



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: **INTRANSFE-AMSTERDAM** SITZ: **AMSTERDAM** FERNSPRECHER: **20186**
[HOLLAND] **VONDELSTRAAT 61**

INHALTSVERZEICHNIS.

Allgemeines: Rundschau	17	Die Nordische Eisenbahner-Union.	24	Seeleute: Arbeitszeitregelung für Schiffsmannschaften	28
Die Niederhaltung der inländischen Gewerkschaftsbewegung in Niederländisch-Indien	18	Frachtereinnahmen der Eisenbahnen verschiedener Länder.	25	Kurzer Bericht über die Zusammensetzung und die Arbeitsmethoden der schwedischen Schiffsinspektion	29
Das faschistische Gesetz zur politischen Säuberung des Personals der öffentlichen Transporte	20	Transportarbeiter: Die Arbeitsbedingungen für das Personal der Binnenschifffahrt in Deutschland und im Stromgebiet der Donau	25	Das Arbeitszeitgesetz für Seeleute in Finnland	30
Mitteilungen des Sekretariats.	20	Der Ungarische Transportarbeiterverband in 1925	27	Die neue Heuerregelung in der holländischen Hochseefischerei	31
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Estland)	21	Ein Reichsmanteltarifvertrag für Berufskraftfahrer	28	Notizen	32
Vom Kanadischen Eisenbahnerkongress	24			Esperanto	32

**Abdruck der Berichte mit
Quellenangabe erwünscht.**

ALLGEMEINES

Rundschau.

Eine nicht nebensächliche Wirkung der Durchführung des Dawes-Abkommens war die Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Deutschen Reichsbahn. Nicht nur wurde diese direkt zu den Reparationszahlungen herangezogen, sondern sie wurde auch aus einem bisher ausschließlich staatlichen Verwaltungsbetrieb in eine Privatunternehmung mit eigener Rechtspersönlichkeit umgewandelt. Hierdurch wurde dem deutschen und ausländischen Privatkapital ein weitgehender Einfluss auf die Reichsbahn eingeräumt, gegen den innerhalb der deutschen Eisenbahnerschaft von vornherein starke Bedenken geltend gemacht wurden. Nur die bei der Annahme der Dawes-Gesetze von den verantwortlichen Reichsbahninstanzen abgegebene Erklärung, dass die Beamten der Reichsbahn in vollem Sinn Reichsbeamte bleiben, sowie die in das Reichsbahngesetz selbst aufgenommene Bestimmung, dass die „wohlerworbenen Rechte“ des Personals seitens der neuen Reichsbahngesellschaft zu respektieren sind, machten die Loslösung der Reichsbahn aus der staatlichen Verwaltung für die Arbeiterschaft damals annehmbar. Aber je länger die Neuordnung in Deutschland besteht, desto deutlicher wird es, dass die Reichsbahngesellschaft gegen die dem Personal gemachten Zusagen verstößt und ihre Selbständigkeit zu einer provozierenden Personalpolitik missbraucht. Diese Feststellung gibt eine Empfindung wieder, die nicht nur auf das Personal selber

beschränkt ist, sondern die alle politischen und sozialen Kreise in Deutschland gleichermaßen erfüllt. Ein Beweis hierfür ist die einmütige Annahme des folgenden Entschlusses seitens des Reichstages: „Die derzeitige Personalpolitik der Deutschen Reichsbahngesellschaft findet nicht die Billigung des Reichstages. Insbesondere weil die bei Beratung des „Reichsbahn- und Reichsbahnpersonalsgesetzes“ im Reichstag abgegebenen Erklärungen und Zusicherungen nicht eingehalten werden.“

In diesem Beschluss liegt bereits das Urteil enthalten über die seitens der Reichsbahnverwaltung gegenüber dem jüngsten Schiedsspruch, der den unteren Lohngruppen des Personals eine Erhöhung von insgesamt noch nicht zwanzig Millionen Mark im Jahre zuerkannte, eingenommene Haltung. Nicht nur lehnte die Reichsbahnverwaltung die Zustimmung zu diesem Schiedsspruch ab, sondern sie bestritt auch dem Reichsarbeitsminister die Zuständigkeit, einen sie berührenden Schiedsspruch für verbindlich und rechtskräftig zu erklären.

Gleichzeitig beantragte die Reichsbahnverwaltung, diese Frage vor dem im Reichsbahngesetz vorgesehenen Reichsbahngericht zur Entscheidung zu bringen und stellte die Durchführung des Schiedsspruches bis dahin aus. Wie die Dinge liegen, dürfte das Reichsbahngericht den Standpunkt der Reichsbahnverwaltung ablehnen und somit der Protest der Reichsbahnverwaltung nur eine Verzögerung in der Ausführung des Schiedsspruches bewirken. Aber bedeutsam bleibt dieser Zwischenfall doch, denn sowohl dem Personal als der Öffentlichkeit — und nicht zuletzt der Regierung — gegenüber hat er offenbar gemacht, dass die Reichsbahnverwaltung entschlossen ist, die ihr eingeräumte Sonderstellung mit allen Konsequenzen und aller Rücksichtslosigkeit gegenüber dem Personal auszunützen. Bleibt die Reichsbahnverwaltung bei dieser Einstellung, dann bringt jeder Versuch der Eisenbahnerschaft, eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage durchzusetzen und sich einen höheren Lebensstandard zu sichern, die Gefahr grosser Verwicklungen mit sich.

Berichte über Arbeitskonflikte u. dergl. sowie kurze Mitteilungen werden veröffentlicht im „Pressebericht der I. T. F.“ Dieser erscheint jede zweite Woche und wird allen angeschlossenen Organisationen sowie deren Redaktionen zugesandt.

Die Niederhaltung der inländischen Gewerkschaftsbewegung in Niederländisch-Indien.

Der nachstehende Bericht ist der I. T. F. aus Niederländisch-Indien zugegangen. Da die Vorgänge in den Kolonialländern heute besondere Beachtung erfordern, geben wir ihn mit nur unwesentlichen Kürzungen wieder.

Die Entwicklung der inländischen Gewerkschaftsbewegung in Niederländisch-Indien wird seit Jahren durch eingreifende Massnahmen seitens der Niederländischen Regierung und der Verwaltungsautoritäten systematisch gehemmt, aber die Art und Weise, mit der in der letzten Zeit gegen die Arbeiterschaft und ihre Organisationen vorgegangen wird, geht über alles Mass hinaus. Es beginnt hier so etwas wie ein weisser Terror, dessen Folgen sich gar nicht übersehen lassen.

Dass die voranstehenden Leiter und Wortführer des europäischen Unternehmertums in Niederländisch-Indien gegen alle wie immer geäusserten Wünsche der inländischen Bevölkerung auf Hebung ihrer sozialen Lage planmässig zu Felde ziehen und hierbei durch die kapitalistische Presse aufs kräftigste unterstützt werden, ist weiter nicht erstaunlich. Die ausländischen Landbau- und Industrie-Unternehmungen arbeiten für den ausländischen Markt und für die Unternehmer ist daher eine sich eines gewissen Wohlstandes erfreuende und somit kaufkräftige inländische Bevölkerung nicht nur überflüssig, sondern sie können eine in solchen Verhältnissen lebende Bevölkerung auch gar nicht wünschen, da dies eine Schmälerung ihrer grossen Gewinne bedeuten würde.

Jeweils, wenn sich auch nur die leisesten Anzeichen bemerkbar machen, dass grössere inländische Arbeitergruppen aus eigener Kraft einen besseren Lebensstandard zu erreichen entschlossen sind, wird in der Unternehmerpresse mit grosser Entrüstung behauptet, dass solche Bewegungen auf nichts geringeres als auf eine Revolution hinauslaufen, und wird, um den Mangel an Argumenten zu verdecken, mit viel Geschrei bei der Regierung darauf angedrungen, dass sie „mit kräftiger Hand“ eingreife und den als äusserst gefährlich beschriebenen Bestrebungen ein Ende bereite. So war es in den Jahren 1912 bis 1914, als das **Sarekat Islam** und die **Indische Partei** von Douwes Dekker entstand; so war es in den Jahren 1918 bis 1920 als sich das Elend der inländischen Bevölkerung bis zum Entsetzen gesteigert hatte und die westlichen Unternehmungen gleichzeitig enorme Gewinne machten und so ist es nun auch in der allerletzten Zeit wieder, **allein mit dem Unterschied, dass Regierung und Verwaltungsbehörden mehr als zu irgend einer früheren Zeit dem reaktionären Unternehmertum zu Willen sind und in der meist brutalen Weise gegen die Arbeiterschaft vorgehen.** —

Die Regierung hat es sich dieses Mal leicht gemacht, dem Verlangen des Unternehmertums zu entsprechen. Sie stellte es so hin, als habe ein höchst abnormaler Zustand die von ihr getroffenen Massnahmen notwendig gemacht. Früher wurde stets erklärt, dass die Regierung einer normalen und gesunden Volksbewegung nicht feindlich gegenüberstehe und nur gegenüber Ausschreitungen unerbittlich auf-

trete. Natürlich hing dann alles davon ab, was die Regierung als Erscheinungen einer normalen Volksbewegung und was sie als Erscheinungen von Ausschreitungen begriff, aber wiewohl noch so vag und unbestimmt, war dies doch ein Grundsatz, der als Richtschnur gelten konnte. Tatsächlich liess die Praktizierung dieses Grundsatzes noch einigen Spielraum für die freie Entwicklung der Volksbewegung, wenn auch innerhalb enger Grenzen.

Dem Unternehmertum erschien auch dieser enge Spielraum noch viel zu gross. Es trachtete fortgesetzt, die Regierung zu noch rücksichtsloserem Vorgehen zu bewegen, was ihm denn auch unter Führung des Vorsitzenden des Indischen Unternehmerrates, Prof. Treub, gelungen ist. Es wurde eine Politik der Sparsamkeit durchgesetzt, die dazu missbraucht wurde, den Lebensstandard der indischen Bevölkerung derart herunterzudrücken, dass die Gewinne und Erträge von Jahr zu Jahr stiegen. Diese betragen in 1922: 450 Millionen, in 1923: 720 Millionen, und in 1924 rund 800 Millionen Gulden. Diese Summen werden der indischen Wirtschaft ohne Gegen-Äquivalent entzogen, und das Bestreben, diese Beträge noch stets weiter zu erhöhen, treibt die Regierung, den eingeschlagenen reaktionären Kurs noch stärker als bisher zu verfolgen.

Diese Erfolge des Unternehmertums sind in erster Linie das Ergebnis einer Propaganda, die darauf gerichtet war, eine ganz unbegründete Furcht vor der kommunistischen Bewegung zu erwecken. Als die Propaganda bolschewistischer Agenten der Sowjet-Regierung in Ostasien der Behauptung, dass solche Propaganda auch in Niederländisch-Indien sich bemerkbar mache, einen Schein von Berechtigung gab, wurde jeder Arbeitskonflikt als ein Ausfluss kommunistischen Geistes oder zumindest als das Ergebnis kommunistischer Propaganda hingestellt. So wurde beispielsweise der **Eisenbahnerstreik** im Mai 1923 als eine revolutionäre und kommunistische Bewegung beschrieben und mit unglaublicher Strenge gegen die Streikenden vorgegangen. Aber als ein Jahr später der Bericht des Versöhnungsrates veröffentlicht wurde — **freilich stark verstümmelt und gekürzt, weil er nichts weniger als eine vollständige Desavouierung der Haltung der Regierung in den Streiktagen darstellte,** — stellte sich heraus, dass das Eisenbahnpersonal ernste und berechtigte Beschwerden hatte, die den Streikausbruch vollkommen erklärlich machten. Da indessen aufgrund des in das Strafgesetzbuch aufgenommenen Artikels 161-bis, wonach jede Anspornung zu einem Streik, durch den „das Wirtschaftsleben erschüttert wird oder werden kann“, mit schweren Strafen bedroht wird, ein Streikführer nach dem andern verhaftet wurde, verlor der Streik jede Führung und verlief im Sande. Wahrscheinlich wäre der Streik auch ohne dies zu einem Misserfolg verurteilt gewesen. Günstigere Aussichten hätte der Streik gehabt, wenn er zwei Monate später ausgebrochen wäre, in der arbeitsreichen Zeit der Zuckertransporte von den Fabriken nach den Häfen. Mit dieser Möglichkeit hatte die Regierung offenbar gerechnet und um einer Störung der Zuckertransporte zuvorzukommen, hat sie bewusst den Streik schon früher ausgelockt durch die Verhaftung eines Führers der indischen Eisenbahner aufgrund von Erklärungen, die dieser mehr als einen Monat zuvor in einer Versammlung gemacht hatte.

Die Ostjava-Ausgabe des bürgerlichen „Indische Courant“ hat damals die Regierung unumwunden beschuldigt, den Eisenbahnerstreik aus den erwähnten Gründen provoziert zu haben, ohne dass deren Chefredakteur deswegen verfolgt wurde. Wohl wurde er zu drei Tagen Gefängnis verurteilt, weil er den damals neu beschlossenen Artikel 161-bis des Strafgesetzbuches, **der selbst die Förderung von Streiks durch finanzielle oder andere Unterstützung der Streikenden und ihrer Familien unter Verbot stellt**, als einen Skandal bezeichnete.

Seit jenem Streik war es in Niederländisch-Indien verhältnismässig ruhig. Das Elend brachte die Menschen zur Verzweiflung und erfüllte sie mit Mutlosigkeit. Indessen lebt die Bewegung seit einigen Monaten wieder auf.

Im August 1924 fand ein Streik in den Druckereibetrieben von Semarang statt. Kurz darauf brach ein Streik im Semarang Dampfschiff- und Prahmenfährdienst aus. Wie beim Typografenstreik handelte es sich für das Personal lediglich um eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen, aber natürlich stempelte die Verwaltungsbehörde die Bewegungen sofort als kommunistisch und schränkte das Versammlungsrecht ein. Als die bürgerliche Zeitung „De Locomotief“ in einem äusserst mässig und ruhig gehaltenen Artikel diese Einschränkung des Versammlungsrechts als **unverständlich** bezeichnete, brachte dies alle grossen Herren von Semarang unter Führung der Direktoren der Bank von Java, gegen die Zeitung auf mit dem Erfolg, dass es ihnen glückte, die Zeitung zu „zähmen“.

Dass das Unternehmertum aufs Ganze gehen will und sich mit kleinen Erfolgen nicht zufrieden stellt ist sehr deutlich geworden durch zwei Reden, die gelegentlich der letzten Sitzung des Volksrats von zwei Zucker-Industriellen gehalten worden sind.

Der Präsident der Vereinigung der Zuckerfabriken und des Arbeitgeberverbandes der Zuckerindustrie von Java, Herr **Talma**, stellte fest, dass die Bestreitung des „Uebels“ durch die Regierung in den letzten Jahren nichts geholfen habe und dass es sich noch viel stärker als früher hervorwage. Jeder Mensch mit gesundem Verstand würde sich unter diesen Umständen die Frage vorlegen, ob die Regierung mit ihren Methoden nicht auf dem verkehrten Wege ist, aber der Herr Talma, der selbst die Ursachen des „Uebels“ sehr gut kennt, zieht daraus andere Schlussfolgerungen und verlangt von der Regierung, dass sie noch viel „kräftigere Massnahmen“ ergreife. Nach seiner Auffassung sei es unbedingt notwendig, dass die örtlichen Verwaltungsbeamten ermächtigt werden, bei Arbeitskonflikten viel schärfer aufzutreten als ihnen gegenwärtig möglich ist.

Würde diese Forderung erfüllt und würden die zumeist in einer engen Denksphäre erzogenen lokalen Verwaltungsautoritäten mit noch weiteren Befugnissen ausgestattet werden als sie schon jetzt in einem viel zu weitgehenden Masse haben, so könnte dies zu den verhängnisvollsten Folgen führen.

Die andere Rede, gehalten von einem Zuckerfabrikanten namens **Schmutzer**, bewegte sich in ähnlichen Gedankengängen. Dieser Redner beschäftigte sich besonders eingehend mit dem kommunistischen Programm, an das sich keine lebende Seele der „kommunistischen“ Anführer in Indien hält. Denn was die Unternehmer als „kommunistische Bewegung“ bezeichnen, ist nichts anderes als der Ausfluss einer starken Unzufriedenheit. Mit oder ohne vorausgegangene Propaganda sucht die allgemeine Verbitterung einen Ausweg und sich als „Kommunisten“ Bezeichnende, die selbst wieder ein Ergebnis der allgemeinen Unzufriedenheit sind, stehen bereit, um dieser aus der Verbitterung geborenen Bewegung Leitung zu geben, so gut oder so schlecht es geht. Kommt man mit die-

sen „Kommunisten“ im täglichen Leben zusammen, so erkennt man in vielen von ihnen ruhige, überlegende und mit guten Absichten erfüllte Menschen, denen das Elend ihres Volkes ans Herz greift, und die einen spontanen Drang in sich fühlen, etwas für die leidenden Landesgenossen zu tun.

Eine Gefahr kann und wird diese indische Volksbewegung dann werden, wenn die Europäer fortfahren, die Regierung weiter zu Massnahmen zu drängen, von denen die eine unverständiger ist als die andere und die nur das einzige Ergebnis haben, dass sie die bestehende Verbitterung noch steigern. Nicht der sogenannte „Kommunismus“, sondern eben diese Verbitterung wird dann zu der Gefahr.

Der Gipfelpunkt der Verblendung ist in Soerabaja erreicht worden, wo seit einigen Wochen ein Streik in der Maschinenindustrie ausgebrochen ist. Am 2. Dezember übersandte die Gewerkschaft der gelernten Arbeiter (toekangs) den Maschinenindustriellen eine Reihe von Forderungen und ersuchte um Antwort bis zum 9. Dezember. Die Forderungen waren übertrieben aber sie betrafen ausnahmslos die Löhne und die andern Arbeitsbedingungen. Obwohl die Fabrikanten wussten, dass sie durch ruhige Verhandlungen — der Inländer ist für ehrliche Aussprachen sehr zugänglich — einen Streik vermeiden konnten, liessen sie sich auf eine Beantwortung des Schreibens nicht ein, sondern erachteten es als vernünftiger, es auf einen Streik ankommen zu lassen, um hierdurch die Gewerkschaft zu zertrümmern und den Verwaltungsbehörden Gelegenheit zu geben, mit den „kommunistischen Agitatoren“ aufzuräumen. Tatsächlich brach denn auch wenige Tage darauf der Streik aus. Er war weit davon entfernt, ein allgemeiner Streik zu sein; die Zahl der Streikbrecher überwog die Zahl der Streikenden.

Aus diesem Anlass wurden von den Behörden in Soerabaja Massnahmen getroffen als befände sich die Stadt im Belagerungszustand. Das Versammlungsrecht wurde sofort eingeschränkt; selbst von Mitgliederversammlungen muss fünf Tage zuvor Anmeldung erfolgen. Eifrig wird nach Leuten gesucht, die vielleicht dieses oder ein sonstiges spezielles Versammlungsverbot, das für namentlich angeführte Organisationen noch weitgreifender ist, übertreten. Bei Streikleitern werden Haussuchungen vorgenommen, ohne dass den Berichten in der Presse zufolge etwas gefunden wird. Aber „Kommunisten“ nennt man diese Leute doch! Von den Führern wird einer nach dem andern festgenommen und jede Person, die sich an der Streikführung beteiligt, wird nach der Polizei gebracht und dort „im Interesse der Untersuchung“ tagelang festgehalten. Hierdurch werden die elementarsten gewerkschaftlichen Rechte und Grundsätze verletzt. Wir glauben nicht, dass man in irgend einem andern mehr oder weniger zivilisierten Land der Welt derartige Uebergriffe wagen darf. Ohne die allgemeine Duldsamkeit des Inländers könnte man wohl kaum so weit gehen dürfen.

Natürlich wird durch dieses Auftreten eine verderbliche Atmosphäre geschaffen, in der Spionage, Hinterhältigkeit und Verbitterung blühen. Aber die Maschinenfabrikanten setzen ihre Absichten durch. Diese haben zur Zeit grosse Bestellungen, deren Ausführung durch Streiks gehemmt wird. Die gesamte Bewegung der Arbeiter wird vollständig niedergeschlagen und es wird wohl einige Zeit dauern, ehe wieder von einer gehörig geführten Gewerkschaftsbewegung in der Metallindustrie die Rede sein kann.

Der Resident von Soerabaja selbst ist ein viel zu weitschauender und demokratisch gesinnter Mann, um all diese Massnahmen aus sich heraus zu treffen. Darum hat man ihm den Hauptkommissar der Polizei von Batavia und noch eine andere Person der inländi-

schen Verwaltung auf den Hals geschickt, die nun tatsächlich die ganze Aktion leiten.

Wo dergleichen möglich ist, da ist natürlich auch noch weit Schlimmeres nicht ausgeschlossen. Wir erleben hier eine Zeit der meist zynischen Reaktion, wie man sie bisher noch nicht gekannt hat. Das europäische Grosskapital regiert, und regiert Indien regelrecht dem Aufstand zu. Die Regierung kann nicht behaupten, dass sie nicht gewarnt ist. Im Volksrat ist sowohl von sozialdemokratischer als von freisinniger Seite die wahre Sachlage gekennzeichnet worden, aber die Bürokratie will alles viel besser wissen.

Es ist notwendig, dass die Ereignisse hier der breitesten Öffentlichkeit bekannt werden. Man lebt hier stark unter dem Eindruck, dass Niederländisch-Indien eine fast ganz vergessene Ecke der Welt bildet, in der sich die grössten Skandale ereignen können, ohne dass ein Hahn danach kräht. Geht es in der bisherigen Weise hier weiter, dann gehen wir einer Periode entgegen wie in Britisch-Indien nach dem Regime Curzons; dann werden wir eine Zeit von Bomben- und Revolverattentaten erleben, in der sich junge Leute freudigen Mutes opfern in der Meinung, dadurch ihrem Volk zu dienen. Gegen eine derartige Stimmung wird kein „kräftiges Auftreten“ helfen.

Das faschistische Gesetz zur politischen Säuberung des Personals der öffentlichen Transporte.

Nachstehend veröffentlichen wir den Wortlaut des faschistischen Gesetzes, das die politische Säuberung des Personals der öffentlichen Transporte fortsetzt.

ART. 1. — Ausser in den Fällen, die die bereits geltenden Bestimmungen vorsehen, können die öffentlichen Transportanstalten — Eisenbahnen, Strassenbahnen und Binnenschiffahrtsbetriebe — die Angestellten, die eine Störung der Ruhe und der Disziplin der Masse des Personals hervorrufen oder hervorzurufen trachten, endgültig entlassen.

ART. 2. — Gegen die in dem vorigen Artikel vorgesehene Entlassung können die Interessierten innerhalb 10 Tagen nach erfolgter Kündigung den Minister für öffentliche Arbeiten anrufen, der endgültig entscheidet.

Gegen diese Entscheidung ist eine Beschwerde weder auf dem Dienstwege noch auf dem Rechtswege möglich.

ART. 3. — Denjenigen Angestellten, die keinen Pensionsanspruch aufgrund der Normen des Kgl. Dekrets vom 19. Oktober 1923 haben, ist es überlassen, innerhalb sechs Monaten nach erfolgter Kündigung die Rückerstattung des nach dem 1. Januar 1919 geleisteten Pensionsbeitrages in Höhe von 15 % zu beantragen, wovon jedoch der Beitrag für die obligatorische Versicherungskasse (Dekret vom 30. Dezember 1923) in Abzug gebracht wird. Denjenigen Angestellten, die der obligatorischen Versicherung nicht unterworfen sind, werden 4 Fünftel ihres Beitrages zurückgehalten. Diese bleiben ihnen gutgeschrieben, wenn sie die Beiträge freiwillig weiterleiten.

Dieses Gesetz ist für das Personal der öffentlichen Transporte äusserst folgenschwer und noch weit einschneidender als die beiden ihm bereits vorausgegangenen Gesetze mit der gleichen Tendenz. Durch das Gesetz wird das betreffende Personal unter einer ständigen Bedrohung gehalten und ganz der Willkür der Betriebsverwaltungen preisgegeben. Denn die Möglich-

keit, den Minister für öffentliche Arbeiten anzurufen, bietet natürlich in der Praxis nicht den leisesten Schutz gegen Massregelungen, zumal gegen die Entscheidung dieses Ministers nicht einmal der Rechtsweg beschritten werden kann. Die Entlassung selbst kann erfolgen, ohne dass ihr auch nur eine Untersuchung formeller Art vorausgeht. Infolgedessen ist eine Entlassung schon aufgrund einer gewöhnlichen Anzeige oder Verdächtigung möglich.

Das Gesetz ist aber noch aus einem andern Grunde bemerkenswert: es lässt die Massregelung auch solchen Personals zu, das es wagen sollte, etwa innerhalb der faschistischen Verbände selbst Kritik zu üben und der Unzufriedenheit Ausdruck zu geben.

Insofern ist auch dieses Gesetz ein Beweis dafür, dass sich das faschistische Regime nicht im Besitze jener absoluten Sicherheit fühlt, die es nach aussen hin gerne zur Schau trägt. Anders brauchte der Faschismus nicht zu derartigen zynischen Mitteln zu greifen.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

NEUE ANSCHLUESSE.

Seit der letzten Aufgabe hat sich als Mitglied der I. T. F. angemeldet die *All-Indian Railwaymen's Federation* (Föderation der Eisenbahner-Gewerkschaften von Britisch-Indien).

DER ALLGEMEINE I. T. F.-KONGRESS.

Das Datum des allgemeinen Kongresses der I. T. F. ist nunmehr endgültig bestimmt und zwar sind hierfür die Tage zwischen dem 15. und 22. September 1926 vorgesehen. Der Kongress findet statt im Gebäude der „Société des Ingénieurs Civils de France“, 19 Rue Blanche, Paris.

Das Sekretariat erinnert in diesem Zusammenhang an das ausgesandte Rundschreiben, wonach Kongressanträge von europäischen Organisationen spätestens bis zum 15. März (von ausser-europäischen Organisationen bis zum 15. Mai) einzusenden sind.

KONFERENZ DER EISENBAHNBEAMTEN.

Diese Konferenz findet am 30. und 31. März 1926 in Amsterdam statt. Versammlungslokal: American Hotel, Leidscheplein.

Die Tagesordnung sieht folgende Referate vor:

Die Organisation des Eisenbahn-Kanzlei- und Aufsichtspersonals und die der übrigen Eisenbahnerschaft;

Die Eisenbahnbeamten im Kampf für bessere Arbeitsbedingungen und im allgemeinen Kampf der Arbeiterklasse;

Die Aufgabe der Eisenbahnbeamten im Kampf um Mitbestimmungsrecht und Sozialisierung der Eisenbahnen.

Anträge auf Behandlung weiterer Punkte sind spätestens bis zum 1. März beim Sekretariat einzureichen.

(Die Organisationen, die den vom Sekretariat am 30. Dezember 1925 ausgesandten Fragebogen bisher noch nicht beantwortet haben, wollen dies umgehend tun.)

STATISTIK UEBER MITGLIEDERSTAND UND FINANZLAGE.

Das Sekretariat dringt auf rascheste Einsendung der Ende Januar in dieser Angelegenheit ausgesandten Fragebögen an.

EMPFANGENE BEITRÄGE:

Vom Eisenbahnerverband Frankreichs	Frs. 10.000.—
„ „ „ Hollands	fl. 1000.—
„ „ „ Englands (N. U. R.)	fl. 10.000.—
„ Lokomotivführerverband in der Tschechoslowakei	Tsch. Kr. 2050.—
„ Eisenbahnerverband Spaniens	fl. 290.—
„ Chauffeurverband Spaniens	fl. 192.—

ADRESSÄNDERUNGEN.

In dem Adressenbuche der I. T. F. sind folgende Adressänderungen erfolgt:

Soemaendes Forbund: Nyhavn 31, Kopenhagen.

Union des Cheminots Bulgare: Rue Kn. Klémentina 44, Sofia.

BEVORSTEHENDE KONGRESSE:

Französischer Eisenbahnerverband: 24.—26. März in Paris;
Schweizerischer Eisenbahnerverband: 3. und 4. Juli in Bern.

Das Sekretariat der I. T. F.



Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

XIV.

ESTLAND [Schluss].

VIII. Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit ist auf der Grundlage des Achtstundentags geregelt. Es wird indessen ein Unterschied zwischen wirklicher Arbeitszeit und Dienstzeit (Arbeitsbereitschaft) gemacht. Die wirkliche Arbeitszeit beträgt täglich 8, wöchentlich 47 und monatlich 204 Stunden.

In Kanzleien beträgt die Arbeitszeit wöchentlich 41½ Stunden, in Wochen vor grossen Feiertagen 39 Stunden.

Hinsichtlich derjenigen Kategorien des stationären Dienstes, deren Arbeitszeit aus wirklicher Arbeitszeit und aus Arbeitsbereitschaft besteht, ist eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 8 Stunden innerhalb 24 Stunden vorgeschrieben.

Für das Fahrpersonal wird die Dienstzeit monatlich berechnet. Für das Lokomotivpersonal ist die monatliche Höchstdienstdauer (Arbeitszeit und Arbeitsbereitschaft) auf 240 Stunden, für das übrige Fahrpersonal auf 280 Stunden im Monat festgesetzt. Das Höchstmass der täglichen Dienstdauer beträgt für Lokomotivpersonal 14 Stunden, für das Zugpersonal 16 Stunden. Eine Stunde Arbeitsbereitschaft wird einer halben Stunde wirklicher Arbeitszeit gleichgesetzt.

Alle Arbeitsstunden, die die vorgeschriebene Anzahl überschreiten oder in vorgeschriebenen Ruhesunden verrichtet werden müssen, werden als Ueberstunden angerechnet. Die zwei ersten Ueberstunden werden mit 50 %, alle folgenden mit 100 % Zuschlag vergütet. Die Höchstzahl der Ueberstunden, die in einem Jahre geleistet werden dürfen, ist auf 156 festgesetzt.

Festangestelltes Personal (im allgemeinen das gesamte Personal mit Ausnahme der Werkstätten-Arbeiter u. Tagelöhner) hat Anspruch auf einen bezahlten Urlaub von jährlich 14 Tagen nach einem Dienstjahr und von jährlich 30 Tagen nach 2 Dienstjahren. Voraussetzung ist jedoch, dass sich die Arbeiten des Beurlaubten auf die übrigen Beamten verteilen lassen. Eine Stellvertretung ist nur dem Stationspersonal eingeräumt.

Extra-Beurlaubungen in persönlichen Angelegenheiten (bei Todesfällen usw., sowie zur Teilnahme an Organisationskongressen u. dergl. werden unter Fortzahlung des Lohnes gewährt.

IX. Die Lohnregelung.

Das gegenwärtig geltende, auf das gesamte Staatspersonal Anwendung findende Besoldungsgesetz datiert vom 19. Dezember 1922 und ist mit Ausnahme einiger Uebergangsbestimmungen am 1. Januar 1923 in Kraft getreten.

Das für das gesamte Staatspersonal geltende Besoldungsgesetz sieht sechs römische Lohnstufen (I—VI) und 16 arabische Lohnstufen (1—16) vor. In einigen Lohnstufen sind noch Untergruppen nach Buchstaben (a, b, c usw) eingesetzt.

Die monatlichen Grundlöhne in den einzelnen Lohnstufen sind:

römische Lohnstufen.

		E. MK.
II (a-Gruppe-)	Generaldirektor	34.000.—
IV	Gehilfe des Generaldirektors	25.200.—
V	Abteilungschefs des Betriebs-, Lokomotiv- und Bahnunterhaltungsdienstes	21.600.—
VI	Chefs der Rechnungs- und Materialabteilungen	19.500.—

arabische Lohnstufen.

Stufe		Monatslohn E. MK.
1.	Chef der Bahnärztlichen Abteilung und Gehilfen der Chefs aus Stufe V	18.000.—
2.	Bürovorsteher, Inspektoren	15.200.—
3.	Bürovorsteher-Gehilfen, Ober-Ingenieure, Abteilungs-Buchhalter, Stationsvorsteher des Hauptbahnhofs Reval	13.500.—
4.	Ober-Revisoren, Sekretäre d. Generalverwaltung, Ingenieure, Stationsvorsteher I. Kl.	11.700.—
5.	Revisoren, Depotchef I. Kl., ältere Fahrdienstleiter, Stationsvorsteher II. Klasse	9.900.—
6.	Hauptkassenvorstand, Abteilungsbuchhalter-Gehilfen, Techniker höheren Dienstgrades, Kontrolleur-Mechaniker, Depotchef II. Kl., Sekretäre, Stationsvorsteher III. Klasse	8.700.—
7.	Buchhalter jüngerer Dienstgrade, Zeichner, Stationsassistenten höheren Dienstgrades, Bahnmeister I. Kategorie	7.700.—
8.	Bahnmeister II. Kategorie, Lokomotivführer im Personenverkehr, ältere Meister, Rechnungsbeamte, Techniker II. Kategorie, Stationsvorsteher IV. Kl., Stationsassistenten I. Kl.	6.800.—
9.	Kontrollreure, Telegraphen-Mechaniker älteren Dienstgrades, Rechnungsbeamte I. Kategorie, Techniker III. Kategorie, Lokomotivführer im Güterverkehr, Stationsvorsteher V. Klasse, Stationsassistenten II. Kl.	6.200.—
10.	Elektro-Techniker, Oberrangierer, Mechaniker I. Kategorie, Bahnmeister III. Kat., Elektro-Mechaniker, Lokomotivführer im Rangierdienst, Stationsvorsteher VI. Kl., Stationsassistenten III. Klasse	5.800.—
11.	Zeichner, Erster Gehilfe d. Lokomotivführers, Mechaniker, Rangierer I. Kategorie, Ältere Telegraphisten, Stationsassistenten IV. Kl. usw.	5.500.—
12.	Telegraphisten I. Kat., Kassierer II. Kat., Rangierer II. Kat., Elektromonteur, Ältere Kanzlisten, Zugführer im Personenverkehr, Stationsassistenten V. Klasse, Vorarbeiter I. Kat. usw.	5.300.—
13.	Ältere Lagerhausaufseher, Wagenkuppler II. Kat., Zugführer im Güterverkehr, Monteur I. Kat., Telegraphisten II. Kat., Vorarbeiter II. Kat., Pumpmaschinisten I. Kat., Kanzlisten I. Kat. usw.	5.000.—
14.	Weichensteller I. Kat., Wagenkuppler III. Kat., Monteur II. Kat., Telegraphisten III. Kat., Zugschaffner höh. Dienstgrades, Lokheizer im Depot, Kesselreiniger, Oeler, Tischler, Gärtner, Schornsteinfeger, Kanzlisten II. Kat. usw.	4.800.—
15.	2. Gehilfe des Lokomotivführers, Röhrenputzer, Weichensteller I. Kat., Signalisten, jüngere Zugschaffner, Telephonisten, Wagenschreiber, Pförtner, Lampisten, Bahnunterhaltungsarbeiter I. Kat.	4.000.—
16.	Stationsarbeiter, Telephonisten II. Kat., Weichensteller II. Kat., Lokreiniger, Schrankenwärter I. Kat., Bahnunterhaltungsarbeiter II. Kat.	4.500.—
16. a-Stufe.	Nachtwächter	4.000.—
16. b-Stufe.	Schrankenwärter II, Kat., Brückenwärter, Bürodienner	3.700.—
16. d-Stufe.	Ausläufer	2.200.—

Es bestehen drei Ortsklassen. In der ersten Ortsklasse (grössere Städte) wird der Grundlohn vollständig gezahlt. In der zweiten Lohnklasse (kleinere Städte) wird der Grundlohn um 5 %, und in der dritten Ortsklasse (Ländorte) um 10 % vermindert.

Die Löhne sind für alle Angehörigen einer bestimmten Personalgruppe gleich. Periodische Erhöhungen sieht die Lohnregelung nicht vor.

Ausser dem Grundlohn wird Familienzulage und Teuerungszulage gezahlt.

Familienzulage:

Festangestelltes Personal, dessen Monatsgehalt 12,040 E.MK. nicht übersteigt, erhält Familienzulage für Kinder unter 18 Jahren (bei deren Arbeitsunfähigkeit ohne Beschränkung der Alters) und zwar im monatlichen Betrage von

E.MK. 800 je Kind in grösseren Städten,
 „ 600 „ „ in kleineren Städten,
 „ 400 „ „ auf dem Lande.

Nicht festangestelltes Personal (Werkstättenarbeiter und Tagelöhner) erhält Familienzulage für die Frau im Betrage von täglich E.MK. 25.—, und für jedes Kind unter 17 Jahren im Betrage von täglich E.MK. 15.—.

Teuerungszulage:

Die Teuerungszulage entspricht der Höhe eines monatlichen Grundlohns und wird einmal im Jahr gewährt. Die Auszahlung erfolgt zur Hälfte vor Ostern und zur andern Hälfte vor Weihnachten.

Das Lokomotiv- und Zugpersonal hat ausserdem Anspruch auf

Kilometergelder und Prämien. Im Personenverkehr beträgt das Kilometergeld beispielsweise für den Lokomotivführer 100 E.MK. je 100 Kilometer. Ist die monatliche Leistung höher als 3000 Kilometer, so verdreifacht sich das Kilometergeld für die betreffende Kilometerzahl. Im Güterverkehr ist das Kilometergeld für den Lokomotivführer auf 130 E.MK. je 100 Kilometer festgesetzt, wobei als normale Monatsleistung 1700 km. angenommen wird. Für die diese Norm übersteigende Kilometerleistungen wird das Kilometergeld verdreifacht.

Das Werkstättenpersonal arbeitet meistens im Akkord.

Die Lebenshaltungskosten.

Es sind durchschnittlich aufzuwenden für:

	E.MK.
eine Zweizimmerwohnung (monatl. Miete)	3000.—
1 Paar Schuhe	2000.—
1 Herrenanzug	6500.—
1 Kilo Brot	20.—
1 Kilo Fleisch	100.—
1 Kilo Speck	150.—
1 Liter Milch	20.—
1 Kilo Erbsen	40.—
1 Kubikmeter Brennholz	2000.—
1 Zentner Steinkohle	600.—
1 Kilo Kartoffeln	7.—

X. Pensions- und Krankengeldregelung.

Krankenunterstützung.

Sämtliches Personal, gleichgültig ob es fest oder nicht fest angestellt ist, geniesst samt den Familienangehörigen unentgeltliche ärztliche Behandlung und erhält Medikamente kostenfrei geliefert.

In den grösseren Zentren sind Ambulatorien und zahnärztliche Ateliers errichtet. Aufgrund bahnärztlicher Begutachtung können kranke und erholungsbedürftige Bedienstete und deren Angehörige auf ausschliessliche oder teilweise Kosten der Eisenbahnverwaltung Kurorte aufsuchen.

Unentgeltliche Krankenhausbehandlung ist für die Bediensteten auf die ersten sechs, für deren Familien-

mitglieder auf die ersten drei Monate beschränkt. Eine Ausnahme wird bei ansteckenden Krankheiten gemacht. In diesem Falle dauert die Krankenhausbehandlung bis zum Erlöschen der Ansteckungsgefahr.

Alle Bedienstete, die länger als eine Woche im Dienst stehen, erhalten bei Erkrankung für den ersten Monat das volle Gehalt und für die darauf folgenden Monate 2/3 des vollen Gehalts. Ist der Bedienstete infolge Erkrankung ununterbrochen 26 Wochen oder bei Krankheitsrückfall 30 Wochen während eines Jahres dienstabwesend, so wird er ohne Rücksicht auf die zurückgelegten Dienstjahre zur Disposition gestellt.

Weibliche Beschäftigte können die Arbeit bei Niederkunft unter Fortbezug des vollen Gehalts während insgesamt zehn Wochen niederlegen. Voraussetzung ist, dass die Betreffenden vor der Entbindung mindestens sechs Monate bei der Eisenbahn tätig gewesen sind.

Pensionsregelung.

Beamte, Angestellte und festangestellte Arbeiter haben nach Erreichung des 60. Lebensjahres und nach Zurücklegung von 25 Dienstjahren Pensionsanspruch. Die Pensionen werden durch die Staatskasse gezahlt und getragen. Ein Beitrag zum Pensionsfonds wird von dem Personal nicht erhoben.

Als Pensionsbemessungsgrundlage dient der zuletzt bezogene Grundgehalt. Hat der aus dem Dienste Scheidende das letzte Amt nicht zwei volle Jahre hindurch bekleidet, so wird der Grundgehalt der vorher innegehabten Stellung als Pensionsbemessungsgrundlage herangezogen.

Unter normalen Verhältnissen erfolgt die Auszahlung der Pensionen wie folgt:

nach 25 Dienstjahren	55 %	der Pensionsbemessungsgrundlage
„ 26	58 %	„
„ 27	61 %	„
„ 28	64 %	„
„ 29	67 %	„
„ 30	u. mehr 70 %	„

(Höchstpension).

Bei Eintritt von Invalidität vor dem 60. Lebensjahr entsteht der Pensionsanspruch früher. In diesem Falle beträgt die Pension in Hundertsätzen der Pensionsbemessungsgrundlage:

	bei gänzlicher Invalidität	bei teilweiser Invalidität
nach 5 Dienstjahren	35	—
„ 6	37	—
„ 7	39	—
„ 8	41	—
„ 9	43	—
„ 10	45	35
„ 11	47	37
„ 12	49	39
„ 13	51	41
„ 14	53	43
„ 15	55	45

usw. mit jedem Dienstjahr um 2 % steigend bis 85 % bei gänzlicher Invalidität, und 5 % bei teilweiser Invalidität nach 30 Dienstjahren.

Bedienstete, die vor Zurücklegung von 5 Dienstjahren infolge Invalidität aus dem Dienst schieden, aber mindestens zwei Dienstjahre zurückgelegt haben, erhalten bei gänzlicher Arbeitsunfähigkeit 75 % und bei teilweiser Arbeitsunfähigkeit 50 % eines Jahresgehalts als einmalige Unterstützung ausgezahlt.

Ist die Invalidität die Folge eines Dienstunfalls, so erhalten die Bediensteten ohne Rücksicht auf zurückgelegte Dienstzeit bei gänzlicher Invalidität 100 %, und bei teilweiser Invalidität 85 % der Bemessungsgrundlage. Ausserdem wird in diesem Falle den Betreffenden eine einmalige Unterstützung ausgezahlt in Höhe von 50 % des Jahresgrundlohns bei gänzlicher Invalidität, und in Höhe von 25 % bei teilweiser Invalidität.

Witwen- und Waisenpension. Witwen pensionierter Bediensteter erhalten 50 % der dem verstorbenen Ehemann gewährten Pension. Halbweisen erhalten ein Sechstel der dem Vater gewährten Pension. Sind mehr als drei Kinder vorhanden, so erhält jedes dieser einen gleichen Teil von der Hälfte der Pension des Vaters.

Für Ganzweisen ist die Pension wie folgt geregelt: War der Pensionierte Witwer und hinterlässt er nicht mehr als vier Kinder, so erhält jedes dieser 1/4 der Pension des Vaters. Sind mehr als 4 Kinder vorhanden, so erhält jedes Kind einen entsprechenden gleichen Teil von der Pension des Vaters. Verlieren Halbweisen die Mutter, so erhalten sie, vorausgesetzt, dass die Zahl der Kinder 4 nicht übersteigt, neben der Halbweisenpension in Höhe von ein Sechstel der väterlichen Pension noch je ein Viertel der Witwenpension. Ist ihre Zahl höher als vier, so wird die Pension der Mutter in entsprechenden gleichen Teilen verteilt.

Die Familienangehörigen der im Dienste verstorbenen, nicht pensionsberechtigten Bediensteten erhalten eine einmalige Unterstützung. Diese beträgt:

für eine Witwe mit Kindern 75 % des Jahresgehalts des Verstorbenen,

für eine Witwe ohne Kinder 50 % des Jahresgehalts des Verstorbenen.

War der Verstorbene weniger als zwei Jahre im Dienst, so vermindern sich die obigen Unterstützungssätze um die Hälfte.

Ist der Tod die Folge eines Dienstunfalls, so wird obige Unterstützung in allen Fällen gezahlt, d. h. ohne Rücksicht darauf, ob der Verstorbene pensionsberechtigt ist oder nicht.

XI. Freifahrtscheine.

Die Beamten erhalten jährlich 6, und die Tagelöhner 4 Freifahrtscheine.

Höhere Beamte haben Anspruch auf freie Fahrt in der II. Klasse.

Zur Konsultierung des Arztes werden besondere Freifahrtscheine ausgestellt. Kinder der Angestellten erhalten zum Schulbesuch Dauerfahrtscheine. Bei Versetzung, gleichgültig ob diese nachgesucht oder dienstlich angeordnet wurde, wird freie Reise und kostenlose Beförderung des Umzugsgutes gewährt. Die Ausstellung der Freifahrtscheine erfolgt kostenlos.

XII. Belohnungen und Strafen.

Bei Verhütung von Unglücksfällen werden Belohnungen gewährt. Der Betrag wird von Fall zu Fall von der Verwaltung festgesetzt.

Ueber das Disziplinarwesen (Strafen) gelten folgende Bestimmungen:

Bedienstete, die absichtlich oder aus Nachlässigkeit ihre Dienstpflicht nicht erfüllen, werden unter Vorbehalt gerichtlichen Einschreitens durch die zuständigen Vorgesetzten auf dem Disziplinarwege bestraft.

Disziplinarstrafen sind:

1. Mündlicher Verweis.
2. Schriftlicher Verweis.
3. Zeitweilige oder dauernde Entziehung der Fahrtvergünstigungen. (Bei Missbrauch von Freifahrtscheinen).
4. Zeitweilige Enthebung vom Dienste.
5. Strafversetzung.
6. Entlassung.

Dem Bestraften wird die Strafe stets schriftlich zur Kenntnis gebracht.

Sofortige Dienstentlassung tritt bei Trunkenheit und Verbrechen ein. Der Lohn wird bis zum Entlassungstage angerechnet.

XIII. Wohnungsfrage.

Die Betriebsleitung hat — insbesondere auf ländlichen Stationen und bei der Betriebsverwaltung — selbst Wohnungen errichtet.

Die Miete beträgt für den Quadratmeter Wohnraum

8—10 E. Mark bei älteren Wohnungen und bis zu 25 E.M. für Neubauten pro Woche.

Die Organisationen befassen sich nicht mit dem Bau von Dienstwohnungen für das Dienstpersonal.

XIV. Aufenthaltsräume, hygienische und Sicherheitsmassnahmen.

Soweit in grösseren Bahnhöfen und in den Werkstätten Badeeinrichtungen bestehen, sind sie allen Bediensteten zugänglich. Es wird davon ziemlich starker Gebrauch gemacht.

In den Depots sind spezielle Uebernachtungslokale für das Lokomotiv- sowie auch für das Zugpersonal mit Betten vorhanden. Auch bestehen Räume zum Einnehmen von Mahlzeiten, und Küchen zur Zubereitung dieser.

An den Bahnhofsbuffets wird dem Eisenbahnpersonal das Essen mit 25 % Preisermässigung verabfolgt. Die Betriebsleitung (sowie die Organisation) ist bestrebt, die Abstinenzbewegung zu fördern. Für die Reinigung der Wagen, Ausklopfen der Kissen usw. bestehen gewisse maschinelle Einrichtungen. Die automatische Kuppelung ist bis heute nicht eingeführt.

XV. Dienstkleidung.

Das im äusseren Betriebsdienst beschäftigte Personal (einschliesslich eines Teils des Bahnunterhaltungspersonals) hat Anspruch auf Abgabe von Dienstkleidern nach speziellem Reglement; vom Büropersonal der allgemeinen Verwaltung haben nur Bürodienner, Ausläufer und Chauffeure Dienstkleidung. Einzelne Personalkategorien erhalten nur Mütze.

Es werden z.B. folgende Kleidungsstücke abgegeben:

Lokomotivführer: 1 Sommer-Mütze pro 1 Jahr, 1 Winter-Mütze pro 2 Jahre, 1 lederner Rock pro 3 Jahre und 1 paar Filzstiefel pro 3 Jahre.

Zugführer und Schaffner: 1 Sommer-Mütze pro Jahr, 1 Winter-Mütze pro 2 Jahre, 1 Tuchmantel pro 3 Jahre, 1 Tuchhose pro Jahr, 1 Tuchrock pro 2 Jahre.

Bremser-Schmierer: Wie Schaffner, ausserdem 1 Paar Filzstiefel pro 3 Jahre und 1 Pelz pro 3 Jahre.

Rangierer: 1 Sommer-Mütze pro 1 Jahr, 1 Winter-Mütze pro 2 Jahre, 1 Paar Filzstiefel pro 3 Jahre und 1 Pelz pro 3 Jahre.

Stationsvorsteher und Fahrdienstleiter: Wie Zugführer.

Weichensteller: Wie Rangierer mit dem Unterschied, dass der Pelz pro 5 Jahre abgegeben wird.

Ausserdem werden noch einigen Arbeiterkategorien einzelne Kleidungsstücke abgegeben.

XVI. Körperliche Prüfung und Augenrevision.

Vor der Aufnahme in den Eisenbahndienst hat sich das Personal einer genauen ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Längstens alle 3 Jahre sind die beim äusseren Dienst beschäftigten Angestellten durch den Bahnarzt auf das Hör- und Sehvermögen, sowie den Farbensinn erneut zu untersuchen. In zweifelhaften Fällen entscheidet die Bahndirektion (es wird dafür eine Kommission zusammengerufen) aufgrund des ärztlichen Gutachtens über die weitere Diensttauglichkeit des Angestellten, evtl. über seine Versetzung in den Ruhestand.

Der Untersuchte kann eine Nachprüfung des Gutachtens verlangen.

XVII. Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.

Im Meerkurort Hapsal besteht ein Sanatorium mit Schlamm-Bädern, das von der Direktion gestiftet ist. Auf Gutachten des Bahnarztes kann jeder Angestellte in das Sanatorium zur Erholung gesandt werden. Aerztliche Behandlung, Bäder und Wohnungaufenthalt sind im Sanatorium kostenlos, das Essen jedoch muss sich

jeder selbst besorgen. Für Zubereitung der Speisen wird kostenlose Feuerung gewährt.

Kürzlich wurde ein Kindererholungsheim auf dem Lande eröffnet, dessen Verwaltung unter Leitung des Bahnarztes und der Organisation steht. Zur Zeit befinden sich in diesem Erholungsheim 50 Kinder.

Der Aufenthalt ist kostenlos. Für die Zeit des Aufenthaltes werden die Kinderzulagen der betreffenden Angestellten eingezogen.

XVIII. Technische Ausbildung.

Auf Initiative der Betriebsleitung sind Kurse für Lokomotivpersonal, Bahnmeister und Zugführer abgehalten worden. Die Organisation hat sich mit Abhaltung verschiedener Kurse (Buchführungs- und Sprachkurse) befasst.

Obwohl die Organisation bei der Betriebsleitung in der Frage der Ausbildung des Personals keine Unterstützung findet, entwickelt diese eine sehr intensive Bildungstätigkeit und beabsichtigt die Eröffnung einer besonderen Eisenbahnschule.

Vom Kanadischen Eisenbahnerkongress.

Die *Canadian Brotherhood of Railroad Employees* veröffentlicht soeben den ausführlichen Bericht über ihren letzten, in den Tagen vom 21. zum 28. Oktober in Toronto gehaltenen Kongress.

Der seitens des Vorstandes dem Kongress erstattete Tätigkeitsbericht zeigt, dass sich der Verband einer gesunden Entwicklung erfreut. Eingehend werden darin die Bemühungen der Verbandsleitung besprochen, die vielen verschiedenen Eisenbahnergewerkschaften, die zur Zeit noch in Kanada bestehen, zu verschmelzen. In dieser Richtung konnten indessen nennenswerte Erfolge bisher nicht erzielt werden. In einer angenommenen Resolution wird nachdrücklich auf die dringende Notwendigkeit einer solchen Verschmelzung aller Eisenbahnergewerkschaften hingewiesen und ein in dieser Frage bereits auf dem letzten in Chicago gehaltenen Kongress beschlossener Plan aufs neue bestätigt.

Der seit dem letzten Kongress seitens der Exekutive beschlossene Zutritt zur I. T. F. wurde vom Kongress gutgeheissen und der Präsident des Verbandes, A. R. Mosher, beauftragt, den Verband auf dem nächsten Kongress der I. T. F. zu vertreten. In diesem Zusammenhang wurde noch folgende Resolution angenommen:

„Angesichts der ständigen Bedrohung der Welt mit einem zweiten imperialistischen Weltkrieg und angesichts der Tatsache, dass die hauptsächlichste Macht zur Bekämpfung dieser Gefahr die organisierte internationale Arbeiterklasse ist, erklärt der Kongress als seine Auffassung, dass eines der mächtigsten Bollwerke des Friedens in der Vereinheitlichung der internationalen Gewerkschaftsbewegung im Weltmasstab, und der Schaffung einer allumfassenden Gewerkschaftsinternationale entsprechend den Vorschlägen der britischen und russischen Gewerkschaftsbewegung besteht, und beschliesst, dass die *Canadian Brotherhood of Railroad Employees* als Mitglied der Internationalen Transportarbeiter-Föderation alles in ihrer Kraft stehende tut, um eine derartige gewerkschaftliche Einheit der Arbeiterschaft der Welt zustande zu bringen.“

Eine andere bemerkenswerte Resolution wies die Exekutive an, die Regierung von Kanada zu ersuchen, einen Vertreter des Verbandes zum Mitglied des Direktoriums der Kanadischen Staatseisenbahnen zu ernennen.

Der bisherige Vorstand wurde wiedergewählt.

Die Nordische Eisenbahner-Union.

Die Eisenbahnergewerkschaften in Schweden, Norwegen und Dänemark haben den Wert engeren gemeinsamen Zusammenwirkens der skandinavischen Eisenbahnerschaft früh erkannt und sich von ihrer Entstehung an zu einer Art Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen. Zunächst geschah dies in einer sehr losen Form, doch bald tauchte der Gedanke auf, das Zusammenwirken auch organisatorisch zu regeln. Den ersten erfolgreichen Versuch hierzu unternahm das skandinavische Lokomotivpersonal in der Form der bereits 1899 gegründeten Föderation des skandinavischen Lokomotivpersonals.

Im Gegensatz zum Lokomotivpersonal hatte das Zusammenwirken der Allgemeinen Eisenbahnerorganisationen Skandinaviens lange Zeit keine organisatorische Form. Ein erster Schritt hierzu erfolgte erst im Jahre 1918 als auf Initiative des Schwedischen Eisenbahnerverbandes zum 22., 23. und 24. August 1918 ein Nordischer Eisenbahnerkongress nach Gothenburg einberufen wurde, an dem sich ausser den Allgemeinen Eisenbahnerverbänden von Schweden, Norwegen und Dänemark auch die oben erwähnte Föderation des skandinavischen Lokomotivpersonals beteiligte. Auf diesem Kongress wurde mit Einmütigkeit der Zusammenschluss der nordischen Eisenbahnergewerkschaften zu einer Nordischen Eisenbahner-Union beschlossen, doch begann die offizielle Aufnahme der Tätigkeit dieser Union nicht vor 1921, da erst in diesem Jahre die ausgearbeiteten Statuten der Nordischen Eisenbahner-Union zur definitiven Annahme gelangten.

Die Nordische Eisenbahner-Union hat sich zur Aufgabe gesetzt, die ihr angeschlossenen Organisationen durch die Erteilung von Rat und Informationen über Berufsangelegenheiten zu unterstützen und bei Verwicklung einer Gewerkschaft in einen Konflikt finanzielle Hilfe zu gewähren.

Die Leitung der Nordischen Eisenbahner-Union besteht aus Vorstand und Sekretariat. Der Vorstand wird auf die Dauer von zwei Jahren gewählt und besteht aus je einem Vertreter für je 1000 Mitglieder mit der Massgabe, dass jedes angefangene Tausend zur Entsendung eines Vertreters berechtigt, aber die Höchstzahl der einer Gewerkschaft zuerkannten Vertreter auf sieben beschränkt ist. Der Vorstand tritt normalerweise alle zwei Jahre zusammen, kann aber auf Antrag der Organisationen durch das Sekretariat öfter einberufen werden.

Das Sekretariat wird vom Vorstand gewählt und besteht aus je zwei Mitgliedern des Schwedischen, Dänischen und Norwegischen Eisenbahnerverbandes, sowie 3 Vertretern der Föderation des skandinavischen Lokomotivpersonals (je einem Vertreter der drei angeschlossenen Länder). Das Sekretariat wählt aus sich selbst einen Vorsitzenden und drei Sekretäre (je einen aus jedem Land). Normalerweise tritt das Sekretariat ein Mal im Jahre zusammen.

Hinsichtlich der Verleihung finanzieller Hilfe bei Konflikten wird in den Statuten bestimmt, dass mehr als 500 Mitglieder einer angeschlossenen Organisation in einen Konflikt verwickelt sein müssen, und dass in einen Konflikt verwickelt sein müssen, und dass werkschaft als seitens der Nordischen Eisenbahner-Union gutgeheissen ist. Die Statuten legen jedem der angeschlossenen Verbände die Pflicht auf, vom 8. bis 30. Konfliktstag einen Beitrag von Kr. 1,30 pro Tag und jedes an dem Konflikt beteiligte Mitglied abzuführen. Hierbei ist bestimmt, dass im Höchsfalle eine Organisation für so viele Streikende bzw. Ausgesperrte Unterstützung zu leisten hat als sie selbst Mitglieder bei der Union angemeldet hat. Dauert ein Konflikt länger als dreissig Tage oder sind gleichzeitig Organisatio-

nen mehr als eines Landes in einen Konflikt verwickelt, so kann das Sekretariat ersucht werden, die Dauer der Unterstützung zu verlängern bzw. den Unterstützungssatz für die unterstützenden Organisationen zu erhöhen. Die Unterstützung selbst wird durch freiwillige Beiträge oder auf einem seitens der Organisation selbst zu bestimmenden Weg aufgebracht.

Bereits im Jahre 1922, also unmittelbar nach der offiziellen Tätigkeitsaufnahme, hat die Nordische Eisenbahner-Union bewiesen, dass sie die übernommenen Verpflichtungen einzuhalten imstande ist. Es war dies bei Gelegenheit des Streiks auf den schwedischen Privateisenbahnen, bei dem die angeschlossenen Organisationen zusammen einen Betrag von 432.000 Kr. für die Streikenden aufbrachten.

In der Regel erheben die angeschlossenen Organisationen in solchen Fällen besondere Beiträge, die seitens der Mitglieder stets bezahlt werden. In welchem Masse die Mitglieder zu finanziellen Leistungen herangezogen werden, sei hier an einem Beispiel gezeigt. Der Schwedische Eisenbahnverband hatte in dem Konfliktjahre 1922 35,157 Mitglieder. Im gleichen Jahr betragen die Gesamteinnahmen aus normalen Beiträgen, Extra-Beiträgen und Beitrittsgebühren 3,059,706½ Kr., was einer durchschnittlichen Leistung von Kr. 104.— pro Mitglied entspricht. Der Schwedische Eisenbahnverband erhebt von jeder Abteilung Kr. 24.— pro Jahr und Mitglied. Sehr oft wird dieser Beitrag aber noch durch die Auflage eines Sonderbeitrags erhöht. Die Abteilungen selbst erheben von ihren Mitgliedern ausser dem ihnen vom Verband auferlegten Beitrag noch einen Beitrag zur Bestreitung ihrer eigenen Verwaltungskosten.

Frachteneinnahmen der Eisenbahnen verschiedener Länder.

Amerikanischen Aufstellungen zufolge (wiedergegeben in der Railway Gazette vom 9. Oktober 1925) betragen die durchschnittlichen Frachteneinnahmen pro Tonne Meile in amerikanischen Cent:

Land	Jahr	Durchschnitts-einnahme:
Vereinigte Staaten (Gesellschaften mit einer Jahreseinnahme von \$ 1.000.000 und mehr)	1921	1,275
	1922	1,177
	1923	1,116
	1924	1,116
China (Staatsbahnen)	1921	0,686
Indien	1922	0,809
Japan (Staatsbahnen)	1921	0,993
Canada	1922	1,039
Neu Südwest	1922	2,498
Süd-Australien	1922	3,058
Grossbritannien	1922	3,475
Frankreich (Privatgesellschaften)	1921	4,010
Schweden	1921	4,507
Frankreich (Staatsbahnen)	1921	4,830
Norwegen	1922	5,008
Schweiz	1921	6,540
Dänemark	1922	6,456



Die Arbeitsbedingungen für das Personal der Binnenschifffahrt in Deutschland und im Stromgebiet der Donau.

II.

OESTERREICH.

Der Donaustrom dient hauptsächlich dem Frachtverkehr. Personenschifffahrt hat nur für solche Orte Bedeutung, die fernab vom Eisenbahnnetz liegen. Gleichwohl kommt Personenverkehr fast auf der gesamten Strecke der Donau vor. Die Schifffahrtsunternehmen der Donau sind zumeist grosse Aktiengesellschaften. Teilweise arbeiten diese mit ausländischem — vornehmlich englischem und französischem — Kapital. Andere wieder, wie die tschechische oder die jugoslawische Schifffahrtsgesellschaft, geniessen umfangreiche Staatshilfe.

Die weitaus grösste Schifffahrtsunternehmung ist die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Diese hat ihren Sitz in Wien und beschäftigt etwa 3500 Angestellte. Anfang 1925 umfasste ihr Fahrpark: 30 Personendampfer mit 17 390 PS., 42 Zugdampfer mit 32 840 PS., 7 Schraubendampfer mit 2 600 PS., 442 Schleppkähne mit 244 862 Tonnen Tragkraft, 1 Motorboot mit 320 PS., 13 schwimmende Verladeanlagen, 1 Dampfleckpumpe und 1 schwimmende Werkstätte.

Die demnach grösste Unternehmung ist die K. u. K. Ungar. Fluss- und Seeschiffahrt A. G. (Sitz: Budapest) mit 16 Personendampfern, 26 Zugdampfern, 6 Propellern, 5 Tanks und 198 Schlepp-

kähnen mit einem Gesamtladevermögen von rund 120 000 Tonnen.

Es folgen alsdann der Bayrische Lloyd (Sitz Regensburg) mit 3 Dampf- und Motorschiffen, 15 Tanks, 93 Schleppkähnen (Gesamtladevermögen rund 100.000 Tonnen);

die Tschechoslowakische Staatl. Donauschiffahrtsgesellschaft mit 15 Dampfschiffen und 120 Schleppkähnen (Gesamtladevermögen rund 80.000 Tonnen);

die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft (Sitz Wien) mit 9 Dampfschiffen, 9 Tanks, 24 Schleppkähnen (Ladegewicht zusammen rund 25.000 Tonnen);

die S. H. S.-Schiffahrt (Jugoslawien); die Staatliche Rumänische Schifffahrt, und die Rumänisch-Französische Schifffahrt. Ingesamt sind — ohne Einrechnung der Ladearbeiter — etwa 12000 bis 14000 Personen in der Donauschiffahrt beschäftigt.

Die Lohn- und Arbeitsbedingungen.

Angesichts der Vielzahl der an der Donauschiffahrt beteiligten Länder herrscht hinsichtlich der Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen keine Uebereinstimmung. Namentlich weisen die Löhne unter dem Einfluss der Verschiedenheit der Währungen, des Teuerungsindex und nicht zuletzt der organisatorischen Stärke des Personals in den einzelnen Ländern grössere oder kleinere Abweichungen auf. Am günstigsten liegen die Verhältnisse für das Personal bei den Oesterreichischen Gesellschaften, deren Tarifverträge und Dienstordnungen den folgenden Darlegungen zugrundegelegt sind.

Arbeitszeit.

Für die Landangestellten ist die Arbeitszeit grundsätzlich auf 8 Stunden im Tag bzw. 48 Stunden in der Woche festgelegt. Darüber hinausgehende Arbeitsleistungen werden als Ueberstunden entlohnt. Für

die Angestellten des Schiffsdienstes beträgt die Arbeitszeit grundsätzlich 12 Stunden einschl. 2 Stunden Mittagspause. Sie beginnt grundsätzlich um 6 Uhr und endet um 18 Uhr ohne Rücksicht darauf, ob tatsächliche Arbeitsleistung erfolgt oder nicht. Die über 18 Uhr hinausgehende Arbeitszeit ist für die gesamte Schiffsbemannung Ueberstundenarbeit.

Diese Regelung der Arbeitszeit trifft für alle Schiffsbediensteten der ganzen Donau zu und wird auch in den Ländern der unteren Donau eingehalten. Dagegen bestehen hinsichtlich der Entlohnung der Ueberstunden verschiedene Methoden.

Lohnregelung.

Die Löhne setzen sich zusammen aus a) Jahresgebührensätze und Ergänzungszulage, b) Familienzuschuss, und c) Halbjährige Beihilfe.

a. Jahresgebührensätze.

Diese bestehen aus dem festen Jahresgrundlohn und den variablen Teuerungszulagen, und betragen in österr. Schillingen: 1)

	in Oesterreich ab 1. August 1924		Järl. Ergän- zungslage
	Min.	Max.	
Kapitän	2281,50	3531,10	115,30
Steuermann	2051,50	3228,50	99,20
Bootsmann	2022,70	2454,20	97,20
Maschinist	2166,50	3135,50	107,20
Heizer	1993,80	2787,80	95,20
Matrose	1754,40	2224,00	

1) 100 ö Sch. = rund 59 GM.

Für die übrigen von den Schiffen der beiden Wiener Gesellschaften berührten Länder sind besondere Jahresgebührensätze und Ergänzungszulagen festgesetzt. Die Ergänzungszulage richtet sich nach der Lohnklasse und wird nur dem verheirateten Schiffspersonal mit festem Wohnsitz gewährt.

Schiffsangestellte, die ihre Familien an Bord haben, und alle ledigen Schiffsangestellten, die keinen festen Wohnsitz besitzen, erhalten ihre Bezüge tageweise nach jenem Lande berechnet, in dem sie tatsächlich Dienst leisten. Alle andern Schiffsangestellten, deren Familien einen festen Wohnsitz haben, erhalten ihre Bezüge tageweise nach jenem Lande berechnet, in dem sie tatsächlich Dienst leisten. Alle andern Schiffsangestellten, deren Familien einen festen Wohnsitz haben, erhalten ihre Bezüge zu 70 Prozent nach dem Lande ihres Wohnsitzes und zu 30 Prozent nach dem Lande, in dem sie ihre Dienstleistung tatsächlich vollbrachten.

b) **Familienzuschuss** Dieser beträgt 3 Prozent der Jahresgebühren für jedes Kind unter 18 Jahren und 4 Prozent für die Frau oder Lebensgefährtin.

c) **Halbjährige Beihilfe** Diese kommt am 1. Juli und am 1. Dezember jedes Jahres zur Auszahlung in Höhe von jeweils ein Drittel des Vormonatsbezuges.

Die Angestellten erhalten ihre Lohnbezüge auch unverändert während des Winterstandes — der in strengen Wintern drei bis vier Monate dauern kann — ausbezahlt.

Nebenbezüge.

An Nebenbezügen stehen dem Schiffspersonal u. a. noch zu: 1 Ueberstunde (Zuschlagsstunde) für jeden Fahrttag; eine Einschiffungszulage für jeden Tag der Einschiffung in Höhe einer Nachtfahrtstunde (etwa 50 Prozent des gewöhnlichen Ueberstundensatzes); Bordgebühren, deren Höhe aufgrund der jeweiligen Leistungen nach Tonnenkilometern bezw. Kilometern oder Fahrstunden ermittelt wird.

Für die Kapitäne besteht noch eine Kommandozulage im Ausmass einer auf die höchste Berufsklasse entfallenden Nachtfahrtstundenentlohnung, während Maschinenbetriebsleiter eine besondere Zulage in der halben Höhe der gleichen Entlohnung erhalten.

Ueberstundensätze.

Es wird unterschieden zwischen eigentlichen Ueberstunden und Nachtfahrtstunden. Als Ueberstunden gelten die 4 Fahrstunden zwischen 18 und 22 Uhr; als Nachtfahrtstunden die nächstfolgenden Fahrstunden von 22 bis 6 Uhr.

Die Entlohnung für die Ueberstunden beträgt: in der Zeit von 18 bis 22 Uhr 50 Prozent, in der Zeit von 22 bis 6 Uhr 75 Prozent des Normalstundenlohnes. Die Normalarbeitsstunde ist der 208. Teil eines Monatsbezuges (Grundgehalt und Teuerungszulage).

Die Bezahlung der Ueberstunden für die Schiffsbemannung erfolgt, solange der Dampfer in Fahrt ist, in kollektiver Weise.

Ladelohn für die Schiffsmannschaften.

Wo die Verladearbeiten nicht durch Stationsarbeiter besorgt werden, sind die Schiffsmannschaften und Schleppmatrosen verpflichtet, diese Arbeiten auszuführen. Für solche Arbeiten wird für je 100 kg. der behandelten Mengen ein Ladelohn in der Höhe des zehnten Teils einer Normalstunde der untersten Bezugsklasse gezahlt. Werden die Schiffsmannschaften und Schleppmatrosen aus dringlichen Betriebsgründen auch an solchen Stationen zu Verladearbeiten herangezogen, an denen im allgemeinen diese Arbeiten durch Akkordarbeiter erfolgen, so erhalten sie die ortsüblichen Ladelohnsätze.

Steuern.

Die aus den Dienstbezügen resultierenden direkten Steuern werden von dem Unternehmen getragen.

Verpflegung.

Für die Verpflegung hat die Schiffsmannschaft selbst aufzukommen. Auf Personenschiffen wird die Verpflegung durch die Restaurateure besorgt. Der tägliche Verpflegungssatz beträgt 2 Schilling bei täglich drei Mahlzeiten. Auf den Zugdampfern führt die Mannschaft selbst die Menagewirtschaft. In diesem Falle wird von der Unternehmung eine den Lohn eines Matrosen beziehende Köchin gestellt. Ausserdem liefert die Unternehmung das Feuerungsmaterial und das Kochgeschirr.

Wohnungsverhältnisse an Bord.

Die Wohnungsverhältnisse auf den Schiffen der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft sind unbefriedigend. Die Schiffe sind zumeist ziemlich alt. Bei Umbau von Schiffen wird indessen stets darauf Bedacht genommen, dass die Wohnungsverhältnisse verbessert werden. Aeusserst günstige Wohnungsverhältnisse weisen dagegen die Schiffe des Bayrischen Lloyd auf, die modern eingerichtet sind. Jeder Mann hat auf diesen Schiffen seine Kabine mit elektrischer Beleuchtung und eigener Schlafstelle, reiner Bettwäsche, Tisch und Stuhl. Auf diesen Schiffen sind auch Brausebäder und Waschräume in entsprechender Zahl vorhanden.

Krankengeldregelung.

Angestellte, die keiner Pflichtversicherung angehören, beziehen bei Dienstunfähigkeit infolge Erkrankung:

a. bis zu einem Jahr Dienstzeit: die vollen Gebühren während drei Monaten;

b. bei einer Dienstzeit von mehr als einem Jahr und weniger als fünf Jahren: die vollen Gebühren während sechs Monaten;

c. bei einer Dienstzeit von mehr als fünf Jahren: die vollen Gebühren während zwölf Monaten, vom Tage der Erkrankung an.

Angestellte, die einer Pflichtversicherung angehören,

ren, erhalten 8 Tage die vollen Gebühren. Ausserdem wird ihnen die Differenz zwischen Krankengeld und Gebühren gezahlt:

a. bei einer Dienstzeit bis zu einem Jahr: während drei Monaten;

b. bei einer Dienstzeit von mehr als einem Jahr und weniger als fünf Jahren: während sechs Monaten;

l. bei einer Dienstzeit von mehr als fünf Jahren: während zwölf Monaten.

Ferienregelung.

Die Urlaubszeit beträgt:

für probeweise Angestellte 10 Tage;

für Matrosen und ungeprüfte Heizer:

bei einer Dienstzeit von 6 Monaten bis 5 Jahren: 10 Tage,

bei einer Dienstzeit über 5 bis 15 Jahren: 14 Tage,

bei einer Dienstzeit über 15 Jahren: 21 Tage.

für das übrige Schiffpersonal resp. 14, 21 und 28 Tage.

Verzicht auf den Urlaub gegen Geldentschädigung ist nicht statthaft.

Krankheitsurlaube werden jederzeit aufgrund eines ärztlichen Gutachtens ohne Rücksicht auf den Dienst gewährt.

Invaliditäts- und Altersversicherung.

Alle dauernd mit Jahresgehalt Angestellten der ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, soweit sie das 18. Lebensjahr vollendet oder am Zeitpunkt ihres Eintritts bei der Gesellschaft das 40. Lebensjahr nicht überschritten haben, gehören einer Pensionskasse an. Die Ansprüche betragen nach dem vollendeten 5. Dienstjahre 25 Prozent und steigen bis zum vollendeten 35. Dienstjahre auf 70 Prozent des jeweils geltenden Bezuges der betreffenden Dienstkatégorie. Hieraus ergibt sich, dass eine Erhöhung der Bezüge der im aktiven Dienst Stehenden jeweils auch zu einer Erhöhung der Bezüge der bereits pensionierten Angestellten führt. Für die Ansprüche der Angestellten an den Pensionsfonds haftet die Unternehmung mit ihrem gesamten beweglichen und unbeweglichen Vermögen.

Der Beitrag der Versicherten zur Pensionskasse beträgt 8 Prozent der Pensionsbemessungsgrundlage. Die Pensionsbemessungsgrundlage bildet der um 36 Prozent vermehrte Grundgehalt.

Witwen verstorbener Bediensteter haben Anspruch auf 2/3. der Pension des Mannes. Für Halbwaisen wird ein Erziehungsbeitrag in Höhe von 20 Prozent, und für Vollwaisen ein solcher in Höhe von 40 Prozent der Pension des Vaters geleistet. Erziehungsbeiträge und Witwenpension können indessen zusammen 100 Prozent der Pension nicht überschreiten.

Tritt die Erwerbsunfähigkeit oder der Tod des Versicherten infolge eines in Ausübung des Dienstes erlittenen oder mit dem Dienste im Zusammenhange stehenden Unfalles ein, so entstehen die Ansprüche auf Mindestpension bereits vor Ablauf der fünfjährigen Wartezeit.

(Im Ganzen hat die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zur Zeit 2300 Pensionsberechtigte — Pensionisten, Witwen mit Kindern oder ohne Kinder — zu versorgen, was einen jährlichen Gesamtaufwand von rund 2 Millionen österr. Schilling erfordert).

Die Angestellten sind ausserdem wie alle übrigen Verkehrsarbeiter bei der allgemeinen Unfallversicherung gegen Unfall versichert.

Die Rechtslage des Personals.

Die Rechtslage des Personals ist durch die Dienstordnung in einer in der Binnenschiffahrt wohl einzig dastehenden, die Rechte des Personals schützenden Weise geregelt. Aus ihren Bestimmungen ist hervor-

zuheben, dass nach einer probeweisen Dienstzeit von ausserstens drei Jahren die Angestellten in ein definitives Dienstverhältnis übergehen. Definitive Angestellten können im allgemeinen nur aufgrund der Disziplinarbestimmungen gekündigt oder entlassen werden.

Die Organisation des Personals der Donauschiffahrt.

Während in Deutschland, Oesterreich und in der Tschechoslowakei die Gewerkschaftsbewegung ihre Tätigkeit unter den Donauschiffahrern ungehindert entfalten kann, ist diese in Ungarn völlig unterdrückt. In Jugoslawien war dies ebenfalls lange Zeit der Fall. Erst in neuerer Zeit können sich in diesem Lande die Schiffahrtsangestellten wieder organisatorisch betätigen. In Rumänien und Bulgarien ist die Gewerkschaftsarbeit schon durch die in diesen Ländern herrschenden politischen Verhältnisse ausserordentlich erschwert.

Um ein gemeinsames Vorgehen aller freigewerkschaftlichen Organisationen herbeizuführen, wurde die „Internationale Arbeitsgemeinschaft der an der Donauschiffahrt interessierten Organisationen“ geschaffen, deren geschäftsführende Stelle der Freie Gewerkschaftsverband (Transportarbeitergewerkschaft) in Oesterreich ist. Der Internationalen Arbeitsgemeinschaft sind folgende Organisationen angeschlossen:

1. Deutscher Verkehrsbund, 2. Deutscher Maschinisten- und Heizerverband, 3. Bund der Industrieangestellten Oesterreichs, 4. Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs, 5. Zentralverband der Maschinisten und Heizer Oesterreichs, 6. Transportarbeiterverband der Tschechoslowakei, 7. Maschinistenverband der Tschechoslowakei, 8. Transportarbeiterverband Ungarns.

Ausserdem steht die Internationale Arbeitsgemeinschaft mit folgenden Gewerkschaften in Korrespondenz: Rumänischer Transportarbeiterverband, Jugoslawische Schifferorganisation, Verband der tschechoslowak. Marineure und Schiffer.

Der Ungarische Transportarbeiterverband in 1925.

Nachstehende Mitteilungen sind einem der I. T. F. zugegangenen Brief des Ungarischen Transportarbeiterverbandes entnommen:

Das Jahr 1925 war ein Krisenjahr, das die Widerstands- und Lebensfähigkeit des Ungarischen Transportarbeiterverbandes auf eine harte Probe stellte. Die allgemein herrschende Arbeitslosigkeit hat namentlich das Transportgewerbe stark in Mitleidenschaft gezogen. Meldeten sich doch im Durchschnitt für jede frei werdende Stellung nicht weniger als 70 Arbeitslose. Besonders schlecht liegen die Verhältnisse im Fuhrwerksbetrieb. Dieses litt ausserordentlich stark unter dem gänzlichen Ruhen der Bautätigkeit. Auch wird das Fuhrwesen in immer steigendem Masse durch die wachsende Ausbreitung des Kraftwagenverkehrs verdrängt. Allein im Jahre 1925 sind 1500 neue Kraftwagen in den Verkehr gestellt worden. Sehr stark war auch die Arbeitslosigkeit unter den Kohlentransportarbeitern und im Möbeltransportgewerbe. Der Donau-Verkehr zeigte ebenfalls eine grosse Abnahme. Hierunter litten insbesondere die Hafentarbeiter. So fanden in dem Budapester Hafen, wo früher für 500 bis 600 Arbeiter ständig Beschäftigungsmöglichkeit war, nur ganz wenig Arbeiter Verdienstmöglichkeit und zwar meist nur vorübergehend.

Da nun fortwährend Arbeitslose aus andern Industrien sowie aus der Landwirtschaft in grosser Zahl im Transportgewerbe Verdienstmöglichkeit suchten und sich demgemäss das Angebot an Arbeitskraft vermehrte, wurde die Führung von Lohnbewegungen ausserordentlich erschwert. Auch wurde die Verbandstätigkeit sehr nachteilig beeinflusst durch das schlechte Eingehen der Mitgliederbeiträge, was grossenteils eine Folge der dürftigen wirtschaftlichen Lage der Transportarbeiterschaft ist. Die finanzielle Lage des Verbands wurde noch kompliziert durch die Errichtung eines eigenen Gewerkschaftshauses. Dieser Bau verschlang die letzten Sparpfennige des Verbandes und wenn es gleichwohl gelungen ist, den Verband vor dem Zusammenbruch zu bewahren, so ist dies hauptsächlich der grossen Opferbereitschaft zu danken, von der sowohl Verbandsleitung als Verbandsmitglieder Zeugnis gaben.

Eine allgemeine Besserung brachte der für die Arbeiterschaft erfolgreiche Ausgang der im Sommer 1925 stattgefundenen Wahlen zum Budapester Gemeinderat. Diese brachten in ihrer Folge eine allgemeine Erhöhung der Beschäftigungsmöglichkeiten, die namentlich dem Transportgewerbe zugute kamen, was sehr viel zu einem Aufschwung unserer Organisation beitrug.

Ein bemerkenswerter Erfolg wurde kurz vor Weihnachten im Budapester Fuhrwerksbetrieb errungen. Hier gelang es nach einem viertägigen Streik eine Reihe wirtschaftlicher Verbesserungen für die Arbeiterschaft zu erzielen. U. a. wurde das im Laufe des Jahres beseitigte Wochenlohnsystem wieder eingeführt. Ausserdem verpflichteten sich die Unternehmer zum Abschluss eines neuen Kollektivvertrages mit genauer Regelung der Löhne und der Arbeitszeit. Die Verhandlungen hierüber sind noch im Gang und haben bisher einen für die Arbeiterschaft befriedigenden Verlauf genommen.

Im übrigen Transportgewerbe liegen die Dinge zur Zeit wie folgt: die Unternehmer widersetzen sich einer Verlängerung des Kollektivvertrages, da sie den Zeitpunkt als geeignet betrachten, die tägliche Arbeitszeit von 8 auf 9½ Stunden zu verlängern. Ausserdem haben die Unternehmer den Kampf zur Beseitigung des bezahlten Urlaubs aufgenommen. Zu einem Streik ist es bisher noch nicht gekommen. Einstweilen gilt der alte Kollektivvertrag als stillschweigend verlängert.

Die zweite Hälfte des Jahres brachte dem Verband einen bemerkenswerten Mitgliederzuwachs. Namentlich traten nach den Gemeindevahlen die Arbeiter der hauptstädtischen Transport- und Fuhrwerksbetriebe, die bis dahin zwangsweise bei den christlich-sozialen Gewerkschaften organisiert waren, in grosser Zahl zu unserem Verbands über. Demgemäss hat sich auch die finanzielle Lage unseres Verbandes wieder gebessert.

Nummehr beginnt der Verband auch bereits Gewinn aus dem mit so unendlicher Mühe errichteten Gewerkschaftshelm zu ziehen. Agitation und Propaganda werden hierdurch stark gefördert und der Verband sieht daher der nächsten Zukunft mit grosser Zuversicht entgegen.

Ein Reichsmanteltarifvertrag für Berufskraftfahrer.

Aus Deutschland wird uns mitgeteilt:

Seit Jahren war der „Reichsverband der Berufskraftfahrer im Deutschen Verkehrsbund“ bemüht, mit den verschiedenen Unternehmervereinigungen des Kraftwagenverkehrs einen Reichstarifvertrag für die Berufskraftfahrer abzuschliessen, doch scheiterten diese Bestrebungen immer wieder an der Haltung der Unternehmervereinigungen. Seitens dieser wurde immer wieder betont, dass sie keine eigentlichen wirtschaftlichen Interessenverbände seien sondern einen ausschliesslich sportlichen Charakter hätten. Somit fehlte es an einem geeigneten Kontrahenten, wie dies für den Abschluss eines Reichstarifvertrages notwendig ist.

Eine Aenderung dieses Zustandes trat mit der vor kurzem erfolgten Gründung des „Centralwirtschaftsverbandes Deutscher Motorfahrzeugbesitzer“ abgekürzt: „CEDEMOTOR“ ein. Dieser hat schon sehr bald nach der Gründung einen Reichstarifvertrag für Kraftfahrer mit dem Deutschen Verkehrsbund abgeschlossen, der zumindest als ein erfolgverheissender Anfang angesehen werden kann.

Aus den Bestimmungen des Vertrags heben wir hervor:

Dem Kraftfahrer stehen im Monat vier freie Tage zu, wovon zwei auf einen Sonn- oder Feiertag fallen sollen. Ferner ist ein nach Massgabe der Beschäftigungsdauer gestaffelter Urlaub unter Fortbezug des Lohnes vorgesehen. Bei vorübergehender Arbeitsbehinderung werden drei Mark pro Tag gezahlt. Alle bei den Mitgliedern des CEDEMOTOR beschäftigten Kraftfahrer sind für Todesfall und Invalidität mit je 5000 Mark versichert.

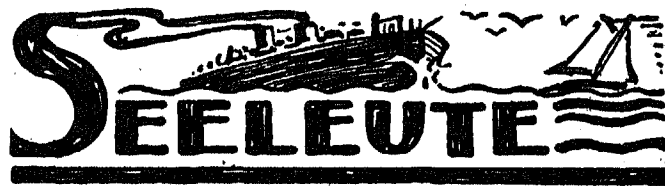
Als Mindestlohn ist festgesetzt der zwischen dem preussischen Staate und dem Deutschen Verkehrsbund für Kraftfahrer vereinbarte Lohnsatz zuzüglich 5 %.

Aufgrund dieses Reichsmanteltarifvertrages sind bereits eine Reihe von Lohnabkommen abgeschlossen worden, wobei folgende Wochenlöhne festgesetzt worden sind:

Bezirk:	Berlin	und Umgebung	GM.
„	Leipzig	„	72,80
„	Halle	„	52,30
„	Hamburg	„	62,25
„	Magdeburg	„	66,00
„	Stettin	„	71,40
„	Frankfurt a.M.	„	72,40

Als Reisespesen werden in Städten mit Normalpreisen pro Tag 10 GM., in besonders teuren Städten (Badorte, Ausstellungsorte u. dergl.) pro Tag 15 GM. gezahlt.

Obwohl diesem Reichsmanteltarif noch viele Lücken anhaften — u. a. enthält er bisher noch keine Regelung der Arbeitszeit — so bildet er doch einen Grundstein, auf dem sich weiter bauen lässt.



Arbeitszeitregelung für Schiffsmannschaften.

Die am 18. und 19. Januar in Amsterdam abgehaltene Sitzung der Seeleute-Organisationen hat nachstehende Forderungen aufgestellt. Einmütig wurde beschlossen, diese dem Internationalen Arbeitsamt zu unterbreiten und den Direktor des Internationalen Arbeitsamtes zu ersuchen, die Frage der Arbeitszeitregelung auf See auf die Tagesordnung der Arbeitskonferenz 1926 zu setzen, und, falls sich dies als unmöglich erweisen sollte, die Frage durch eine Maritime Sonderkonferenz Anfang 1927 behandeln zu lassen.

Allgemeines.

1. Auf der Durchführung der 48-Stundenwoche auf See wird bestanden.

Deckspersonal.

1. Auf Deck aller Schiffe in der grossen Fahrt oder derjenigen Schiffe, die länger als drei Seetage unterwegs sind, ist das Dreiwachen-System einzuführen; jede Wache soll mindestens von zwei Matrosen und einem Leichtmatrosen gegangen werden, und zwar von einem Mann am Steuerrad, einem auf dem Ausguck und einem an Deck.
2. Zimmerleute, Offizierslehrlinge oder als Offiziere auftretende Personen dürfen im Wachdienst nicht anstelle von Matrosen oder Leichtmatrosen verwendet werden.
3. Wenn Schiffe mehr als 6 Tage auf See waren und die Deckbesatzung 56 Stunden in der Woche zu arbeiten hatte, ist dieser im Hafen für je auf See geleistete 56 Arbeitsstunden ein freier Tag zu gewähren oder für jede geleisteten 8 Stunden Mehrarbeit ein Tagesverdienst zu zahlen.
4. Bei kurzen Fahrten auf See soll ein Dreiwachen-System eingeführt werden, das auch in fremden Häfen beibehalten wird, sofern die Schiffe in den nächsten 24 Stunden wieder abgehen.

Heizraum- und Maschinenpersonal.

1. Auf allen Schiffen mit mehr als 3 Dampftagen soll das Vierwachen-System eingeführt werden.
2. Im Heizraum Beschäftigte dürfen in kalten Zonen nicht mehr als 3 Tonnen Kohle in 24 Stunden, und in tropischen Zonen nicht mehr als 2½ Tonnen Kohle in 24 Stunden verarbeiten.
3. Die Zahl der von einem Heizer zu unterhaltenden Feuer darf nicht überschreiten.

4. Auf Schiffen mit einer Heizraumbesatzung von weniger als 8 Mann darf diese als Heizer und Trimmer angemustert werden.
5. Beim Vierwachen-System sollen im Heizraum auf jede Wache 3 Stunden, oder in der Woche insgesamt 42 Stunden entfallen. Die zur Vervollständigung der Achtundvierzigstundenwoche restlichen 6 Stunden sind zum Ascheheben, Kohlenziehen oder zu anderer, für die Fahrt des Schiffes erforderliche Arbeit zu benützen.
6. Auf Schiffen mit Oelfeuerung ist das Vierwachen-System einzuführen. Der Bedienstete darf nie mehr als 9 Feuer versorgen; diese 9 Feuer sollen sich in einem Heizraum befinden.

Bedienungspersonal.

1. Auf Frachtdampfern soll die Arbeitszeit auf See 8 Stunden betragen und in die Zeit zwischen 6 Uhr morgens und 7.30 abends fallen; Mehrarbeit ausserhalb dieser Zeit ist aufgrund eines Landestarifis zu vergüten.
3. Auf in Heimat- oder Auslands-Häfen befindlichen Frachtdampfern soll die tägliche Arbeitszeit von Montag bis Freitag 8 Stunden betragen und in die Zeit zwischen 6 Uhr morgens und 6.30 Uhr abends fallen.
3. Auf in Heimat- oder Auslands-Häfen befindlichen Frachtdampfern ist dem Bedienungspersonal, wenn die übrige Schiffsmannschaft Samstag nachmittags oder Sonntags frei ist, für zu leistende Mehrarbeit eine Pauschale oder Ueberstundenvergütung aufgrund eines Landestarifvertrages zu gewähren.
4. Auf Passagierdampfern soll die Arbeitszeit auf See 8 Stunden täglich — zwischen Mitternacht und Mitternacht — betragen; jedem Beschäftigten ist aber eine ununterbrochene Ruhepause von mindestens 8 Stunden zu gewähren.
5. Auf Passagierdampfern soll die Arbeitszeit auf See, wenn die übrige Schiffsmannschaft Samstag nachmittags oder Sonntags frei ist, für zu leistende Mehrarbeit eine Pauschale oder Ueberstundenvergütung aufgrund eines Landestarifvertrages zu gewähren.
6. Auf im Hafen befindlichen Passagierdampfern soll die Arbeitszeit 8 Stunden täglich betragen. In Heimathäfen soll sie in die Zeit zwischen 8 Uhr morgens und 5 Uhr nachmittags, in fremden Häfen zwischen 6 Uhr morgens und 6.30 abends fallen.
7. Auf Passagierdampfern in Heimathäfen soll die Arbeitszeit Samstags 5 Stunden betragen und in die Zeit von morgens 8 Uhr bis mittags 1 Uhr fallen; Mehrarbeit oder sonstige Arbeitsleistungen ausserhalb dieser Zeit sind aufgrund eines Landestarifvertrages zu vergüten.
8. Sind Mitglieder des Bedienungspersonals gezwungen, in Heimat- und Auslands-Häfen Sonntags zu arbeiten, so ist diesen eine Pauschale oder Ueberstundenvergütung aufgrund eines Landestarifvertrages zu gewähren.
9. Auf Passagier- oder Frachtdampfern, die mehr als sechs Tage auf See waren, wobei Mitglieder des Bedienungspersonals mehr als 48 Stunden zu arbeiten hatten, ist diesen im Hafen ein bezahlter Freitag oder für jede geleisteten 8 Stunden Mehrarbeit ein Taglohn zu gewähren.
10. Auf Handelsschiffen in der kleinen Fahrt soll die Arbeitszeit zwischen Mitternacht und Mitternacht liegen und nicht mehr als 8 Stunden betragen. Für über die 48-Stundenwoche hinausgehende Arbeitszeit ist Ueberstundenvergütung aufgrund eines Landestarifvertrages zu gewähren.

Kurzer Bericht über die Zusammensetzung und die Arbeitsmethoden der schwedischen Schiffsinspektion.

Die schwedische Schiffsinspektion hat zur Aufgabe, die Seetüchtigkeit der Handelsflotte, sowie teilweise die Einhaltung der Gesetze zur Regelung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu überwachen.

Die Gesetze und Bestimmungen, deren Einhaltung die Inspektion hauptsächlich zu kontrollieren hat, sind:

1) Erlass betr. Schiffsbau und Ausrüstung.

Dieses Gesetz enthält die Mindestvorschriften betreffend die Bauart der Schiffe, ferner betreffend Konstruktionsdetails, Material und Ausrüstung (in bezug auf Schiffe, die von einer anerkannten Klassifizierungsgesellschaft klassifiziert sind, wird die betreffende Klassenbestimmung im allgemeinen gutgeheissen). Ferner das

2) Gesetz betr. Schiffsaufsicht und

3) die Bestimmungen über die Arbeitszeit auf schwedischen Schiffen.

Der Paragraph betr. die Aufsicht lautet:

„Par. 2. Die in diesem Gesetz erwähnte Aufsicht erfolgt durch den Vorstand der Schiffsinspektion, in gewissen Fällen zusammen mit dem Vorstand der Fabriksinspektion, sowie unter Oberaufsicht und Leitung des ersgenannten durch Schiffsinspektoren oder andere Personen, die dazu vom Vorstand der Schiffsinspektion bestimmt werden.“

Den Vorstand der Schiffsinspektion bildet das zentrale und unmittelbar dem Handelsministerium unterstellte „Handelskollegium“.

Die Schiffsaufsicht wird ausgeführt durch Besichtigung (Untersuchung der Seetüchtigkeit und Besichtigung von Passagierschiffen) und teilweise durch Inspektion.

Unter Seetüchtigkeitsuntersuchung versteht man erstens, dass neu gebaute Schiffe dahin untersucht werden, dass sie allen Anforderungen entsprechen, bevor sie ihre erste Seefahrt antreten, und zweitens:

dass Passagierschiffe, wie auch jedes andere zu Seefahrten benutzte Fahrzeug ab 100 Br. Reg. Ton; innerhalb folgender Zeitabschnitte einer erneuten Seetüchtigkeitsuntersuchung unterzogen werden muss:

a) Passagierschiffe in Fahrt ausserhalb der Linie Skagen—Lindesnäs sowie ausserhalb Esbjerg—Texel — jedes Jahr, und bei kürzeren Fahrten alle 2 Jahre;

b) andere Fahrzeuge (maschinell betriebene oder eiserne Segelschiffe) alle 4 oder gar 6 Jahre; darüber hinaus soll auf Segelschiffen, die sich in Fahrt befinden ausserhalb der Linie Skagen—Lindesnäs und Esbjerg—Texel der äussere Boden, auf maschinell betriebenen Fahrzeugen sowohl der äussere Boden als die Propellerwelle, die Bodenventile usw., einer erneuten Besichtigung unterzogen werden, und zwar nach Ablauf der halben Besichtigungsperiode (d. h. nach 2, bzw. nach 3 Jahren).

Mit Rücksicht auf Alter bzw. Beschaffenheit der Schrauben, Maschinen oder Dampfkessel hat der Vorstand der Schiffsinspektion das Recht zu bestimmen, dass eine erneute Seetüchtigkeitsuntersuchung in einer kürzeren Zeit als oben erwähnt stattzufinden hat.

Eine Passagierschiffsbesichtigung muss vorgenommen werden auf jedem Schiff, das mehr als 12 Passagiere aufnimmt. Falls es allen Anforderungen entspricht, wird ein Passagierschiffszertifikat ausgestellt, in dem u. a. auch die zulässige Maximum-Anzahl der Passagiere bezeichnet wird. Passagierschiffszertifikate

werden nicht ausgefertigt für Schiffe, die auf ihre Seetüchtigkeit hin nicht untersucht worden sind.

Betr. Inspektion heisst es im Gesetz der Schiffsbeaufsichtigung:

„Par. 23. Schiffe, worauf jemand gegen Bezahlung angestellt wird oder als Passagier mitgeht, werden einer Inspektion unterworfen, um festzustellen, ob das Schiff sich in einem gehörigen Zustand befindet. Zu diesem Zwecke kann die Aufsichtsbehörde, wenn sie es für notwendig oder angebracht hält, in jeder Hinsicht, in der das Fahrzeug einer Untersuchung bedarf, eine solche vornehmen. . . .“

Betreffend das Recht der Inspektionsbehörden, die Benützung eines Schiffes zur Seefahrt zu verbieten, schreibt Par. 24 des Gesetzes vor:

„Werden solche Mängel an Rumpf, Maschinen oder Ausrüstung des Schiffes vorgefunden; ist es derart unterbemannt oder so schwer oder unzuweckmässig, oder derart unzuweckmässig mit Ballast beladen, dass Lebensgefahr für die an Bord befindlichen Personen während der Reise entstehen könnte, so ist die betreffende Aufsichtsbehörde berechtigt, die Benützung des Fahrzeuges bis zur Beseitigung des Uebelstandes zu verbieten.“

Wenn die für die Ausführung von Arbeiten auf Schiffen bestimmten Einrichtungen oder Gerätschaften so mangelhaft sind, dass deren Verwendung mit offener Unglücksgefahr verbunden ist, so kann die zuständige Behörde die Benützung solange verbieten, bis diesem Uebelstand abgeholfen worden ist.“

Die direkten Inspektionsarbeiten werden ausgeführt von Schiffsinspektoren, die im allgemeinen in grösseren Hafenstädten ansässig sind und ihre Arbeit innerhalb eines gewissen Distrikts verrichten.

Aufgrund der von den Inspektoren eingesandten Berichte regelt der Vorstand seine Tätigkeit, indem er Seetüchtigkeitsbeweise und Passagierschiffszertifikate ausfertigt, Verbote erteilt gegen Benützung des Schiffes oder Protokolle aufsetzt, falls in der einen oder anderen Hinsicht die Seesicherheitsbestimmungen übertreten worden sind.

Die Inspektionen der Schiffsinspektoren dienen der Feststellung, ob sich Einrichtungen und Material der Schiffe in gehörigem Zustande befinden. Hierunter versteht man u. a. auch Unterkunft der Besatzung, Bemannungskala, Lebensrettungsmaterial, Proviantversorgung, Ausrüstung mit nautischen und anderen erforderlichen Instrumenten.

Soweit die hauptsächlichlichen Gesetzesbestimmungen. Wie bei allen Gesetzen, hängt naturgemäss die praktische Bedeutung wesentlich von der Art der Durchführung ab. In dieser Hinsicht verweisen nun die schwedischen Seeleute-Gewerkschaften auf folgende Uebelstände:

1) In für die Schiffsbesatzung wichtigen Fragen fehlt es an den notwendigen Detailbestimmungen, wodurch die Schiffsinspektoren nur bei weitgehenden Missständen einzugreifen in der Lage sind. So wird beispielsweise in dem schwedischen Seemanns-Gesetz zur Wohnungsfrage an Bord nur bestimmt, dass „Wohnungen an Bord des Schiffes in genügender Anzahl vorhanden und geeignet sein müssen.“ Ueber die Anforderungen, denen die Wohnungen zu entsprechen haben, wird nichts gesagt. Hinsichtlich der Bemannungsvorschriften ist die Gesetzesfassung nicht weniger unbestimmt, denn es wird lediglich gesagt, dass „das Schiff genügend bemannt sein muss“. Nur betr. die Zahl der Offiziere, die auf einem Schiff vorhanden sein müssen, werden genauere Angaben gemacht.

2) Ein weiterer Uebelstand ist die geringe Zahl der vorhandenen Inspektoren, da die für die Kostenbestreitung der Inspektionsarbeiten zur Verfügung gestellte Summe sehr niedrig ist. Die wenigen vorhandenen

Inspektoren sind durch die obligatorischen Besichtigungen derart in Anspruch genommen, dass ihnen für Schiffsinspektionen kaum Zeit zur Verfügung steht.

3) Schliesslich ist als dritter bedenklicher Uebelstand die Tatsache zu erwähnen, dass die Schiffsinspektionsbehörde in Abweichung von der ihr analogen Fabriksinspektionsbehörde nicht der vom Arbeitsministerium kontrollierten Sozialverwaltung (Socialstyrelsen), sondern dem sogen. „Handelskollegium“ unterstellt ist, das seinerseits wieder dem Handelsministerium untersteht. Da nun das Handelskollegium vornehmlich die Interessen des Handels wahrzunehmen hat, und sich die Handelsinteressen auch in der Frage der Seesicherheit mit den sozialen Interessen nur bedingt decken, so besteht stets Gefahr, dass bei Entscheidungen der Schiffsinspektionsbehörde die sozialen Interessen der Schiffsbesatzungen vernachlässigt werden.

Ungeachtet der hier bemerkten Uebelstände erkennen die schwedischen Seeleuteorganisationen an, dass die Schiffsinspektion in Schweden für die Seeleute nützlich zu wirken vermochte und wenigstens allzu offenbare und unmenschliche Verhältnisse auf Schiffen gewissenloser Reeder beseitigt hat.

Das Arbeitszeitgesetz für Seeleute in Finnland.

Am 1. Januar 1926 ist das bereits im Jahre 1923 vom Landesparlament angenommene Arbeitszeitgesetz für die Handelsflotte Finnlands in Kraft getreten. Das Gesetz gilt für alle Handelsschiffe mit folgenden Ausnahmen:

Fahrzeuge der Binnenschifffahrt,
maschinell betriebene Frachtschiffe unter 200 B.R.T.,
Segelschiffe und Prahmen der Küsten- und Ostseeschifffahrt unter 300 B.R.T.,
sowie
Passagierschiffe der Küstenschifffahrt, soweit diese nur an der finnischen Küste verkehren.

Ueber die Arbeitszeit wird bestimmt:

Hat das Schiff eine ununterbrochene Fahrt von mindestens zwölf Stunden und ist die Höchstdauer eines eventuellen Aufenthaltes zwei Stunden, so ist für die Arbeit an Bord das Zweiwachensystem einzuführen.

Am Ankunfts- und Abfahrtstage wird im Hafen verrichtete Arbeit als auf See verrichtete Arbeit bewertet. Demgemäss ist die Arbeitszeit so zu regeln als befände sich das Schiff auf See.

Wenn sich das Schiff in Fahrt befindet und die Arbeit in normaler Weise im Wachensystem ausgeführt wird, so ist die Höchstarbeitszeit für das Deckpersonal 24 Stunden innerhalb zweimal 24 Stunden und für das Maschinenpersonal 16 Stunden in zweimal 24 Stunden.

Verlässt ein Schiff innerhalb der nächstfolgenden 24 Stunden nach seiner Ankunft den Hafen, so kann der Kapitän die Verrichtung von Wachendienst verlangen. Hat das Schiff einen längeren Aufenthalt im Hafen, so beträgt die Arbeitszeit von November bis April 16 Stunden in zweimal 24 Stunden, d. h. 8 Stunden pro Tag, und von Mai bis Oktober 18 Stunden in zweimal 24 Stunden, d. h. 9 Stunden pro Tag. In den Tropen ist die Arbeitszeit auf 7½ Stunden innerhalb 24 Stunden beschränkt.

Im Hafen müssen die Arbeitsstunden zwischen 6 Uhr vorm. und 6 Uhr abends liegen. Für Nachtwachen im Hafen kann die Arbeitszeit bis auf 12 Stunden (von abends 6 Uhr bis vorm. 6 Uhr) ausgedehnt werden. In diesem Falle ist die über acht Stunden hinausgehende Zeit mit Ueberstundenvergütung zu entgelten.

Für das Bedienungspersonal ist die Arbeitszeit 12 Stunden innerhalb 24 Stunden. Die Arbeitszeit hat auf See zwischen 5 Uhr morgens und 8 Uhr abends, und

im Hafen zwischen 5 Uhr morgens und 7 Uhr abends zu liegen.

Wenn das Schiff im Hafen liegt, ist dem Seemann zweimal im Monat von 12 Uhr mittags an dienstfrei zu gewähren, doch darf der Abgang eines Schiffes hierdurch nicht beeinträchtigt werden.

Hinsichtlich der Arbeit an Sonn- und Festtagen bestimmt das Gesetz, dass allein solche Arbeit verrichtet werden darf, die im Zusammenhang mit dem Steuern und Navigieren des Schiffes notwendig sind. (Trocknen der Segel, Spülen des Decks und andere leichte Reinigungsarbeiten, die keinen Hinaus-schub erdulden).

Befindet sich das Schiff in einem Hafen, so darf der Seemann an Sonn- und Festtagen ausschliesslich zu leichten Reinigungsarbeiten und zwar während einer Stunde zwischen 6 und 9 Uhr vorm. verwendet werden.

Das Bedienungspersonal darf an Sonn- und Festtagen nur solche Arbeiten verrichten, die mit der Zubereitung und dem Auftragen der Speisen unbedingt notwendig sind.

Hinsichtlich der Ueberstunden-Berechnung bestimmt das Gesetz, dass ein Anspruch hierauf nicht besteht:

- 1) für Arbeit, die im Zusammenhang mit der Abwendung einer Gefahr verrichtet wird, die das Leben der auf dem Schiffe befindlichen Personen bedroht, oder für Arbeit zwecks des Schutzes der Güter, und für Arbeiten, die im Zusammenhang mit dem Navigieren des Schiffes stehen;
- 2) für Arbeit im Zusammenhang mit der Rettung eines andern in Not befindlichen Schiffes;
- 3) für Arbeit im Zusammenhang mit Rollenmanövern;
- 4) für Arbeit im Zusammenhang mit Aschetippen;
- 5) für Arbeit, die durch Verminderung der Besatzung während der Reise entsteht.

Der Seemann ist zur Verrichtung von Ueberstunden verpflichtet.

Die Höchstdauer der zulässigen Ueberarbeit ist 18 Stunden pro Woche.

Auf Schiffen, auf denen die Bemannung in Wachen eingeteilt ist, darf die Leistung von Ueberstunden in nachstehendem Ausmass verlangt werden:

a) wenn das Schiff in Fahrt ist: bis zu 6 Stunden innerhalb zweimal 24 Stunden;

b) wenn das Schiff im Hafen liegt:
an gewöhnlichen Wochentagen bis zu 6 Stunden innerhalb 24 Stunden mit der Massgabe, dass die gesamte Arbeitszeit innerhalb zweimal 24 Stunden 28 Stunden nicht überschreitet;

an Sonn- und Festtagen darf die Gesamtarbeitszeit 8½ Stunden, und in den Tropen 7½ Stunden nicht überschreiten.

Ueberarbeit in der Ladung darf an zwei aufeinander folgenden Tagen nicht verrichtet werden, es sei denn, es handelt sich um nicht verschiebbare Arbeiten wie beispielsweise die Behandlung von Bagage, Post und andern Gütern, die rasch befördert werden müssen.

Auf Schiffen, auf denen die Bemannung nicht in Wachen eingeteilt ist, darf ein Seemann während zweimal 24 Stunden höchstens 30 Stunden arbeiten. (Von diesen 30 Stunden sind demnach 14 Ueberstunden). Das Küchenpersonal kann zur Leistung von 3 Ueberstunden innerhalb 24 Stunden herangezogen werden.

Die Ueberstundenvergütung beträgt:
für Ueberarbeit an gewöhnlichen Wochentagen: 1/150. der Monatsheuer pro Ueberstunde;
für Ueberarbeit an Sonn- und Festtagen: 1/75. der Monatsheuer pro Ueberstunde.

Wird ein Seemann für Lade- oder Löscharbeiten an gewöhnlichen Wochentagen länger als zwei Stunden täglich verwendet, so ist für die weiteren Stunden die gleiche Ueberstundenvergütung zu zahlen wie für Ueberarbeit an Sonn- und Festtagen.

Im allgemeinen entsprechen die obigen Gesetzesbestimmungen der seit Jahren in der finnischen Handelsflotte geltenden Arbeitszeitregelung.

Die neue Heuerregelung in der holländischen Hochseefischerei.

Im Hochseefischereibetrieb von Ymuiden ist im Januar 1926 ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen worden.

Die Heuern sind demnach ab 1. Februar 1926 wie folgt geregelt:

Steuermann fl. 90.— monatlich zuzügl. 1 1/4 % vom Netto-Erlös unter fl. 4000, und 1 % von dem diesen Betrag übersteigenden Erlös;

Maschinist fl. 105.— monatlich zuzügl. 1 3/4 % vom Netto-Erlös unter fl. 4000, und 1 1/2 % von dem diesen Betrag übersteigenden Erlös;

2. Maschinist fl. 95.— monatlich zuzügl. 1 % vom Netto-Erlös unter fl. 4000, und 3/4 % von dem diesen Betrag übersteigenden Erlös;

Heizer und Matros fl. 85.— monatlich zuzügl. 3/4 % vom Netto-Erlös unter fl. 4000, und 1/2 % von dem diesen Betrag übersteigenden Erlös;

Trimmer fl. 75.— monatlich zuzügl. 1/2 % vom Netto-Erlös unter fl. 4000, und 1/3 % von dem diesen Betrag übersteigenden Erlös.

Die angebrachten Leber- und Rogenmengen werden der Schiffsbesatzung zur Verfügung gestellt. Jede normale Reise berechtigt jedes Mitglied der Bemannung zu einem Fischdeputat im Gewicht von 6 Kg. — Wird beim Fahren in ausländischen Häfen kein Fischdeputat gewährt, so wird für jedes ausgefallene Fischdeputat fl. 3,50 gezahlt bei der Ankunft in Ymuiden.

Für die Verpflegung hat die Schiffsbesatzung selbst zu sorgen.

Nach jeder Reise von mindestens vier Tagen hat die Bemannung Anspruch auf mindestens 24 Stunden Freizeit. Fährt das Schiff in ausländischen Häfen und werden die freien Tage nicht gewährt, so können diese im Heimathafen nachträglich gewährt oder durch Bezahlung von 2/30. der Monatsheuer für jeden ausgefallenen freien Tag vergütet werden.

Als normale Reise gilt eine Reise von mindestens vier und höchstens 10 Tagen. Dauert eine Reise länger als 10 Tage, so muss der Bemannung Gelegenheit gegeben werden, mindestens zwei Nächte zuhause zu verbringen.

Kann ein Schiff an dem angesetzten Tage die Reise nicht antreten aus Gründen, die nicht bei der Bemannung selbst liegen, so wird für jeden Tag verursachte Arbeitslosigkeit ein Betrag von 1/30. der Monatsheuer bis zu sieben Tagen gezahlt.

Kann sich die Bemannung bei der Rückkehr für die nächste Reise nicht registrieren lassen, weil das Schiff zwecks Reparatur aufgelegt werden muss, so wird eine Schadenvergütung gezahlt im Betrag von 1/30. der Monatsheuer bis zu fünf Tagen.

Maschinenisten, soweit sie nicht probeweise angestellt sind, muss der Dienst ein Monat zuvor gekündigt werden. Andernfalls ist eine Entschädigung von 40 Gulden zu zahlen.

Gegenüber der bisherigen Regelung weist der neue Tarifvertrag eine Reihe von Verbesserungen für das Personal auf.

NOTIZEN.

Mussolini will dem Faschismus Respekt verschaffen.

Mussolini hat von den Angestellten der französischen Schlafwagen-gesellschaft verlangt, dass sie beim Eintritt in italienisches Gebiet dem Faschismus Referenz erweisen durch Erheben des rechten Arms bis zur Schulterhöhe — bekanntlich die faschistische Grussform. Die französische Schlafwagen-gesellschaft hat nicht geögert, ihr Personal entsprechend anzuweisen. Diese Anordnung des italienischen Ministerpräsidenten eröffnet weite Perspektiven, denn es besteht kein Grund für die Annahme, dass Mussolini seine Vorschrift auf die Dauer auf das französische Schlafwagenpersonal beschränken wird. Wo der verkörperte Grössenwahn sich regiert, sind die Möglichkeiten unerschöpflich und es ist sehr wohl denkbar, dass morgen jeder Italienreisende sich beim Betreten italienischen Gebiets auf den Boden werfen muss aus Ehrfurcht vor dem Land, das einen Geisteskranken zum Ministerpräsidenten hat.

Ueberseeische Luftlinien.

Der Flug des Spaniers Ramon Franco über den atlantischen Ozean hat erneut auf die gewaltigen Möglichkeiten hingewiesen, die das Flugzeug im Fernverkehr zu bieten vermag. Die durch den Luftverkehr erreichbaren Zeitabkürzungen sind namentlich auf solchen Strecken enorm, wo bisher entweder nur der Seeweg oder nur ein sehr umständlicher Landweg benutzt werden konnte. Für solche Strecken sind gegenwärtig eine Reihe von Plänen in Vorbereitung. So soll beispielsweise bereits in naher Zeit ein direkter Flugverkehr von Nord-England nach Skandinavien errichtet werden. Eine andere Fluglinie mit regelmässigem Verkehr ist im Mittelländischen Meer geplant und soll Gibraltar mit Port Said verbinden. Für letztere Linie sollen grosse Metallflugzeuge vorgesehen sein.

Transportkostenvergleich zwischen Dampfer und Motorschiff.

Nach Angaben in der *Teknisk Tidskrift* betragen die Transportkosten eines Dampfers mit 6.452 T Fracht 43.920 Kronen, während sich die Kosten eines annähernd gleich grossen Motorschiffes mit 7.028 T Fracht für eine ebenso lange Fahrt (36 Tage) auf 33.012 Kronen belaufen. Nach denselben Ermittlungen betragen die täglichen Lohnkosten des Dampfers 282 Kronen, und die täglichen Lohnkosten des Motorschiffes 255 Kronen. Der Dampfer hat eine Besatzung von 42, das Motorboot eine solche von 36 Köpfen. Beide zum Vergleich herangezogene Schiffe haben eine gleich grosse Wasserverdrängung.

Die österreichische Gendarmerie wählt freigewerkschaftlich.

Bei den Vertrauensmännerwahlen der österreichischen Gendarmerie entfielen von 4833 Stimmen auf die Liste der freien Gewerkschaften 3453, auf die gelbe Berufsvereinigung 804. Von den 120 Mandaten erhielt die freigewerkschaftliche Organisation 104, die gelbe 15. (Aus: Der deutsche Eisenbahner).

Die Druckluftbremse auf den schwedischen Staatsbahnen.

Nach dem Stande vom 1. Januar 1926 waren 22 376 Güterwagen der schwedischen Staatseisenbahn mit Druckluftbremse versehen, was 94,3 pCt. des gesamten Güterwagenparks entspricht.

Eisenbahn gegen Auto.

Zur Abwehr der Autobuskonkurrenz hat eine schwedische Eisenbahngesellschaft angeordnet, dass zum Markte fahrende Bauern ihre Güter zum Markt transportiert erhalten, wenn sie diese einschreiben lassen. Dies hatte zur Folge, dass die Bauern ihre Waren jetzt nicht mehr in das Wagenabteil mitnehmen, sondern von der ihnen seitens der Bahn gebotenen Transportgelegenheit Gebrauch machen. Die Zahl der die Eisenbahn benützenden Bauern ist durch diese Massnahme sofort gestiegen. Die schwedischen Staatsbahnen beabsichtigen, im nächsten Sommer eine gleiche Regelung einzuführen.

Verminderter Lohnanteil an der Produktion in den Vereinigten Staaten.

Den Berichten der Federal Reserve Board zufolge war der Wert der industriellen Produktion in den Vereinigten Staaten in 1925 um „nahezu 30 Prozent höher als in 1919“. Die Jahreslohnsomme ist in der selben Zeit nur um 7 Prozent gestiegen. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter war in 1925 geringer als in 1919. Man sieht hieraus, dass der Lohnanteil der Arbeiterschaft in den Vereinigten Staaten am Produktionswert immer weiter zurückgeht.

Die Verkehrssicherheit auf den englischen Eisenbahnen.

Im Jahre 1925 wurde auf den englischen Eisenbahnen ein einziger Passagier infolge eines Eisenbahnunfalls getötet. Insgesamt fanden 20 Eisenbahnunfälle statt gegen 15 in 1924, 19 in 1923, 14 in 1922, und 13 in 1921. Die Höchstzahl der in einem Jahr festgestellten tödlichen Passagierunfälle seit 1900 ist drei. Indessen gab es auch schon Jahre, in denen überhaupt kein Passagierunfall mit tödlichen Folgen zu verzeichnen ist. Dabei befördern die englischen Eisenbahnen durchschnittlich 12.000 Millionen Passagiere im Jahr.

Verschmelzung in der japanischen Schifffahrt.

Die beiden japanischen Schifffahrtslinien *Nippon Yusen Kaisha* und *Toyo Kisen Kaisha* haben beschlossen, sich zu verschmelzen. Voraussetzung für die Durchführung dieses Planes ist, dass das japanische Parlament eine Subsidie bewilligt, wodurch die *Nippon Yusen Kaisha* in stand gesetzt wird, grosse Pazifik-Schiffe zu bauen.

Esperanto.

Zunehmendes Interesse für Esperanto in Eisenbahnerkreisen.

Das Organ des Allgemeinen schwedischen Eisenbahnerverbandes, das für das Studium von Esperanto stets Propaganda machte, hat nun im Zusammenhang mit dem entsprechenden Beschluss der I. T. F. einen vollständigen Lehrkursus eröffnet. In einem der einleitenden Artikel wird a. a. geschrieben:

„Der Sprachenunterschied bringt indessen besonders für diejenigen Personen und Organisationen grosse Schwierigkeiten mit sich, die mit vielen andern Völkern und Ländern in Verbindung stehen. Um diese Schwierigkeiten zu überwinden, muss etwas getan werden. Hier wie überall wird es wohl auch so sein, dass diejenigen, die das Unhaltbare der gegenwärtigen Verhältnisse am meisten empfinden, auch diejenigen sein werden, die nach den Mitteln suchen.“

Das Blatt weist dann noch einmal auf die Hindernisse hin, die der Sprachenunterschied schon jetzt auf internationalen Kongressen schafft und bemerkt hierzu:

„Aber das sind nicht die einzigen Hindernisse. Im Zusammenhang mit der stets zunehmenden Entwicklung der Organisationsarbeit werden neue grosse Völker kommen, die ebenfalls verlangen, dass ihre Sprache als Kongress-Sprache gebraucht wird. Aber die Führung von Kongressverhandlungen in 6, 7 oder 8 Sprachen ist etwas ganz Unmögliches.“

Sehr anerkennend wird dann über die Arbeit der I. T. F. in Ausföhrung des Hamburger Kongress-Beschlusses betr. Esperanto gesprochen und hierzu die richtige und beherzigenswerte Bemerkung gemacht:

„Es wird speziell darauf hingewiesen, dass es nicht nur nötig ist, dass eine kleine Gruppe diese Sprache kennt, d. h. dass allein die Führer Esperanto beherrschen, um die Hilfssprache zu einem internationalen Faktor zu machen, sondern dass auch die grosse Mehrzahl der Mitglieder die Sprache erlernt und gebraucht.“

Der hier auszugsweise wiedergegebene Artikel ist von dem Blatt des dänischen Eisenbahnerverbandes fast vollständig übernommen worden.

„The Advocate“, das Organ des Australischen Eisenbahnerverbandes, spricht als seine Meinung aus, „dass Esperanto in Zukunft die Universalsprache der Arbeiterbewegung sein wird“. Auch dieses Blatt veröffentlicht seit Dezember einen vollständigen Lehrkursus, In dem einleitenden Artikel wird u. a. bemerkt:

„Die erste sich ergebende Frage ist: „Wird Esperanto für mich von Vorteil sein?“ Nun, demjenigen, für den andere Dinge als Brot- und Butterprobleme nicht existieren, sei gleich gesagt, dass ein klingender Vorteil damit nicht verbunden ist. Aber wir sollten grosse öffentliche Fragen nicht vom Standpunkt persönlichen Gewinnes beurteilen.“

Für Gewerkschaftsfunktionäre oder -mitglieder, die jederzeit dazu berufen werden können, die Arbeiter auf internationalen Kongressen zu vertreten, ist Esperanto unerlässlich. Diese Kenntnis befähigt sie, mit den Delegierten anderer Länder näher zusammenzukommen und aus der Unterhaltung mit ihnen deren genaue Auffassungen zu erfahren. Gleichzeitig setzt sie ihn in stand, ihrerseits in unmissverständlicher Form den Standpunkt derer darzulegen, die sie entsandt haben. Schliesslich ermöglicht Esperanto, dass die ganzen Verhandlungen in einer einzigen Sprache geführt werden. Das ist ein Vorteil, der von jedem, der jemals internationalen Konferenzen beiwohnte, geschätzt werden muss.“

Esperanto in der Praxis.

Die Lehrer-Internationale hat ein Büchlein veröffentlicht über die materielle und soziale Lage des Lehrers in 22 verschiedenen Ländern. Das Material hierzu ist aufgrund von Fragebogen in Esperanto gesammelt worden.

Die Schweizerische Bundesbahn-Direktion ist von dem Nutzen der Esperanto-Sprache so durchdrungen, dass sie jetzt auch eine Touristenkarte für die Schweiz mit zugehörigem Text in der Hilfssprache veröffentlicht hat. Eine gleiche Reklame wurde seitens der Löttschberg-Bahn schon früher unternommen. (Die neue Touristenkarte wird seitens des Publikationsdienstes der Schweizerischen Bundesbahnen in Bern auf Ersuchen gratis zugeschickt. Nähere Informationen erteilt auch der Sekretär der Schweizerischen Eisenbahner-Esperantisten, der den Kartentext übersetzt hat. Die Adresse ist: Jules Perlet, Postfach 560, Bern.)