



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM
[HOLLAND]
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER: 20186

INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines: Die Ergebnisse der Neunten Internationalen Arbeitskonferenz. 97	Die Löhne der russischen Eisenbahnerschaft 103	Hafenarbeiterlöhne in deutschen Seehäfen 109
Das Vierte Jahrbuch des Internationalen Gewerkschaftsbundes. 99	Die Lage der Eisenbahner in Britisch Indien 104	Der Seeschiffsverkehr wichtiger Häfen der Welt 110
Mittellungen des Sekretariats. 99	Autobus und Eisenbahn 106	Seeleute: Die Bewegungsrichtung der Seeverkehrs 110
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Tschecho-Slowakei). 100	Transportarbeiter: Vorschriften und Massnahmen zum Schutze der Hafenarbeiter (Deutschland). 107	Notizen 111
		Esperanto 112

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Die Ergebnisse der Neunten Internationalen Arbeitskonferenz.

Nachdem am Donnerstag den 3. Juni die Achte Internationale Arbeitskonferenz gleich einem Nachtkeizerlein ausgegangen war, nahm am Montag den 7. Juni die Neunte Arbeitskonferenz ihre Tätigkeit auf.

Diese Konferenz war bekanntlich anberaumt, um ein Stück internationaler Gesetzgebung für die Seeleute zustande zu bringen. Von dem Internationalen Arbeitsamt war bereits vor zwei Jahren ein Entwurf zu einem Internationalen Seemannsgesetz verfertigt worden. Die Seeleutesektion der I.T.F. hat sich gelegentlich des Kongresses im August 1924 eingehend mit diesem Entwurf beschäftigt und eine Reihe von Anträgen hierzu gestellt. In der Internationalen Paritätischen Kommission, die den Entwurf des Internationalen Arbeitsamtes näher zu prüfen hatte, wurden aber nicht nur alle unsere Anträge unter den Tisch geschoben sondern auch — mit Hilfe einiger Arbeitervertreter in der Kommission — der Entwurf des Internationalen Arbeitsamtes selbst. Das Ergebnis dieses Zusammenwirkens jener gewissen Seeleutevertreter mit den Vertretern der Reeder in der Paritären Kommission war, dass diese schliesslich einen neuen Entwurf zu einem Seemannsgesetz zustande brachten, der nichts anderes war als ein Niederschlag der Auffassungen der Reeder und insofern ein Schlag ins Gesicht der Seeleute bedeutete.

Es dient dem Internationalen Arbeitsamt zur Ehre, dass es diese Missgeburt nicht übernommen und nicht als Grundlage für die Diskussionen der Arbeitskonferenz vorgelegt hat. Diesem Zwecke dienten drei Entwürfe, die in aller Eile und im allerletzten Augenblick seitens des Arbeitsamtes zusammengestellt worden waren, und die sich auf den Heuervertrag der Seeleute, die Rückbeförderung, sowie auf Bussen und Strafen bezogen, die ihnen auferlegt werden können. Diese drei Konventionsentwürfe wurden zusammen mit einem andern Entwurf, der sich auf die Schiffsinspektion bezog, während annähernd 14 Tagen in vier von der Arbeitskonferenz eingesetzten Kommissionen von allen Seiten betrachtet, besprochen und analysiert. Das Resultat dieser Misshandlung der Konventionsentwürfe in den Kommissionen war schliesslich, dass diese dermassen geändert, d. h. verschlechtert der Arbeitskonferenz in öffentlicher Sitzung vorgelegt wurden, dass sie kaum mehr zu erkennen waren.

In der öffentlichen Sitzung begann darauf das Gefecht zwischen den Arbeitervertretern und den Reedern aufs neue. Seitens der Arbeitervertreter wurde getrachtet, die Produkte der Kommissionen noch etwas zu verbessern, während die Reeder bestrebt waren, noch weitere Verschlechterungen anzubringen. Das Gesamtergebnis war für die Seeleute wenig ermutigend; die Konventionen waren und blieben unbefriedigend und für die Arbeiter von geringem Wert.

Die Konferenz nahm schliesslich die Konvention über den Heuervertrag mit 95 gegen 0 Stimmen und die betr. die Rückbeförderung mit 76 gegen 22 Stimmen an. *) Dagegen wurde die Konvention betr. Strafmassnahmen mit 62 gegen 36 Stimmen verworfen und alsdann seitens des Internationalen Arbeitsamtes vorgeschlagen wurde, den Entwurf nicht als Konvention sondern als Empfehlung, d. h. als eine Art Ersuchen an die Regierungen, gefälligst in dem Geiste des Entwurfs zu handeln, durch die Konferenz bestätigten zu lassen, wurde auch dies mit 50 gegen 38 Stimmen zurückgewiesen. Die grosse Mehrheit der Arbeiterver-

*) Abdruck der wichtigsten Teile der Konventionen erfolgt in der August-Nummer des Mitteilungsblattes.

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.

treter stimmte, der Auffassung und dem Rat der der I.T.F. angeschlossenen Seeleute folgend, gegen die Annahme.

Der Entwurf hinsichtlich der Schiffsinspektion wurde als Empfehlung mit 96 gegen 6 Stimmen angenommen.

Es war auf der Konferenz ein offenes Geheimnis, dass der Seeleute-Beirat der I.T.F. beschlossen hatte, dass die Vertreter der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen die Konferenz verlassen und die übrigen Arbeitervetreter ersuchen würden, ihrem Beispiel zu folgen, falls die Konferenz nicht bereit sein sollte, die Frage der Arbeitszeit der Seeleute innerhalb sehr absehbarer Zeit auf einer besonderen Konferenz besprechen zu lassen. Wir wissen nicht, ob dieses Damokles-Schwert, das drohend über der Konferenz hing, diese selbst in der einen oder andern Weise in ihrer Beschlussfassung beeinflusst hat. Tatsache ist, dass diese Konferenz mit 67 gegen 26 Stimmen beschlossen hat, den Verwaltungsrat des I.A.A. zu ersuchen, die Frage der Arbeitszeit für Seeleute auf die Tagesordnung einer in 1928 zu haltenden Konferenz zu setzen, womit also vorläufig dem Wunsch der der I.T.F. angeschlossenen Seeleute-Organisationen entsprochen worden ist.

Ein weiterer organisatorischer Erfolg für die der I.T.F. angeschlossenen Organisationen war, dass bei der Wahl der Arbeitervetreter für die Paritäre Maritime Kommission nur die seitens der I.T.F. vorgeschlagenen Kandidaten gewählt wurden, was zur Folge hatte, dass die Sitze der Arbeitervetreter mit neuen Personen, Vertretern der I.T.F. und der mit ihr zusammenwirkenden Internationale der Seeoffiziere, besetzt wurden, nachdem bereits vor der Wahl alle Kandidaten, d. h. auch jene, die nicht zu einer der I.T.F. angeschlossenen Organisation gehören, ohne Ausnahme erklärt hatten, sich in der Paritären Kommission selbst in jeder Hinsicht der Leitung der I.T.F. unterwerfen zu wollen.

Viel mehr ist von dieser Arbeitskonferenz nicht zu sagen. Das Resultat entspricht, wie zu erwarten war, in keiner Hinsicht dem damit verbundenen Aufwand an Energie, Mühe, Zeit und dem Geld, und das Resultat der in 1928 stattzufindenden Konferenz, auf der die Frage der Arbeitszeit für Seeleute besprochen werden soll, wird kein anderes und kein besseres sein, wenn die Seeleute nicht dafür sorgen, dass sie zu diesem Zeitpunkt so stark, d. h. so gut und geschlossen national und international organisiert sind, dass sie noch auf andere und zweckdienlichere Weise als durch Besprechungen in Genf ihre Forderungen geltend machen können.

Wir glauben uns von jedem weiteren Kommentar enthalten zu können durch Wiedergabe des Schlusswortes, das der Vorsitzende der Arbeitergruppe, Kamerad Beasley (Australien), gehalten hat. Nachdem ein Vertreter der Regierungsdelegierten und ein Vertreter der Reederdelegierten beleidigende und hochgestimmte, aber in Wirklichkeit nichtssagende Reden vom Stapel gelassen hatten, sagte Beasley im Namen der Arbeitergruppe:

„Ich habe die Ehre, im Namen der Arbeitergruppe folgendes zu erklären:

Die Vertreter der Seeleute-Organisationen sind in der Absicht nach Genf gekommen, an der Schaffung von Konventionen für die Seeleute der ganzen Welt mitzuwirken, worin nicht nur deren jetzige Rechte umschrieben sind, sondern die auch den Seeleuten eine Verbesserung ihrer Lage bringen.

Gemeinsam mit den Arbeiterdelegierten, die nicht Seeleute sind, haben sie drei Wochen hindurch in Kommissionen und Plenarsitzungen in dieser Richtung gewirkt. Nichtsdestoweniger ist das Ergebnis weit unter dem Minimum geblieben, das zu fordern die Seeleute berechtigt sind. Mit ihrer ganzen Taktik, ihren Reden in den Kommissions- und Plenarsitzungen, ihren zahlreichen Verschlechterungsanträgen zu den ursprünglichen Entwürfen, sowie durch ihre Stimmabgabe gegen jede Entscheidung, die eine geringe Verbesserung der Lage der Seeleute hätte bedeuten können, haben die Reeder bewiesen, dass sie noch ebenso unversöhnlich und unnachgiebig gegenüber dem Personal sind wie früher.

Das Ergebnis der Konferenz besteht in der Schaffung von zwei Konventionen, die erheblich hinter dem Standard der ursprünglichen Entwürfe zurückstehen und die für die Seeleute keinen Wert besitzen. Die Seeleute-Gruppe hat ohne Begeisterung für diese Entwürfe gestimmt um klar und deutlich das Ergebnis dieser dreiwöchigen Arbeiter für die Seeleute aller Länder festzuhalten. Die Schuld an diesem negativen Ergebnis tragen die Reeder und jene Regierungen, die diese in ihrem Bestreben, den Seeleuten das ihnen rechtlich Zuzehende vorzuenthalten, unterstützt haben.

Ausser diesen Konventionen hat die Konferenz auch die Empfehlung angenommen — ein frommer Wunsch hinsichtlich der allgemeinen Grundsätze für die Inspektion der Arbeitsbedingungen der Seeleute. Ferner wurde eine Resolution angenommen, die den Verwaltungsrat ersucht, die Arbeitszeitfrage für Seeleute auf der in 1928 zu haltenden Konferenz zu behandeln.

Die Seeleute verlassen diese Konferenz in der festen Ueberzeugung dass der Wahlspruch „Proletarier aller Länder vereinigt euch“ für sie in derselben Weise gilt wie für deren Kameraden in andern Berufen, und dass eine Verbesserung ihrer Lage nur erreicht wird kraft eigener Anstrengungen und kraft ihrer eigenen Organisationen.

Es ist klar, dass angesichts der hier erreichten mageren Resultate die Arbeiterdelegierten mit Hartnäckigkeit ihre Bemühungen fortsetzen werden, um die Organisation der Seeleute national und international zu festigen, und sie zu einem solchen Machtfaktor zu gestalten, dass sie selber unter Einsatz aller ihrer Mittel den Reedern jene Verbesserungen der Arbeitsbedingungen anbringen können, deren Erreichung durch ihre Teilnahme an dieser Internationalen Konferenz nicht gelungen ist.“

EDO FIMMEN.

Das Vierte Jahrbuch des Internationalen Gewerkschaftsbundes.

Das Anfang Juli erschenene Vierte Jahrbuch des Internationalen Gewerkschaftsbundes enthält wiederum eine schier unerschöpfliche Fülle übersichtlich geordneten Ziffermaterials über die internationale Gewerkschaftsbewegung. Wie seine Vorgänger beschränkt sich auch das neue Jahrbuch nicht auf die dem I.G.B. angeschlossenen Landeszentralen, sondern erfasst auch die Internationalen Berufssekretariate. Ferner sind vergleichende Tabellen aufgenommen über die Mitgliederbewegung der verschiedenen Richtungen (Amsterdam, Moskau usw.) und schliesslich sind auch noch die Arbeiterbildungseinrichtungen, die Sozialistische Arbeiter-Internationale, der Internationale Genossenschaftsbund und die Sozialistische Jugend-Internationale berücksichtigt. Der Wert dieser breit angelegten und gleichzeitig in deutsch, französisch und englisch gehaltenen Arbeit wird leider stark beeinträchtigt durch den Umstand, dass die Publikation um anderthalb Jahre der statistischen Erfassung nachhinkt und die Entwicklung nur bis Ende 1924 einfängt. Das ist ein Misstand, der — hierauf deutet das Vorwort — auch vom I.G.B. beklagt und dessen Beseitigung angestrebt wird.

Hier erscheint namentlich der Teil von Interesse, der den Internationalen Berufssekretariaten gewidmet ist. Deren Zahl hatte sich Ende 1924 gegenüber 1923 um zwei vermindert, was auf die Verschmelzung des Sekretariats der Kürschner mit der Internationale der Bekleidungsarbeiter, und des Sekretariats der Zimmerer mit der Internationale der Bauarbeiter zurückzuführen ist. Insgesamt hatten die verbliebenen Internationalen Berufssekretariate am 31. Dezember 1924 12 931 831 Mitglieder gegen 14 785 921 Ende 1923, und 18 174 373 Ende 1922. An dem während 1924 zu verzeichnenden Rückgang waren im Verhältnis zu ihrer Mitgliederzahl am stärksten beteiligt: das Sekretariat der Hotel-, Restaurant- und Café-Angestellten (40,2%), der Metallarbeiter (27,9%), der Textilarbeiter (25,7%), und der Fabrikarbeiter (25,7%). Eine Mitgliederzunahme hatten unter den grösseren Berufssekretariaten nur die Lebensmittelarbeiter, die Privatangestellten und die Internationale der "Öffentlichen Dienste" zu verzeichnen.

Das sowohl der Zahl der angeschlossenen Organisationen als der Mitglieder nach grösste Berufssekretariat ist die Internationale Transportarbeiter Föderation (75 Organisationen und 1 921 426 Mitglieder). Bemerkenswert ist, dass die I.T.F. bei weitem vor allen übrigen Sekretariaten auch hinsichtlich der Zahl der Länder, aus denen Organisationen angeschossen sind, rangiert. Ihre Mitgliederverbindungen erstreckten sich Ende 1924 auf 31 Länder. Die Bauarbeiter- sowie die Buchdrucker-Internationale, die in dieser Beziehung an zweiter Stelle stehen, hatten nur in 22 Ländern Anhänger. Auch der I.G.B. selbst steht hinsichtlich der Mitgliederländer weit hinter der I.T.F. zurück, da sich deren Zahl auf 23 beschränkt.

Von den 26 Berufssekretariaten hatten Ende 1924 nur drei einen Mitgliederstand von 1 Million und mehr. Es sind dies ausser der I.T.F. die Metallarbeiter-Internationale (1 864 471 Mitgl.), und die Bergarbeiter-Internationale (1 832 937 Mitgl.). Ende 1923 gab es deren noch sechs, wovon drei mehr als zwei Millionen Mitglieder zählten. 17 der 26 Sekretariate hatten weniger als 500 000 Mitglieder, wovon 10 noch nicht einmal einen Mitgliederstand von 100 000 erreichten.

Eine — wenn auch mangelhafte — Handhabe zur Beurteilung der Tätigkeit der Berufssekretariate bietet ein Publikationsverzeichnis. Nach den Angaben der Sekretariate gaben Ende 1924 nur neun mindestens in monatlichen Abständen periodische Publikationen heraus. Ueber den Umfang dieser sind Angaben nicht enthalten — eine Lücke, die vielleicht bei Neuauflagen ausgefüllt werden könnte —, aber nach unserer Kenntnis handelt es sich im allgemeinen um kleine Berichte. Eine Besserung in dieser Hinsicht ist eigentlich erst in der allerletzten Zeit wahrzunehmen. Namentlich haben die Sekretariate der Textilarbeiter, der Metallarbeiter, der Holzarbeiter und der Bauarbeiter ihre Publikationen ausgebreitet. Früher hatten allein die Internationale der Lebensmittelarbeiter und der Buchdrucker

einen regelmäßigen Informationsdienst. Auch hinsichtlich der publizistischen Tätigkeit steht die I.T.F. an erster Stelle. Sie ist übrigens auch das einzige Berufssekretariat, das zwei periodische Publikationen (das monatlich erscheinende "Mitteilungsblatt" und die zweiwöchentlich erscheinenden "Presseberichte") herausgibt.

Auch sonst enthält das sehr zu empfehlende Jahrbuch des I. G. B. lehrreiches Material über den Fortgang der Gewerkschaftsbewegung. Besonders möchten wir hier noch auf Teil III verweisen, der die Mitgliederbewegung in den "verschiedenen Richtungen" vergleichend darstellt. Insgesamt waren Ende 1924 36 062 711 Personen organisiert gegen 46 273 132 Ende 1921. In der Zeitspanne von drei Jahren hat sich die Gesamtzahl der Organisierten somit um 10 210 421 (d.h. 22,1 %) vermindert. Die hierfür im Jahrbuch aufgenommene Tabelle unterscheidet fünf "Richtungen" und gibt deren Mitgliederbewegung wie folgt an:

Richtung:	Mitgliederzahl		Prozentuale Abnahme
	Ende 1921	Ende 1924	
Intern. Gewerkschaftsbund	22 411 826	17 702 431	21,0
Komm. Organisationen	7 069 000	7 333 845	3,7"
Konfess. Organisationen	3 759 106	2 112 109	43,8
Syndik. Organisationen	1 254 217	471 439	62,4
Verschiedene Organisationen	11 778 983	8 442 887	28,3
Insgesamt	46 273 132	36 062 711	22,1

Eine Zunahme verzeichnet somit nur die kommunistische Richtung. Alle übrigen "Richtungen" haben Mitgliederschwund festzustellen. Der Verlust der Richtung Internationaler Gewerkschaftsbund bleibt etwas hinter dem allgemeinen prozentualen Durchschnitt zurück, aber "Richtung Internationaler Gewerkschaftsbund" ist in diesem Falle nicht gleichbedeutend mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund selbst. Hier hat der Statistiker des I.G.B. bei den Ziffern für 1924 auch solche Organisationen einbegriffen, "die zwar nicht angeschossen sind, aber mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund sympathisieren", wodurch sich das Bild erheblich verschiebt und jedenfalls nicht an Vergleichswert gewinnt. Mindestens wäre es geboten gewesen, dann die Umgruppierung innerhalb der "Richtungen" auch für das beim Vergleich zum Ausgang genommene Jahr schon vorzunehmen.

Mit der Redaktion des Vierten Jahrbuchs hatte das Sekretariat des I.G.B., wie im Vorwort hervorgehoben wird, E. Bomli betraut.

/" Zunahme.



MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

Der Pariser Kongress.

Wie wiederholt mitgeteilt wurde, findet der Kongress der I.T.F. in den Tagen vom 15. bis zum 22. September dieses Jahres in Paris statt und zwar im Hôtel des Ingénieurs, Rue Blanche 19.

Eine vorläufige Tagesordnung ist den Organisationen zum vorgeschriebenen Zeitpunkt zugeschickt worden. Die endgültige Tagesordnung und der Jahresbericht werden sobald als möglich nach der Sitzung des Exekutivkomitees, die umständehalber nicht vor 19. und 20. Juli stattfinden konnte, übersandt.

Von einigen Organisationen stehen die Antworten auf unsere Fragebögen betr. Mitgliederstand und finanzielle Lage noch aus.

Neue Anschlüsse.

Als Mitglied hat sich neu angemeldet der Zentralverband der Maschinisten und Heizer (Berlin) für seine zum Transportpersonal gehörende Gruppe von rund 5000 Mitgliedern.

Konferenz Nordseehäfen Rotterdam.

Im Zusammenhang mit den Hafentarbeiterstreiks in Dänkirchen und Antwerpen wurde am 9. und 10. Juli in Rotterdam eine Konferenz der Vertreter der Hafentarbeiterorganisationen der Nordseehäfen abgehalten.

Bericht über die Konferenz der Eisenbahnbeamten.

Der Bericht über die am 30. und 31. März ds. Js. in Amsterdam stattgefundene Konferenz der Eisenbahnbeamten ist in deutsch, englisch, französisch und schwedisch den Organisationen zugesandt worden.

Wenige Exemplare dieses Berichtes sind in den verschiedenen Sprachen noch verfügbar. Organisationen, die hierauf reflektieren, wollen dies dem Sekretariat ehestens mitteilen.

Die neue Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals.

Die bereits zur Kenntnis der Organisationen gebrachte Publikation einer neuen Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals ist für September vorgesehen. Mit Rundschreiben vom 9. Juni sind die Organisationen ersucht worden, dem Sekretariat die von ihnen gewünschte Anzahl Exemplare aufzugeben. Mehrere Organisationen haben dieser Bitte entsprochen. Die noch ausstehenden Bestellungen müssen spätestens zum 1. August eintreffen.

Ein Sekretariat der I. T. F. in Italien.

In Ausführung eines in der Sitzung des Generalrates vom 1. und 2. April gefassten Beschlusses ist nunmehr in Rom, Via Crescenzio 85, das Internationale Strassenbahner-Sekretariat

der I.T.F. errichtet worden. Die Leitung ist dem Generalratsmitglied G. Savelli übertragen.

Diesem Sekretariat wurde gleichzeitig die Interessenvertretung der Eisenbahner, Strassenbahner, Transportarbeiter, Hafenarbeiter und Seeleute sowie der andern Mitglieder nicht-italienischer I.T.F.-Organisationen in Italien im Rahmen der Gesetzgebung des Landes anvertraut.

Zum Aufgabenkreis des Sekretariats gehört ausserdem die Herausgabe eines monatlich erscheinenden Blattes. Eine grosse Anzahl leitender Persönlichkeiten von internationalem Ruf haben hierzu ihre regelmässige Mitarbeit zugesagt. Die erste Nummer des Blattes wird erscheinen, sobald die von der italienischen Gesetzgebung vorgeschriebenen Formalitäten vollzogen sind.

Empfangene Beiträge.

Seit der letzten Aufgabe sind von nachstehenden Organisationen Mitgliedsbeiträge empfangen worden:

Eisenbahnerföderation in Britisch Indien	£ 7-4-9
Isländischer Seeleute- und Fischerverband	Fl. 75,00
Verband des Australischen Bedienungspersonals	£ 20.—
Jugoslavischer Eisenbahnerverband	Fl. 25.—

Amsterdam, Mitte Juli 1926.

Das Sekretariat der I. T. F.



Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

TSCHECHOSLOWAKEI. (Schluss).

XVII. Erholungsheime und Heilanstalten.

In den Lungenheilanstalten sind in 1922 677 Bedienstete bzw. Familienangehörige behandelt worden.

Die Eisenbahnverwaltung ergreift energische Massnahmen zur Bekämpfung der Tuberkulose. Bei den einzelnen Direktionen sind Beratungsstellen für Lungenkranke errichtet, in denen die Kranken untersucht und ambulant behandelt werden. Kranke, die einer Anstaltsbehandlung bedürfen, werden Heilanstalten überwiesen.

Im Jahre 1922 sind in der den Staatsbahnen gehörenden "Masaryk-Heilanstalt für Lungenkranke Eisenbahnbedienstete" 543 Kranke (385 Männer, 85 Frauen und 73 Kinder) behandelt worden; (ausserdem wurden im Jahre 1922 über 3000 Eisenbahner untersucht).

Da die Plätze in dieser Anstalt nicht hinreichten, wurden tuberkulöse Kranke in anderen Anstalten untergebracht; ausser in Lungenheilanstalten wurden Kranke auch in die staatliche Radiumanstalt und weiter in die Pasteur-Anstalt gesandt.

Bäderbehandlung wurde im Jahre 1922 insgesamt 1080 Bediensteten gewährt.

Die eigenen Sand- und Sonnenbäder bei Prag sind erweitert worden; trotz ungünstiger Witterungsverhältnisse im Jahre 1922 wies dieses Bad einen Besuch von fast 42.000 Personen auf.

Die Zahnbehandlung der Eisenbahnbediensteten wurde in eigenen Zahnambulatorien durchgeführt, in denen im Jahre 1922 an 9000 Personen behandelt wurden.

Kinder von Eisenbahnbediensteten, die mit Tuberkulose, Knochenfrass, Skrophulose, englischer Krank-

heit und anderen Krankheiten behaftet sind, werden in Heilanstalten untergebracht. Auch werden auf Rechnung des ausserordentlichen Unterstützungsfondes der Krankenkasse Kinder in das eigene Kindererholungsheim auf der Halbinsel Lapad bei Dubrovnik gesandt. Die erreichten Resultate sind überraschend.

400 Kinder sind in die Ferienkolonien geschickt worden. In verschiedenen Bädern wurden insgesamt über 1.100 Bedienstete untergebracht.

XVIII. Technische Schulung des Personals.

Die tschechoslowakische Staatseisenbahnverwaltung gewährt ihren Bediensteten Gelegenheit, sich Eisenbahnfachkenntnisse anzueignen. Auch in anderen Fächern, deren Kenntnis zu Gunsten der ordentlichen Dienstleistung ist, wird Unterricht geboten.

Die Staatseisenbahnverwaltung erreicht den Zweck der eisenbahnfachtechnischen Schulung dadurch, dass sie einerseits Schulen errichtet, sowie Kurse und Exkursionen veranstaltet oder unterstützt, andererseits, dass sie nach Möglichkeit in eigenem Verlage Bücher herausgibt oder die private Verlagstätigkeit in dieser Richtung unterstützt.

Die eisenbahntechnische Ausbildung erfolgt durch:

1) Eisenbahnfachschulen in Prag, Königgrätz, Brünn, Olmütz und in Kaschau;

2) Herausgabe schriftlicher Kurse für Verwaltungspersonal, Telegraphisten, Partieführer des Bahnerhaltungsdienstes sowie Dienstsprache-Kurse und schliesslich Instruktionkurse für Krankenkassenkontrollen.

BULGARIEN.

I. Betriebsform.

In Bulgarien gibt es nur staatlich betriebene Eisenbahnen.

Das bulgarische Eisenbahnnetz umfasst 2285 km. Normalspur und 356 km. Schmalspur. Ausserdem sind zur Zeit etwa 500 km. im Bau.

Die bulgarischen Eisenbahnen werden durch die Generaldirektion der Eisenbahnen und Häfen verwaltet. Diese ist dem Ministerium der Eisenbahnen, des Post- und Telegraphenwesens unterstellt, das seinerseits wieder dem Parlament gegenüber verantwortlich ist.

II. Finanzielle Betriebsergebnisse.

Die technische und administrative Organisation der bulgarischen Eisenbahnen ist gegenüber andern Staatsbahnen rückständig. Der Verkehr ist nicht besonders entwickelt. Diese Umstände machen es erforderlich, dass die bulgarischen Eisenbahnen im Vergleich zu andern Eisenbahnbetrieben mehr Personal beschäftigen. Dies wird jedoch durch die verhältnismässige Billigkeit der Arbeitskraft in Bulgarien mehr als ausgeglichen, zumal auch die Arbeitszeiten länger sind.

Die Personalkosten sind aus den nachstehenden, offiziellen Quellen entnommenen Angaben zu ersehen:

im Jahre:	Insgesamt;	Personalkosten in Goldfranken pro Kopf:
1911	10 475 000	1 338
1914	13 083 000	1 292
1920	11 982 000	696
1921	7 598 000	501
1922	7 224 000	498
1923	13 227 000	919

(Als Ausgangsjahr ist 1911 angenommen, weil Bulgarien in 1912 und 1913 in die Balkankriege verwickelt war).

In der gleichen Zeit zeigten die durchschnittlichen Eisenbahntarife folgende Bewegung:

Im Jahre:	Passagierkilometer	Tonnenkilometer.
1911	4,69 Gold Cent	5,67 Gold Cent
1914	4,40 „	6,10 „
1920	2,17 „	3,50 „
1921	1,61 „	2,21 „
1922	1,63 „	2,88 „
1923	2,41 „	3,85 „

Zwischen der Bewegung der Personalkosten und der Tarife besteht somit ein gewisser Zusammenhang. Ungeachtet der seit 1911 erheblich verminderten Tarife haben die bulgarischen Eisenbahnen fortwährend Ueberschüsse erzielen können. Diese betragen:

Im Jahre:	
1911	10 248 000 Gold-Levas
1914	12 476 000 „
1920	5 566 000 „
1921	3 594 000 „
1922	11 444 000 „
1923	11 142 000 „

Ermöglicht wurden diese Ueberschüsse in der Hauptsache durch die herabgesetzten Personalkosten, die trotz der Steigerung in 1923 pro Kopf erst 65 % des Standes von 1911 betragen.

Mit Rücksicht auf die zerrüttete Lage der Staatsfinanzen sind auf den Eisenbahnen Personaleinschränkungen im Umfang von 10 % vorgenommen worden. Hand in Hand hiermit ging eine Verlängerung der Arbeitszeit. Die Folge dieser eingreifenden Massnahmen war eine Desorganisation in verschiedenen Betriebszweigen.

Seitens unserer Gewerkschaft wurde gegen diese Massnahmen opponiert und erklärt, dass eine Verminderung des Personals erst nach einer technischen und administrativen Reorganisation in Frage kommen dürfe. Ferner sprach sich der Verband gegen jede Verminderung des Personals auf Kosten verlängerter Arbeitszeiten aus.

Nach der öffentlichen Meinung sollen die niedrigen Taxen der Eisenbahnen beibehalten werden. Unsere Gewerkschaft weist demgegenüber darauf hin, dass dies nur auf Kosten der Löhne erfolgen könnte.

Der Autoverkehr ist in Bulgarien noch wenig entwickelt und beeinflusst den Eisenbahnverkehr nicht.

Die Beförderung von Paketen erfolgt sowohl durch die Eisenbahnen als durch die Post.

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

Hinsichtlich der Abwicklung der Beziehungen zwischen der Betriebsleitung und den Organisationen des Personals bestehen keinerlei Bestimmungen. Das Staatsbediensteten-Gesetz stellt nur fest, dass sich die im Dienste des Staates befindlichen Personen mit Ausnahme der Polizisten, der Gendarmen und des Heeres, zwecks gegenseitiger Unterstützung und Verteidigung ihrer persönlichen Interessen organisieren können. (Bemerkenswerterweise enthält das Gesetz die Einschränkung, dass sich nur das Personal eines und desselben Dienstes bzw. eines und desselben Berufes in einer Organisation verbinden kann. Diese Bestimmung will verhindern, dass sich verschiedene Verbände zu einer Föderation zusammenschliessen können).

Die Organisation kann der Direktion Beschwerden usw. vortragen. Ein Unterschied hinsichtlich der Organisationen oder der Vertreter des Personals wird nicht gemacht. Die Praxis hat indessen gezeigt, dass besoldete Verbandsangestellte bei Verhandlungen unabhängiger auftreten können als noch im Dienst stehendes Personal.

Alle Forderungen werden unmittelbar dem Generaldirektor oder dem Minister unterbreitet. Eine Aussprache darüber findet nicht statt. Sie werden entweder angenommen, geändert oder verweigert, sei es durch den Minister, sei es durch den Generaldirektor und es bleibt dann der Organisation überlassen, eventuell ihre Forderungen durch offenen Kampf durchzusetzen. Jedenfalls gibt es bei Zerwürfnissen mit der Eisenbahndirektion, die vollständig vom Ministerium abhängt, kein anderes Mittel zur Herbeiführung einer andern Entscheidung als der Appell an die Öffentlichkeit oder an die Macht der Organisation.

IV. Das Streikrecht.

Durch das Staatsbedienstetengesetz vom 28. Februar 1922, das im Nachgang des allgemeinen Eisenbahnerstreiks vom Dezember 1919 zustande kam, ist dem Personal des Streikrecht formell genommen worden. Gemäss Artikel 15 dieses Gesetzes ist der Dienstchef berechtigt, jeden Staatsbediensteten wegen Beteiligung an einem Streik zu entlassen. Art. 81 desselben Gesetzes sagt, dass Staatsbedienstete auf dem Disziplinarwege entlassen werden können, wenn sie sich aktiv an politischen Agitationen und Manifestationen mit politischem Charakter beteiligen, und Art. 88 bestimmt: „Den Vereinigungen von Staatsbediensteten ist untersagt, die Mitglieder zum Verlassen des Dienstes und zur Beteiligung an Streiks oder an Demonstrationen gegen die Staats- oder Gemeindebehörden zu bewegen. Vergehen gegen diese Bestimmung haben abgesehen von der Auflösung der Vereinigung zur Folge, dass die verantwortlichen Personen mit einer Geldstrafe von 2 bis 5 Tausend Leva oder mit Gefängnis bis zu einem Jahr durch das zuständige Gericht bestraft werden. Derselben Bestrafung setzen sich diejenigen aus, die nach erfolgter Auflösung der Vereinigung fortfahren, sich als Mitglieder der betr. Vereinigung bzw. deren Vorstand usw. zu betrachten oder aufzuführen.“

In den letzten 25 Jahren haben drei Eisenbahnerstreiks stattgefunden. Der erste dieser war ein Teilstreik und betraf vorwiegend die Arbeiter der Eisenbahn-Werkstätten und der -Depôts. Er wurde am 5. Januar 1906 erklärt und endigte mit einem vollen Erfolg am 14. Januar 1906. Die Erfolge dieses Streikes

waren: Einführung des Achtstundentags, doppelte Bezahlung der Ueberstunden, 30 Tage bezahlter Urlaub, Fortzahlung des Lohns bei Erkrankung, regelmässige Zulage alle zwei Jahre, Freifahrtberechtigung wie das übrige Personal, Errichtung einer Disziplinarkommission mit Arbeitervertretern, Errichtung einer Kommission mit Arbeitervertretern zur Festsetzung der Beförderungszulagen und Einführung eines Dienstreglements. Nach diesem Streik kam auch die Gewerkschaft der Eisenbahn-Werkstätten- und -Depôtsarbeiter zustande.

Der zweite Streik war ein allgemeiner. Er wurde am 20. Dezember 1906 erklärt und endigte mit einem günstigen Ergebnis am 31. Januar 1907. Die Streikenden waren grossen Verfolgungen ausgesetzt. Sie wurden mobilisiert, abgeurteilt, eingesperrt, entlassen. Jene die in staatseigenen Häusern wohnten, wurden unerbittlich mitten im Winter auf die Strasse gesetzt. Die Streikenden trotzten all diesen Verfolgungen. Diejenigen, die unter die Waffen gerufen worden waren, weigerten die Kaserne zu verlassen oder übten im Dienst passive Resistenz. Schwacher Verkehr auf der einen und Indifferenz des Publikums auf der andern Seite schwächten die Wirkungen der passiven Resistenz sehr ab und erwiesen, dass diese Waffe bei unsern Verhältnissen nicht mit Aussicht auf Erfolg geführt werden kann.

Kurz vor Beendigung des Streiks steigerten wir noch einmal unsere Anstrengungen. Die Streikergebnisse waren: alle Streikenden wurden in den Dienst zurückgenommen, die Eingesperrten wurden frei gelassen, alle gerichtlichen Verfolgungen wurden niedergeschlagen, das Parlament genehmigte die Kredite für die Erhöhung der Gehälter. Von diesen Krediten profitierten aber nur die hohen Beamten, obgleich sich diese gegen den Streik versetzt hatten. Die unentgeltliche Arbeit, die unter dem Vorwand der Ausbildung eingeführt worden war und zwei bis drei Jahre dauerte, wobei das Personal entweder gar keine oder nur die Hälfte der ihm eigentlich zustehenden Vergütung bezahlt erhielt, wurde abgeschafft.

Die Entfernung der Streikbrecher aus dem Dienste wurde nicht durchgesetzt.

Dieser Streik führte zur Verschmelzung von drei der damals existierenden fünf Eisenbahnergewerkschaften aus der (am 1. Februar 1907) die Bulgarische Eisenbahnergewerkschaft hervorging, die sich einige Monate später der Internationalen Transportarbeiter Föderation mit dem Sitz in Berlin anschloss.

Am dritten Streik waren ausser den Eisenbahnen auch die Bediensteten der Post und der Häfen beteiligt. Er brach ohne vorherige Erklärung seitens der Organisationsleitungen am 28. Dezember 1919 aus und endigte am 18. Februar 1920 mit einer vollständigen Niederlage. Der Streik war seitens der Regierung gewünscht und provoziert. Diese stürzte sich in der rücksichtslosesten Weise auf die Streikenden und um dieses grausame Vorgehen zu rechtfertigen liess sie durch ihre Agenten Attentate auf Eisenbahnzüge beim Passieren von Brücken arrangieren. Die Stationen wurden von ländlichen Miliztruppen besetzt und ganze Eisenbahner-Wohnviertel während der Nacht umzingelt und durchsucht, um die Streikenden zur Wiederaufnahme des Dienstes zu zwingen. Die Regierung liess keine Machtmittel unbenutzt, aber alles erwies sich als vergeblich der Eisenbahnbetrieb blieb still liegen. Lediglich mit Hilfe von Soldaten gelang es, wöchentlich gemischte Züge fahren zu lassen, um den notwendigsten Bedürfnissen der Besatzungstruppen der alliierten Mächte zu genügen.

Erst nach einem Kampf von zwei Monaten kapitulierten die Streikenden, wozu sie in der Hauptsache durch Erschöpfung der Streikmittel gezwungen wurden.

Der ganze oder teilweise Erfolg der ersten beiden Streiks ist darauf zurückzuführen, dass die Eisenbahnerschaft sich der öffentlichen Sympathie erfreute. Beim dritten Streik gelang es den Kommunisten, den Kampf als eine von ihnen geleitete politische Aktion darzustellen und dies hatte zur Folge, dass sich alle bürgerlichen Schichten und Parteien um die Regierung scharten. In dieser Isolierung sahen sich die Streikenden gezwungen, den Kampf aufzugeben und mussten demütigende Erklärungen unterzeichnen, wodurch sie sich verpflichteten, keinen Verbänden anzugehören, die gegen die heutige Gesellschaftsordnung kämpfen. Alle, die während des Streiks im Vordergrund gestanden hatten, wurden von der Wiedereinstellung ausgeschlossen. Nach dem Streik wütelte ein unglaublicher Terror. Sämtliche Eisenbahnbediensteten wurden den Launen der Regierungsanhänger ausgeliefert.

Bis zum Inkrafttreten des Staatsbedienstetengesetzes von 1922 wurde unsere Organisation als illegal betrachtet und jeder, der Mitglied unseres Verbandes oder Abonnent unseres Presseorgans war, wurde, wenn dies entdeckt wurde, entlassen.

Die Beteiligung des Personals an allen drei Streiks war gut. Die beiden ersten Streiks zeigten unseren Eisenbahnern, wie man sich organisieren, und der dritte Streik, wie man kämpfen muss.

V. Die Organisation des Personals.

Nach dem Staatsbudget vom 1. Januar 1925 hatten die Eisenbahnen folgenden Personalbestand:

	Personen
1) Generaldirektion	359
2) 215 Bahnhöfe der Normalspurlinien	2 566
3) 39 „ „ Schmalspurlinien	123
4) 9 Güterdepôts	385
5) 35 Brigade Stationen, Verkehrspersonal	1 754
6) 54 „ „ Traktionspersonal	233
7) Reservepersonal	130
8) 13 Sektion des Bahnunterhaltungsdienstes	4 966
9) 5 Werkstätten	2 576
10) 23 Depôts: Zugs- u. Lokomotivpersonal	2 651
11) 1 Streckenbau-Abteilung	137
12) 5 Materialien-Magazine	311
13) 14 Sanitätsabteilungen	118

Insgesamt: 16 309

Zum selben Zeitpunkt zählte der der I.T.F. angeschlossene Bulgarische Eisenbahnerverband 5280 Mitglieder. Ausser diesem Verband besteht seit Anfang 1924 noch eine „Neutrale Vereinigung von Eisenbahnbediensteten“. Diese hatte am 1. Januar 1925 nicht über 1000 Mitglieder.

Vor der Auflösung der Kommunistischen Partei bestand auch ein „Transportarbeiterverband“ mit etwa 1800 Mitgliedern. Dieser ist inzwischen eingegangen. Einige seiner Mitglieder gingen zu der uns feindlichen gelben Organisation über, um dort den Kampf gegen unseren Verband fortzusetzen, während sich die Mehrheit reserviert verhält aber bereit wäre, sich unserem Verband anzuschliessen, wenn dieser sich entschliesse, der I.T.F. den Rücken zu kehren und sich sowohl international als national einen „unabhängigen“ Charakter zuzulegen. (Ebenso verhalten sich die Kommunisten gegenüber den andern Gewerkschaften).

Das gesamte Traktionspersonal — Lokomotivführer- und Heizer — zählt etwa 1000 Personen. Von diesen sind 300 im Bulgarischen Eisenbahnerverband organisiert. Die übrigen Verbandsmitglieder setzen sich aus Angehörigen aller sonstigen Kategorien, hauptsächlich der Werkstätten- und Depôt-Arbeiter zusammen.

VI. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Die Arbeitsbedingungen werden durch die Generaldirektion der Eisenbahnen und der Häfen mittels Reglemente und Zirkulare festgesetzt. Irgendeine Vereinbarung mit der Organisation erfolgt nicht.

Die Direktion veröffentlicht ihre Verfügungen und Anordnungen in einem wöchentlichen Bulletin, das an alle Bureaux versandt wird und unter einigen Kategorien des Personals (Zugführer usw.) verteilt wird. Der übrige Teil des Personals wird über wichtige Bestimmungen durch Anschläge unterrichtet.

Es kommt oft vor, dass die Direktion sich genötigt sieht, zufolge unser Kritik oder von uns unternommenen Schritten getroffene Bestimmungen zu ändern.

Ein spezielles Reglement, das die Arbeitsbedingungen im allgemeinen enthält, existiert nicht. Nur die Arbeit der Werkstättenarbeiter, der Depôts und der Bahnunterhaltung ist in einem Reglement festgelegt. Einige Kategorien von Staatsbediensteten haben zwar auch Reglemente, aber es handelt sich hierbei mehr um Dienstanweisungen als um Bestimmungen zur Regelung der Arbeitsbedingungen.

VII. Die Arbeitsbedingungen (Rechtliche Lage.)

Garantien gegen willkürliche Entlassungen bestehen so gut wie nicht. Dieser Misstand hat die Organisationen von Staats- und Gemeindebediensteten bewogen, Sicherungen gegen willkürliche Entlassungen oder Versetzungen zu fordern.

Bei der Direktion der Eisenbahnen und Häfen besteht ein Disziplinarhof. Der Vorsitzende ist ein dem Gericht von Sofia angehörender Richter, der seitens der Richter und Staatsanwälte desselben Gerichtshofes gewählt wird. Mitglieder des Disziplinarhofes sind: ein Vertreter des betreffenden Dienstes, der seitens des Ministers für Eisenbahnen, Post- und Telegraphenwesen aus den höheren Beamten der Generaldirektion ernannt wird, und ein Vertreter des Personals, der in Sofia wohnen muss, mindestens 15 Jahre in vorwurfsfreiem Dienst stehen und von denjenigen Eisenbahnbediensteten gewählt werden muss, die mindestens eine 6-jährige Dienstzeit haben. Provisorische Arbeiter haben kein Wahlrecht.

Der Beschuldigte hat das Recht, sich persönlich vor dem Disziplinarhof zu verteidigen. Wird er mit Entlassung bestraft, so kann der Betreffende Berufung beim Minister einlegen, der eventuell die Revision der Entscheidung des Disziplinarhofes anordnen kann.

Die Entscheidungen des Disziplinarhofes werden vom Minister bekräftigt.

Gewöhnlich beschäftigt sich der Disziplinarhof nur mit schweren Beschuldigungen wie Diebstahl, Verursachung von Unfällen, Katastrophen u. dergl. Dies namentlich in den Fällen, wenn der Fall gleichzeitig mehrere Dienste betrifft oder wenn der Dienstchef, der in gewissen Grenzen Strafen diktieren kann, eine höhere Strafe als die in seiner Strafgewalt liegende angemessen erachtet und der Meinung ist, dass der Disziplinarhof für höhere Bestrafung entscheide.

Indessen nimmt die Generaldirektion auf Anordnung des Ministers Entlassungen aus Gründen vor, die ausserhalb des Dienstes liegen und das ist die Ursache, warum wir jetzt den Kampf für die Einführung von Massnahmen fordern, die eine Stabilität des Personals sichern.

Entlassene Bedienstete erhalten, wenn sie darauf Anspruch haben, Ruhegelder. Erfolgt die Entlassung aus finanziellen Erwägungen, so wird den Entlassenen der dreifache Betrag eines Monatseinkommens ausbezahlt.

Die Staats- und Gemeindebediensteten haben nicht das Recht, sich zur Wahl als Parlaments- oder Gemeinderatsmitglieder zur Verfügung zu stellen. Sie dürfen auch nicht Eigentümer, Herausgeber oder Re-

dakteure an politischen Zeitschriften oder Zeitungen sein. Ferner ist es ihnen verboten, sich aktiv an Agitationen oder Manifestationen politischer Parteien zu beteiligen.

VIII. Die Arbeitszeit.

Ein Unterschied zwischen Arbeitszeit und Dienstzeit (Arbeitsbereitschaft) wird nicht gemacht.

Die Höchstarbeitszeit ist nicht festgesetzt. Das gilt hauptsächlich vom Traktions- und Verkehrspersonal. Auf den Stationen ist die Arbeitszeit abhängig von der Zahl des vorhandenen Personals. Auf den Hauptstrecken und auf den grossen Bahnhöfen wird der Dienst in drei Schichten geleistet. Auf den Güterbureaux wird, wie in allen Bureaux der Generaldirektion, acht Stunden gearbeitet.

In den Werkstätten, den Lokomotiv-Depôts und im Bahnunterhaltungsdienst ist die Arbeitszeit 8 Stunden im Tag. An Samstagen wird nur vier Stunden gearbeitet.

Im allgemeinen gibt es keinen festen wöchentlichen Ruhetag.

Theoretisch ist jeder Funktionär berechtigt, einen Monat bezahlten Urlaub im Jahre zu beanspruchen, wenn er zumindest 6 Monate im Dienst gestanden hat, aber in der Praxis ist die Erteilung von Urlaub beschränkt und schwer erhältlich. Zusätzliche dienstfreie Tage werden gewährt aus Anlass von Sterbefällen nahestehender Personen, schweren Erkrankungen in der Familie der Bediensteten u. dergl.

Ein Unterschied in der Bewertung von Nacht- und Tagdienst, Sonntags- und Wochendienst wird nicht gemacht. Eine Ausnahme besteht hinsichtlich der Arbeiter in Werkstätten, in Lokomotiv-Depôts und der Bahnunterhaltung. Diese werden für Ueberstunden sowie für Dienst an Sonn- und Feiertagen in der Weise entschädigt, dass sie für je fünf Ueberstunden oder 5 Stunden Sonntagsdienst einen Arbeitstag (8 Stunden) Dienstbefreiung erhalten. Werden diese Arbeiter während mehr als einem Monat zu Arbeiten ausserhalb ihres Wohnbezirks kommandiert, dann können sie ein Mal im Monat einen Urlaub von 36 Stunden beanspruchen, doch muss hierbei ein Sonn- oder Feiertag einbegriffen sein.

Ebensowenig wie eine Höchstzahl der normalen Arbeitsstunden ist eine Höchstzahl der Ueberstunden festgesetzt.

Die Löhne der russischen Eisenbahnerschaft.

Die nachstehenden Tabellen sind der I.T.F. vom Allrussischen Eisenbahnerverband zur Verfügung gestellt worden. Ihr Wert besteht in der Hauptsache darin, dass sie die Bewegung der Geldlöhne in der Zeit von März 1924 bis März 1925 erkennen lassen. Hierzu ist festzustellen, dass sich diese allgemein gehoben haben und dass die Steigerung im allgemeinen am grössten bei den niedrigst entlohnten Gruppen ist, was sich auch in einer Abschwächung der Spannung in den für beide Zeitpunkte ebenfalls angegebenen Vergleichsziffern ausdrückt. Diese Verschiebung zu Gunsten der unteren Lohngruppen ist besonders deutlich in den Tabellen III, IV und V, die sich auf das Personal des Bahnunterhaltungsdienstes, des Zugmeldedienstes, bezw. des Verwaltungs- und Direktionsdienstes beziehen. Einen Schluss auf die Kaufkraft der Löhne lassen die Zahlen nicht zu, dagegen dürften sie das Verhältnis der Löhne in den unterschiedlichen Berufen ziemlich getreu wiedergeben, obwohl es sich in allen Fällen um Monatsd u r c h s c h r i t t e handelt.

Monatlicher Durchschnittslohn der einzelnen Berufe im ZUGFÖRDERUNGSDIENST.

BERUFE	Monatlicher Durchschnittslohn in Rubeln		Verhältnis zum Lohn eines ungelerten Arbeiters (= 1.00)	
	März 1924	März 1925	März 1924	März 1925
1. Streckenverwalter	119.80	169.46	5.12	5.53
2. Kanzlisten	28.61	35.78	1.22	1.17
3. Lokomotivführer	76.50	97.72	3.27	3.19
4. Lokomotivführer-Gehilfen	63.52	81.63	2.72	2.66
5. Lokomotivheizer	45.97	60.13	1.97	1.96
6. Schlosser	40.80	52.07	1.74	1.70
7. Metall-Dreher	45.70	57.64	1.95	1.88
8. Kesselschmiede	50.06	60.54	2.14	1.98
9. Blechschmiede	40.77	51.52	1.74	1.68
10. Tischler	42.91	66.66	1.83	2.18
11. Wagenbesichtiger	44.37	57.53	1.90	1.88
12. Schmierer (Oeler)	38.80	54.39	1.66	1.78
13. Schmiede	47.85	60.13	2.05	1.96
14. Gruppenaufseher (Brigadiers)	59.73	74.88	2.55	2.44
15. Ungelernte Arbeiter	23.40	30.65	1.00	1.00

Monatlicher Durchschnittslohn der einzelnen Berufe im FAHRDIENST.

BERUFE	Monatlicher Durchschnittslohn in Rubeln		Verhältnis zum Lohn eines Weichenwärters (= 1.00)	
	März 1924	März 1925	März 1924	März 1925
1. Abteilungschef	114.52	140.64	5.32	5.31
2. Kanzlisten	28.12	33.76	1.31	1.28
3. Oberschaffner und Schaffner	41.23	47.27	1.92	1.79
4. Wäger	31.37	36.97	1.46	1.40
5. Rangierer	35.58	46.59	1.65	1.76
6. Wagenkuppler	31.12	39.69	1.45	1.50
7. Stationsvorsteher	40.66	55.58	1.89	2.10
8. Stationschef-Gehilfen	38.55	45.92	1.80	1.74
9. Weichenwärter	21.51	26.47	1.00	1.00

Monatlicher Durchschnittslohn der einzelnen Berufe im BAHNUNTERHALTUNGSDIENST.

BERUFE	Monatlicher Durchschnittslohn in Rubeln		Verhältnis zum Lohn eines ungelerten Arbeiters (= 1.00)	
	März 1924	März 1925	März 1924	März 1925
1. Streckenverwalter	99.15	131.18	6.43	5.44
2. Kanzlisten	25.70	33.02	1.69	1.37
3. Bahnmeister	47.24	57.39	3.07	2.38
4. Rottenaufseher	32.55	39.91	2.11	1.66
5. Streckenarbeiter 1. Kat.	20.34	32.30	1.32	1.34
6. Gewönl. Streckenarbeiter	15.41	26.53	1.00	1.10
7. Ungelernte Arbeiter	15.41	24.11	1.00	1.00

Monatlicher Durchschnittslohn der einzelnen Berufe im ZUGMELDEDIENST.

BERUFE	Monatlicher Durchschnittslohn in Rubeln		Verhältnis zum Lohn eines Telegraphen-Lehrlings (= 1.00)	
	März 1924	März 1925	März 1924	März 1925
1. Streckenverwalter	76.72	113.69	5.97	4.89
2. Telegraphisten der 1. Kat.	28.34	42.91	2.21	1.84
3. " gewöhnliche	25.31	33.49	1.98	1.44
4. Kanzlisten	25.31	32.14	1.98	1.38
5. Telegraphen-Aufseher (Elektrotechniker)	39.32	54.17	3.06	2.33
6. Telephonisten	23.20	30.74	1.81	1.32
7. Ausbesserungs-Arbeiter	20.50	28.38	1.60	1.22
8. Telegraphen-Lehrlinge	12.85	23.27	1.00	1.00

Monatlicher Durchschnittslohn der einzelnen Berufe im VERWALTUNGS- UND DIREKTIONSDIENST.

BERUFE	Monatlicher Durchschnittslohn in Rubeln		Verhältnis zum Lohn eines Kanzlisten (= 1.00)	
	März 1924	März 1925	März 1924	März 1925
1. Abteilungschef	169.26	182.52	5.74	4.85
2. Unterabteilungsleiter	95.19	123.24	3.23	3.27
3. Rechnungsführer	41.98	50.86	1.42	1.35
4. Bürodienner	16.74	24.21	0.57	0.64
5. Kanzlisten	29.50	37.66	1.00	1.00

Die Lage der Eisenbahner in Britisch-Indien.

Von H. W. LEE.

Vorbemerkung: Der nachstehende Artikel ist der *Railway Review*, dem Organ des Englischen Eisenbahner-Verbandes (N. U. R.) entnommen. Ueber die in Britisch-Indien gezahlten Löhne ist ausführlicher schon im "Mitteilungsblatt der I. T. F." vom Januar 1925 berichtet worden.

Das indische Eisenbahnnetz umfasst rund 37 000 Meilen. Hiervon sind etwa 20 000 Meilen Staatsbesitz, von denen aber nur die Hälfte staatlich betrieben werden. Der Betrieb des übrigen Netzes ist Gesellschaften übertragen. Die Entwicklung in Indien geht in der Richtung des Staatsbesitzes und des Staatsbetriebes und diese Tendenz verstärkt sich mit dem langsamen Uebergang zur Selbstverwaltung. Die Ost-Indische Eisenbahn wurde 1924 aus einem Gesellschaftsbetrieb in Staatsbetrieb umgewandelt und die Grosse Indische Peninsular Railway ist diesem Beispiel im vergangenen Jahre gefolgt.

Die Arbeitsbedingungen der Massen des indischen Eisenbahnpersonals lassen indessen vieles zu wünschen übrig. Wir wollen hier nur die Löhne betrachten. Diese werden in Indien in der Regel monatlich

bezahlt und dieser Brauch hat sich auch bei den Eisenbahnen eingebürgert. Um einen Vergleich zu erleichtern führen wir die indischen Lohnsätze auf Wochenlöhne zurück und rechnen sie gleichzeitig in britische Währung um.

Stationchefs.

Die Löhne sind im allgemeinen in Skalenform festgesetzt, d. h. es gibt Mindest- und Höchstlöhne für alle bestehenden Grade. Erreicht ein Bediensteter den Höchstsatz, dann muss er oft unbestimmte Zeit warten, ehe er einem höhern Grad zugeteilt wird. Ein Stationschef-Gehilfe einer kleinen Station beginnt beispielsweise mit einem Lohn von 10 sh. 4 d. die Woche. Legt er innerhalb fünf Jahren die vorgeschriebene Prüfung ab, dann wird er einem höhern Grad zugeteilt und erhält 17 sh. 4 d. die Woche. Das Maximum dieses Grades ist 26 sh. 4 d. Ist er in den Genuss dieses Höchstsatzes gelangt, dann kann er zehn oder mehr Jahre in dieser Lohngruppe bleiben bis er zum Stationschef befördert wird und 28 sh. 6 d. die Woche erhält. Die Zahl der Eisenbahnbeamten, die über diesen Grad hinausgelangen, ist gering. Immerhin können einige in die „C“-Klasse der Stationschefs aufsteigen, in der sie dann 59 sh. die Woche erhalten. Auf der Bengal-Nagpur Eisenbahn, die Staatsbesitz und Gesellschaftsbetrieb ist, sind die Lohnsätze etwas höher als die oben wiedergegebenen.

Heizer, Hilfsrangierer, Stationspfortner.

Indische Heizer beginnen mit einem Wochenlohn von 7 sh., der innerhalb vier Jahren auf 8 sh. 4 d. steigt. Hilfsrangierer beginnen mit 10 sh. Wochenlohn. Ein Stationsportier hat ständig auf der Station zu sein und muss Tag und Nacht die mannigfaltigsten Verrichtungen tun. Sein Lohn liegt zwischen 3 sh. 8 d. und 5 sh. 3 d. die Woche. Stationskulis (Arbeiter) erhalten 5 sh. 3 d. bis 6 sh. die Woche.

Werkstättenpersonal.

Die Lohnsätze des Werkstättenpersonals sind distriktsweise verschieden. Die Ost-Indische Eisenbahn beispielsweise zahlt in Mizapur 6 bis 14 sh. die Woche, während der durchschnittliche Wochenlohn in Cawnpore und Delhi 9 und 10 sh. beträgt. Ungelernte Arbeiter erhalten in den drei genannten Städten 3 sh. 1 d., 3 sh. 8 d. bzw. 5 sh. 4 d. die Woche. In den Werkstätten der Nordwest-Bahn in Lahore erhalten Vorarbeiter 24 sh., Zimmerleute 14 sh. und ungelernete Arbeiter 6 sh. die Woche. Werkmeister können bis auf 45 sh. steigen. In den Werkstätten der Madras and Southern Mahratta Eisenbahn sind die beschäftigten Arbeiter in 10 Grade verteilt. Die sieben unteren Grade werden durch Inder besetzt und die Löhne schwanken zwischen 4 sh. die Woche für Kulis und 23 sh. 6 d. die Woche für gelernte Arbeiter.

Diese Löhne erscheinen erschreckend niedrig. Das sind sie auch und hierüber besteht kein Zweifel. Aber sie sind nicht so niedrig als ein Vergleich mit englischen Geldlöhnen erscheinen lässt. Wäre dies nicht der Fall, so könnten selbst Inder von solchen Löhnen nicht existieren. Eine Erhebung, die vor drei Jahren seitens des Arbeitsdepartements von Bombay unternommen worden ist, hat das durchschnittliche Existenzminimum einer indischen Arbeiterfamilie auf 10 sh. die Woche festgesetzt. Hierbei ist ein Lebensstandard zu Grunde gelegt, der in Westeuropa einfach als Armut bezeichnet würde. Es ist daher sicher, dass es in Indien zumindest einige Tausend Eisenbahn-Arbeiter gibt, die unter der indischen Armutslinie existieren müssen.

Höhere Grade.

Die höheren Grade sind Europäern oder Anglo-Indern vorbehalten. Diese Zurücksetzung des indischen Personals hat eine stets wachsende Unzufriedenheit unter der indischen Bevölkerung hervorgerufen. Nach den amtlichen Erklärungen können diese höhern Grade nicht durch Inder verschoben werden. Ihr Mangel an allgemeiner Bildung und technischen Kenntnissen soll dies nicht gestatten. Das ist sicher und unglücklicherweise heute richtig. Die Erziehung in Indien ist unter britischer Herrschaft aus „wirtschaftlichen“ Gründen derart vernachlässigt worden, dass die Inder heute zu den unwissendsten Völkern der Welt gehören. Der Unterricht wird jetzt verbessert, aber nur langsam.

Unterstellt man, dass der Ausschluss der Inder von den höheren Eisenbahnposten heute berechtigt ist, warum ist man dann so blöd, um aus einem Unterschied in der Eignung einen Unterschied in der Rasse zu machen und eine Rasse gegenüber derjenigen des Landes zu bevorzugen, das wir beherrschen? Warum gestattet man nicht wenigstens, dass die hierzu befähigten und geeigneten Eingeborenen in höhere Posten aufsteigen? Und warum in jenen Graden, die sowohl Indern, Anglo-Indern als Europäern offen stehen, die Löhne der Inder gegenüber denen der Europäer und Anglo-Inder, die die gleiche oder ähnliche Arbeit verrichten, auf den vierten Teil herabsetzen?

Lokomotivführer.

Einige wenige Beispiele dieser Bevorzugung von Anglo-Indern und Europäern mögen diese schreiende Ungerechtigkeit beleuchten. Die Lokomotivführer sind im allgemeinen in zwei Klassen eingeteilt, wobei die Lokomotivführer von Expresszügen eine Gruppe für sich bilden. Auf der Bengal-Nagpur Bahn erhalten indische Lokomotivführer der 2. Klasse anfänglich 14 sh. 6 d. die Woche und dieser Lohn steigt innerhalb 5 Jahre bis 20 sh. Indische Lokomotivführer der 1. Klasse haben einen Anfangslohn von 22 sh. 6 d. die Woche, der innerhalb 5 Jahre bis 30 sh. steigt. Aber europäische und anglo-indische Lokomotivführer der 2. Klasse beginnen mit einem Wochenlohn von 57 sh. und erreichen 73 sh. in vier Jahren, während die der 1. Klasse einen Anfangslohn von 76 sh. die Woche haben, der in drei Jahren auf 90 sh. steigt. Im Schnellzugsdienst erhalten indische Lokomotivführer 34 sh. 6 d., während Europäer und Anglo-Inder 97 sh. erhalten. Vom Expresszugsverkehr sind Inder überhaupt ausgenommen. Diese Lokomotivführerstellen sind Anglo-Indern und Europäern vorbehalten und werden mit 100 sh. die Woche bezahlt.

Stationschefs und -Gehilfen.

Eine ähnliche Bevorzugung der Anglo-Inder und Europäer gegenüber den Indern besteht bei der Bengal Nagpur Bahn in Hinsicht auf die Stationschefs. Bei der Eisenbahn gibt es 6 Grade von Stationschef-Gehilfen. Für die drei unteren kommen Inder in Betracht. Der vierte Grad ist schon überwiegend mit Anglo-Indern und Europäern besetzt, während für die beiden höchsten Grade überhaupt keine Inder in Frage kommen. In diesen beiden Graden beginnt der Wochenlohn mit 62 sh. 6 d. und steigt bis 110 sh. 9 d. Die höchste Besoldungsstufe, die ein indischer Stationschef-Gehilfe erreichen kann ist etwa 40 sh. die Woche.

Bei derselben Bahn bestehen 8 Grade von Stationschefs. Inder werden in den fünf untersten dieser Grade zugelassen, während die drei obersten Anglo-Indern und Europäern vorbehalten sind. In den drei untersten Graden bewegen sich die Gehälter von bzw. 18 bis

28 sh., 20 sh. 9 d. bis 34 sh. 6 d., und 29 sh. 6 d. bis 41 sh. 6 d. Ein indischer Stationschef braucht im allgemeinen acht Jahre, um diese Grade zu durchlaufen. In den zwei nächst höheren Graden sind die Gehälter 34 sh. 6 d. bis 55 sh. 6 d., und 45 sh. 6 d. bis 69 sh. 3 d. die Woche. Die Gehälter der drei höchsten Grade, von denen Inder ausgeschlossen sind, beginnen mit 79 sh. 6 d., 104 sh. und 114 sh., und steigen bezw. auf 110 sh. 9 d., 121 sh., und 138 sh. 6 d. die Woche.

Diese Rassenbevorzugung beschränkt sich nicht auf die Bengal-Nagpur Eisenbahn sondern besteht bei allen Eisenbahnen.

25 Eisenbahnverbände.

Wie ich sagte gehört das indische Volk zu den unwissendsten aller Völker der Welt. Die indischen Eisenbahner stehen aber nicht auf der tiefsten Stufe der Unwissenheit. Wahrscheinlich ist es hierauf zurückzuführen, dass die indischen Eisenbahner besser organisiert sind als die meisten übrigen Arbeitergruppen, wenn sie auch noch weit von einer 100 prozentigen Organisation sind. Im ganzen sind etwa 100 000 indische Eisenbahner organisiert. Sie verteilen sich auf 25 Eisenbahnverbände und stellen etwa zwei Fünftel der gesamten organisierten Arbeiterschaft dar. Es gibt eine Allindische Föderation der Eisenbahnverbände in Kalkutta (seit Anfang 1926 der I.T.F. beigetreten — Dr. Schriffl.), deren Sekretär Mukunda Lall Sircar ist. Es sind ihr indessen nicht alle vorhandenen Eisenbahnverbände angeschlossen. Die grossen Entfernungen zwischen den grossen Eisenbahnzentren und -Werkstätten machen die zentrale Zusammenfassung ausserordentlich schwierig und — was für die indische Gewerkschaftsbewegung von grösster Bedeutung ist — verteuert die Organisationsarbeit.

Mukunda Lall Sircar hat auf der Jahresversammlung der Bengal North-Western Railwaymen's Union, die im März ds. Js. in Gorakhpur stattfand, den Vorsitz geführt und in seiner Ansprache folgendes erklärt: „Wenn ihr in der Rede eures Präsidenten eine rednerische Leistung erwartet habt, oder wenn ihr dachtet, von mir nur über Ideale ohne materialistischen Einschlag reden zu hören, dann kann ich mich nur als unwürdig zur Erfüllung eurer Wünsche bezeichnen. Aber wenn das heutige Klassenbewusstsein der Arbeiterschaft und das Gefühl der Kameradschaft euch bestimmt haben, mich auf diesen Posten zu stellen, dann finde ich Erleichterung und Befriedigung in dem Bewusstsein, einer der euren zu sein, zumal ich ja selbst ein früherer Beamter bin. Ich bin überzeugt, dass je mehr solches Bewusstsein in unserer Bewegung wächst, desto grösser und desto näher ist der Erfolg und desto gesicherter sind die Arbeiter gegenüber der Ausbeutung und Irreführung seitens politischer Parteien.“

In diesen Sätzen steckt ein wahrer und zu Hoffnungen berechtigender Kern.

Autobus und Eisenbahn.

Eine Erklärung des Schweizerischen Bundesrats.

Im Schweizerischen Nationalrat war im April ds. Js. folgende Anfrage an den Bundesrat gerichtet worden:

„Der schweizerische Camionverkehr macht alle Anstrengungen, den Transport aller Güter der höchsten Frachttarife, der Klasse A und B, durch erhebliche Unterbietung der Bahnfrachttarife an sich zu bringen, während aber der Transport aller Güter der billigeren Frachttarife, der Spezial- und Ausnahmetarife, den Bundesbahnen überlassen bleibt.“

Diese zunehmende Konkurrenzierung bedeutet eine

ernste Gefahr für die Existenz unserer Bundesbahnen.

Gedenkt der Bundesrat nicht, raschmöglichst Gegenmassnahmen zu ergreifen, und welche Massnahmen erachtet er als die geeignetsten und erfolgreichsten?“

Hierauf hat der Bundesrat unterm 7. Juni 1926 folgende Antwort erteilt:

„Die Konkurrenz des Lastkraftwagens gegen die Eisenbahn hat in den letzten Jahren beständig zugenommen und macht sich heute im Stückgut- wie im Wagenladungsverkehr fühlbar. Es sind daran neben industriellen Betrieben, Handelsunternehmungen aller Art, die sich des Lastkraftwagens zur Beförderung der eigenen Erzeugnisse und Waren bedienen, in zunehmendem Umfange auch Expeditions- und Kraftverkehrsgesellschaften beteiligt, die sich gewerbmässig mit der Beförderung für Rechnung Dritter befassen. In der Tat macht sich die Konkurrenz, insbesondere soweit sie von Kraftverkehrsunternehmungen ausgeht, die das Beförderungsgeschäft gewerbmässig betreiben, vorzugsweise bei den Gütern der höhern Eisenbahntarifklassen geltend, vor allem bei Gütern, die beim Ein- und Ausladen sowie bei der Beförderung keinerlei Schwierigkeiten bieten, die aber ein hohes Gewicht aufweisen und daher ansehnliche Frachten liefern. Die Beförderung von niedrig tarifierten Gütern und von solchen, die nicht bequem zu verladen und zu befördern oder die sperrig sind, das heisst im Verhältnis zu ihrem Gewicht einen grossen Laderaum beanspruchen, ferner von gebrauchten, leeren Emballagen usw., wird dagegen regelmässig der Eisenbahn überlassen.“

Der Konkurrenz des Lastkraftwagens kann nicht durch Zwangsmassnahmen entgegengetreten werden, die bezwecken würden, das neue Verkehrsmittel in seiner Entwicklung zu hemmen. Die Abwehrmittel werden nur darin bestehen können, dass die Eisenbahn dem Verfrachter nach Möglichkeit dieselben Vorteile zu gewähren sucht, die er vom Kraftwagenverkehr erwartet.

Die Eisenbahnen, insbesondere auch die Schweizerischen Bundesbahnen, haben in ihrem eigenen Interesse seit geraumer Zeit darauf Bedacht genommen, durch Massnahmen aller Art, wie Verbesserungen in der Beförderung, Einführung von Ausnahmetarifen und Ausnahmetaxen usw., der Konkurrenz des Lastkraftwagens entgegenzuwirken. Es ist der Verwaltung der Bundesbahnen auch in vielen Fällen gelungen, Transporte, die an den Lastkraftwagen übergegangen waren, zurückzugewinnen oder der Abwanderung neuer Transporte vorzubeugen. Zur Prüfung der Frage, welche weiteren Massnahmen zur Bekämpfung der Kraftwagenkonkurrenz getroffen werden können, ist bei den Bundesbahnen schon vor einiger Zeit eine Kommission eingesetzt worden. Ihre Untersuchungen, deren Abschluss demnächst zu erwarten ist, werden darüber Aufschluss geben, inwiefern es möglich ist, durch eine weitere Vervollkommnung der Verkehrsleistungen, allenfalls auch durch eine Umgestaltung des Tarifsystems, der Eisenbahn für die Zukunft einen befriedigenden Verkehr zu sichern. Ebenso werden sie die Frage abklären, ob es sich zur leichtern Erreichung des Zieles empfiehlt, für die grösseren Stationen einen mit Lastkraftwagen betriebenen Zubringer- und Verteilungsdienst einzurichten.

Auf Grund der Prüfungsergebnisse wird auch beurteilt werden können, ob gewisse Bestimmungen der Eisenbahngesetzgebung, die seinerzeit im Hinblick auf das tatsächliche Beförderungsmonopol der Eisenbahn getroffen wurden, unter den heutigen, geänderten Verhältnissen in dem Sinne einer Revision bedürfen, dass die Eisenbahn grössere Bewegungsfreiheit im Konkurrenzkampfe erlangt.“



Vorschriften und Massnahmen zum Schutze der Hafendarbeiter.

DEUTSCHLAND.

Schutzbestimmungen.

Die Hafendarbeit ist gesetzlich geschützt und zwar durch die 1869 eingeführte Gewerbeordnung, sowie durch das Unfallversicherungsgesetz. Im Rahmen dieser beiden, im Verlauf der Zeit mehrfach abgeänderten und erweiterten Gesetze hat Hamburg durch die Hafenordnung vom 30. Juni 1897, Gesetz vom 21. November 1897 nebst Ergänzungsgesetzen und Verfügungen von 1901, 1903 und 1922 eine Hafeninspektion geschaffen. Dieser Behörde ist derjenige Teil des Hafens, der durch die Gewerbe-Inspektion nicht erfasst wird, unterstellt. Wiederholt sind durch Polizei- und Verkehrsordnungen gewisse Missstände abzustellen versucht worden. Bremen schuf durch Verordnung vom 19.6.1909 die Grundlagen einer ähnlichen Institution. Lübeck übertrug „Die Fürsorge für den Schutz der Hafendarbeiter gegen Gefahren für Leben und Gesundheit“ durch Gesetz vom 1. August 1910 dem Lübecker Hafenmeister und dem Lotsenkommandeur in Travemünde. Für den badischen Binnenhafen Mannheim wurde durch Verordnung vom 1.6.1901, und für die Donauhäfen im Jahre 1905 eine Hafenaufsicht geschaffen. Auch das Betriebsrätegesetz muss zu den Schutzgesetzen gezählt werden. Expeditions- und Lagerhausarbeiter, Schiffer und Seeleute, sofern sie Ladearbeiten verrichten, stehen ebenfalls unter gesetzlichem Schutz.

Die Einhaltung der auf diese Gruppen bezughabenden Bestimmungen wird durch die Gewerbe-Inspektionen, die Aufsichtsbeamten der Unfallversicherung, die besonderen Hafenaufsichtsorgane der Einzelstaaten, sowie durch die Betriebsräte überwacht.

Die behördlichen Organe haben Einrichtungen, Material und Arbeitsmethoden daraufhin zu beobachten, dass Leben und Gesundheit der Arbeiter durch sie nicht geschädigt wird. Sie können die Arbeit bis zur Beseitigung vorgefundener Mängel unterbrechen lassen und ausserdem eine Bestrafung der für die Mängel verantwortlichen Personen herbeiführen. Hinsichtlich der Befugnisse der Betriebsräte besagt das Betriebsrätegesetz (Par. 66, Ziffer 8): „Die Betriebsräte haben auf die Bekämpfung der Unfall- und Gesundheitsgefahren zu achten, die Gewerbeaufsichtsbeamten und die sonstigen in Betracht kommenden Stellen bei dieser Bekämpfung durch Anregung, Beratung und Auskunft zu unterstützen, sowie auf die Durchführung der Gewerbepolizeilichen Bestimmungen und der Unfallverhütungsvorschriften hinzuwirken.“

Eine regelmässige Berichterstattung über die von den behördlichen Organen gemachten Feststellungen erfolgt nicht.

Bestrafungen erfolgen durch Polizeiverfügung und die ordentlichen Gerichte, die auch als Einspruchsinstanz für Bestrafungen aufgrund polizeilicher Verfügungen in Frage kommen. Die Strafen können sowohl für Arbeitgeber als für Arbeiter in Geld- und Freiheitsstrafen bestehen.

Ein Mitbestimmungsrecht der Gewerkschaften besteht nur mittelbar durch die Betriebsräte und Ver-

trauensleute, sowie durch Inanspruchnahme der Presse. Der Deutsche Verkehrsband ist der Meinung, dass der auf diese zuletzt angeführte Weise ausübende Einfluss nicht zu unterschätzen ist.

Registrierung.

Wer als Unternehmer im Hafenbetrieb auftreten will, muss hierzu behördliche Genehmigung haben. Hinsichtlich der Einstellung von Arbeitern ist dem Unternehmer zur Pflicht gemacht, bei der Auswahl die „notwendige Sorgfalt“ anzuwenden. Bei Unterlassung dieser „notwendigen Sorgfalt“ kann der Unternehmer bestraft werden. Die selbständige Ausführung von Arbeiten, die eine technische Fertigkeit erfordern, darf nur Personen übertragen werden, die mit den betreffenden Einrichtungen vertraut sind. In Hamburg erfolgt die Einstellung der Hafendarbeiter an 11 Annahmestellen. In einigen Orten ist der Gewerkschaft durch Vereinbarung ein Mitbestimmungsrecht bei der Einstellung und Entlassung von Arbeitern gewährleistet.

Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit ist aufgrund der Arbeitszeitgesetzes (Verordnung vom 21.12.1923) und des Tarifvertrages auf 8 Stunden täglich festgesetzt. Wegen Ueberschreitung der Arbeitszeit können sowohl über Arbeitgeber als Arbeiter Strafen verhängt werden. Im Höchsthalle ist laut tariflicher Vereinbarung im Rahmen des Arbeitszeitgesetzes die Leistung von drei Ueberstunden zulässig.

Das der Organisation zustehende Mittel, um die Regelung der Arbeitszeit zu beeinflussen, ist der Tarifvertrag. Auch ist ein Einfluss auf die Gestaltung der Arbeitsordnung durch Betriebsräte und Vertrauensleute möglich.

Sicherheit.

Laufplanken, Stege, Brücken und Treppen müssen eine Breite von mindestens 40 cm. haben und mindestens an einer Seite mit einem Geländer oder Tau versehen sein. Sie sind derart zu befestigen, dass ein Kippen und Ausrutschen verhindert wird.

Alle zur Personalbeförderung benutzten Fahrzeuge müssen behördlich vermessen sein und an sichtbarer Stelle einen Vermerk tragen über die höchstzulässige Personenzahl.

Alle im Gebrauch befindlichen Geräte, Apparate und maschinellen Einrichtungen sind in betriebssicherem Zustande zu erhalten. Unbrauchbare oder schadhafte Gegenstände sind sofort auszuwechseln.

Jeder Kran und seine Tragorgane sind jährlich mindestens einmal in allen Teilen genau zu untersuchen. Die Brauchbarkeit der Zugseile, Tragseile und Ketten ist ständig zu überwachen.

An jedem Hebezeug ist die grösste zulässige Belastung leicht erkennbar anzugeben. Sie darf nicht überschritten werden.

Oberdeckluken, deren Sülle unter 80 cm. hoch sind, müssen, wenn sie nicht zu Arbeiten gebraucht werden, geschlossen oder in einer geeigneten Weise geschützt sein.

Leitern, die zu Luken usw. führen, müssen mindestens 0.75 m. über die zu besteigende Settle hinausragen, wenn nicht eine andere Vorrichtung genügende Sicherheit für das Hinauf- und Hinabsteigen bietet. Schiffe, die nach dem 1. Januar 1910 auf Stapel gelegt sind, müssen mit eisernen, übereinander befindlichen, oben und unten befestigten Raumleitern versehen sein. Die Sprossen der Raumleitern und die Stelgeisen müssen genügend weit von den Schottwänden oder Säulen entfernt sein.

Galerien, Bühnen, Rampen, feste Uebergänge, die

höher als 1 m. über dem Fussboden sind, müssen sichere Geländer und Fussleisten zum Schutz gegen Abstürzen, Ausgleiten und Herabrollen von Gegenständen haben.

Scherstöcke und Stützbalken müssen beim Laden und Löschen aus den Lukenöffnungen entfernt werden. Kann dies aus irgend einem Grunde nicht geschehen, so sind sie durch Bolzen in sonst geeigneter Weise zu befestigen, damit sie bei einer Berührung durch den Haken des Windenläufers oder die Hebelast nicht aus ihrer Lage gebracht werden.

Vorschriften hinsichtlich der Beschäftigung von Schiffsmannschaften in der Ladung oder als Decks- und Winschleute bestehen nicht. In einzelnen Häfen ist durch Tarifvertrag festgelegt, dass Schiffsmannschaften nicht bei Lade- und Löscharbeiten verwendet werden dürfen, gleichgültig ob sie die Landessprache sprechen oder nicht.

Das Arbeiten unter hängenden Lasten ist aufgrund der Unfallverhütungsvorschriften verboten. Behälter zum Laden und Löschen von Waren dürfen mitlosem Gut (Kohlen, Erzen usw.) nicht über den Rand gefüllt werden.

Hinsichtlich des Knüpfens von Knoten oder Stropfen bestehen keine besonderen Vorschriften, jedoch werden geknotete Stropfen im allgemeinen von den Aufsichtsorganen nicht zugelassen. Auch über das Heisen mehrerer langer Gegenstände in einem Hub bestehen keine besonderen Bestimmungen.

Sämtliche Lager- und Arbeitsräume sind während der Arbeitszeit ausgiebig zu beleuchten.

Die Behandlung explodierbarer oder gasentwickelnder Stoffe bzw. gesundheitsschädlicher Waren ist durch Reichsgesetz, das durch Landesgesetze ergänzt worden ist, geregelt. Soweit durch Einatmen giftiger Gase oder giftigen Staubs oder durch Berührung mit ätzenden Stoffen Gefährdung der Arbeiter entstehen kann, sind Schutzmassnahmen zu treffen. Bei Arbeiten, die die Augen- oder Almungsorgane besonders gefährden, ist die Benutzung geeigneter Schutzmittel (Brillen, Mundschwämme u. dergl.) anzuordnen, die vom Arbeitgeber zu liefern sind. Zum Entleeren ätzender Säuren aus Ballons, Fässern usw. müssen Vorrichtungen vorhanden sein, die das Verspritzen und Verschütten verhindern.

In jedem grösseren Betriebe soll für die erste Hilfeleistung eine dem Umfang und der Art des Betriebes entsprechende Anzahl sachgemäss vorgebildeter Helfer vorhanden sein. Die betreffende Person muss in einem Kursus beim Roten Kreuz die zur Leistung der ersten Hilfe notwendigen Kenntnisse erworben haben.

Je nach der Grösse der Häfen gibt es eine mehr oder weniger grosse Anzahl Unfallstationen (in Hamburg 8). Feste Aerzte sind nirgends vorhanden. Die Unfallverletzten oder auf der Arbeitsstelle Erkrankten werden von der Unfallstation erforderlichenfalls sofort ins Krankenhaus überführt. Die Beförderung an Land erfolgt durch Krankenauto bzw. Krankenwagen, auf dem Wasser durch Polizeiboote.

Rettungsmittel für über Bord fallende Personen müssen vorhanden sein.

Hinsichtlich der Bereitstellung von Trinkwasser und Aborten bestehen polizeiliche Vorschriften. Dasselbe gilt betr. die Förderung der Reinlichkeit. Hierfür kommen ausserdem noch die Bestimmungen der Gewerbeordnung und der Unfallverhütungsvorschriften in Frage. Ueber die Einrichtung und Bereitstellung von Wasch- und Baderäumen, Aborten, Kantinen, Warteräumen, Kleideräumen usw. in den Landbetrieben sind Vorschriften in der Gewerbeordnung enthalten.

Bei Arbeiten mit nassen und trockenen Häuten und Fellen u. dergl. ist in jedem Falle für entsprechende Waschgelegenheit an der Arbeitsstelle zu sorgen. Die

Arbeiter sind verpflichtet, hiervon ausgiebigen Gebrauch zu machen.

Ein Mitbestimmungsrecht der Organisation hinsichtlich der Durchführung der Sicherheitsvorschriften besteht nicht. Vertrauensleute und Betriebsräte teilen der Organisation festgestellte Mängel mit, die sich dann beschwerdeführend an die Ueberwachungsbehörden wendet.

Unterstützung bei Unfällen.

Bei Ableben bzw. Erwerbsunfähigkeit infolge Betriebsunfalls erhalten die Arbeiter bzw. deren Angehörige finanzielle Unterstützung in folgendem Ausmass:

Bei Todesfall:

1/5 des Jahresarbeitsverdienstes als Sterbegeld, 1/5 des Jahresarbeitsverdienstes als Witwengeld. Ist die Witwe mehr als 50 % erwerbsunfähig, so erhält sie 2/5 des Jahresarbeitsverdienstes des Mannes. Ausserdem wird Waisenrente gezahlt in Höhe von 1/5 des Jahresarbeitsverdienstes des Vaters für jedes Kind unter 15 Jahren bzw. unter 18 Jahren, wenn sich das Kind so lange in einer Berufsausbildung befindet. Witwen- und Waisenrente beträgt zusammen im Höchsthalle 4/5 des Jahresarbeitsverdienstes des Verstorbenen.

Bei dauernder vollständiger Erwerbsunfähigkeit:

2/3 des Jahresarbeitsverdienstes und für jedes Kind unter 15 Jahren 1/10 der Invalidenrente. Im Höchsthalle wird dieser Zuschlag für 5 Kinder gezahlt.

Bei dauernder teilweiser Erwerbsunfähigkeit:

ein entsprechender Teil der Vollrente je nach der Einschränkung der Erwerbsunfähigkeit.

Bei vorübergehender Erwerbsunfähigkeit:

während der ersten 13 Wochen erhält der Betreffende Krankenunterstützung. Hernach hat die Berufsgenossenschaft für den Verletzten zu sorgen.

Die Prämie zu den Berufsgenossenschaften wird vom Arbeitgeber gezahlt.

Die Organisation der Hafendarbeiter hat hinsichtlich der Unterstützung kein Mitbestimmungsrecht.

Unterstützung bei Krankheit.

Bei Erkrankung werden die Hafendarbeiter von der aufgrund der Reichsversicherungsordnung zuständigen Zwangskrankenkasse (Betriebskrankenkasse oder öffentlich-rechtliche Einrichtung) unterstützt. Betriebskrankenkassen können nur mit Zustimmung der Verwaltungsbehörden und des Betriebsrats errichtet werden.

Die Unterstützung wird in allen Krankheitsfällen gezahlt.

Als Mindestleistung haben die Krankenkassen zu gewähren: Freie Pflege, Arzt und Arzneimittel vom Beginn der Krankheit an, Krankengeld in Höhe des halben Grundlohnes der Klasse, für die der Erkrankte Beiträge entrichtet, vom 3. Krankheitstage an. Diese Leistungen müssen mindestens während 26 Wochen gewährt werden.

In Betriebskrankenkassen zahlen die Arbeitgeber und Arbeitnehmer je 1/2 des Gesamtbeitrages, in öffentlich-rechtlichen Krankenkassen bezahlen die Arbeitgeber 1/3, die Arbeiter 2/3. Ein Einfluss der Gewerkschaft auf die Verwaltung der Krankenkassen besteht nur insofern als deren Mitglieder in die Verwaltungsorgane gewählt werden können.

Hafenarbeiterlöhne in deutschen Seehäfen.

In der nachstehenden Uebersicht sind die gegenwärtig in deutschen Seehäfen geltenden Löhne sowie Bestimmungen hinsichtlich der Ueberstunden-Leistungen und Ueberstunden-Vergütung usw. zusammengefasst. Die Löhne beziehen sich in allen angeführten Fällen auf die typische Kategorie der Hafenarbeiterschaft. Spezielle Gruppen wie Kranführer, Vorarbeiter usw. sind unberücksichtigt gelassen.

Bemerkt sei noch, dass in Stettin, Emden und Königsberg i. Pr. Akkordarbeit im allgemeinen vorherrscht.

Hafen	Arbeitsstunden		Taglohn	Beschränkung und Vergütung der Ueberstunden	Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten	Nacht- und Sonntagsarbeit
	täglich	wöchentlich				
Hamburg	8	48	Mk. 7.20 für erste Schicht (beginnend um 7 Uhr vorm.) Mk. 8.22 für zweite und dritte Schicht, beginnend um 3 $\frac{1}{2}$ bzw. um 11 Uhr nachmittags	Ueberschicht im Höchsthalle 3 Stunden. Die Arbeitszeit darf in zwei Wochen 96 Stunden nicht überschreiten. Ueberstunden werden durchschnittlich mit 25 % Zuschlag für die 1. Stunde, und 40 % für die weiteren Stunden vergütet. Für die Nachtschicht (3. Schicht) ist der Ueberstundenzuschlag für die 1. Stunde 40 %, für die weiteren Stunden 60 %	Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten sind als Ueberstunden mit 40 % Aufschlag zu bezahlen. Sie dürfen je eine Stunde nicht überschreiten	Sonntagsarbeit wird mit Mk. 1.94 pro Stunde vergütet
Stettin	8	48	Mk. 7.20. Wird in zwei Schichten gearbeitet, so ist der Schichtlohn Mk. 7.95. Wird in drei Schichten gearbeitet, so erhält 1. und 2. Schicht 10, die 3. Schicht 100 % Aufschlag zum gewöhnlichen Taglohn. Der Akkordaufschlag beträgt bei Arbeit in 2 Schichten 10, bei Arbeit in 3 Schichten 33 $\frac{1}{3}$ % auf den normalen Akkordverdienst der ganzen Schiffsladung. Für schwere und schmutzige Arbeiten werden Zuschläge von Mk. 0.80 bis Mk. 1.10 gezahlt	Bei Klarmachen des Schiffs 2 Stunden. Ueberstunden werden mit Mk. 1.15, bei Schichtarbeit mit Mk. 1.30 vergütet	Keine Bestimmungen. Werden innerhalb der Arbeitszeit geleistet	Nacharbeit (zwischen 6 Uhr abends und 2 Uhr morgens) wird mit 33 $\frac{1}{3}$ % Zuschlag zum Taglohn; Sonntagsarbeit mit 100 % Zuschlag zum Taglohn bezahlt
Bremen	8	—	Mk. 7.20 für die 1. Schicht (beginnend um 6.30 Uhr vorm.), Mk. 8.28 für 2. und 3. Schicht (beginnend um 5 Uhr nachm. bzw. 1.30 Uhr nachts)	Für die erste Ueberstunde werden 25 % für die zweite 40 % Zuschlag gezahlt	dto.	Wird mit Zuschlag bis zu 70 % auf die Werktagsschicht vergütet
Emden	8	—	Taglohn Mk. 6.82	Bei Schiffklarmachen werden 50 % Zuschlag zum Stundenlohn gezahlt. Drei Stunden werden garantiert	—	Nacharbeit: Mk. 2.98 Zuschlag zum Schichtlohn; Sonntagsarbeit: Mk. 3.54 Zuschlag zum Schichtlohn bis 9 Uhr vorm. und Mk. 8.84 für den ganzen Tag
Danzig (Freistaat)	8	—	Taglohn: Gulden 10.30 (1 Gulden gleich Mk. 0.81) Bei schichtweiser Arbeit: 1. Schicht 10.80 Gulden 2. " " 12.30 " Für schwere und schmutzige Arbeit 5 % Zuschlag	Die ersten beiden Ueberstunden nach der regulären Arbeitszeit werden mit 100 %, die übrigen mit 125 % Zuschlag vergütet	Keine Bestimmungen. Werden innerhalb der Arbeitszeit geleistet	Für Sonn- und Feiertagsarbeit wird 150 % Zuschlag gezahlt
Königsberg	8	—	Stundenlohn Mk. 0.75	Ueberstunden im Taglohn Mk. 0.93. 2 Stunden täglich ohne besonderen Aufschlag. Bei Akkordarbeit für die ersten beiden Ueberstunden Mk. 0.44 Aufschlag	—	Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit im Taglohn Mk. 1.04 pro Stunde; Bei Akkordarbeit: Mk. 0.52 Aufschlag.

Der Seeschiffsverkehr wichtiger Häfen der Welt

Nachstehende Uebersicht ist der vom Deutschen Statistischen Reichsamt herausgegebenen Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ entnommen. Die für 1925 angegebenen Zahlen sind teilweise noch nicht endgültig.

Im Mittel von Ein- und Ausgang betrug der ausländische Seeschiffsverkehr (in 1000 N.R.T.):

Häfen:	1913	1924	1925
Deutschland:			
Stettin	1 080	1 024	1 377
Hamburg	13 094	14 445	15 330
Bremische Häfen	3 528	4 059	4 423
Danzig (Freistaat)	930	1 041	1 858
Russland:			
Archangelsk	548	804	593
Leningrad	2 032	504	702
Batum	882	434	650
Noworissisk	653	479	762
Odessa	1 231	310	382
Skandinavien:			
Gotenburg	1 977	2 884	2 700
Malmö	2 388	2 055	2 261
Stockholm	1 158	1 731	1 830
Kopenhagen	3 642	3 320	3 252
Grossbritannien:			
Cardiff	9 033	7 709	6 389
Glasgow	3 953	4 514	4 559
Hull	4 528	5 148	4 512
Liverpool	11 032	12 879	13 273
London	12 505	16 279	17 161
Newcastle	7 858	7 871	6 479
Plymouth	3 794	4 409	4 836
Southampton	6 663	9 174	9 261
Holland u. Belgien:			
Amsterdam	2 405	3 462	3 551
Rotterdam	12 249	14 183	16 059
Antwerpen	12 017	16 242	17 017



Die Bewegungsrichtung des Seeverkehrs.

Gegenüber dem Vorjahre weist der Welt-Schiffsverkehr in 1925 eine Steigerung um rund 5 Prozent und gegenüber 1913 um rund 24 Prozent auf. Die stärkste Zunahme im Vergleich zur Vorkriegszeit entfällt auf den Verkehr mit asiatischen Ländern. So hob sich beispielsweise der ausländische Seeverkehr Japans im Mittel von Ein- und Ausgang von 24 809 000 N.R.T. in 1913 auf 37 301 000 N.R.T. in 1923 und 43 018 000 N.R.T. in 1924. Dagegen ist Japan an der 5-%igen Zunahme des Welt-Schiffsverkehrs in 1925 nicht beteiligt. In diesem Jahre ist sein Schiffsverkehr gegenüber 1924 sogar etwas zurückgegangen und zwar auf

Frankreich (nur Schiffe mit Ladung):

Bordeaux	1 481	1 809	1 847
Boulogne	3 376	2 143	3 076
Cherbourg	4 587	9 915	10 933
Dünkirchen	1 437	2 421	2 541
Le Havre	3 502	4 133	4 247
Rouen	1 331	1 787	1 610
Marseille	8 133	8 596	9 346

Portugal u. Italien:

Lissabon	7 891	5 358	5 782
Genua	5 817	6 999	8 578
Neapel	6 339	4 185	8 184
Triest	4 733	2 192	1 783
Venedig	1 927	2 597	2 682

Türkei:

Konstantinopel	17 400	7 236	9 487
----------------	--------	-------	-------

Amerika:

New Orleans	2 977	5 198	5 073
New York	15 595	18 887	19 054
Philadelphia	2 500	2 231	2 190
San Francisco	1 428	1 853	1 763
Los Angeles	—	2 540	2 748
Montevideo	9 438	9 414	9 365
La Plata	942	2 118	2 209
Buenos Aires	6 995	12 542	12 306
Rosario	—	3 432	3 745

Asien:

Alexandrien	3 766	4 191	4 771
Durban	—	2 325	4 301
Karachi	997	2 530	2 292
Singapur	8 627	9 508	—
Schanghai	9 321	16 153	15 142
Hongkong	12 700	17 873	—
Kobe	6 454	12 108	—

Unter den europäischen Häfen stand dem Tonnage-Verkehr nach Hamburg in 1925 somit an 4. Stelle und zwar nach London, Antwerpen und Rotterdam.

In die Augen springend ist die ausserordentlich starke Zunahme des Verkehrs in den ostasiatischen Häfen Schanghai, Hongkong und Kobe. In 1924 hatte sich der Verkehr dieser drei Häfen gegenüber 1913 nahezu verdoppelt. Das ist ein Hinweis auf die immer enger werdende Verknüpfung der Länder des fernen Ostens mit der übrigen Weltwirtschaft.

Konstantinopel, dessen Hafen in 1913 den stärksten Tonnage-Verkehr der Welt aufwies und vor New York rangierte, hat etwa die Hälfte seines Verkehrs eingebüsst und die führende Stelle unter den Welthäfen an New York abgetreten.

42 625 000 N.R.T. Noch rascher ist der Schiffsverkehr Chinas gestiegen. Dieser betrug in 1913 im Mittel von Ein- und Ausgang 14 576 000 N.R.T. und stieg in 1923 auf etwa 32 800 000 und in 1924 auf rund 35 350 000 N.R.T. Der gesamte asiatische Schiffsverkehr war in 1923 rund zwei, und in 1924 rund zweieinhalb Mal so gross als in 1913.

Unter den europäischen Ländern weisen gegenüber 1913 die stärkste Steigerung Niederlande, Belgien und Frankreich auf. Der ausländische Schiffsverkehr dieser Länder zeigt im Mittel von Ein- und Ausgang folgende Bewegung (in N.R.T.):

	1913	1923	1924	1925
Niederlande	18 112 000	16 835 000	20 801 000	24 618 000
Belgien	13 885 000/*	17 323 000	18 980 000	20 049 000
Frankreich	30 260 000	36 196 000	37 627 000	40 414 000
insgesamt:	62 257 000	70 354 000	77 408 000	85 081 000

/* 1912.

In Deutschland und Grossbritannien (einschl. Irland) hatte der ausländische Schiffsverkehr in 1925 etwa den selben Umfang wie in 1913. Die entsprechenden Zahlen sind für Deutschland: 27 118 000

in 1913 und 27 000 000 N.R.T. in 1925; für Grossbritannien (einschl. Irland): 58 442 000 in 1913 und 58 908 000 N.R.T. in 1925.

In den skandinavischen Staaten stellte sich die Verkehrsentwicklung wie folgt dar (in N.R.T.):

Land:	1913	1923	1924	1925
Finnland	3 662 000	3 459 000	3 458 000	3 844 000
Schweden	13 764 000	12 289 000	12 386 000	13 452 000
Norwegen	4 248 000	3 612 000	4 144 000	4 387 000
Dänemark	9 844 000	9 062 000	9 632 000	?
Insgesamt:	31 513 000	28 422 000	29 620 000	—

In den Jahren 1923 und 1924 stand der Schiffsverkehr der skandinavischen Länder hinter dem Verkehrsumfang von 1913 zurück. Das Jahr 1925 zeigt dagegen sowohl für Finnland als für Norwegen eine geringe Ueberflügelung der Vorkriegsziffern, während Schweden annähernd den Vorkriegsstand wieder erreicht.

Spanien, Italien und vor allen Dingen Russland stehen auch in 1924 erheblich hinter den Vorkriegsziffern zurück. Immerhin hat Russland in 1925 gegenüber dem vorausgegangenen Jahr eine sehr starke Zunahme im Schiffsverkehr zu verzeichnen. In 1924 betrug dieser im Mittel von Ein- und Ausgang 2 985 000 N.R.T. und in 1925 4 395 000 N.R.T., was einer Zunahme von nahezu 50 Prozent entspricht.

Ueber den Seeverkehr der nordamerikanischen Länder liegen neuere Zahlen nur für die Vereinigten Staaten vor. In 1913 betrug der Seeverkehr dieses Staates im Mittel von Ein- und Ausgang 53 287 000, in 1923 66 471 000, in 1924 68 601 000, und in 1925 69 804 000 N.R.T.

Für Canada sind die entsprechenden Ziffern: 14 784 000 in 1913 und 18 509 000 in 1923.

Der Schiffsverkehr afrikanischer Länder zeigt — soweit Ziffern vorliegen — mit Ausnahme von Algerien kein wesentlich verändertes Bild gegenüber 1913. Dasselbe gilt von Australien.

Eine weitere Handhabe zur Beurteilung der Bewegungsrichtung des Seeverkehrs bietet die Verkehrsstatistik der grossen Weltkanäle.

Im Suezkanal gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Jahr	Gesamtverkehr		Durchschnittl.	Prozentualer	
	Schiffe	N.R. Tonnage	Schiffsgrösse N. R. T.	Tonnage-Anteil Engl.	U.S.A.
1913	4979	16 200 000	3254	60,2	0,0
1923	4540	17 924 000	3948	62,5	2,5
1924	5021	19 807 000	3945	59,4	2,9
1925	5337	21 410 000	4012	59,8	?

Für den Panama-Kanal liegen folgende Ziffern vor:

Jahr	Schiffe	N.R. Tonnage	Durchschnittl. Schiffsgrösse N. R. T.	Prozentualer Tonnage-Anteil Engl.	U.S.A.
1913	1075	3 034 000	2822	43,0	44,8
1923	3967	14 885 000	3752	26,3	54,9
1924	5230	20 919 000	4000	23,3	60,5
1925	4673	18 284 000	3912	26,2	53,7

In diesen Zahlen spiegelt sich die schon oben festgestellte starke Zunahme des ostasiatischen und nordamerikanischen Schiffsverkehrs deutlich wieder. Der Verkehr durch den Suezkanal ist sowohl der Schiffszahl als der Tonnage nach in ständigem Steigen begriffen. Der Verkehr durch den Panama-Kanal in 1925 ist gegenüber dem Vorjahr, hauptsächlich infolge Ausfalls von Erdöltransporten, bedeutend zurückgegangen, liegt aber noch weit über dem Umfang von 1923.

NOTIZEN.

Werden die Hafnarbeiter alt?

Zur Beantwortung dieser Frage hat der Belgische Hafnarbeiterbund zum 1. Januar 1926 eine Erhebung über das Alter der Pensionskassenmitglieder des Bundes vorgenommen. Diese führte zu folgendem Ergebnis:

Von 15 688 Mitgliedern hatten:

796 ein Alter von 16 bis 20 Jahre	
4978	" " " 21 " 30 "
3784	" " " 31 " 40 "
3539	" " " 41 " 50 "
1945	" " " 51 " 60 "
394	" " " 61 " 65 "
104	" " " 65 " 70 "
22	" " " 71 " 78 "

Hierzu bemerkt das „Bulletin van den Havenarbeidersbond“: Es kommt so selten vor, dass wir 60-jährigen Hafnarbeitern begegnen, dass wir ruhig erklären können: nach dem 60. Lebensjahr verschwunden sie. Aus der Statistik geht hervor, dass noch 520 über 60 Jahre alte Hafnarbeiter der Pensionskasse angehören, aber hiervon sind nur ganz wenige noch im Hafen tätig. Vielleicht arbeitet da oder dort einer als Fuhrmann oder als Wächter. Die übrigen bleiben in unserm Bund, weil sie der Organisation auch in ihren letzten Lebenstagen treu sind.

Ein zwei Tausend Meter langer Zug

soll Zeltungsberichten zufolge seitens der Amerikanischen Zechengesellschaften in West-Virginien zum Gütertransport verwendet werden. Der Zug wird von zwei elektrischen Lokomotiven gezogen und schleppt eine Fracht von 6000 Tonnen. Der Zug soll mit drahtloser Telephonie ausgestattet sein, um die Verbindung zwischen dem Lokomotiv- und dem Zugbegleitpersonal zu ermöglichen.

Die Kaufkraft der Löhne und Gehälter in Schweden.

Die Schwedische Regierung hat zwecks Feststellung der Kaufkraft der Gehälter und Löhne im Jahre 1925 eine ziemlich breit angelegte Stichuntersuchung vorgenommen, von der a) Angestellte (Technisches-, Bureau- und Laden-Personal) in 3 108 Unternehmungen mit 45 296, und b) Arbeiter in 2 889 Unternehmungen mit 234 854 Beschäftigten erfasst worden sind. Die Untersuchung hat u.a. folgende Ergebnisse zeitigt:

a) Angestellte. Die Gehälter des technischen Personals sind gegenüber 1913 um 83 %, des Büropersonals um 91 %, des Ladenpersonals um 110 % gestiegen. Für die gesamte Angestelltengruppe wurde eine Steigerung der Gehälter um 97 % festgestellt. Bemerkenswert ist, dass die Steigerung bei den weiblichen Beschäftigten grösser ist als bei den männlichen. Während die Gehälter der männl. Angestellten um 99 % gestiegen sind, betrug die Steigerung bei den weiblichen Angestellten 122 %.

b) Arbeiter. Die Arbeiterlöhne zeigen eine Steigerung für Männer von 122 %, und für Frauen von 137 %. Für jugendliche Arbeiter (unter 18 Jahren) ist die durchschnittliche Steigerung 117 %, was auch der durchschnittlichen Steigerung der gesamten Arbeitergruppe entspricht.

Das Schwedische Arbeitsministerium berechnet auf Grund dieser Untersuchungsergebnisse, dass der Reallohn der Arbeiter gegenüber 1913 um durchschnittlich 22 % gestiegen sein soll.

Hierzu sei bemerkt, dass derartige Erhebungen bestenfalls nur als Fingerzeige Wert haben. Abgesehen davon, dass auch aus einer noch so breit angelegten Stichproben-Untersuchung nicht ohne weiteres allgemeine Schlussfolgerungen gezogen werden dürfen, ist jede Lohnerhebung lückenhaft, die nicht die Gesamtarbeiterschaft unter Einschluss der Arbeitslosen erfasst.

Die Kosten des grossen dänischen Arbeitskampfes in 1925.

Die dem dänischen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Verbände haben im Zusammenhang mit dem grossen Arbeitskampf, der in 1925 in Dänemark stattgefunden hat, insgesamt 19 651 865,48 Kr. ausgegeben. Die Ausgaben der übrigen Gewerkschaften Dänemarks aus dem gleichen Anlass werden auf 301 756,03 Kr. beziffert, sodass sich die

Gesamtkosten des Kampfes für die Arbeiter auf 20 953 621.51 Kr. beliefen. Von der ausländischen Arbeiterschaft wurde hierzu ein Beitrag von 4 860 669.85 Kr. geleistet.

Ein Riesenflugzeug für transatlantische Fahrten.

Der deutsche Flugzeugkonstrukteur Dr. Rumpler teilte kürzlich auf einer Versammlung der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftschiffahrt in Düsseldorf mit, dass ihm nach 5-jährigen Versuchen die Konstruktion eines Riesenflugzeuges gelungen sei, das imstande sein soll, 130 Passagiere und 6000 kg. Gepäck, Fracht und Post zu befördern und einen Aktionsradius von 4400 km. besitzt. Das Flugzeug ist mit 10 Motoren und 10 Propellern ausgestattet und soll eine mittlere Geschwindigkeit von 275 km. in der Stunde entwickeln. Das neue Flugzeug soll für den transatlantischen Verkehr vorgesehen sein und die Strecke Hamburg—New-York mit einer Zwischenlandung auf den Azoren in 36 Stunden zurücklegen. Für die Strecke Hamburg—Rio de Janeiro soll das Flugzeug 80 Stunden brauchen.

Britisches Kapital in chinesischen Eisenbahnen.

Auf eine Anfrage im englischen Parlament wurde von Mr. Locker-Lampson, dem Staatssekretär des Aeussern, mitgeteilt, dass von den auf dem britischen Geldmarkt ausgegebenen Anleihen für chinesische Eisenbahnen noch 12 000 000 £ (rund eine Viertel Milliarde Mark) ausstehen. Ein Teil dieser Anleihen sei zweifellos in nichtbritische Hände übergegangen, aber auf der andern Seite sei auch bekannt, dass britische Staatsangehörige im Besitze von chinesischen Eisenbahnanleihen sind, die nicht in England ausgegeben wurden.

Wie die schweizerischen Eisenbahner wohnen.

Das eidgenössische Finanzdepartement und die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen haben zum 1. Januar 1925 eine Erhebung über die Wohnungsverhältnisse der Bundesbahn-Bediensteten angeordnet, deren Ergebnisse nunmehr vorliegen. Insgesamt wurden

31 034 durch das Personal benutzte Wohnungen erfasst. Unterschieden nach dem Besitzverhältnis waren hiervon:

Eigentümerwohnungen	24,5 %	Wärterhäuser	3,4 %
Mietwohnungen	56,0 %	Möblierte Zimmer	8,1 %
Genossenschaftswohnungen	4,1 %	Unmöblierte Zimmer	0,3 %
Dienstwohnungen	3,6 %		

Unterschieden nach der Grösse waren von je 100 Wohnungen:

1 Zimmerwohnungen mit und ohne Mansarden	2,1
2 " " ohne Mansarden	18,9
2 " " mit " "	2,0
3 " " ohne " "	43,7
3 " " mit " "	5,8
4 " " ohne " "	18,8
4 " " mit " "	3,7
5 " " ohne " "	3,5
5 " " mit " "	0,8
6 " " und mehr mit und ohne Mansarden	0,7

In der letzteren Aufstellung sind nur die Mietwohnungen der 14 grösseren Städte berücksichtigt. (Nähere Angaben enthält das SBB-Nachrichtenblatt vom Juni 1926.)

Erhöhte Leistungsfähigkeit der amerikanischen Eisenbahnen.

In den letzten vier Jahren haben die Eisenbahnsysteme der Vereinigten Staaten 10 105 neue Lokomotiven in Dienst gestellt und 10 962 aus dem Dienst zurückgezogen. Diesem zahlenmässigen Rückgang steht eine Zunahme der durchschnittlichen Zugkraft pro Lokomotive um 10 Prozent gegenüber. Es macht sich also die Tendenz bemerkbar, ausrangierte Lokomotiven durch solche mit erhöhter Zugkraft zu ersetzen. Diese Tendenz trat besonders deutlich in 1925 in Erscheinung. In diesem Jahre wurden 3005 alte Lokomotiven durch nur 1733 ersetzt, deren durchschnittliche Zugkraft um 63 % über der Zugkraft der ausrangierten Lokomotiven lag. Gleiche Bestrebungen sind auch bei der Erneuerung des Wagenparks erkennbar. Die Zahl der Wagen hat sich seit Januar 1923 nur um 1 1/2 %, deren durchschnittliche Tragfähigkeit aber um 4 % erhöht.

ESPERANTO.

Die Arbeitergruppe der 8. Internationalen Arbeitskonferenz und Esperanto.

Am 4. Juni hat die Arbeitergruppe der 8. Internationalen Arbeitskonferenz einstimmig nachstehende Resolution angenommen:

"Die Arbeitergruppe der Internationalen Arbeitskonferenz, die während der Session die aus der Sprachverschiedenheit resultierenden Schwierigkeiten empfunden und die Unmöglichkeit erkannt hat, diese selbst durch den Gebrauch von drei Landessprachen zu überbrücken, erklärt, dass das Sprachenproblem die rasche und vollständige Verständigung und Zusammenarbeit unter den Arbeitern verschiedener Länder ernstlich behindert.

Demgemäss regt die Gruppe die nationalen und internationalen Arbeiterorganisationen sowie deren individuelle Mitglieder an, die Möglichkeit der Annahme der neutralen internationalen Hilfssprache Esperanto als eine Lösung des Sprachenproblems zu erwägen."

Eine Abschrift dieser Resolution ist dem Direktor des I. A. A. übersandt worden. Ein Begleitschreiben hierzu war unterzeichnet von Arthur Pugh, britischer Arbeiterdelegierter, R. J. P. Mortished, technischer Beirat des irländischen Arbeiterdelegierten, Alfredo Saralegui y Casellas, technischer Beirat des spanischen Regierungsdelegierten, und J. Sakurai, technischer Beirat des japanischen Regierungsdelegierten. Hierin wurde Genugtuung ausgesprochen, dass das I. A. A. bereits zu teilweisem Gebrauch von Esperanto übergegangen ist, und gleichzeitig die Hoffnung geäussert, dass das I. A. A. bei Gelegenheit den Gebrauch von Esperanto ausbreiten möge.

Esperanto unter dem Schweizerischen Eisenbahnpersonal.

In dem französischen Organ des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Le Cheminot, vom 2. Juli schreibt Koll. Perrin, der über den Gebrauch mehrerer Sprachen grosse Erfahrungen besitzt, u. a. das folgende:

"Die internationale Sprache ist für die Beziehungen unter den Völkern und ihrer Vertreter eine unbedingte Notwendigkeit geworden. In der Arbeiterklasse spielt diese Sprache bereits eine beträchtliche Rolle. Sie macht fortwährend Fortschritte. Die

Regierungen und die grossen öffentlichen Einrichtungen erleichtern deren Studium. Diesen Aenderungen Rechnung tragend schlägt das Föderativ-Komitee des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes dem bevorstehenden Kongress folgende Empfehlung vor: „Der Kongress unterstützt die Bestrebungen zur Schaffung einer internationalen Hilfssprache. Er empfiehlt den Mitgliedern die Erlernung der heute im Vordergrund stehenden Hilfssprache Esperanto“.

Perrin gibt in seinem Artikel eine ausführliche Uebersicht der vielen nationalen und internationalen Organisationen,*) die sich bereits für den Gebrauch von Esperanto ausgesprochen haben und fährt dann fort:

„Für ihre internationalen Beziehungen, die ständig an Bedeutung gewinnen, sollten die Arbeiterorganisationen das Studium einer internationalen Sprache empfehlen. Die Uebersetzungen machen unsere internationalen Kongresse schwerfällig, ermüdend und oft uninteressant. Aus mangelhaften Uebersetzungen haben sich schon schwere Konflikte ergeben. Mit einer internationalen Sprache wird man viel Zeit gewinnen und gleichzeitig Missverständnisse verhindern.“

Esperanto steht im Begriffe eine derartige Ausbreitung zu nehmen, dass die Bundesbahnen und andere schweizerische Transportunternehmen eines Tages dessen Kenntnis von den Bediensteten fordern werden. Schon jetzt begünstigen die Schweizerischen Bundesbahnen das Studium dieser Sprache. Lassen wir uns nicht immer durch die Ereignisse treiben, sondern eilen wir der Entwicklung voraus. Die internationale Sprache wird viele Barrieren und Vorurteile zu Fall bringen, die den Beziehungen unter den Völkern noch Schaden zufügen. Sie wird ein Faktor des Friedens und des wirtschaftlichen Gedeihens sein. Sie wird den Arbeiterorganisationen gestatten, sich genaueren Einblick in die Arbeitsbedingungen in der gesamten Welt zu verschaffen und von den Erfahrungen unserer Kameraden, ihrer Tätigkeit, ihren Ideen und ihres Fortschritts zu profitieren.“

*) Hierbei hätte auch der I. T. F. gedacht werden können, die sich auf ihrem letzten Kongress ebenfalls zu Gunsten des Gebrauchs von Esperanto ausgesprochen hat. Es ist auf Grund dieses Beschlusses, dass der Generalrat der I. T. F. im vorigen Jahre bei den angeschlossenen Organisationen darauf angedungen hat, die Kenntnis der Hilfssprache unter den Mitgliedern zu verbreiten zu helfen. Die I. T. F. hat ferner in ihrem „Mitteilungsblatt“ eine regelmässig erscheinende Esperanto-Rubrik und das Sekretariat macht auch seit geraumer Zeit praktischen Gebrauch von Esperanto, indem es diese Hilfssprache zu den zehn Landessprachen aufgenommen hat, in denen es bereits korrespondieren muss.