



**MITTEILUNGSBLATT**  
DER  
**INTERNATIONALEN**  
**TRANSPORTARBEITER FÖDERATION**

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: **INTRANSFE-AMSTERDAM**

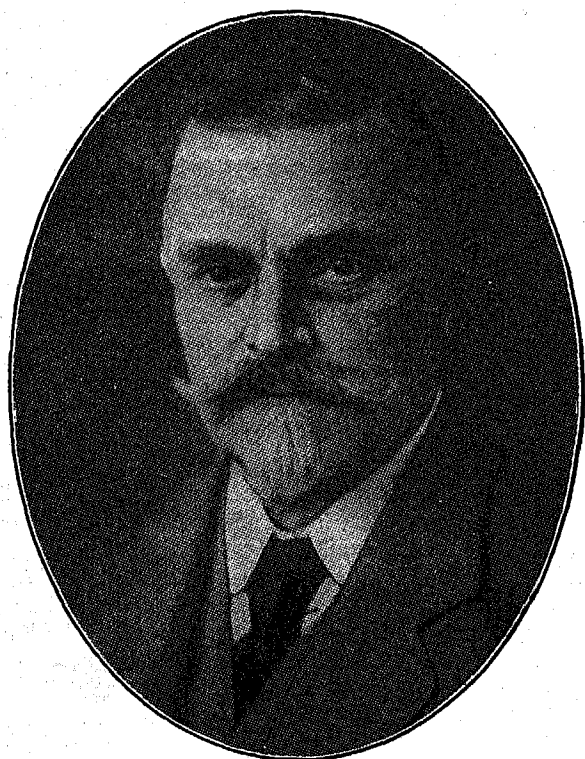
SITZ: **AMSTERDAM**  
[HOLLAND]  
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER: **20186**

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

Allgemeines: Oswald Schumann . . . . . 131	Bericht über die Sitzung des Exekutivkomitees . . . . . 135	bahnverbandes. . . . . 139
Der Sinn des Faschismus . . . . . 132	Rundschau . . . . . 136	<b>Transportarbeiter:</b> Ein grundsätzl. Urteil über die Berechtigung von Sympathiestreiks bei ausländischen Konflikten in Norwegen. . . . . 141
Das neue faschistische Gesetz gegen die Koalitionsfreiheit . . . . . 133	<b>Eisenbahner:</b> Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Rußland) Schluß . . . . . 136	<b>Seeleute:</b> Die Heuern der Seeleute (nach dem Stand im Monat November 1925)
Die Entwicklung der I. T. F. in Zahlen . 133	Internationale Übersicht über die Pensionsregelung für die Eisenbahnerschaft . . 138	Notizen . . . . . 142
Gemeinsames Aktions- und Forderungsprogramm für das Personal der Eisen- und Straßenbahnen . . . . . 134	Zum Bericht des Allrussischen Eisen-	Esperanto. . . . . 142

**Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.**



**Oswald Schumann.**

Am 11. Dezember vollendet Oswald Schumann, der Vorsitzende des Deutschen Verkehrsbundes, das sechste Jahrzehnt eines arbeitsreichen, der Arbeiterklasse gewidmeten Lebens.

Schumanns Tätigkeit in der Gewerkschaftsbewegung begann unmittelbar nach dem Fall jener Schranken, die während mehr als einem Jahrzehnt die moderne Arbeiterbewegung in Deutschland niedergehalten haben und die in der deutschen Geschichte als die Periode des Sozialistengesetzes gekennzeichnet wird. Wiewohl nur mit dürftiger Dorfschulbildung

ausgestattet, trat Schumann in der Gewerkschaftsbewegung sehr bald in den Vordergrund. An der 1896 erfolgten Gründung der Deutschen Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiterorganisation, der später in den Deutschen Verkehrsbund umgewandelten Gewerkschaft, hatte er den hervorragendsten Anteil, was äußerlich auch dadurch Anerkennung fand, daß der Gründungskongreß Schumann zum Vorsitzenden der Organisation wählte.

Oswald Schumann hat seiner Organisation immer mit hervorragendem Geschick und vorbildlicher Tatkraft gedient. An ihrem Aufschwung hatte er einen starken persönlichen Anteil und wenn der Deutsche Verkehrsbund auch die seit seiner Gründung schwärzeste Zeit, die Jahre des Krieges, der Ruhrbesetzung und der Inflation, ohne Erschütterung des inneren Gefüges zu überstehen vermochte, so dankt er dies nicht zum geringsten Teile der festen Hand seines umsichtigen Steuer-manns.

Auch die I. T. F. hat Anlaß, sich den Gratulanten, die sich am Jubiläumstage bei Oswald Schumann einstellen werden, anzuschließen, denn von 1904 bis Kriegsende war Schumann Mitglied des Generalrats der alten I. T. F., die damals ihren Sitz noch in Berlin hatte. Seit dem Kriege ist Schumann vornehmlich durch die Tätigkeit innerhalb der deutschen Arbeiterbewegung in Anspruch genommen, aber er nimmt gleichwohl einen starken Anteil an den Arbeiten der I. T. F. Auf ihren Kongressen ist er ein regelmäßiger Gast, dessen Darlegungen sich stets durch scharfe Logik, klare Fassung und seltenen Weitblick auszeichnen und darum immer größte Beachtung finden. Jedem wird es sofort bewußt: hier spricht ein Mann mit angeborenen Führeigenschaften, mit strengem Charakter und mit hohem Verantwortungsbewußtsein gegenüber der Arbeiterklasse.

Die I. T. F. sieht daher in dem Eintritt Oswald Schumanns in das siebte Lebensjahrzehnt eine willkommene Gelegenheit, ihm für seine fruchtbare Förderung der Arbeiterbewegung zu danken. Sie verbindet damit den Wunsch, daß der Jubilar noch viele Jahre im Vollbesitz seiner körperlich und geistig noch gleich frischen und rüstigen Kräfte bleiben und noch recht oft auf I. T. F.-Kongressen die internationale Transportarbeiter-schaft an seinem reichen Schatz an Erfahrungen teilnehmen lassen möge.

■ 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.

## Der Sinn des Faschismus.

Vielleicht läßt nichts die Atmosphäre der Gleichgültigkeit und Inaktivität, in der sich die internationale Arbeiterklasse gegenüber den von der reaktionären Seite drohenden Gefahren befindet, so gut erkennen wie die Aufnahme, die der so wohl nach Inhalt als nach Fassung arg wenig sensationelle Artikel, der in der November-Ausgabe des Mitteilungsblattes der I. T. F. unter der Überschrift „Die Internationale und der Faschismus“ veröffentlicht worden ist, gefunden hat. Nicht nur wurde der Artikel von einer nicht unbedeutenden Zahl der von I. T. F.-Organisationen herausgegebenen Blätter übernommen, sondern auch andere Blätter druckten ihn auszugsweise ab, und während Telegraphenagenturen seinen Inhalt durch die europäischen Länder weiterleiteten, fand der Pressebericht des I. G. B. darin einen passenden Anlaß zu einem heftigen persönlichen Angriff. Nicht auf Mussolini, nicht auf das faschistische Regime in Italien, sondern auf den Verfasser des Artikels.

Inzwischen hat das Exekutivkomitee der I. T. F. sich in seiner Ende November stattgefundenen Versammlung mit Inhalt und Tragweite des Artikels vereinigt und beschlossen, daß die I. T. F. sofern möglich mit andern, und sofern nicht möglich, allein, Maßnahmen treffen soll, um dem italienischen Proletariat moralisch und praktisch Hilfe und Unterstützung zu verleihen. Alle der I. T. F. angeschlossenen Organisationen werden genaue Zeit von dem Erscheinen dieser Zeilen ein Schreiben empfangen haben, worin die Auffassung und die Beschlüsse der Exekutive zu ihrer Kenntnis gebracht werden und an die Mitarbeit Aller appelliert wird. Auch wird bis dahin bereits die Sitzung des Generalrats des I. G. B. stattgefunden haben und vielleicht bereits bekannt sein, ob und wie dieser auf ein Schreiben reagiert hat, das ihm im Zusammenhang mit den von der Exekutive der I. T. F. gehaltenen Besprechungen und gefaßten Beschlüssen zugesandt worden ist.

Wohin der Faschismus führt, das zeigt der Gesetzentwurf gegen die selbständigen Gewerkschaften, der an anderer Stelle dieses Blattes kurz umrissen ist und mittels dessen über kurzem alles, was in Italien noch von der einst so starken unabhängigen Gewerkschaftsbewegung übrig geblieben ist, mit gebundenen Händen und Füßen den faschistischen Parasiten ausgeliefert wird, mit nicht zu verkennender Deutlichkeit. Das Endziel des Faschismus, gleichgültig unter welchem Namen oder unter welcher Maske er auftritt, ist die gänzliche Vernichtung jeder selbständigen, sozialistischen, revolutionären Arbeiterbewegung und die restlose Unterwerfung der Arbeiter unter das kapitalistische Regime.

Der denkbar größte Fehler, der bisher von vielen gemacht worden ist, der denkbar größte Fehler, der noch täglich von vielen begangen wird, besteht darin, daß man meint oder glaubt, daß der Faschismus etwas spezifisch Italienisches ist, daß Form und Wesen bestimmt wurden und bestimmt werden durch italienische Verhältnisse, und daß, sofern Proteste geäußert werden müssen und sofern etwa von seiten der Arbeiterbewegung anderer Länder etwas getan werden muß, dies einzig und allein zu geschehen hat, um den italienischen Arbeitern zu helfen oder ihnen wenigstens einen Beweis internationaler Solidarität zu geben. Diese Auffassung entspringt einem heillosen Irrtum. Der Faschismus ist nicht nur eine italienische Erscheinung; er ist eine internationale Gefahr, eine Gefahr, die die Arbeiter aller Länder in stets steigendem Maße bedroht.

In Ländern, wo man noch vor einem Jahr jede Mutmaßung, daß die Reaktion gegen die Arbeiter mit gleichen oder ähnlichen Methoden wie die von den Satelliten Mussolinis angewandten aufzutreten wagen würde, spöttisch belächelte, treten bereits die Nachhänger des italienischen Diktators, offen oder insgeheim

ermutigt und unterstützt durch die Großkapitalisten, Regierer, Justiz usw. in einer Weise auf, die auch für die Arbeiterbewegung dieser Länder den Anfang vom Ende bedeuten kann, wenn nicht raschestens national und international das Proletariat der Kampf gegen den Faschismus aufnimmt.

Es wird schwer hausieren gegangen mit der Behauptung, daß der Faschismus, daß die Reaktion im allgemeinen, wie sich diese in den verschiedensten Ländern auf so grauenhafte Weise äußert, nur eine Folge vorausgegangener kommunistischer Agitation sei. Diese Behauptung ist Unsinn. Abgesehen von der Tatsache, daß noch jeder Krieg von einer Periode der Reaktion gefolgt war, hat der große Weltkrieg die herrschende Klasse vor Probleme gestellt, für deren Lösung sie die Mitwirkung — was im kapitalistischen Regime mit dauernder Unterwerfung gleichbedeutend ist — der Arbeiterklasse notwendig hat. Wo diese hierzu nicht bereit ist, wo diese in erster Linie an ihre eigenen Interessen denkt und für diese wirkt und kämpft, wo diese den kapitalistischen Wiederaufbau bedroht, wo sie sich nicht durch nationales und nationalistisches Geschwätz übertölpeln läßt, da greift die Bourgeoisie zur Gewalt und vernichtet unter Anrufung des „bolschewistischen“ Gespenstes jede selbständige, zum Kampf entschlossene Arbeiterbewegung.

Italien ist nur das Land, in dem diese Gewalt in der vollendetsten und vollständigsten Weise zum System und zum Gesetz erhoben worden ist. In andern Ländern, in Ungarn, auf dem Balkan, in den baltischen Randstaaten, herrscht diese Gewalt nicht weniger brutal. Nur ist das System weniger vollkommen. In andern Ländern — bald wird man sagen können: in allen andern Ländern — werden Ausschreitungen von Faschisten, Reaktionären, Weißgardisten oder wie immer sie heißen mögen, von der herrschenden Klasse öffentlich oder insgeheim unterstützt, begrüßt, und, wenn sie für die noch bestehenden Verhältnisse etwas allzu schlimm werden, wohlwollend oder schonend beurteilt.

Der italienische Faschismus behauptet selber, eine Weltmission zu haben, die Mission, die Segnungen des Faschismus auch andern Völkern zu bringen. Es besteht kein Zweifel darüber, daß der Faschismus in allen Ländern nicht nur begeisterte Anhänger und Nachhänger findet, sondern daß diese auch fortdauernd mit der italienischen Organisation in Verbindung stehen.

Darum ist ein Kampf der internationalen Arbeiterbewegung gegen den Faschismus in Italien und das Regime Mussolinis nicht nur im Interesse des italienischen Proletariats geboten. Kampf, heftiger Kampf gegen das faschistische Mordregime in Italien ist nötig und dringend geboten im Interesse der Arbeiterbewegung der ganzen Welt. Der Kampf ist geboten im eigenen Interesse und im Interesse der Selbstbehauptung. Im Kampf der Reaktion in allen Ländern gegen die unabhängige revolutionäre Arbeiterbewegung ist das faschistische Italien die stärkste Stütze, im Kampfe des Proletariats um seine Befreiung von dem kapitalistischen Joch die stärkste Stellung des Feindes.

Es gibt keine andere Alternative: Entweder das organisierte Proletariat überwindet und vernichtet den Faschismus oder der Faschismus wird die Organisationen des Proletariats überwinden und vernichten, und das Proletariat selbst fester als je in die Fesseln des Kapitalismus zwängen.

Möge die Arbeiterklasse aller Länder endlich die ihr aus Italien drohende Gefahr in ihrem vollen Umfang begreifen und sich verteidigen durch Übergang zum Angriff.

Edo Fimmen.

## Das neue faschistische Gesetz gegen die Koalitionsfreiheit.

Nachstehend veröffentlichen wir einige Auszüge des am 18. November von der italienischen Kammer angenommenen Gesetzes zur Regelung der kollektiven Beziehungen zwischen Unternehmern und Gewerkschaften.

Das Gesetz knüpft die gesetzliche Anerkennung an folgende Bedingungen: die freiwillig eingeschriebenen Mitglieder müssen mindestens den zehnten Teil der Arbeiter der Kategorie, für die die Gewerkschaft gebildet ist, in dem betreffenden Arbeitsbezirk umfassen;

außer der Vertretung der wirtschaftlichen und moralischen Interessen ihrer Mitglieder müssen die Gewerkschaften die Aufgabe haben und auch tatsächlich erfüllen, den Mitgliedern Unterstützung zu gewähren und ihnen moralische und nationale Erziehung angedeihen zu lassen;

die Leiter der Organisation müssen Gewähr dafür bieten, daß sie die nötigen Fähigkeiten und moralischen Eigenschaften sowie unverbrüchliche nationale Überzeugung besitzen.

Die Anerkennung der diesen Voraussetzungen genügenden Gewerkschaften erfolgt durch königliches Dekret auf Vorschlag des zuständigen Ministers in Übereinstimmung mit dem Minister des Innern nach Anhörung des Staatsrates.

Die gesetzlich anerkannten Organisationen sind die gesetzliche Vertretung *aller* Arbeiter und Handwerker der Kategorien, für die sie gebildet sind, gleichgültig ob diese eingeschriebene Mitglieder sind oder nicht. Sie sind ermächtigt, von allen Arbeitern und Handwerkern der betr. Kategorie und des betr. Arbeitsgebietes, gleichgültig ob diese eingeschriebene Mitglieder sind oder nicht, einen jährlichen Beitrag in der Höhe eines Taglohns bzw. von 30 Lire zu erheben. Diese Beiträge werden vom Lohn oder Gehalt zurückgehalten und den Organisationen überwiesen.

Nur die regulär eingeschriebenen Mitglieder können an der Tätigkeit der Organisation und der Wahl oder einer anderen Ernennungsform der sozialen Organe mitwirken.

Für jede Kategorie kann nur eine Gewerkschaft gesetzlich anerkannt werden. Die Gewerkschaften können Lokal-, Distrikt-, Provinz-, Regional-, Interregional- oder Landes-Organisationen darstellen. Auch die Anerkennung von Föderationen mehrerer Gewerkschaften ist zulässig.

In keinem Falle können ohne Ermächtigung durch die Regierung Gewerkschaften anerkannt werden, die irgendwelche Bande zu Vereinigungen mit internationalem Charakter haben oder von solchen abhängig sind.

Die Ernennung oder Wahl der Vorsitzenden oder der Sekretäre der nationalen, interregionalen und regionalen Gewerkschaften ist nur gültig, wenn sie durch königliches Dekret auf Vorschlag des zuständigen Ministers in Übereinstimmung mit dem Minister des Innern gutgeheißen wird. Die Zustimmung kann jederzeit zurückgezogen werden.

Die Ernennung oder Wahl der Vorsitzenden oder der Sekretäre der Provinz-, Distrikt- und Lokal-Gewerkschaften ist nur gültig, wenn sie durch Dekret des Provinzpräfekten genehmigt ist. Die Genehmigung kann jeder Zeit zurückgezogen werden.

Die Disziplinargewalt über die Mitglieder wird vom Vorsitzenden oder Sekretär ausgeübt. Diese können stets die Unwürdigen auf Grund ihres moralischen oder politischen Verhaltens ausschließen.

Die Lokal-, Distrikt- und Provinzorganisationen unterstehen der Überwachung durch den Präfekten und der Vormundschaft der Provinzverwaltung.

Die regionalen, interregionalen und nationalen Organisationen unterstehen der Überwachung und der Vormundschaft des zuständigen Ministers.

Der Präfekt bzw. der Minister können die Vorstände der Gewerkschaften auflösen und alle Macht auf die Dauer bis zu einem Jahr dem Präsidenten oder Sekretär übertragen. In schwereren Fällen können der Präfekt bzw. der Minister die Verwaltung einem ihrer Kommissare übertragen.

Die von den gesetzlich anerkannten Vereinigungen abgeschlossenen Kollektivverträge gelten für *alle* Arbeiter und Handwerker, für die sie zuständig sind.

Gewerkschaften von Bediensteten des Staates, der Provinzen, der Gemeinden und öffentlicher Wohltätigkeitsinstitute können gesetzlich nicht anerkannt werden.

Die bestehenden gesetzlich nicht anerkannten Gewerkschaften können fortbestehen und sind dem geltenden Gesetz unterworfen.

Dies sind die hauptsächlichsten Bestimmungen des die Rechte wirtschaftlicher Vereinigungen regelnden Gesetzes, soweit dieses die Gewerkschaften betrifft. Dasselbe Gesetz regelt auch die Rechte der Unternehmervereinigungen, denen es im wesentlichen dieselben Bestimmungen auferlegt wie den Gewerkschaften. Indessen gehört nicht viel Scharfsinn dazu, um zu erkennen, daß diese übereinstimmende gesetzliche Behandlung von Unternehmerverbänden und Gewerkschaften eine sehr verschiedene praktische Bedeutung hat, denn das italienische Unternehmertum hat von Mussolini nichts, die Arbeiterschaft aber alles zu befürchten. Das Gesetz läuft praktisch auf nichts anderes hinaus, als daß den faschistischen Gewerkschaften eine Monopolstellung eingeräumt und ihnen die ausschließliche Vertretung der italienischen Arbeiterschaft übertragen wird. Die freigewerkschaftlichen Organisationen werden durch das Gesetz zwar nicht direkt aufgelöst, aber in jeder Beziehung rechtlos gemacht. Die Präfekten können indessen jederzeit einen Kommissar zur Verwaltung ihres Vermögens einsetzen und die Auflösung aussprechen.

Bemerkenswert sind die außerordentlich starken Eingriffsrechte der Regierung und der Präfekten. Auch ihr Zweck ist vollkommen deutlich: damit schaffen sich die faschistischen Machthaber eine Garantie, daß einmal gesetzlich anerkannte Gewerkschaften ihren Zügen nicht entgleiten und stets willige Werkzeuge des Faschismus bleiben. Genau besehen ist das Mussolinische Gesetz daher nicht eine Regelung, sondern die Aufhebung des Koalitionsrechtes. Es verfälscht die Koalitionsfreiheit, die auch die italienische Regierung durch Unterzeichnung der in die Friedensverträge aufgenommenen „Charte der Arbeit“ vor aller Welt anerkannt hat, in ein faschistisches Kampfmittel gegen die italienische Arbeiterschaft.

## Die Entwicklung der I. T. F. in Zahlen.

(N.) Nachstehend folgen einige Zahlen über den Mitgliederbestand der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen und der in ihr vereinten Gruppen für diejenigen Jahre, für die verlässliche Daten gesammelt werden konnten. Soweit die Jahre vor 1919 in Betracht kommen, ist eine genaue Ermittlung sehr schwierig, da das Archiv der I. T. F. während des Krieges zum größten Teil verloren gegangen ist.

Der Rückgang der Zahl der Mitglieder, der sowohl auf die Gesamtheit als auf die drei besonders angeführten Gruppen bezogen, seit 1922 zu verzeichnen ist, steht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der inzwischen eingetretenen wirtschaftlichen Krise und der damit verbundenen Erscheinungen, wie Arbeitslosigkeit und dergleichen. Dieser Rückgang konnte auch durch den Zutritt neuer Organisationen nicht ganz ausgeglichen werden.

Was das *Eisenbahnpersonal* angeht, so erinnern wir zur Erklärung des Mitgliederrückganges an den großen Personalabbau während der letzten Jahre. Allein in Deutschland sind beispielsweise 300 000 Personen, die in überwiegender Mehrheit der uns angeschlossenen Eisenbahnerorganisation angehörten, entlassen worden. Auch in Österreich sind etwa 30 000 Personen das Opfer des Personalabbaues geworden. Dabei ist die Personalverminderung keineswegs auf diese beiden Länder beschränkt. Das Jahr 1924 brachte in dieser Sektion indessen bereits wieder eine Zunahme, die sich auch in diesem Jahre allgemein fortgesetzt hat.

Die für 1924 festgestellte Zunahme der Sektion *Seeleute* ist in der Hauptsache auf neue Anschlüsse zurückzuführen. (U. a. ist die National Sailors and Firemen's Union beigetreten.)

Den Zahlen — das gilt wenigstens für die letzten Jahre — sind die Mitglieder zugrunde gelegt, für die Beiträge an die I. T. F. entrichtet werden. „Papiersoldaten“ sind darin nicht enthalten.

Wir beabsichtigen, in der Zukunft regelmäßiger über die zahlenmäßige Entwicklung der I. T. F. zu berichten. Sehr gerne würden wir hierbei auch Angaben über die Zusammensetzung der einzelnen Sektionen machen und die Sektion Eisenbahner beispielsweise in Lokomotivpersonal, Zugpersonal, Kanzleipersonal usw., die Sektion Transportarbeiter in Hafenarbeiter, Chauffeure, Straßenbahner, Binnenschiffer und dergleichen zerlegen. Dazu sind wir indessen erst imstande, wenn auch die uns angeschlossenen Organisationen genauere Angaben über die Zusammensetzung ihrer Mitglieder machen. Wir bitten daher die Organisationen, mit unseren Absichten Rechnung zu halten und uns die notwendigen Angaben zu verschaffen. Gleichzeitig möchten wir diese Gelegenheit benutzen, den bereits mehrfach persönlich gegenüber einzelnen Kollegen geäußerten Wunsch, alle aus der Zeit vor 1919 vorliegenden I. T. F.-Dokumente (Berichte, Kongreß-Aufnahmen, I. T. F.-Publikationen und dergleichen) zur Verfügung unseres Archivs zu stellen, gegenüber allen, die solches Material besitzen, wiederholen.

#### Gesamtzahl der Mitglieder.

Jahr:	Insgesamt	Länder	Anzahl der Organisationen
Juli 1902	211 450	10	17
Oktober 1904	77 672	7	11
Juni 1906	207 231	13	22
Juli 1908	496 619	17	44
Juli 1910	467 918	16	42
Juli 1913	881 950	18	50
Januar 1914	887 450	18	52
April 1919	746 482	7	12
Januar 1920	1 573 927	8	14
Januar 1921	2 691 763	16	32
Januar 1922	2 352 610	17	35
Januar 1923	2 189 974	22	45
Januar 1924	2 035 958	26	56
Januar 1925	1 939 744	32	70
Juli 1925	1 937 250*)	34	80

#### Eisenbahner.

Jahr:	Insgesamt	Länder	Anzahl der Organisationen
Juli 1902	101 000	3	3
Juni 1906	91 200	5	5
Juli 1908	270 870	11	13
Juli 1910	266 516	10	12
Juli 1913	378 188	12	14
April 1919	194 445	4	4
Januar 1920	561 501	4	4
Januar 1921	1 463 387	14	16
Januar 1922	1 233 637	16	19
Januar 1923	1 224 644	20	23
Januar 1924	1 106 790	22	26
Januar 1925	1 131 201	26	32

#### Transportarbeiter (einschl. Straßenbahner).

Jahr:	Insgesamt	Länder	Anzahl der Organisationen
Juli 1902	81 950	7	9
Juli 1908	180 649	13	21
Juli 1910	173 552	13	21
Juli 1913	410 889	15	24
April 1919	529 524	7	8
Januar 1920	986 970	9	10
Januar 1921	1 221 376	13	15
Januar 1922	1 113 470	13	14
Januar 1923	904 759	14	15
Januar 1924	874 587	17	19
Januar 1925	686 550	20	26

\*) Nach dem von den Organisationen angegebenen Mitgliederstand vom 1. Januar 1925.

#### Seeleute.

Jahr:	Insgesamt	Länder	Anzahl der Organisationen
Juli 1902	28 500	4	6
Juli 1908	45 100	7	10
Juli 1910	27 850	7	8
Juli 1913	92 873	11	14
April 1919	22 513	4	4
Januar 1920	25 456	4	4
Januar 1921	35 640	6	7
Januar 1922	31 676	6	7
Januar 1923	60 571	11	12
Januar 1924	54 581	12	13
Januar 1925	121 993	16	17

### Gemeinsames Aktions- und Forderungsprogramm für das Personal der Eisen- und Straßenbahnen.

Sowohl dem Internationalen Eisenbahnerkongreß in Bellinzona als dem Internationalen Straßenbahnerkongreß in Brüssel wurde seitens des italienischen Vertreters im Generalrat der I. T. F., Giuseppe Sardelli, der nachstehende Entwurf zu einem gemeinsamen Aktions- und Forderungsprogramm für die Eisen- und Straßenbahnerschaft vorgelegt. Auf den Kongressen selbst konnte der Entwurf nicht behandelt werden. Es wurde daher beschlossen, den Entwurf durch Veröffentlichung im „Mitteilungsblatt der I. T. F.“ zur Diskussion zu stellen. Aus technischen Gründen hat die Ausführung dieses Beschlusses der beiden erwähnten Kongresse verzögert werden müssen.

1. Die I. T. F. wird eingeladen, das Studium über die Arbeitsbedingungen des Personals der Eisenbahnen und Straßenbahnen in den verschiedenen Ländern zu beschleunigen, um auf Grund der Ergebnisse ein Mindestprogramm gemeinsamer Forderungen auszuarbeiten. Hierzu ist seitens der I. T. F. die Auffassung der Landesorganisationen wie auch der Landeszentralen einzuholen.

2. Letztere hätten sich im Einvernehmen mit den interessierten Landesorganisationen mit den politischen Parteien, die die Gewerkschaftsbewegung unterstützen, in Verbindung zu setzen, um sich über die Art einer eventuellen parlamentarischen Aktion (Einreichung von Gesetzentwürfen oder Anträgen, Interpellationen usw.) zu verständigen. Die Ergebnisse solcher Besprechungen wären der I. T. F. mitzuteilen, die analoge und gleichzeitige parlamentarische Manifestationen in andern Ländern beschließen und die Lage des Proletariats eines großen Landes benützen könnte, um die Regierungen zu veranlassen, sich über die Annahme einer Regelung für das Personal der Eisen- und Straßenbahnen auszusprechen. Gleichzeitig könnte die I. T. F. ermächtigt werden, sich, wenn sie es für zweckmäßig erachtet, an das Internationale Arbeitsamt zu wenden und dieses zu ersuchen, sich mit der Frage ebenfalls zu befassen.

3. Für den Fall, daß die oben angeführten Mittel nicht zum gewünschten Ziele führen oder daß die Unternehmer die üblichen Mittel arbeitsfeindlicher Obstruktion anwenden, wäre die I. T. F. zu ermächtigen, eine große internationale Demonstration zu organisieren, bei der die gesamten gewerkschaftlichen Kräfte angewendet werden müßten, um den unverbrüchlichen Willen der Eisen- und Straßenbahnerschaft, für ihre Forderungen und Rechte zu kämpfen, erkennbar werden zu lassen. Auch für diesen Fall hätten die Landesorganisationen rechtzeitig das Sekretariat der I. T. F. darüber zu unterrichten, welche Aktion ihnen wünschenswert und möglich erscheint, sei es, daß es sich um eine Manifestation mit lediglich demonstrativem Charakter, sei es, daß es sich um weitergehende Aktionen handelt.

4. Ohne in die Details eines zu formulierenden Programms von Forderungen einzutreten, meinen wir doch, folgende Punkte aufführen zu sollen, die unbedingt darin enthalten sein müßten:

a) Restlose Anwendung des Achtstundentages — wöchentlicher Ruhetag — jährliche Ferien.

- b) Mindestlöhne — Beschränkung der Überarbeit sowie der Nacharbeit — Zahlung eines Zuschlages für Überarbeit und Nacharbeit.
- c) Soziale Versicherungen (Krankheit, Unfall, Invalidität und Alter, Arbeitslosigkeit).
- d) Garantie gegen ungerechte und willkürliche Bestrafungen.
- e) Arbeitskammern.

5. Es ist Aufgabe der Internationalen Berufsföderation eine weitestmögliche Vereinheitlichung der Löhne anzustreben, sich mit dem Problem der fortschreitenden Teuerung der Lebenshaltungslöhne zu beschäftigen und für die Transportarbeiter Löhne zu fordern, die zur Existenz notwendig sind.

6. Eine weitere Frage, zu der einheitlich Stellung genommen werden muß, ist die der Betriebsräte. Diese müssen als eine praktische Schule, um das Proletariat zum Leiter der Produktion heranzubilden, betrachtet werden. Den Behauptungen, wonach in diesen gefährliche revolutionäre Einrichtungen zu erblicken seien, muß daher der Boden entzogen werden. Im Grunde genommen es sich nur um Versuche handeln, deren Wert und Erfolgsmöglichkeiten sich danach richten werden, wie sie sich bei den gegenwärtigen Verhältnissen entfalten können. Die Betriebsräte hätten es also nur auf die Kontrolle von allem abzusehen, was mit Verwaltungsfragen zusammenhängt.

7. Neben der Ausführung der Kongreßbeschlüsse wäre das Sekretariat der I. T. F. mit allen sonstigen Maßnahmen zu betrauen, die dieses für zweckmäßig erachtet, um die Verwirklichung der oben angeführten Ziele zu beschleunigen.

8. Die zu führende Aktion muß einheitlich erfolgen. Anders besteht die Gefahr, daß sich die Kräfte verzetteln, während es notwendig ist, die ganzen Kräfte der Internationalen Transportarbeiterföderation auf die gestellten Ziele zu lenken und hierdurch die Erfolgssaussichten zu erhöhen.

## Bericht über die Sitzung des Exekutivkomitees.

Am Donnerstag, dem 26. und Freitag, dem 27. November fand in Amsterdam die dreimonatliche Sitzung des Exekutivkomitees der I. T. F. statt. Anwesend waren:

C. T. Cramp, England (Vorsitzender); J. Döring, Deutschland; M. Bidegaray, Frankreich; Ch. Lindley, Schweden; R. Bratschi, Schweiz (als Vertreter des erkrankten Kollegen A. Forstner, Österreich); ferner die beiden Mitglieder des holländischen Ausschusses: J. Brautigam und P. Molmaker, Holland, sowie die beiden Sekretäre.

Nachstehend ein kurzer Bericht über den Verlauf der Sitzung:

I. Dem Exekutivkomitee lag ein ausführlicher *Tätigkeitsbericht* des Sekretariats vor, der nach eingehenden, fast den ganzen ersten Tag in Anspruch nehmenden Verhandlungen einstimmig angenommen wurde.

### Propaganda.

Aus dem Tätigkeitsbericht geht hervor, daß die europäischen Verbände der Transport- und Verkehrsarbeiter, soweit sie für den Anschluß in Betracht kommen, fast ausnahmslos der I. T. F. angehören und daß sich die Verbindungen mit den außereuropäischen Verbänden stets besser gestalten, sodaß der Anschluß mehrerer Organisationen zu erwarten ist.

Kollege *Bidegaray* wünscht, daß gemäß den Richtlinien des Internationalen Gewerkschaftsbundes nur solche Organisationen aufgenommen werden, die einer dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Landeszentrale angehören. Nach Ansicht der übrigen Mitglieder des Exekutivkomitees würde eine solche Beschränkung eine Beeinträchtigung der Tätigkeit der I. T. F. bedeuten; ferner wird darauf hingewiesen, daß die vom Büro des Internationalen Gewerkschaftsbundes vorgeschlagenen Richtlinien von den Internationalen Berufssekretariaten nicht angenommen worden sind und daß von den 80 I. T. F.-Organisationen ca. ein Drittel einer dem Internationalen

Gewerkschaftsbund angeschlossenen Landeszentrale nicht angehört. In den meisten dieser Fälle besteht in dem betreffenden Lande keine dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossene Landeszentrale. Der Vorsitzende betont, daß man bei Versuchen, diese Organisationen zu bewegen, sich ihrer Landeszentrale anzuschließen, sehr vorsichtig zu Werke gehen müsse.

### Delegation nach den Vereinigten Staaten.

Bezüglich der bereits früher geplanten Entsendung einer Delegation nach den Vereinigten Staaten vertrat ein Mitglied den Standpunkt, daß die Delegation im Frühjahr 1926 abreisen sollte. Andere Delegierte waren der Ansicht, daß die Delegation erst zum Kongreß des amerikanischen Gewerkschaftsbundes entsandt werden solle, da dann die beste Gelegenheit wäre, um mit den Vertretern der amerikanischen Organisationen zusammenzukommen. Es wurde beschlossen, die amerikanischen Organisationen um ihre Ansicht darüber zu befragen, welcher Zeitpunkt ihnen am geeignetsten erscheint.

### Kongresse und Konferenzen.

Die I. T. F. hat in den letzten Monaten zwei Kongresse und eine Konferenz einberufen: einen Internationalen Eisenbahnerkongreß in Bellinzona, eine Seeleutekonferenz mit dem englischen Verband der Matrosen und Heizer in London und einen Straßenbahnerkongreß in Brüssel. Das Exekutivkomitee nahm von der Ausführung der Beschlüsse dieser Konferenzen Kenntnis.

### Eisenbahngestellte.

Auf Grund der Diskussion auf dem Eisenbahnerkongreß in Bellinzona wurde beschlossen, im März 1926 eine Internationale Konferenz der Eisenbahngestellten in Amsterdam abzuhalten. Verschiedene Organisationen haben ihre Beteiligung bereits zugesagt.

### Dokumentation.

Das Exekutivkomitee beschloß, in bezug auf die Verteilung der Veröffentlichungen der I. T. F. folgende Regelung zu treffen:

Verbände bis zu 5000 Mitgliedern erhalten je 10 Exemplare, Verbände bis zu 10 000 Mitgliedern erhalten je 15 Exemplare und Verbände mit mehr als 10 000 Mitgliedern erhalten 15 Exemplare für die ersten 10 000 Mitglieder und für alle weiteren 10 000 Mitglieder 5 Exemplare mehr.

Besondere Schriften, wie z. B. Berichte über die Arbeitsbedingungen und andere Schriften aus unserer Dokumentenserie können nur gegen Selbstkostenpreis geliefert werden.

### Mitteilungsblatt.

Das Exekutivkomitee gab der Anregung des Sekretariats, das Mitteilungsblatt vom 1. Januar 1926 ab von 12 auf 16 Seiten unter Beibehaltung des für die Mitglieder der angeschlossenen Organisationen gültigen Abonnementspreises von fl. 1,— (ca. 1,70 M.) pro Jahr zu erweitern, die Zustimmung. Ferner soll ab 1. Januar das schwedische Mitteilungsblatt wieder herausgegeben werden, da sich die skandinavischen Organisationen ereblich erklärten, die Druckkosten für eine Auflage von 1000 Exemplaren zu tragen. Für die spanisch sprechenden Verbände werden die jeweiligen Nummern des Mitteilungsblattes in verkürzter Form durch maschinenschriftliche Vervielfältigung herausgegeben.

### II. Aktionen.

Im Zusammenhang mit der Frage des Koalitionsrechtes fand eine ausführliche Besprechung statt über die Bekämpfung des Faschismus in Italien und der Reaktion überhaupt. Insbesondere wurde darüber diskutiert, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um den italienischen Kollegen zu helfen. Es wurde beschlossen, eine kräftige Agitation einzuleiten, und der Generalsekretär wurde beauftragt, diese Angelegenheit im Anschluß des Internationalen Gewerkschaftsbundes zur Sprache zu bringen.

Auch über den Bergarbeiterkonflikt in England wurde diskutiert und beschlossen, die angeschlossenen Verbände bereits jetzt auf den Ausbruch eines zweiten Konfliktes vorzubereiten.

Es wurde beschlossen, den Generalrat eventuell früher als üblich einzuberufen.

Das Exekutivkomitee konnte einem Gesuch des Eisenbahnverbandes Palästinas um Entsendung einer Delegation nach diesem Lande nicht entsprechen.

### III. Beitrittsgesuche.

Die National Sailors' and Firemen's Union in Großbritannien (Seeleute und Heizer) und die Federación Obrera de Tenerife (Spanische Kolonie in Nordafrika, Transportarbeiter, Kraftfahrer, Hafenarbeiter, Seeleute) wurden zugelassen.

### IV. Ort und Zeit des I. T. F.-Kongresses 1926.

Das Exekutivkomitee beschloß, den französischen Verbänden die Wahl des Kongresses zu überlassen. Diese bestimmten Paris. Der Kongress wird voraussichtlich Anfang September stattfinden.

### V. Beitragsfestsetzung für Organisationen farbiger Arbeiter.

Da die Organisationen der farbigen Arbeiter nicht imstande sind, den statutarischen Beitrag zu entrichten, und auch aus finanziellen Gründen keine Delegierten zu den Kongressen der I. T. F. entsenden können, beschloß das Exekutivkomitee, für diese Organisationen evtl. eine Beitragsherabsetzung zu bewilligen. Diese ist jedoch von Fall zu Fall zu bestimmen.

### VI. Internationale der Schiffsoffiziere.

Diese Internationale ersuchte um Zusammenarbeit in seemannischen Fragen. Das Exekutivkomitee war der Ansicht, daß diese Frage zunächst im Seeleute-Beirat behandelt werden muß. Es erklärte sich grundsätzlich nicht gegen eine Zusammenarbeit mit dieser Internationale, vorausgesetzt, daß ein gemeinsames Forderungsprogramm aufgestellt wird.

### VII. Satzungsänderung.

Das Sekretariat wurde beauftragt, die Statuten einer Durchsicht zu unterziehen und in der nächsten Generalratsitzung die erforderlichen Änderungen zu beantragen.

### VIII. Balkankonferenz.

Laut einer Mitteilung des I. G. B. ist beabsichtigt, im März 1926 in Sofia eine Konferenz der Landeszentralen der Balkanstaaten abzuhalten, zu der auch die Internationalen Berufssekretariate Vertreter entsenden können. Das Exekutivkomitee erklärt sich im Prinzip für die Annahme der Einladung. Wenn es die Verhältnisse gestatten, wird einer der Sekretäre dieser Tagung beiwohnen.

### IX. Rechtsverhältnis des Personals und der Sekretäre der I. T. F.

Die Kollegen Brautigam und Moltmaker wurden beauftragt, einen Anstellungsvertrag für die Sekretäre und das Personal auszuarbeiten und der nächsten Sitzung des Exekutivkomitees einen Entwurf vorzulegen.

## Rundschau.

In Deutschland hat die Lohnbewegung der Eisenbahner auch während der letzten Wochen noch zu keinem greifbaren Ergebnis für das Personal geführt. Da nun in verschiedenen Eisenbahndirektionsbezirken, namentlich in Mitteldeutschland, neue Konflikte ausgebrochen sind, hat der Reichsverkehrsminister einen Schlichter für diese Bezirke bestellt. Seitens der Eisenbahnergewerkschaften wird indessen verlangt, daß sich dieser Schlichter nicht nur mit den Konflikten in den einzelnen Bezirken befasse, sondern für ganz Deutschland eine Neuregelung herbeiführe.

In England sind die Verhandlungen vor dem National Wages Board über die Lohnforderungen der Eisenbahner und die Gegenforderungen der Gesellschaften bisher resultatlos verlaufen. Die Verhandlungen werden sich allem Anschein nach noch geraume Zeit hinschleppen.

Bemerkenswert ist ein Vorgang unter den Eisenbahnergewerkschaften Frankreichs. Dort sind im November fünf ver-

schiedene Organisationen, darunter der der I. T. F. angeschlossene Eisenbahnverband und die (kommunistische) Fédération Unitaire zu gemeinsamen Beratungen zusammengetreten und haben gemeinsam ein Forderungsprogramm für die französische Eisenbahnerschaft aufgestellt. Die Agitation für die Verwirklichung dieses Programms wird indessen von den beteiligten Organisationen selbständig geführt.

Die französischen Transportarbeiter haben auch in den letzten Wochen wieder einige Streikerfolge erringen können. Am bemerkenswertesten ist der Erfolg der Binnenschiffer im Flußgebiete der Saône und der Rhône, wo es nach Durchführung eines musterhaft organisierten Streiks gelang, den Unternehmern wesentliche Zugeständnisse abzurufen. In Belgien hat der der I. T. F. angeschlossene Straßenbahnverband auf einem außerordentlichen Kongresse mit Einstimmigkeit beschlossen, eine kräftige Kampagne für die strikte Einhaltung des Achtstundentages und die Schaffung einer Pensionskasse beschlossen. Erhalten die Arbeiter nicht bis zum 9. Dezember eine befriedigende Zusage, so werden sie in allen belgischen Städten zunächst jeden Sonntag in einen allgemeinen Streik treten.

In der Sektion der Seeleute ist das bemerkenswerteste, daß der norwegische Reederverband kurz hintereinander sowohl das Abkommen mit den Kapitänen als das Abkommen mit den Stewards gekündigt hat und daß in keinem der beiden Fälle bisher Verhandlungen seitens der Reeder angeragt worden sind. Das deutet darauf hin, daß der norwegische Reederverband der vom Reederverband in Oslo an ihn gerichteten Aufforderung, alle laufenden Abkommen zu kündigen, nachzukommen entschlossen ist und also eine allgemeine Kampagne gegen die gegenwärtigen Heuersätze einleiten will.



## Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

### Rußland \*)

#### XIV. Aufenthaltsräume, hygienische und Sicherheitsmaßnahmen.

In sämtlichen Werkstätten des Zugdienstes für Lokomotiv- und Wagenreparaturen, sowie in den Werkstätten sind Wascheinrichtungen vorhanden, wo auf Kosten des Unternehmens Seife und Handtücher verabfolgt werden. In den großen, sog. Haupt-Lokomotiv- und Wagenwerkstätten sind bei den heißen und schmutzigen Abteilungen (Schmiede, Gießerei, Kesselhaus und Lokomotivmontage) auch Brausen mit warmem Wasser und in manchen Orten Baderäume eingerichtet. Außerdem sind Brausen und Badeeinrichtungen oder Wannen mit heißem Wasser in sämtlichen Aufenthaltsräumen für das Zug- und Lokomotivpersonal vorhanden. Schmierer, das Lokomotivpersonal und manche andere Bedienstete, die keine Gelegenheit haben, sich bei der Arbeit zu waschen, bekommen vom Unternehmen außer dem Lohn je 1/2—1 Pfund Seife monatlich zum Hausgebrauch.

Ferner bestehen, gemäß dem generellen Kollektivvertrag, auf vielen großen und mittleren Stationen besondere unentgeltliche Baderäume für sämtliche Eisenbahnarbeiter und Angestellte und ihre Familienangehörigen, welche vom Unternehmen eingerichtet und unterhalten werden. Wo es keine Badeeinrichtungen der Eisenbahn gibt, erhalten die Arbeiter und Angestellten von dem Unternehmen Freibillette zur Benutzung von Kommunalbädern zweimal im Monat; auf einigen

\*) Auf Grund von Mitteilungen des Allrussischen Eisenbahnverbandes.

Bahnen sind bewegliche Badeeinrichtungen in Zügen vorhanden, die bestimmte Strecken periodisch befahren und die Einwohnerschaft des betreffenden Rayons bedienen.

Wascheinrichtungen in den Werkstätten, sowie Bäder und Brausen bestanden in einzelnen Eisenbahnwerkstätten auch in der Vorrevolutionszeit, doch begann man diesen nach Errichtung der Sowjetmacht viel mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Die Zahl der Einrichtungen ist bedeutend gestiegen. Zur Ausbesserung und Erweiterung der Wascheinrichtungen, Baderäume und Brausebäder werden, laut dem Kollektivvertrag, bestimmte Summen verwendet.

Auf denjenigen Stationen, wo die Ablösung des Zug- und Lokomotivpersonals stattfindet, sind noch nach besonderen Vorschriften eingerichtete Räume vorhanden, die der Erholung und Übernachtung des Lokomotiv- und Zugpersonals dienen; diese Räume bestehen aus einer Küche, einem Speisezimmer, mehreren Zimmern für Übernachtung, einem Raume mit Brause oder Wanne und mitunter auch einem Lesezimmer und einem Raume für den Wärter. In all diesen Räumen ist stets heißes Teewasser vorhanden, ein Ofen zur Erwärmung und zur Speisezubereitung, sowie Eß- und Trinkgeschirr. Selbstverständlich sind diese Räume nicht überall gleich; in großen Punkten sind sie besser eingerichtet als in der Provinz. Verband und Verwaltung sind bemüht, die Provinz in dieser Beziehung den großen Zentren gleichzustellen.

Auch Erholungsräume für das Lokomotiv- und Zugpersonal existierten vor der Revolution, doch wird jetzt mehr Sorgfalt für die Unterhaltung dieser Lokale und deren Ausrüstung mit Betten, Wäsche, Geschirr usw. aufgewendet. Die Organe der staatlichen Arbeitsschutzüberwachung (von den Arbeitern gewählt), beobachten die Erfüllung der Bestimmungen über die Einrichtung und Unterhaltung der Lokale.

In vielen Hauptwerkstätten bestehen unter der Leitung einer von der Regierung unterstützten Gesellschaft „Volksernährung“ (russisch abgekürzt „Narpit“) gut ausgestattete Speiseräume zum Einnehmen der Mahlzeiten während der Mittagspause, in denen warme Speisen zu mäßigen Preisen verabreicht werden. In mittelgroßen Werkstätten bestehen ebenfalls separate Räume zum Einnehmen der Mittagsmahlzeiten, die aber weniger gut ausgerüstet sind und in denen nur heißes Teewasser erhältlich ist. In kleinen Werkstätten gibt es keine besonderen Räume zum Einnehmen von Speisen.

Die erwähnten Speiseräume des „Narpit“ verfolgen Speisen nicht nur den Arbeitern und Angestellten, sondern auch ihren Familienangehörigen. In allen Bahnhofswirtschaften erhalten die Eisenbahnarbeiter und Angestellten Preisermäßigung auf Speisen und Getränke.

An allen Rangier-Stationen bestehen Räume zur mechanischen Reinigung sowie zur Waschung und Desinfizierung der Wagen. Die Desinfektion wird in bestimmten Zeitabschnitten, sowie erforderlichenfalls nach dem Transport von Kranken, vorgenommen.

Die automatische Wagenkuppelung ist auf den russischen Eisenbahnen nicht allgemein eingeführt. Nur auf einzelnen Bahnen, wie z. B. auf der Moskau-Kasan-Bahn, sind Versuche zu deren Einführung unternommen.

In den Eisenbahnwerkstätten für Lokomotiv- und Wagenreparatur sind überall mechanische Schutzvorrichtungen an den Wellen, Sägen, Treibriemen und anderen Getrieben angebracht.

Auf allen Bahnen bestehen Regierungs-Arbeits-Inspektoren und — als Assistenten dieser — technische und Sanitäts-Arbeitsinspektoren (im Dienst des Volkskommissariats für Arbeit). Für die Durchführung von Maßnahmen der Sicherheitstechnik und der Verbesserung des sanitäts-hygienischen Zustandes der Arbeitsstätten sind laut dem generellen Kollektivvertrag im Etat des Volkskommissariats für Verkehrswesen besondere Kredite vorgesehen. Seit 1925 werden vom Volkskommissariat für Verkehrswesen, gemäß Vertrag mit dem Verbands, bestimmte Summen an das Zentralkomitee des Verbandes gewährt zum Studium der Schädlichkeiten und Gefahren der Arbeit der Eisenbahner und zur Ausarbeitung von Gegenmaßnahmen.

## XV. Dienstkleidung.

Es erhalten:

### 1. Die Eisenbahn-Schutzwache (bewaffnete Wächter):

- |                        |              |
|------------------------|--------------|
| a) 1 Mantel            | alle 2 Jahre |
| b) 1 Winterbluse       | „ 2 „        |
| c) 1 Sommerbluse       | „ 2 „        |
| d) 1 Paar Winterhosen  | „ 2 „        |
| e) 1 Paar Sommerhosen  | „ 2 „        |
| f) 1 Paar Lederstiefel | pro Jahr     |
| g) 1 Uniformmütze      | alle 2 Jahre |

### 2. Stationsvorsteher und deren Stellvertreter:

- a) 1 Mütze, Tragzeit unbestimmt.

### 3. Personenzugschaffner:

- |   |                     |
|---|---------------------|
| a) 1 Leinen-Sommerjacke                         | Tragzeit unbestimmt |
| b) 1 Wintermantel                               | „ „                 |
| c) 1 Mütze                                      | „ „                 |
| d) 1 Schafspelz                                 | „ „                 |
| e) 1 Paar Filzstiefel                           | „ „                 |
| d) und e) bei Bedienung der Schlußwagensignale. |                     |

### 4. Zugführer im Fernverkehr:

- |                  |                     |
|------------------|---------------------|
| a) 1 Winterjacke | Tragzeit unbestimmt |
| b) 1 Sommerjacke | „ „                 |
| c) 1 Mütze       | „ „                 |

### 5. Wagenwärter: wie unter 4.

### 6. Heizer: 1 leichte Stoffjacke.

Was die Betriebskleidung anbelangt, so wird solche an alle abgegeben, die besonders schädliche und gefährliche Arbeiten verrichten.

Es erhalten Betriebs- (nicht Uniform-)Kleidung:

### 1. Lokomotivführer und deren Gehilfen:

- a) 1 Segeltuchanzug mit 1½jähriger Tragzeit;  
 b) 1 Paar Filzstiefel mit Lederbeschlag, pro Jahr;  
 c) 1 Wintermütze, alle 3 Jahre;  
 d) 1 halblangen Wintermantel, alle 2 Jahre.

### 2. Güterzugschaffner:

- a) 1 Schafspelz, alle 4 Jahre;  
 b) 1 Segeltuchmantel mit Kappe, alle 2 Jahre;  
 c) 1 Paar Filzstiefel, pro Jahr;  
 d) Winterhandschuhe, pro Jahr.

### 3. Rangierer:

- a) 1 Segeltuchmantel mit Kappe, alle 2 Jahre;  
 b) 1 Paar Fausthandschuhe, alle 6 Monate;  
 c) 1 halblangen Mantel, alle 2 Jahre.

(Rangierer, die die Arbeit der Wagenkuppler verrichten, erhalten ihre Kleidung nach der Norm der Wagenkuppler.)

### 4. Wagenkuppler:

- a) Segeltuch-Fausthandschuhe, alle 4 Monate;  
 b) 1 Segeltuchjacke, alle 2 Jahre;  
 c) 1 Paar Filzstiefel, pro Jahr;  
 d) 1 Paar Lederstiefel, pro Jahr;

### 5. Weichemwärter:

- a) 1 Segeltuch-Mantel mit Kappe, alle 2 Jahre;  
 b) Segeltuch-Fausthandschuhe, 6 Monate;  
 c) 1 Halbpelz;  
 d) 1 Paar Filzstiefel mit Lederbeschlag, 2 Jahre.

### 6. Zughakenanzieher:

- a) Segeltuch-Fausthandschuhe, alle 4 Monate;  
 b) 1 Segeltuchjacke, pro Jahr.

### 7. Arbeiter: je nach der Gefährlichkeit der Arbeit.

So bekommen z. B. die Arbeiter, welche das Auswaschen der Behälterwagen vornehmen: a) 1 Segeltuchanzug und b) Lederstiefel.

Außerdem erhalten Betriebskleidung noch weitere 266 im Transportwesen beschäftigte Kategorien.

(Fortsetzung Seite 139.)

## Internationale Übersicht über die Pensionsregelung für die Eisenbahnerschaft.

In der nachstehenden Übersicht sind die zurzeit bestehenden Pensionsregelungen aller derjenigen Länder zusammengefaßt, über die der I. T. F. Angaben vorliegen. Es ist selbstverständlich, daß es sich hierbei nur um eine Umrißzeichnung der geltenden Pensionsbestimmungen handelt und Einzelheiten der Ausführung unberücksichtigt bleiben mußten. Hierüber finden

Interessenten nähere Angaben in den von der I. T. F. bereits veröffentlichten Erhebungen („Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern“ — Neue Dokumentenserie II und III) bzw. in den noch erfolgenden weiteren Veröffentlichungen im „Mitteilungsblatt“.

### Die Pensionsregelung für die Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

Land	Beitrag des Personals	Pensionsanspruch		Pensionsbetrag		Witwenpension	Waisenspension
		Mindestpension	Höchstpension	Mindestpension	Höchstpension		
<b>Argentinien</b>	50% des Lohnes	im Alter von 50 Jahren und nach 10 Dienstjahren, bei Invalidität nach 5 Dienstj.	im Alter von 50 Jahren oder nach 30 Dienstjahren	20% der vollen Pension	durchschnittlich 85% des Lohnes	50% der Pension des Verstorbenen	<i>Vollwaisen:</i> wie Witwenpension
<b>Belgien</b>	a) Arbeiter: 4% des Lohnes b) Sonstiges Personal: kein Beitrag	a) und b) nach 10 Dienstjahren, bei Invalidität nach 5 Dienstjahren	a) im Alter von 70 Jahren b) im Alter von 65 Jahren und nach 80 Dienstjahren		a) 50% des Lohnes b) 75% des Lohnes	a) Arbeiterwitwen erhalten nach 15 Beitragsjahren 20% des Durchschnittslohnes der drei letzten Dienstjahre zuzüglich 1% für jedes Kind unter 15 Jahren b) Witwen des übrigen Personals erhalten 20% des Durchschnittslohnes der letzten 5 Dienstjahre und 2% für jedes Kind unter 18 Jahren	a) und b) <i>Vollwaisen</i> erhalten: 1 Kind $\frac{2}{5}$ , 2 Kinder $\frac{1}{5}$ , 3 Kinder $\frac{1}{5}$ der Witwenpension. Für jedes weitere Kind werden 2% des Durchschnittslohns der letzten 5 Dienstjahre
<b>Dänemark (Staats-eisenbahn)</b>	2 1/2% des Lohnes	im Alter von 30 Jahren und nach 2 Dienstjahren	nach 30 Dienstjahren	1/10 des Grundlohnes	2/3 des Grundlohnes	50% der Pension des Verstorbenen	Zurzeit erhalten <i>Halbwaisen:</i> 1 Kind 180 Kr., 2 Kinder 330 Kr., 3 Kinder 450 Kr., jedes weitere Kind 100 Kr.
<b>Frankreich</b>	5% des Lohnes	nach 15 Dienstjahren; bei Invalidität keine Zeit bestimmt	im Alter von a) 60 Jahren bei sitzender Beschäftigung b) 55 Jahren im übrigen Dienst außer Lokomotivpersonal c) 60 Jahren bei Lokomotivpers. d) nach 25 Dienstjahren	2/3 des Durchschnittslohnes der letzten 6 Dienstj., aussch. etwaiger Pension auf Grund des Unfallverhütungs-Gesetzes	50% des Durchschnittslohnes der letzten 6 Dienstjahre und 1/50 für jedes Dienstjahr, vom 25. an mehr	50% der Pension des Verstorbenen	<i>Vollwaisen:</i> wie Witwenpension
<b>Großbritannien</b>	richtet sich nach d. Pensionskasse		im Alter von 65 Jahren oder nach 30 oder 40 Dienstjahren		Richtet sich nach d. Pensionskasse		
<b>Italien</b>	60% des Lohnes	nach 10 Dienstjahren	a) Lokomotivpersonal im Alter 52 Jahren b) Personal mit sitzender Beschäftigung im Alter von 60 Jahren oder a) nach 32 und b) 40 Dienstjahren	10/100 des letzten Jahreslohnes, wenn unter £ 4000 und 10/500 wenn über £ 4000	80% des Durchschnittslohnes der letzten 3 Dienstjahre	50% der Pension des Verstorbenen	15—25% der Pension des Vaters je nach der Zahl der Kinder
<b>Jugoslawien</b>	kein Beitrag	nach 10 Dienstjahren	im Alter von 65 Jahren oder nach 30 Dienstjahren	50% des Grundlohnes	75% des Grundlohnes	50% der Pension des Verstorbenen	<i>Halbwaisen:</i> 1 Kind 15%, 2 Kinder 25%, 3 Kinder oder mehr 35% der Pension des Vaters
<b>Luxemburg</b>	teilweise 4% des Lohnes, teilweise nichts	nach 10 Dienstjahren	im Alter von 65 Jahren und mit mindestens 10 Dienstjahren	1/3 des letzten Jahreslohnes	2/3 des letzten Jahreslohnes	50% der Pension des Verstorbenen	<i>Halbwaisen</i> für 1—2 Kinder werden 2/10, für 3 Kinder 3/10, für 4 Kinder und mehr 4/10, der Pension des Vaters gezahlt. <i>Vollwaisen</i> erhalten: 1 Kind 2/10, 2 Kinder 3/10, 3 Kinder 4/10, 4 oder mehr Kinder 5/10 der Pension des Vaters
<b>Niederlande</b>	8 1/2% des Lohnes	nach 10 Dienstjahren, bei Invalidität nach 7 Dienstjahren	im Alter von 65 Jahren oder nach 35 Dienstjahren	30% des Durchschnittslohnes der letzten 3 Dienstjahre	70% des Durchschnittslohnes der letzten 3 Dienstjahre	50% der Pension des Mannes bis Fl. 2000.— und 40% des dieses Betrag übersteigenden Teils	<i>Halbwaisen:</i> für jedes Kind 10% der Witwenpension. <i>Vollwaisen:</i> 1 Kind 20%, 2 Kinder 40%, 3 Kinder 60%, 4 Kinder 80% der Pension des Vaters
<b>Norwegen</b>	6% des Lohnes		im Alter von 70 Jahren oder nach 30 Dienstjahren	50% des Lohnes	66% des Lohnes	50% der Pension des Verstorbenen	<i>Halbwaisen:</i> 1 Kind 40%, 2 Kinder 60%, 3 Kinder 75%, 4 Kinder 90%, 5 Kinder und mehr 100% der Witwenpension. <i>Vollwaisen:</i> das Doppelte d. <i>Halbwaisen</i>
<b>Österreich</b>	Lokomotiv-, Zug- u. Vershubpersonal 4,5% Übriges Personal 3,6% von 90% des Lohnes	nach 10 Dienstjahren, bei Invalidität nach 5 Dienstjahren	im Alter von 65 Jahren oder nach 35 Dienstjahren	50% der Beitragsgrundlage	100% der Beitragsgrundlage, Lokomotiv- und Zugpersonal 125%	45% der Pension des Verstorbenen	<i>Halbwaisen:</i> für jedes Kind 1/5 der Witwenpension. <i>Vollwaisen:</i> 50 bis 100% der Witwenpension je nach der Kinderzahl.
<b>Schweden (Staats-eisenbahn)</b>	je nach Lohnklasse		im Alter von 60 Jahren und nach 30 Dienstjahren oder im Alter von 65 Jahren		70% des Lohnes	22% des Lohnes des Verstorbenen	<i>Halb- und Vollwaisen:</i> 40% der Witwenpension für 1 Kind 10% der Witwenpension für jedes weitere Kind.
<b>Schweiz</b>	50% des Lohnes Lokomotivpersonal 5 1/2%	nach 5 Dienstjahren	nach 30 Dienstjahren	36% des Lohnes	70% des Lohnes	50% der Pension des Verstorbenen, mindest. 25% des Lohnes	<i>Halbwaisen:</i> 10% des Lohnes für jedes Kind, im Höchstfalle 30%. <i>Vollwaisen</i> erhalten das Doppelte wie <i>Halbwaisen</i> .
<b>Spanien</b>	bei gewissen Gesellschaften 3% bei andern nichts				50% des Lohnes nach 39 Dienstjahren	50% der Pension des Verstorbenen	wie Witwenpension.
<b>Tschechoslowakei</b>	Lokomotiv-, Zug- und Vershubpersonal 12% Obr. Personal 8%	nach 10 Dienstjahren bzw. n. 5 Dienstjahren bei Invalidität	für Lokomotiv-, Zug- und Vershubpersonal nach 25 Dienstjahren, für übriges Personal nach 35 Dienstjahren	40% des Lohnes	100% des Lohnes	50% der Pension des Verstorbenen	<i>Halbwaisen:</i> 20% der Witwenpension für jedes Kind unter 18 Jahren, bzw. unter 24 Jahren, wenn es studiert. <i>Vollwaisen:</i> 25% der Witwenpension.



### XVI. Körperliche Prüfung und Augenrevision.

Das gesamte Personal wird vor der Anstellung im Eisenbahndienste einer unentgeltlichen ärztlichen Untersuchung und einer Prüfung des Hör- und Sehvermögens unterzogen. Das unmittelbar im Fahrdienst beschäftigte Personal (Lokomotiv- und Zugpersonal), sowie das Personal, welches die Manövrierarbeiten auf den Stationen leitet oder mit dem Rangieren und Manövrieren der Züge unmittelbar beschäftigt ist, wird jedes Jahr einer periodischen unentgeltlichen Nachuntersuchung unterzogen; das übrige Personal alle 3 Jahre.

Wenn sich bei der Nachprüfung eines Bediensteten sein Seh- und Hörvermögen schwächer erweist, als zur Verrichtung seiner Tätigkeit erforderlich ist, so wird der betreffende Arbeiter oder Angestellte in einen anderen häufig geringer bezahlten Dienst versetzt. (Gegenwärtig wird von der Zentralverwaltung der Transport-Versicherungskassen ein Entwurf ausgearbeitet, wonach solchen Bediensteten eine bestimmte regelmäßige Entschädigung ausgezahlt werden soll als Ersatz für den durch die Verminderung des früheren Lohnes entstehenden Verlust.)

Das Ergebnis der erstmaligen oder wiederholten Untersuchung wird dem Untersuchten mündlich mitgeteilt; auf Wunsch wird auch eine Abschrift des Befunds ausgestellt. Der Untersuchte kann — was oft geschieht —, eine nochmalige Untersuchung verlangen, die dann in der ärztlichen Kontrollkommission (der betreffenden Strecke oder Bahn) unter Beteiligung eines Vertreters des Verbandes vorgenommen wird. Bei Meinungsverschiedenheit erfolgt die Fachuntersuchung in einem speziellen Gouvernements-Expertenbüro unter Beteiligung erfahrener Spezialärzte, sowie eines Vertreters des Verbandes. Das Gutachten des Expertenbüros ist als endgültig zu betrachten.

### XVII. Erholungsheime und Sanatorien.

Die Erholungsheime werden von den Gewerkschaften verwaltet.

In die Erholungsheime werden diejenigen Genossen geschickt, welche eine Erholung besonders nötig haben. Dort werden sie kostenlos mit Wohnung, Nahrung, Wäsche usw. versorgt und haben ärztlichen Beistand.

In den Erholungsheimen sind Bibliotheken eingerichtet, in denen Zeitschriften und Zeitungen aufliegen; ferner besteht Gelegenheit zu Spielen, Belustigungen und Sport.

Während des Sommers 1924 hatte der Verband auf dem ganzen Eisenbahnnetz 3352 Plätze in den Erholungsheimen zur Verfügung, die sowohl dem Verbands selbst gehören, als auch von ihm gepachtet sind. In dieser Saison sind durch die Erholungsheime 22 244 Personen bedient worden, darunter 61% Arbeiter, 28,9% Angestellte, 8,1% im Betrieb beschäftigte Jugendliche, 1,9% Familienmitglieder und 0,1% Invalide. Im Durchschnitt entfallen auf eine Person 14,1 Aufenthaltstage im Erholungsheim.

Im Laufe der Wintersaison 1924—25 hielten sich in den für den Winter speziell angepaßten Erholungsheimen gegen 28 000 Mann auf. (Für die Sommersaison 1925 ist bei den vorhandenen 4400 Plätzen eine Frequenz von etwa 55 000 Personen in Aussicht genommen.)

Die Mittel für die Erholungsheime werden gewährt: a) von den Organen der Sozialversicherung; b) den Organen der Transportarbeitergenossenschaft; c) den Wirtschaftsorganen und d) vom Verbands.

Ferner wird dem Verbands eine ganze Reihe von Plätzen in den verschiedenen Sanatorien und Kurorten zur Verfügung gestellt, die entweder dem Staate oder den Organen der Sozialversicherung gehören und in den besten Gegenden der Krim und Kaukasiens gelegen sind. Es gibt noch eine ganze Reihe von örtlichen Sanatorien, welche aus örtlichen Mitteln unterhalten werden und als Ergänzungsunterstützung anzusehen sind.

Nach Sanatorien und Kurorten wurden gesandt: im Jahre 1923 12 526 Personen, im Jahre 1924 annähernd 14 000 Personen; darunter waren 80% an der Werkbank tätig.

Die Auslese der Kranken für die Sanatorien, Kurorte, sowie für die Erholungsheime wird von besonderen ärztlichen Kommissionen unter Beteiligung der Versicherungs- und Gewerkschaftsorgane vorgenommen.

### XVIII. Technische Ausbildung.

Das System der berufstechnischen Ausbildung auf den Eisenbahnen der U. d. S. S. R. besteht aus 4 Gliedern. Das erste Glied bilden die Hochschulen; das zweite die technischen Schulen, die die Heranbildung von Leitern kleiner Betriebe oder Leitergehilfen einzelner Zweige des Transportgewerbes übernehmen; das dritte Glied sind die Fachschulen, die das untere technische und Verwaltungspersonal heranbilden; das vierte die Schulen der Lehrlinge, die Kurse der Arbeiterjugend und das System der „Brigade“-Lehrlinge. Die ersten drei Glieder liegen *außerhalb* des Betriebes, das vierte Glied innerhalb desselben mit einem speziellen Leiterpersonal und Unterrichtssystem.

Im ganzen bestehen im Transportwesen für die verschiedenen Dienste 28 Techniken und 39 Fachschulen mit 4988 und resp. 4945 Schülern. Schulen der Fabriklehrlinge (in den Betrieben) gibt es 160 mit einer Schülerzahl von 14 530.

Außerdem bestehen sogenannte Fachkurse, welche zur Aufgabe haben, das technische Wissen unter dem vorhandenen Transportpersonal zu heben. Für die verschiedenen Dienste bestehen insgesamt 57 solcher Kurse mit 2446 Schülern. Unabhängig davon bestehen in den Betrieben sogenannte Lehrlingsbrigaden, die ihre Arbeit verrichten und gleichzeitig theoretische Ausbildung nach einem bestimmten Plan bekommen. Solcher Brigaden gibt es gegen 200.

Die Leitung der berufstechnischen Ausbildung im Verkehrswesen obliegt der sogenannten „Zentralverwaltung für Aufklärung im Transportwesen“, die dem Volkskommissariat für Verkehrswesen unmittelbar untersteht und gleichzeitig ein Organ des Volkskommissariats für Unterricht ist. Diese Organisation arbeitet in enger Fühlungnahme mit dem Verbands; sämtliche Pläne der Aufklärungstätigkeit, sowie die einzelnen großen Maßnahmen werden mit dem Verbands vereinbart. Der Verband und seine Ortsorgane beteiligen sich aktiv an der Besetzung der Schulen mit Administrations- und Lehrpersonal, sowie mit Schülern.

Die Initiative der Organisation der Schulen und Kurse geht sowohl von der Verwaltung als vom Verbands aus, wobei die endgültige Festsetzung der Zahl der Lehranstalten und die Verteilung derselben auf den Bahnen im Zentrum mit dem Verbands vereinbart wird.

Sämtliche berufstechnische Lehranstalten werden auf Kosten der Eisenbahnen unterhalten, die hierfür einen bestimmten Prozentsatz vom Personen- und Gütertarif zur Verfügung stellen müssen.

## Zum Bericht des Allrussischen Eisenbahnverbandes.

Vom Allrussischen Eisenbahnverband ist der I. T. F. aus Anlaß des im September-Mitteilungsblatt unter obiger Überschrift veröffentlichten Artikels ein Brief übersandt worden, den wir nachstehend unter Auslassung des einleitenden Teiles ungekürzt abdrucken.

\*

Was die Frage der Pensionen und Unterstützungen anbetrifft, so wurde gesagt, daß es in Rußland nur eine Invalidenunterstützung gibt. Diese Schlussfolgerung wurde deshalb gezogen, weil in unserem Berichte das Pensionsrecht nur kurz ohne Details charakterisiert wurde. Das entspricht nicht den Tatsachen. Um sich eine klarere Vorstellung in dieser Frage zu verschaffen, werden wir auf diese Frage näher eingehen.

### 1. Arbeitslosenunterstützung.

Jeder Arbeitslose erhält von den Transportversicherungskassen im Laufe von 9 Monaten in jedem Jahre Arbeitslosen-

unterstützung, vorausgesetzt, daß er im Arbeitsnachweis (Arbeitsbörse) oder in der Gewerkschaft registriert ist. Die Unterstützung wird längstens nach 3 Monaten vom Tage des Eintritts der Arbeitslosigkeit ausgezahlt, und beträgt 30% des durchschnittlichen Monatslohnes für die Arbeitslosen I. Kategorie (qualifizierte Arbeiter), was 35—40 Rubel monatlich in Moskau ausmacht, und 20% für die 2. Kategorie (nicht qualifizierte Arbeiter), was bis 10 Rubel monatlich ausmacht.

Außerdem erhalten die Arbeitslosen von der Gewerkschaft 10% aller eingehenden Mitgliedsbeiträge, was den Arbeitslosen durchschnittlich 7—8 Rubel monatlich einbringt. Es werden außerdem Speisehäuser organisiert, wo die Arbeitslosen billig essen können. Ferner erhalten sie das Recht auf freie Fahrt, Begünstigungen wie: billiges Holz, Ermäßigung der Wohnungsmiete, der Beleuchtungskosten usw., was dem Arbeitslosen durchschnittlich ungefähr 10—12 Rubel monatlich gibt.

## II. Weitere Unterstützungen.

Alle versicherten Eisenbahner erhalten bei Entbindungen ihrer Frauen eine einmalige Unterstützung im Ausmaße von 50% des monatlichen Durchschnittslohnes am gegebenen Orte, was in Moskau 33 Rubel ausmacht. Für die Stillung der Kinder erhalten sie monatlich (9 Monate hindurch) ein Viertel der obenerwähnten Unterstützung, d. h. 8,25 Rubel. Bei Todesfällen wird eine einmalige Unterstützung gewährt in der Höhe des Durchschnittslohnes am gegebenen Orte (66 Rubel), wenn der Verstorbene über 10 Jahre alt ist, und die Hälfte dieses Betrages für in jüngeren Jahren Verstorbene.

## III. Invalidenpension.

Invaliden, die infolge von Unfällen im Zusammenhang mit der Lohnarbeit oder infolge von Berufskrankheiten ihre Arbeitsfähigkeit verloren haben, und deren Familien erhalten von den Transportversicherungskassen Pensionen in der Höhe des tatsächlichen Durchschnittsverdienstes, das der Betreffende in den letzten drei Monaten, die die Berufskrankheit oder den Tod bewirkten, bezogen hat.

Invalide, die ihre Arbeitsfähigkeit aus anderen Ursachen (nicht Unfällen) verloren haben, erhalten folgende Pensionen: Invaliden der 1. Gruppe 50% des monatlichen Durchschnittslohnes des gegebenen Ortes (gegenwärtig in Moskau 33 Rubel). Invalide der 2. Gruppe und Familien der Versicherten mit drei oder mehr Familienmitgliedern, zwei Drittel der vollen Rente (in Moskau zurzeit 22 Rubel monatlich). Invaliden der 3. Gruppe und die Familien der verstorbenen Versicherten mit zwei Familienmitgliedern erhalten die Hälfte der vollen Rente oder 16,50 Rubel monatlich in Moskau und Familien der Verstorbenen Versicherten mit einem Familienmitglied ein Drittel der vollen Pension, d. h. monatlich 11 Rubel.

In der letzten Zeit erschien eine Verordnung der Sowjetregierung über Erhöhung der Renten und Unterstützungen. Die neuen Sätze wurden von den Organen des Volkskommissariats für Arbeit noch nicht veröffentlicht, doch nimmt man an, daß die Renten für die Invaliden der 1. Gruppe auf mindestens 45 Rubel, und für die der 2. und 3. Gruppe entsprechend erhöht werden.

Wie aus den Ausführungen zu ersehen ist, spricht man in der U. d. SSR. nicht allein vom Rechte der Eisenbahner auf Pensionen (wie dies im Vorworte der I. T. F. zum Berichte des russischen Eisenbahnverbandes gesagt ist), sondern es werden auch tatsächlich Pensionen in der angegebenen Höhe ausgezahlt, und zwar nicht allein den Invaliden.

## IV. Lohn.

Die Anmerkung bedauert, daß der Bericht kein vollständigeres Bild über den Lohn der Arbeiter und Angestellten verschafft. Wir bringen deshalb Daten über den Wochen- und Stundenlohn der einzelnen Gruppen der Eisenbahner der U. d. SSR. und vergleichen dieselben zur Veranschaulichung mit den Löhnen der analogen Gruppen der deutschen Eisenbahner.

Leider wird in Deutschland keine systematische Statistik über den tatsächlichen Lohn der Arbeiter geführt. Die in der Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ und in dem vom Statistischen Reichsamt herausgegebenen „Statistischen Jahrbuch für das deutsche Reich“ veröffentlichten Daten sind vielmehr auf Grund der Lohnsätze der Tarifverträge zusammengestellt. Eine solche Statistik ist deswegen unvollkommen, weil sie keine Rücksicht auf Kurzarbeit (in der deutschen Industrie arbeiten etwa 4—5% der Arbeiter nicht die ganze Woche) nimmt und auch etwaige Mehrverdienste außer Betracht läßt. Da wir kein Material haben, das den tatsächlichen Lohn der deutschen Arbeiter angibt, müssen wir die oben erwähnten Daten über die Tarifsätze benutzen, wobei wir annehmen, daß der Fehler, der durch Auslassung des Mehrverdienstes gemacht wurde, durch den Fehler kompensiert wird, der sich durch die verkürzte Arbeitswoche ergibt.

Die Tarifsätze der deutschen Eisenbahner zerfallen in Tarifsätze der gelernten und ungelerten Arbeiter. Jede Gruppe

teilt sich außerdem in Ledige und Verheiratete. Verheiratete erhalten bei einer Frau und 2 Kindern unter 14 Jahren eine Zulage von 9 Pfennigen in der Stunde.

Was die russischen Eisenbahner anbetrifft, so wurden die unten angeführten Daten auf Grund der systematischen Bearbeitung des Materials erhalten, das eine besondere Untersuchung des tatsächlichen Lohnes der einzelnen Berufe im März 1925 lieferte. Man muß dabei im Auge haben, daß die Lohnsätze der russischen Arbeiter mit dem Untersuchungsmonat (März) im April, August, Oktober, um etwa 27% erhöht wurden.

Im Frühjahr 1924 wurde die Arbeitswoche der deutschen Eisenbahner von 48 auf 54 Stunden erhöht. Die Arbeitswoche des russischen Arbeiters beträgt 46 Stunden.

Wenn wir deshalb die Wochen- und Monatslöhne der russischen und deutschen Eisenbahner vergleichen, so müssen wir diesen Unterschied, der 17% erreicht, in Betracht ziehen.

Da die Daten für die russischen Eisenbahner nach Monaten oder Tagen berechnet werden, so ist beim Vergleich mit den Wochen- oder Stundenlöhnen der deutschen Eisenbahner der Tageslohn mit 6 zu multiplizieren, um den Wochenlohn zu erhalten, und der Wochenlohn durch 46 zu dividieren, um den Stundenlohn zu erhalten.

Da die deutsche Mark in Moskau nicht notiert wird, so wurden die früheren Kurse zugrunde gelegt, 4,2 Mark für den Dollar und 1,94 Rubel für den Dollar.

Wir bringen nun die vergleichenden Daten, die auf Grund der oben erwähnten Methoden berechnet wurden, und nehmen dabei die höheren Lohnsätze der deutschen verheirateten Eisenbahner und die durchschnittlichen Lohnsätze der verheirateten und ledigen russischen Eisenbahner:

	Durchschnittl. Wochenlohn in Goldrubel	Durchschnittl. Stundenlohn (75,1 Pf.)
1. Deutsche gelernte Eisenbahner (Verheiratete, April—Mai 1925)	18,74 R. (40,45 M.)	32,9 Kop. (75,1 Pf.)
2. Qualifizierte Eisenbahner der U. d. SSR. (März 1925)		
Waggonaufseher Moskau	19,12 R.	41,6 K.
Zugführer (Werkmeister) Moskau	26,87 „	58,4 „
Schmiede (Werkmeister) Moskau	21,90 „	47,6 „
Schlosser (Werkmeister) Moskau	18,71 „	40,7 „
Lokomotivführer Moskau	28,50 „	62,0 „
Maschinenführergehilfen Moskau	22,28 „	48,4 „
Durchschnittslohn der qualifizierten Arbeiter Moskaus	23,03 „	50,0 „
3. Ungelernte deutsche Eisenbahner (Verheiratete, April—Mai 1925)	14,85 (32,18 M.)	27,5 (59,6 Pf.)
4. Wenig qualifizierte Eisenbahner der U. d. SSR. (März 1925)		
Schmierer Moskau	16,17 R.	35,2 K.

Wenn wir die obenerwähnte 27prozentige Erhöhung der Löhne der russischen Eisenbahner vom März—Oktober in Betracht ziehen, so erhalten wir folgende Angaben:

	Durchschnittslohn Woche	Stunde
Qualifizierte Arbeiter Moskau	29,34 R.	63,5 K.
Wenig qualifizierte Arbeiter Moskau	20,53 R.	39,6 K.

Aus diesen angeführten Daten für Oktober 1925 ist ersichtlich, daß der Wochenlohn der russischen Eisenbahner nominell nicht niedriger als der Lohn der deutschen Eisenbahner ist.

## V. Von der Umkehrung gewerkschaftlicher Grundsätze.

Der aus unserem Bericht zitierte Satz, wonach die Lohnsätze bei Lohnerhöhungen auf dem Wege des Uebereinkommens zwischen dem Zentralkomitee des Verbandes oder seinen Organen am Orte mit dem entsprechenden Wirtschaftsorgane und entsprechend den finanziellen Möglichkeiten des Betriebes festgesetzt werden, wird als eine „Umkehrung gewerkschaftlicher Grundsätze“ bezeichnet.

Was diese Bemerkung betrifft, so können wir nur darauf hinweisen, daß jede Sache entsprechend ihrem konkreten Milieu untersucht werden muß. Was unbedingt für die kapitalistischen Länder richtig ist, das ist für ein Land unannehmbar, wo die Arbeiterklasse die Macht in der Hand hat, die Arbeiterklasse, die demnach an der Entwicklung der Industrie und des Transportes und mit ihrer Verquickung mit den Interessen und Bedürfnissen ihres Verbündeten, der Bauernschaft, interessiert ist.

Eine raschere und größere Lohnsteigerung der Arbeiter und Angestellten der Industrie und des Transportes in der U. d. SSR. würde die langsamere Entwicklung der Industrie und des Transportes und die Steigerung der Produktionskosten zur Folge haben. Es versteht sich von selbst, daß dies nicht das Bündnis von Stadt und Land der Arbeiter und Bauern restigen, sondern umgekehrt schwächen und jene Basis untergraben würde, auf der die Arbeiter- und Bauernregierung der U. d. SSR. steht, was selbstverständlich weder den Interessen der Arbeiter, noch der Bauern entspricht.

Wir unterstreichen noch einmal, daß unsere Politik und Praxis in dieser Frage den allgemeinen Ansichten in der Gewerkschaftsbewegung der U. d. SSR, entspricht, und absolut richtig ist, d. h. selbstverständlich unter der Diktatur des Proletariats.

Das sind kurz unsere tatsächlichen Ergänzungen und Erklärungen, die wir für notwendig halten, Ihnen im Zusammenhange mit den Anmerkungen der Redaktion zu unserem Berichte mitzuteilen und die wir bitten, im Bulletin der I. T. F. als unsere Antwort auf diese Bemerkungen zu veröffentlichen.

Mit kameradschaftlichem Gruß

Amosof,  
Sekretär des Z. K. des Eisenbahnverbandes  
der U. d. SSR.



### Ein grundsätzliches Urteil über die Berechtigung von Sympathiestreiks bei ausländischen Konflikten in Norwegen.

Um die dänischen Transportarbeiter in dem großen Konflikt des Frühjahrs 1925 zu unterstützen, hat die Norwegische Transportarbeiter-Union mit Genehmigung des Norwegischen Gewerkschaftsbundes am 14. Mai 1924 das laufende Tarifabkommen für die Hafenarbeiter mit der Maßgabe gekündigt, daß die Kündigung nach Ablauf der vorgesehenen Frist für den Fall in Kraft tritt, daß Verbandsmitglieder mit der Entladung von Schiffen beauftragt werden sollten, über deren Ladung infolge des dänischen Konflikts der Boykott verhängt ist. Auf allen anderen Schiffen würde die Arbeit fortgesetzt werden.

Am gleichen Tage sandte die Norwegische Transportarbeiter-Union, ebenfalls mit Gegenzeichnung des Norwegischen Gewerkschaftsbundes, ein zweites Schreiben an den Norwegischen Unternehmerverband, in dem er auf den Seeleutestreik in Schweden verwies und die Kündigung des Tarifvertrages auf die Fälle ausdehnte, in denen Transportarbeiter zur Behandlung von schwedischen Schiffen, die mit Streikbrechern bemannt sind, herangezogen werden sollten.

Der Norwegische Unternehmerverband hat unmittelbar nach Erhalt dieser beiden Schreiben die Berechtigung derartiger teilweiser Kündigungen bestritten und da Verhandlungen

gen hierüber nicht zu einer Verständigung führten, an den Schiedsgerichtshof appelliert, der durch einen am 11. Juni gefällten Spruch die Appellanten abwies und die Transportarbeiter-Union freisprach.

Unter anderem berief sich das Schiedsgericht hierbei auf einen von ihm am 8. Januar 1920 gefällten Spruch, der den demonstrativen Streik vom 21. Juli 1919 als nicht im Widerspruch mit dem Abkommen stehend bezeichnet hat, da es sich in diesem Falle um eine politische, gegen die staatlichen Behörden gerichtete Bewegung gehandelt habe. Weiter wurde angeführt, daß ein Sympathiestreik solange als berechtigt anzusehen ist, als das Abkommen selbst nicht ausdrücklich ausschließt und dieser kein Kampfmittel darstellt, um eine Änderung der im Abkommen selbst geregelten Fragen zu erzwingen. Im vorliegenden Falle hätte ein Verstoß gegen das Abkommen von Seiten der Transportarbeiter-Union schon deswegen nicht erblickt werden können, weil darin folgender Passus aufgenommen ist: „Die obige Regelung schränkt das Recht der Unternehmer oder der Arbeiter zur Teilnahme an einem Streik ohne Kündigung nicht ein, wenn dieser von dem Norwegischen Unternehmerverband oder dem Norwegischen Gewerkschaftsbund beschlossen oder gutgeheißen worden ist.“ Die Frage sei daher, ob der Norwegische Gewerkschaftsbund berechtigt ist, einen Sympathiestreik zugunsten einer ausländischen Organisation zu beschließen oder gutzuheißen.

„Es muß angenommen werden“, so fährt der Schiedsgerichtshof fort, „daß die Parteien bei Annahme der obigen Fassung in 1907 die Möglichkeit der Teilnahme an ausländischen Konflikten nicht erwogen haben. Ihre Absicht war, durch die Festlegung des Verhandlungsweges die Möglichkeit zum Eintritt in Sympathiestreiks oder — Aussperrungen zur Unterstützung nationaler Bewegungen nicht auszuschließen. Dieser Absicht entsprach auch die Formulierung der Bestimmungen. Indessen können wir nicht begreifen, daß hieraus abgeleitet werden kann, daß die Teilnahme an ausländischen Konflikten verboten ist. Als die Abkommen im Jahre 1924 abgeschlossen worden sind, wurde die Frage der Boykottierung im Hinblick auf ausländische Konflikte nicht aufgeworfen, sodaß kein Anlaß bestand, eine derartige Bestimmung in das Abkommen zu übernehmen, wenn die Beteiligung an einem solchen Konflikt als ungesetzlich betrachtet wurde. Das Schiedsgericht kann daher nicht anerkennen, daß die oben erwähnte Bestimmung die Teilnahme an ausländischen Konflikten ausschließt.“

Auch dem Einwand des Unternehmerverbandes, daß die Transportarbeiter-Union nach dem Wortlaut des Abkommens nur dazu berechtigt gewesen sei, in einen allgemeinen, nicht aber in einen teilweisen Sympathiestreik, zu treten, stimmte das Schiedsgericht nicht zu, da bei Ablehnung der von der Transportarbeiter-Union angekündigten Blockade durch den Unternehmerverband die Kündigung zu einer generellen geworden wäre.

### Die Heuern der Seeleute (nach dem Stand im Monat November 1925).

Land	Vollmatrose	Leichtmatrose	Schiffszimmerer	1. Bootsmann	Donkeyman	Heizer	Trimmer	Steward	
								Min.	Max.
<i>Europa:</i>									
Großbritannien	£ 9.0.0	£ 6.5.0	(min.) £ 11.10.0	£ 10.10.0	£ 10.10.0	£ 9.10.0	£ 9.0.0	—	—
Frankreich*)	frs. 530.—	frs. 400.—	—	frs. 600.—	frs. 600.—	frs. 560.—	frs. 530.—	—	—
Holland	fl. 100.—	fl. 50.—	fl. 115.—	fl. 115.—	fl. 115.—	fl. 105.—	fl. 75/85.—	—	—
Norwegen	Kr. 185.—	Kr. 100.—	Kr. 210.—	Kr. 210.—	Kr. 210.—	Kr. 190.—	Kr. 110.—	—	—
Deutschland	Mk. 93.—	Mk. 50.—	Mk. 116.—	Mk. 116.—	Mk. 111.—	Mk. 106.—	Mk. 90.—	Mk. 85.—	Mk. 117.—
Schweden	Kr. 135.—	Kr. 104/123	Kr. 143/170	Kr. 155/170	Kr. 155/170	Kr. 99/149	Kr. 64/103	—	—
Dänemark	Kr. 195.—	Kr. 95.—	Kr. 195/220	Kr. 220.—	Kr. 220.—	Kr. 200.—	Kr. 133/108(22)	—	—
Lettland	Rbl. 80.—	Rbl. 70.—	Rbl. 100.—**)	Rbl. 95.—	Rbl. 95.—	Rbl. 85/90	Rbl. 80.—	Rbl. 100.—	—
Belgien	frs. 525.—	frs. 382.80	frs. 634.50	frs. 590.65	frs. 590.65	frs. 546.90	frs. 325.—	frs. 481.25	frs. 721.90
Rußland	£ 6.0.0	£ 4.15.0	£ 6.10.0/7.0.5	£ 7.0.0/7.15.0	—	£ 6.0.9	£ 5.0.5	£ 4.10.0	—
Ver. Staaten	\$ 62.50	\$ 47.50	\$ 80.—	\$ 75.—	\$ 75.—	\$ 65/67,5***)	\$ 60.—	—	—
Argentinien	Pes. 90.63	—	Pes. 126.43	—	—	Pes. 105.30	Pes. 90.74	—	—
Australien	£ 16.2.6	£ 12.5.0	—	£ 17.2.6	£ 19.2.6	£ 18.2.6	£ 16.2.6	£ 14.2.6	£ 21.2.6

\*) Orientfahrten — \*\*) Einschließlich Entschädigung für Werkzeug — \*\*\*) Schiffe mit Ölfuehrung bezw. mit Kohlenfuehrung.

## Notizen.

*Die internationale Verflechtung der Industrie.* Zur Elektrifizierung der Staatseisenbahnen auf Java liefern die Vereinigten Staaten den größten Teil der elektrischen Installation für die Motorwagen. Außerdem liefern sie die Dachbedeckung, die besonderen Kupplungen, um die Wagen bei Störungen an Dampflokomotiven ankuppeln zu können, den Mechanismus zu den sich mittels Luftdruck schließenden und öffnenden Türen, sowie die Sitzplätze der Wagen. Britisch-Indien liefert das Holz für die Dächer, Frankreich das Holz für den Boden, Holland die stählernen Wagenrahmen, Belgien die Räder, die Achsen und die Spiegefenster, Cuba das Mahagoniholz, die Schweiz die Wagenkabel, Canada die Asbestplatten, Deutschland die Federn der Untergestelle und England die Luftbremsen. Es wirken also die Industrien aus zehn verschiedenen Ländern zusammen.

*Radiomusik zur Steigerung der Arbeitsleistung.* In einer holländischen Wäscherei sind seit kurzem in den Arbeitsräumen Radio-Apparate aufgestellt. Während zwei Stunden können jeden Tag Musikstücke oder Vorträge gehört werden. Wie der Direktor des Unternehmens erklärt hat, ist die Aufmerksamkeit der Beschäftigten dadurch nicht nur nicht abgelenkt, sondern im Gegenteil noch erhöht worden. Über die erreichte Arbeitssteigerung wurde noch nichts mitgeteilt.

*Rekordleistung eines Eisenbahnzuges.* Alle Rekorde, die bisher auf Querfahrten durch den amerikanischen Kontinent durch Eisenbahnzüge erreicht worden sind, wurden durch einen Zug mit den neuen Diesel-Elektro-Maschinen, die kürzlich in Canada eingeführt worden sind, übertroffen. Dieser Zug legte die 2937 Meilen lange Strecke von Montreal bis Vancouver in drei Tagen zurück. Die eigentliche Fahrzeit betrug 67 Stunden, die durchschnittliche Stundengeschwindigkeit  $43\frac{1}{2}$  Meilen.

*Der Autoverkehr in den Vereinigten Staaten bringt täglich 55 Menschen ums Leben* — diese Feststellung macht der National Safety Council. 1924 sind insgesamt 20 000 Menschen durch Autounfälle getötet, und 450 000 Personen verwundet worden. Gegenüber 1914 hat sich die Zahl der Getöteten vervierfacht.

*Technische Betriebsverbesserung und Personalsparung.* In einem in der Oktober-Ausgabe der amerikanischen Railway Age erschienenen Artikel über Betriebskosten der amerikanischen Eisenbahnen wird festgestellt, daß in den ersten sieben Monaten 1925 bei den amerikanischen Eisenbahnen durchschnittlich 1 752 325 Personen beschäftigt waren gegen 1 858 291 in der entsprechenden Zeit des Jahres 1923. Die Zahl der Beschäftigten hat sich demnach im Verlauf von zwei Jahren um mehr als 100 000 vermindert. Infolgedessen hat sich die im Juli 1925 gezahlte Gesamtlohnsumme gegenüber der Gesamtlohnsumme im Juli 1923 von \$ 261 805 549 auf \$ 245 699 243 vermindert, obwohl der monatliche Durchschnittslohn im Juli 1923 \$ 133,94, im Juli 1925 aber \$ 136,83 betrug. Zu dieser Verminderung der Monats-Lohnsumme um mehr als 16 Millionen Dollar wird in der erwähnten Zeitschrift bemerkt: „Die Verminderung der Zahl der Beschäftigten und der Gesamtarbeitskosten waren hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß Kapital zur Verbesserung der Ausrüstung verwendet wurde. Dies und andere Erleichterungen haben ermöglicht, daß eine gegebene Verkehrsleistung mit weniger Personal ausgeführt werden konnte.“

*Die Southern Railway bietet dem Personal Obligationen zum Kauf an.* Die Southern Railway hat kürzlich beschlossen, für £ 3 000 000 neue Obligationen auszugeben und diese sowohl den Aktionären, den Obligationen-Inhabern als auch dem eigenen Personal anzubieten. Es ist dies zum erstenmal, daß eine britische Eisenbahngesellschaft ihrem Personal Wertanteile zum

Kauf anbietet. Die Anteile lauten auf £ 50 und werden zu 99 Prozent des Nennwertes abgegeben. Die Einzahlungsbedingungen sind wie folgt: 10 Prozent bei Anfrage, 40 Prozent bei Übergabe der Anteile und 49 Prozent spätestens bis 14. November 1925.

*Die Lebensdauer der Seeleute und Eisenbahner.* Der englische Professor Charles Thomson hat in einer Londoner Versammlung vor kurzem mitgeteilt, daß von ihm angestellte Untersuchungen über die Lebensdauer in verschiedenen Berufen zu folgendem Ergebnis geführt haben: Die durchschnittliche Lebensdauer beträgt bei Geistlichen 65 Jahre, bei Bauern 61 Jahre, bei Kaufleuten und Industriellen 60 Jahre, bei Militärs 56 Jahre, bei Intellektuellen (u. a. Ärzte und Professoren) 50 Jahre, bei Eisenbahnern und Seeleuten 46 Jahre.

## Esperanto.

### Zulassung von Esperanto im Telegraphenverkehr.

Während noch vor einigen Jahren die Welt-Telegraph-Union ein entsprechendes Gesuch um Zulassung von Esperanto als Telegraphensprache abwies, wurde auf der im Oktober stattgefundenen Konferenz beschlossen, im Hinblick auf den bereits viel verbreiteten Gebrauch dieser Hilfssprache, Esperanto im Telegraphenverkehr zuzulassen.

### Esperanto und Luftschiffahrt.

Der unlängst abgehaltene 3. Internationale Kongreß für Luftschiffahrt hat beschlossen, „in Anerkennung der großen Dienste, die der Gebrauch von Esperanto der Luftschiffahrt und ihren internationalen Beziehungen erweisen können wird“, eine Kommission zu ernennen, die den Gebrauch von Esperanto als technische Sprache für die Luftschiffahrt regeln soll.

### Esperanto und Handel.

Die Leitung der Internationalen Jahresmesse in Leipzig versendet neue Broschüren und Rundschreiben über die im Jahre 1926 stattfindende Internationale Messe auch in Esperanto. — Der Reichsverband der Deutschen Industrie und der Deutsche Industrie- und Handelstag, die beiden wichtigsten Organisationen des Handels und der Industrie in Deutschland, haben beschlossen, eine besondere Kommission zu ernennen, die den Wert und Gebrauch einer Welthilfssprache untersuchen soll.

### Ein internationales Esperanto-Blatt für das Personal der P. T. T.

Seit einigen Jahren erscheint unter der Redaktion von Pierre Filliâtre in Paris eine Esperanto-Monatschrift für das Personal der Post-, Telegraphie- und Telephonbetriebe. P. T. T.-Esperantisten aus der ganzen Welt arbeiten daran mit und übersenden regelmäßig Berichte über Arbeitsbedingungen und dergleichen. Im Verlauf von zwei Jahren sind mehr als 300 solcher Berichte veröffentlicht worden. Soweit Europa in Frage kommt, erschienen Berichte aus allen Ländern. Aber auch viele nichteuropäische Länder waren durch Berichte vertreten. Es sind dies: Argentinien, Nordamerika, Afghanistan, Algier, Australien, Brasilien, Aegypten, Neuseeland, China, Indien, Cuba, Persien und Japan. — In der Tat eine prächtige Leistung, die auch den Organisationen der I. T. F. zu denken geben sollte.

N.