, Lohnerhöhungen durchzusetzen. In vier Häfen sind die Löhne im Gegenteil noch herabgesetzt worden, und zwar in zwei Fällen um 25 bis 30 Prozent. Zur Abwehr geführte Streiks waren erfolglos.

Diese ungünstige Entwicklung ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß die Bevölkerung Finnlands überwiegend aus Landarbeitern besteht. Mehr als 65 Prozent der Bevölkerung lebt von der Landwirtschaft und den damit verbundenen Erwerbszweigen. Da das Besitztum der Landarbeiter im allgemeinen zu klein ist, um sie das ganze Jahr hindurch zu ernähren, sind diese gezwungen, ihre Arbeitskraft während eines Teils des Jahres zu verkaufen. Dieser Zwang hat schon immer bestanden, aber er wird in den letzten Jahren erheblich verschärft durch die immer drückender werdende Besteuerung der Landarbeiter, die nicht zuletzt eine Folge der sich fortwährend erhöhenden Rüstungsausgaben des Landes ist. Infolgedessen müssen die Landarbeiter in einem immer größeren Teil des Jahres Lohndienste annehmen. Nun ist der finnische Bauer aber sehr reaktionär und auf allen Gebieten äußerst rückständig. Verdingt er sich zu Lohndiensten, so fragt er nicht nach der Höhe des Lohnes, sondern ist mit dem zufrieden, was dem Unternehmer beliebt, für die Arbeit zu zahlen. Auch ist es dem finnischen Landarbeiter unmöglich, in der Errichtung von Streikbrecherarbeit eine Schande zu erblicken. Da nun ein großer Zugang an solchen Arbeitskräften besteht und die finnische Regierung alles in ihrer Kraft stehende tut, die Bildung von Arbeiterorganisationen zu verhindern, ist auch die eigentliche Lohnarbeiterschaft außerstande, ihre Lage nennenswert zu verbessern oder auch nur zu verhindern, daß selbst in Zeiten guter Beschäftigung und steigender Lebenssteuerung Lohnherabsetzungen erfolgen.

Die hier angeführten Tatsachen haben einen nachteiligen Einfluß auf die Entwicklung der finnischen Gewerkschaften gehabt. Auch der Transportarbeiterverband Finnlands konnte trotz äußerster Anspannung nicht verhindern, daß die Mitgliederzahl, die am Beginn dieses Jahres 5413 betrug, um einige Hundert zurückgegangen ist. Sicher wird dieser Mitglieder-rückgang noch weiter anhalten, denn es ist vorauszusehen, daß der kommende Winter starke Arbeitslosigkeit bringen wird. Anzeichen hierfür sind bereits vorhanden. Die Holzsägereien haben beispielsweise sehr wenig Waldbestände aufgekauft. Holzfäller und Sägereiarbeiter werden daher nur kurze Zeit Arbeit finden können. Da Finnlands Export in der Hauptsache gerade in Holz besteht, wird sich die wirtschaftliche Lage des Landes weiter verschlechtern, was wiederum einen geringeren Beschäftigungsgrad der Hafenarbeiter erwarten läßt. Die finnischen Hafenarbeiter bilden aber mehr als drei Viertel der Mitgliedschaft des Finnischen Transportarbeiterverbandes, sodaß ein weiterer Mitglieder-rückgang die Arbeitsfähigkeit des Verbandes in hohem Maße gefährden muß.

Die hier geschilderten Umstände sind ein Beweis mehr für die Notwendigkeit internationalen Zusammenwirkens der Gewerkschaften, denn auf sich selbst gestellt ohnmächtig, dem Unternehmertum Widerstand zu bieten, könnten internationale solidäre Aktionen den Einfluß des finnischen Transportarbeiterverbandes im eigenen Lande sehr steigern. Praktisch könnte eine derartige Unterstützung in der Weise erfolgen, daß das Löschen von Schiffen, die vom finnischen Transportarbeiterverband boykottiert, aber von den unorganisierten Landarbeitern geladen werden, in den ausländischen Bestimmungshäfen verweigert wird. Wieweit es notwendig wird, solche Maßnahmen zu erwägen und durchzuführen, wird das weitere Verhalten des finnischen Unternehmertums zeigen.

Ein Hafnarbeiterstreik auf Java.

Ein lokaler, aber für die Beurteilung der Vorgänge unter der Arbeiterschaft in den Kolonien bedeutsamer Streik ist am 4. August d. J. in Semarang auf Java ausgebrochen. Nachdem das ausschließlich aus Einheimischen bestehende Personal des Leichterdienstes keine Erfüllung seiner durch eine Delegation vorgebrachten Forderungen gefunden hatte, wurde die Arbeit geschlossen niedergelegt. Es handelt sich hierbei um einen ausschließlichen wirtschaftlichen Konflikt. Die gegenwärtigen Arbeitsbedingungen des etwa 1100köpfigen Personals sind wie folgt:

Monatslohn: 22,50 Gulden; für jede Fahrt 0,50 Gulden extra.

Für Überarbeit: 0,50 Gulden in der Zeit zwischen 6 Uhr nachm. und Mitternacht; 1,00 Gulden in der Zeit zwischen Mitternacht und 6 Uhr vorm.

Außerdem erhält das Personal eine Naturalentschädigung im Umfange von etwa 600 Gramm Reis wöchentlich.

Die gestellten Forderungen lauten:

1. Erhöhung der Löhne von 22,50 auf 30,00 Gulden monatl.;
2. Ausfahrt der Boote um 6 Uhr statt wie jetzt um 5 Uhr;
3. Zurückschleppen der Boote um 5 Uhr nachm., andernfalls Überarbeitvergütung.

Die unter 1) erhobene Forderung wurde rundweg abgelehnt. Zu 2) erklärte die Direktion des Leichterdienstes, daß sie mit den Schifffahrtsgesellschaften Rücksprache halten werde. Der dritten Forderung wurde insofern entgegengekommen, als die auf der Reede bleibenden nichtbeschäftigten Kulis die Hälfte der Überarbeitvergütung der nach 6 Uhr arbeitenden Kulis erhalten sollten.

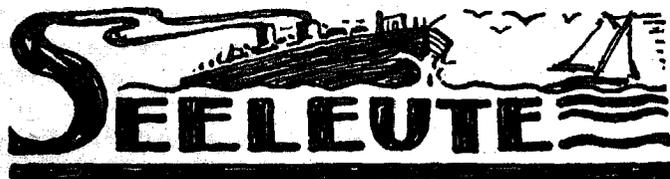
Das Personal bestand jedoch auf Bewilligung der geforderten Lohnerhöhung.

Eine Verschärfung dieses Konflikts ist dadurch eingetreten, daß der Resident von Semarang unmittelbar nach Ausbrechen des Streiks das Versammlungsrecht stark einschränkende Bestimmungen unterwarf. Zusammenkünfte im Freien wurden überhaupt unter Verbot gestellt und für andere öffentliche Versammlungen muß erst Erlaubnis nachgesucht werden. Sonstige Versammlungen, also auch Mitgliederversammlungen von Gewerkschaften, sollten nur stattfinden dürfen, wenn fünf Tage zuvor die Genehmigung hierzu nachgesucht worden ist, doch bleibt es der obersten städtischen Behörde überlassen, ob sie derartigen Gesuchen die Genehmigung erteilen oder versagen will. Schließlich sieht die Verordnung des Residenten noch vor, daß die Polizei zu allen Versammlungen Zugang haben muß.

Hieraus geht eindeutig hervor, daß die kolonialen Regierungsbehörden den Austrag eines reinen Lohnkampfes noch immer nicht zu dulden bereit sind und ihre Macht ausschließlich zugunsten des Unternehmertums mißbrauchen. Die damit verbundene Absicht liegt offen zutage: er soll verhindert werden, daß sich die Gewerkschaftsbewegung in den Kolonien zu einem wirklichen Machtfaktor entwickeln kann, mit dem das Unternehmertum genau so rechnen muß wie in Europa. Mit aller Klarheit ist dies von einem Importeur gegenüber der indischen Zeitung „De Locomotief“ ausgesprochen worden: „Es geht darum, ob das europäische Kapital Herr im eigenen Haus

bleibt oder Knecht der Arbeitnehmer wird, so wie in Holland der Arbeitgeber der Knecht seiner Arbeitnehmer geworden ist. Darum müssen wir kämpfen, und ob dieses jetzt etwas kostet, darauf kommt es weniger an. Wir müssen gemeinsam für dieses große Interesse kämpfen."

Die Frage, ob die Forderungen der Arbeiter berechtigt sind oder nicht, wird von dem Unternehmertum kaum geprüft. Ihm geht es nur darum, den Gewerkschaften keinerlei Nachgiebigkeit zu zeigen, und das Vertrauen der Arbeiter in den Wert des organisatorischen Zusammenschlusses zu erschüttern. Denn das Aufkommen einer starken Gewerkschaftsbewegung in den Kolonien würde notwendigerweise auch den Tag näherbringen, an dem die Kolonien aufhören, vom Standpunkt des Unternehmertums ideale Arbeitsverhältnisse zu bieten. Dieser Tag scheint im Augenblick zwar noch in weiter Ferne zu liegen, aber die allenthalben auftretenden Arbeitskonflikte, für die der Hafnarbeiterstreik in Semarang nur ein Symptom ist, lassen eine mächtige Gärung erkennen, die die europäische Arbeiterschaft nicht nur beachten, sondern nach Kräften fördern muß. Hierzu zwingen sie schon die eigenen wirtschaftlichen Interessen, denn je einflußreicher die moderne Gewerkschaftsbewegung in Europa und Amerika wird, desto stärker wird das Bestreben des Unternehmertums, seine Zuflucht zu dem Arbeitsmarkt der Kolonial- und Halbkolonialländer zu nehmen.



Bericht aus Island.

Von dem Vorsitzenden des Seeleute- und Fischerverbandes in Reykjavik auf Island ist dem Sekretariat der I. T. F. der nachstehende interessante Bericht zugegangen.

Für die Fischerei war 1924 ein äußerst günstiges Jahr, vielleicht das ergebnisreichste der letzten Jahrzehnte. Der Gesamtwert des isländischen Exportes betrug mehr als 80 Millionen Kronen, was für ein Land, das noch nicht einmal 100 000 Einwohner zählt, ein gewaltiger Betrag ist. Gleichwohl sind die Lebenshaltungskosten in den ersten neun Monaten des Jahres fortwährend gestiegen. Unsere Fischer auf den Trawlern hatten ein gutes Durchschnittseinkommen, was sowohl auf die guten Fänge zurückzuführen ist, als darauf, daß die Schiffe während des ganzen Jahres in Betrieb blieben und die Beschäftigung daher beständiger war als in vorausgegangenen Jahren. Unser Lohnabkommen lief Ende September ab, und ab 1. Oktober 1924 trat ein neues in Kraft. Durch dieses wurden die Löhne um 18 Prozent erhöht und der Anteil am Fangergebnis um 20 Prozent. Zu Reibungen hatten die über dieses Abkommen geführten Verhandlungen nicht geführt. Kurz nach dem Inkrafttreten des Abkommens begann die isländische Krone zu steigen und dieses Steigen hielt bis Ende des Jahres an. Einen Einfluß auf die Lebenshaltungskosten übte dies indessen kaum aus. Die Trawler fuhren fort, die Fänge bis Ende des Jahres einzusalzen und dadurch fanden etwa 300 Personen mehr Beschäftigung, als wenn die Fische sofort für den britischen Markt in Eis verpackt worden wären.

Unser Lohnabkommen für Seeleute in der Handelsmarine erlosch Ende Dezember. Verhandlungen für ein neues Abkommen gingen nur langsam und nicht ohne Schwierigkeiten vonstatten. Schließlich kam doch eine Verständigung zustande auf der Grundlage, daß die Heuern des Deckpersonals um 15% und die der Heizer um 20% erhöht wurden. Die Überstundensätze blieben unverändert und betragen nach wie vor 70 Öre pro halbe Stunde. Die übrigen Bestimmungen des früheren Abkommens sowohl hinsichtlich der Arbeitszeit als der Entschädigungs-

sätze blieben fast ausnahmslos in Geltung. Zwei neue Klauseln wurden jedoch aufgenommen. Die eine sieht eine Entschädigung von monatlich 10 Kronen für Matratzen und Tischutensilien vor, während die andere bestimmt, daß Schiffsbesatzungen bei Streiks und Aussperrung in der Ladung arbeiten müssen.

Anfang 1925 hatte der Verband 1047 zahlende Mitglieder.

Ein ergreifender Vorfall ereignete sich in der Nacht vom 7. zum 8. Februar. Ein fürchterlicher Schneesturm führte zum Verlust von zwei Trawlern mit ihrer gesamten 60köpfigen Besatzung. Eines dieser Schiffe fuhr unter englischer Flagge, war aber fast ausschließlich mit Isländern bemannt. Eine in Reykjavik und andern Städten des Landes eingeleitete Sammlung ergab für die Hinterbliebenen einen Betrag von mehr als 100 000 Kronen. Unmittelbar nach dem Vorfall wurde die gesamte Trawlerflotte ausgesandt, um die vermißten Schiffe zu suchen, doch verliefen die Bemühungen völlig ergebnislos.

Im Juni wurden Lohnverhandlungen für die gesamte Heringsfischerei der Monate Juli und August eingeleitet, die ohne Schwierigkeiten zu einem befriedigenden Ergebnis führten. Die Übereinkunft sieht nur Mindestlöhne vor, die gegenüber dem früheren Abkommen um 15% erhöht wurden. Da sich ein Mangel an Personal bemerkbar machte, waren die Reeder gezwungen, erfahrenen Fischern um 20 und 30% höhere Löhne als auf Grund des früheren Abkommens zu zahlen. Inzwischen ist der Heringsfang vorüber und hat sich herausgestellt, daß die Fangergebnisse unter dem Durchschnitt liegen. Der Fanganteil der Fischer war daher ein geringer.

Für die Trawlerflotte läuft das Abkommen Ende September ab. Verhandlungen für ein neues Abkommen sind in Vorbereitung. Es ist kaum damit zu rechnen, daß diese glatt vonstatten gehen werden.

Seit Anfang dieses Jahres schwankte die Währung unseres Landes im Verhältnis zum englischen Pfund zwischen 26 bis 28 Kronen. Die schwedische und dänische Krone ist im Werte weit höher als die isländische. Alle Importe werden mit hohen Zöllen belastet. Infolgedessen sind die Lebenshaltungskosten sehr hoch. Die Preise sind nur geringfügig zurückgegangen. In allerletzter Zeit machte unsere Währung eine große und plötzliche Aufwärtsbewegung, so daß das englische Pfund Mitte September mit 22,75 Kr. notiert wurde. Die Reeder sind daher darauf erpicht, die Löhne herabzusetzen, doch können wir uns solchen Forderungen nicht fügen, da die Aussichten auf einen Rückgang der Preise in den nächsten 4 bis 6 Monaten nicht günstig sind.

In der letzten Parlamentssession brachten die Konservativen einen Gesetzentwurf ein, der auf die Schaffung einer Bürgergarde hinzielte, die ganz offenbar zum Eingreifen bei Industriekonflikten bestimmt sein sollte. Von den Vertretern der übrigen Parteien wurde dieser Gesetzentwurf aber sehr kühl aufgenommen, und nach einer langen und hitzigen Debatte wurde er von einer Beratungskommission unterdrückt. Im ganzen Lande, namentlich in den Reihen der Arbeiterbevölkerung, waren sofort heftige Proteste gegen den Gesetzentwurf laut geworden. Als ein Ergebnis dieser Erregung nahm das Parlament ein Gesetz an, wonach bei Lohnkonflikten ein Schlichter zu bestellen ist. Dieser Schlichter soll noch bestimmt werden bevor unsere neuen Lohnverhandlungen zu einem Abschluß gekommen sind. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Vermittlung zwischen uns und den Reedern seine erste Aufgabe sein wird.

Da die Fischerflotte vergrößert worden ist, hat auch die Zahl unserer Mitglieder erheblich zugenommen. Seit Anfang dieses Jahres sind 270 neue Mitglieder aufgenommen worden. Auch ist in Hafnarfjörður (einer 3000 Einwohner zählenden und 10 Kilometer von Reykjavik entfernten Stadt) eine neue Seeleute- und Fischerorganisation mit 200 Mitgliedern errichtet worden, die sich uns bei allen Lohnverhandlungen anschließt und dieselben Lohnbedingungen hat wie wir.

Wir danken euch für alle uns zugehenden Briefe und Veröffentlichungen. Wir werden hierdurch instand gesetzt, den Gang der Dinge in der übrigen Welt zu verfolgen und das Material hat daher für uns einen unschätzbaren Wert, obgleich

wir infolge unserer Kleinheit und der weiten Entfernung behindert sind, einen aktiven Anteil an dem internationalen Zusammenwirken, wie durch Entsendung von Delegierten zu internationalen Kongressen und dergleichen, zu nehmen. Aber wir tun unser Bestes, alle Vorgänge und eure Bemühungen zur Verbesserung der Lage der Arbeiterklasse, von denen früher oder später auch wir profitieren werden, zu verfolgen.

Notizen.

Im Hamburger Hafen wurden kürzlich zwei für die spanische Nordbahn bestimmte Riesen-Schnellzug-Lokomotiven, die mit Tender eine Gesamtlänge von je 25½ Meter aufweisen, in nur zwei Teile zerlegt (Kessel mit fertiger Armatur und Untergestell) verladen. Hierdurch ist es möglich, die Lokomotiven sofort nach Ankunft im spanischen Hafen auf Schienen zu stellen und sie an ihren Bestimmungsort rollen zu lassen. Bisher sind derartige Lokomotiven in einzelne Teile zerlegt und am Bestimmungsort erst neu montiert worden.

„The Motor Ship“ enthält einige interessante vergleichende Angaben über die Betriebskosten von Motor- und Dampfschiffen. Das größte Motorschiff der Welt, „Svealand“, beförderte auf seiner kürzlich erfolgten ersten Reise 20 600 Tonnen Erz mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 11,6 Knoten bei einem täglichen Ölverbrauch von 20,6 Tonnen. Das Post- und Passagier-Motorschiff „Parkeston“ mit etwa 3000 B.-R.-T., das soeben auf der Route Harwich-Esbjerg in Dienst gestellt wurde, entwickelt eine Schmellichkeit von 15½ Knoten und verbraucht täglich 12 Tonnen Öl. Im Maschinenraum sind nur neun Personen beschäftigt. Ein Dampfschiff von etwas geringerer Leistungsfähigkeit verbraucht täglich 55 Tonnen Kohlen und benötigt im Maschinenraum 19 Personen.

Zur besseren Abwicklung des Londoner Güterverkehrs ist die Errichtung eines unterirdischen Eisenbahnnetzes in Erwägung gezogen. Bereits ausgearbeitete Pläne sehen die Schaffung eines 69 Meilen umfassenden unterirdischen Netzes vor, das den Hafen mit den zehn größten Eisenbahn-Endstationen, den sieben größten Märkten sowie den meisten Handels- und Verteilungszentren, einschließlich des Hauptpostamtes und des Zeitungsviertels, verbindet. Die Ausführungskosten werden auf 32 000 000 Pfund Sterling beziffert. Englische und amerikanische Bankfirmen haben bereits die Beschaffung dieses Betrags gesichert.

Die Imperial Airways Ltd soll demnächst auf ihren Luftlinien London-Kontinent Flugzeuge mit Restaurant in Betrieb bringen. Die neuen Flugzeuge sollen für 50 Personen Raum bieten.

Am 14. August hat der Panama-Kanal sein elftes Betriebsjahr abgeschlossen. Seit seiner Eröffnung haben 30 298 Handelsschiffe den Kanal passiert. Im ganzen waren diese mit 134 140 495 Tonnen Waren befrachtet. Die von ihnen entrichteten Kanalabgaben erreichten den Betrag von 121 780 395,83 Dollar.

Bei dem Bergarbeiterstreik in Henrietta (Oklahoma U.S.A.) organisierten besonders religiöse Streikende Bittgottesdienste im Freien, um mit göttlicher Hilfe die Streikbrecher zum Ausstand zu bewegen. Offenbar befürchtend, daß der Allmächtige für die streikenden Kohlenarbeiter Partei ergreifen konnte, hat die Obrigkeit diese Veranstaltungen verboten. Verschiedene Bergarbeiter, die dieses Verbot übertraten, wurden verhaftet.

Die Aussichten der Self-made-men scheinen sich in den Vereinigten Staaten zu verschlechtern. Zu dieser Feststellung führt die Arbeit eines Statistikers der Universität in Minnesota,

die der „Railroad Worker“ in seiner September-Ausgabe anführt. In dieser Statistik sind 228 verstorbene und 248 lebende reiche Personen in den Vereinigten Staaten berücksichtigt. Von 100 Millionären gehörten diesen Ermittlungen zufolge ursprünglich:

	Von der verstorbenen Generation	lebenden Generation
zur Schicht der Armen	38,8	19,6
zur Mittelklasse	31,5	27,7
zu den Reichen	29,7	52,7

In der statistischen Arbeit finden Millionärenwärter auch einen nützlichen Wink hinsichtlich der Wahl der Eltern:

Der Beruf des Vaters der in der Statistik berücksichtigten Millionäre war:

	der verstorbenen Generation	der lebenden Generation
Kaufmann, Fabrikbesitzer, Bankier, Finanzmann	in 52,2%	in 75,0% der Fälle
Farmer	„ 24,6%	„ 7,3% „ „
Arzt, Lehrer oder Minister	„ 8,8%	„ 4,4% „ „
Arbeiter	„ 7,0%	„ 1,6% „ „
sonstiges	„ 7,4%	„ 11,7% „ „

Die besten Aussichten haben demnach diejenigen, deren Vater Kaufmann, Fabrikbesitzer, Bankier oder Finanzmann ist.

Vor etwa einem Jahre herrschte in den Vereinigten Staaten ob der gemachten Prophezeiung, daß sich die Ölvorräte dieses Landes bald erschöpfen würde, große Beunruhigung. Der Bericht einer von dem American Petroleum Institute eingesetzten Kommission hat diese Befürchtung als unbegründet erwiesen. Die Kommission schätzt die gesamten Ölvorräte der Vereinigten Staaten auf 734 000 000 000 Barrels. Hierbei ist nur das gewinnbare Öl der bekannten Lager berücksichtigt. Etwaige neu zur Entdeckung kommende Öllager sind in die Schätzung nicht einbezogen. Unter Zugrundelegung des Ölverbrauchs der Welt im letzten Jahre würde der geschätzte Vorrat für 734 Jahre hinreichen. Es ist indessen zu beachten, daß der Ölverbrauch in den letzten 20 Jahren von 150 000 000 auf 1 000 000 000 Barrels im Jahre gestiegen ist und daß eine weitere Verbrauchssteigerung eintreten wird.

Zufolge der International Federation of Master Cotton Spinners betrug die Spindelzahl (in Millionen):

Land	am 1. März 1914	am 31. Januar 1925
Großbritannien	55,97	56,71
Vereinigte Staaten	31,32	37,88
Deutschland	11,4	9,5 ¹⁾
Frankreich	7,4	9,5 ²⁾
Rußland	9,11	7,24 ³⁾
Polen	—	1,14
Italien	4,60	4,63
Österreich	4,94	1,05
Tschechoslowakei	?	3,46
Spanien	2,2	1,81
Belgien	1,51	1,76
Schweiz	1,38	1,52
Kanada	0,86	1,15
Mexiko und Brasilien	0,53	2,52
Japan	2,41	5,11
China	?	3,35
Indien	6,39	8,31

(Bemerkungen: ¹⁾ Verlust der elsässischen Industrie, ²⁾ Zugang der elsässischen Industrie, ³⁾ davon schätzungsweise nur 3,37 Mill. in Betrieb.)

Am 31. Januar entfielen auf Europa 100 421 Mill., auf Asien 16 773 Mill. und auf Nord- und Südamerika 41 567 Mill. Spindeln. Die Weltzunahme der Spindelzahl betrug seit 1914 annähernd 11% (von 144 704 Mill. am 1. März 1914 auf 159 904 Mill. am 31. Januar 1925). Für die Vereinigten Staaten betrug die Zunahme 20%, für Indien 30%, für Japan 115% und für England 1¼%.

Nach den Berechnungen eines deutschen Textilfabrikanten betrug für sein Unternehmen der Anteil der Löhne und Gehälter am Verkaufspreis für Garn:

in 1914 (Januar bis 13. Juli)	6,6 Prozent
im April 1924	2,8 „
im Dezember 1924	3,8 „

für Webstoffe:

in 1914 (Januar bis 13. Juli)	12,6 „
in 1924 (April)	5,5 „
in 1924 (Dezember)	4,69 „

Trotzdem zeigen die Großhandelspreise für Textilien in Deutschland gegenüber 1913 eine größere Steigerung als die Großhandelspreise für andere Waren. Während beispielsweise am 12. August 1925 der Großhandelsindex für Kohle und Eisen um 21,2, für Metalle und Mineralien um 33,5, für Kolonialwaren um 77,7% über dem Index von 1913 lag, zeigt der Index für Textilwaren eine Steigerung um 89,8 Prozent.

Nach der Schätzung eines deutschen Volkswirtschafters hat die deutsche Lohnarbeiterschaft in der Zeit der Inflationsperiode (1916 bis 1923) eine durchschnittliche Lohneinbuße von fünf Milliarden Mark im Jahre erlitten. Das entspricht in sieben Jahren der gewaltigen Summe von 35 Milliarden Mark.

Wie die Railway Gazette meldet, hat ein Kongreß französischer Handelskammern eine Resolution zugunsten der Schaffung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen England, Frankreich, Spanien und französischen Besitzungen in Afrika, unter Verwendung von Tunnels im Kanal und in der Meerenge von Gibraltar angenommen. Zweifellos würde die Verwirklichung dieses Planes den Fortgang der Kriegsoperationen in Marokko sehr begünstigen.

In den ersten sieben Monaten dieses Jahres hat die Interstate Commerce Commission der Vereinigten Staaten die Genehmigung zur Errichtung von 692 Meilen neuen Eisenbahnlinien erteilt, deren Kosten auf 30 Millionen Dollar geschätzt werden. In derselben Zeit wurde die Ermächtigung zur Aufgabe von 481 Meilen des Eisenbahnnetzes gegeben. „Labor“, das Organ der amerikanischen Eisenbahner, schätzt die in den letzten fünf Jahren errichteten Eisenbahnstrecken auf 3780 Meilen. In derselben Zeit sollen 2474 Meilen des alten Netzes aufgegeben worden sein.

Esperanto.

Der englische Gewerkschaftskongreß und Esperanto.

Auf dem letzten englischen Gewerkschaftskongreß wurde auf Antrag des Metallarbeiterverbandes beschlossen, „den Generalrat anzuweisen, Esperanto als die offizielle internationale Sprache anzuerkennen und darauf hinzuwirken, daß Esperanto-Unterricht von allen mit dem englischen Gewerkschaftsbund verbundenen Erziehungsorganisationen als Lehrgegenstand aufgenommen wird.“

Der „Daily Herald“ bemerkt zu diesem Beschluß:

„Es besteht kein Zweifel, daß die internationalen Konferenzen und die internationale Macht der Arbeiterschaft durch den Gebrauch einer einzigen Sprache ungleich gewinnen würden.“

Esperanto in der Praxis.

„Mein Dienst bei den Staatsbahnen und meine Arbeit in der Gewerkschaftsbewegung brachte mich wiederholt in die Lage, daß ich wünschte, aus meiner sprachlichen Isolierung herauszukommen. Zeit um eine, geschweige denn gar die drei lebenden Hauptsprachen zu erlernen, stand mir nicht zur Verfügung. Als ich Esperanto kennen lernte, fand ich, daß diese

Hilfssprache meinen Bedürfnissen vollkommen genigte. Dank dieser Hilfssprache kann ich nun mit der ganzen Welt korrespondieren.

Die Befreiung der Arbeiterklasse kann nur das Werk der Arbeiterklasse selbst sein — dieses gilt auch für die Befreiung aus den Banden und Hemmungen der Sprachverschiedenheit.“

Ernst Erikson,

Vorstandsmitglied des Schwedischen Eisenbahnerverbandes und Reichstagsabgeordneter.

Esperanto in der Schule.

Das finnische Unterrichtsministerium hat angeordnet, durch versuchsweisen Unterricht den Wert von Esperanto als erste zu erlernende Fremdsprache in den Schulen zu ermitteln.

Maxim Gorki über Esperanto.

„Nach konservativer Meinung ist Esperanto eine Utopie. Die lebendige Wirklichkeit, die sich nach festen Gesetzen entwickelt, widerlegt diese konservative Auffassung, und zwar nicht nur zögernd, sondern in immer entschiedener werdender Form.“

(Svenska Arb.-Esp.)

Die Notwendigkeit einer Hilfssprache.

„Viele Zukunftspläne, die besonders auch auf dem Gebiete der internationalen Bildungsarbeit liegen, können erst durch die internationale Sprache verwirklicht werden. Dinge, die an der Verschiedensprachigkeit scheitern, lösen die Esperantisten spielend.“

Wohin man sieht, überall zeigt sich mit zwingender Logik die Notwendigkeit einer Welthilfssprache. Sie ist da und wenn sie nicht da wäre, müßte sie heute geschaffen werden.

Die Geschichte wiederholt sich immer wieder: Den Vorfahren erschien's als ein Traum, den Zeitgenossen erscheint's wunderlich, und den Nachfahren wird's selbstverständlich erscheinen.“

G. Pietsch,

Vorstandsmitglied des Einheitsverbandes Deutscher Eisenbahner.

„Die mächtigste Internationale der Weltgeschichte, die der Römisch-Katholischen Kirche, lehrt es uns auch: keine wirklich lebende Internationale ohne gemeinsame Weltsprache.“

(Der Eisenbahner — Aussig.)

EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN

Norsk Transportarbeiderforbund. — Beretning 1924.

Deutscher Eisenbahnerverband. — Geschäftsbericht vom 1. Juli 1922 bis 31. Dezember 1924.

Beretning over Dansk Arbejdsmands Forbunds Virksomhed 1922—1925.

Satzungen des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands.

Conférence internationale du Travail, 8me session, 1926. — Questionnaire. — Simplification à apporter à l'inspection des émigrants à bord.

Conférence internationale du Travail, 9me session, 1926. — Questionnaire. — Codification internationale des règles relatives au contrat d'engagement des marins.

Conférence internationale du Travail, 9me session, 1926. — Questionnaire. — Principes généraux de l'inspection du Travail des marins.