



MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM SITZ: AMSTERDAME HOLLANDJ VONDELSTRAAT 61 FERNSPRECHER: 20186

INHALTSVERZEICHNIS:

<p>Allgemeines: 25 Jahre internationaler Zusammenschluss der Gewerkschaftszentralen 113</p> <p>Rundschau 115</p> <p>Ernest Bevin über den englischen Sympathiestreik 116</p> <p>Mitteilungen des Sekretariats 117</p>	<p>Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Bulgarien). 118</p> <p>Der Kongress des Schweizerischen Eisenbahnverbandes 121</p> <p>Transportarbeiter: Der neue Tarifvertrag in der holländischen Rheinschiffahrt . . 122</p> <p>Die Tätigkeit des Deutschen Verkehrsbundes in 1925 123</p>	<p>Seeleute: Die Konventionen der IX. Internationalen Arbeitskonferenz 124</p> <p>Uebereinkommen über die Rückbeförderung der Seeleute 125</p> <p>Heuersätze und Arbeitsbedingungen des Schiffsbedienungspersonals in Australien 126</p> <p>Notizen 127</p> <p>Esperanto 128</p>
--	--	---

**Abdruck der Berichte mit
Quellenangabe erwünscht.**

ALLGEMEINES

25 Jahre internationaler Zusammenschluss der Gewerkschaftszentralen.

(—le). Die intern. Gewerkschaftsbewegung begeht in diesem Jahre ein Jubiläum. Am 21. August sind es 25 Jahre, dass in Kopenhagen gelegentlich eines skandinavischen Arbeiterkongresses Gewerkschaftsvertreter aus sieben Ländern zu einer Aussprache zusammentraten und beschlossen, alljährlich derartige Konferenzen stattfinden zu lassen. Aus diesen Besprechungen ist dann in 1903 das Internationale Gewerkschafts-Sekretariat hervorgegangen, dessen Name zehn Jahre später in „Internationaler Gewerkschaftsbund“ umgeändert wurde.

Die Geschichte des Internationalen Gewerkschaftsbundes knüpft somit an jene Kopenhagener Konferenz an. Gleichwohl vermeidet der Vorstand des I.G.B., in seinem Aufruf von einem Jubiläum des Internationalen Gewerkschaftsbundes zu sprechen, und wählt mit Absicht die Bezeichnung „Vierteljahrhundertfeier der Internationalen Gewerkschaftsbewegung“. Die Erklärung hierfür liegt in dem Umstand, dass der aus der Kopenhagener Konferenz hervorgegangene I.G.B. aufgelöst wurde. Tatsächlich handelt es sich bei dem heutigen I.G.B. um eine in 1919 in Amsterdam neu zustande gekommene Organisation, die sich zwar im wesentlichen auf die gleichen Mitglieder stützt und auch den alten Namen auf ihr Banner geschrieben

hat, aber die doch auf völlig verschiedener Grundlage errichtet worden ist und weder hinsichtlich der Aufgaben noch hinsichtlich der gesteckten Kampfziele an die unterm Kanonendonner des Weltkrieges zusammengebrochene Vorläuferin anschliesst.

Aber auch in der vom I.G.B. gewählten Form ist die Bezeichnung des Jubiläums nicht ganz zutreffend. Lange vor jener Kopenhagener Konferenz haben sich regelmässig Gewerkschaftsvertreter verschiedener Länder begegnet und um ihre Organisationen das rote Band der Internationale geschlungen. Es waren dies Vertreter von Berufsverbänden. Die ersten dieser beruflichen internationalen Zusammenkünfte fanden gewöhnlich bei Gelegenheit internationaler sozialistischer Kongresse statt. Namentlich war der 1893 in Zürich stattgefundene Sozialistenkongress mit einer ganzen Reihe solcher Berufskonferenzen umrankt. Traten doch dort nicht weniger als sechs Berufsgruppen — worunter auch die Eisenbahner, sowie die Seeleute und Docker — zu Besprechungen zusammen. Nicht sofort und nicht in jedem Beruf hatten diese Konferenzen eine engere organisatorische internationale Verbindung zum Ergebnis, aber wir sehen doch noch vor der Jahrhundertwende einige Internationale Berufssekretariate entstehen, von denen die 1896 in London errichtete Internationale Föderation der Seeleute, Docker und Binnenschiffer, die 1898 ihre Reihen auch für Eisenbahner und sonstige Gruppen des Transport- und Verkehrspersonals öffnete, zu den ersten gehörte und die unmittelbare Vorgängerin der heutigen Internationalen Transportarbeiter Föderation ist.

Die wirklichen Anfänge internationalen gewerkschaftlichen Zusammenschlusses liegen also weiter zurück als erst ein Vierteljahrhundert und es wäre daher historisch richtiger, das in diesem Jahr fällige Jubiläum als Vierteljahrhundertfeier des internationalen Zusammenschlusses der gewerkschaftlichen Landeszentralen zu bezeichnen.

Bediglich um falschen Deutungen vorzubeugen, schickten wir diese Erinnerungen voraus. Wie aus dem betreffenden Aufruf zu ersehen ist, liegt dem I.G.B. ja auch hauptsächlich daran, einen für die internationale Gewerkschaftsbewegung bedeutsam ge-

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.

wordenen Gedenktag „nicht unbemerkt vorübergehen zu lassen, sondern vielmehr die Gelegenheit zu benützen, um für die Gewerkschaftsbewegung verstärkte Propaganda zu machen und auf die Notwendigkeit des internationalen Zusammenschlusses der Arbeiterschaft hinzuweisen“. Demgemäss fordert er die angeschlossenen Organisationen auch auf, im September in allen Ländern eine Propagandawoche unter der Losung „Hinein in die Gewerkschaften — zum Kampf für den internationalen Achtstundentag“ zu veranstalten.

Rührige Propaganda ist somit die Losung des Internationalen Gewerkschaftsbundes. Der Erinnerungstag soll Anlass zu gesteigerter Arbeit und Werbung, nicht nur Anlass zu Feiern und Festen sein. Nichts wäre für die Arbeiterschaft auch verhängnisvoller, als an solchen Erinnerungstagen die Arme zu kreuzen und sich der tallosen Beschaulichkeit hinzugeben. Das kann nur der Satierte, der Satte oder der Genügsame. Für die Arbeiterbewegung müssen solche Gefühle immer etwas Unbekanntes sein und bleiben, denn so erfreulich einsich schliessender Geschichtsabschnitt auch sein mag: die Arbeiterbewegung steht, solange die Arbeit nicht endgültig von den kapitalistischen Fesseln befreit ist, immer erst im Anfang ihrer Machtentfaltung. Mehr noch: die zu überwindenden Widerstände steigern sich mit dem Masse ihres Wachstums, denn ihr steht ein Gegner gegenüber, der nicht müssig zuschaut, wie diese anschwellende Welle des Arbeiterheeres an ihn herandrängt, sondern mit rastloser Hand Stein um Stein zu einer jedem Sturme trotzendem Mauer aufeinanderstapelt.

Wäre dieser Satz noch konkret zu verstehen und türmte sich das Bollwerk des Gegners dem körperlichen Auge wahrnehmbar vor uns auf, die Aufrüttelung und Sammlung der Arbeiter zum Kampf wäre halb so schwer. Aber was wir bildlich als Steine bezeichneten, das sind in Wirklichkeit Verfassungen und Gesetze, sind Regierungen und Parlamente, sind Presse und Parteien, sind Unternehmerverbände und Unternehmersindizi, sind Produktions- und Preiskartelle, sind Trusts und Konzerne, sind Banken und Börsen, sind Maschinen, sind Technik, Wissenschaft und unzählige andere mit der Toga der Neutralität und Unparteilichkeit umkleidete Dinge, deren Kampfcharakter nur der geschärfte Verstand erkennen kann. Es ist namentlich diese Vielseitigkeit und Mannigfaltigkeit der Mittel, die dem Gegner eine so ungemaine Widerstandsfähigkeit und Zähigkeit verleihen und ihn in stand gesetzt haben, bisher allen Anstürmen der Arbeiterbewegung zu trotzen.

Auf einigen Gebieten hat das Kapital unter dem wachsenden Druck der Gewerkschaftsbewegung der Arbeiterschaft freilich Konzessionen einräumen müssen. Der Arbeitstag wurde verkürzt, Schutzgesetze wurden eingeführt und der Willkürlichkeit der Lohnfestsetzung wurde durch das Tarifvertragswesen ein Ende gemacht. Aber geben wir uns keinen Illusionen hin: dem kapitalistischen System ist dadurch kein nennenswerter Eintrag getan und seine Gewinnrate ist dadurch nicht vermindert worden. Was das Kapital auf der einen Seite der Arbeiterschaft geben musste, hat es ihr auf der andern wieder genommen. Die Verkürzung der Arbeitszeit wurde wettgemacht durch Arbeitsintensivierung, und der höhere Lohn durch Rationalisierung und Automatisierung des Arbeitsprozesses. Die vielen Millionen Arbeitsloser, für

deren Hände in absehbarer Zeit keine Verwendung mehr bestehen wird, weil Maschinen und Automate, also verdinglichtes Kapital selbst, ihre Arbeitsstellen eingenommen haben, sind ein erschütternder Beleg für diese Tatsache. Dieses Heer der Arbeitslosen müssen wir aber bei unseren Betrachtungen immer einschliessen, wenn wir den Lebensstandard der Arbeiter richtig würdigen wollen, denn diese Arbeitslosen sind nicht eine Schicht für sich, sondern Glieder der Arbeiterfamilien, sind Bestandteile der Arbeiterklasse.

Allein schon diese massenhafte Arbeitslosigkeit muss die Gewerkschaften vor Ueberschätzung des Erreichten warnen und ihnen Ansporn zu unermüdlicher Fortsetzung des begonnenen Werkes sein. Natürlich wird ihr Einfluss grossenteils bedingt durch die Zahl der Mitglieder, die sie um sich zu scharen wissen und darum gilt es in erster Linie, das grosse Heer der Indifferenten zu vermindern und Anhänger anderer Organisationen zu uns herüberzuziehen. Aber es muss auch immer geprüft werden, ob unser eigener organisatorischer Aufbau nicht Fehler und Mängel aufweist, ob wir Mittel und Kräfte richtig ausnützen und unsere eigenen Einrichtungen so ausgestaltet haben, dass wir uns auch in dieser Beziehung mit dem Gegner messen können. Es ist ja heute nicht mehr so, dass die Gewerkschaften nur in Fragen des Lohnes und der Arbeitsbedingungen handelnd aufzutreten haben. Sie sind nicht mehr nur ein Anwalt des Arbeiters in seiner Eigenschaft als Verkäufer der Arbeitskraft. Sie haben vielmehr den Arbeiter ebenso sehr in seiner Eigenschaft als Konsument wie überhaupt als soziales Glied der menschlichen Gesellschaft zu schützen. Darum haben sich auch die Aufgaben der Gewerkschaften unendlich erweitert, darum müssen sie sich auch mit Fragen der Erziehung, der Wirtschafts- und Handelspolitik usw. beschäftigen. Und diese Erweiterung des Aufgabenkreises hat in ihrem Fortschreiten von selbst zur Erkenntnis geführt, dass es nicht genügt, über die Verhältnisse im eigenen Lande Bescheid zu wissen, sondern dass auch die Vorgänge im Ausland in den Blickbereich gezogen und die Kräfte der Gewerkschaftsbewegung international kombiniert werden müssen.

Als vor 25 Jahren die Gewerkschaftsdelegierten in Kopenhagen zu einer ersten offiziellen Konferenz zusammentraten, hatte diese Erkenntnis noch nicht Fuss gefasst. Diese Konferenz war wie die ihr folgenden nur informatorischen Aussprachen über das Organisationsleben gewidmet. Auch das 1903 errichtete Internationale Gewerkschaftssekretariat änderte an diesem Charakter der internationalen Verbindung nur wenig. Zehn Jahre später sah man dagegen schon ein, dass diese um die zwei Jahre gehaltenen Konferenzen der Landessekretäre nicht genügten. Darum wurden dem Sekretariat grössere Mittel bewilligt und die Herausgabe eines regelmässigen Informationsdienstes beschlossen. Der Krieg hat dann diesen Entwicklungsprozess jäh unterbrochen, aber als die Gewerkschaftsvertreter nach dem Kriege in Bern wieder zusammenkamen, da waren alle von der Einsicht durchdrungen, dass die neu zu schaffende Internationale nicht mehr nur eine Informationsstelle sein dürfe, sondern dass sie zu einem internationalen Zentrum ausgestaltet werden müsse, das der Gewerkschaftsbewegung die allgemeine Richtung anweist und in internationaler Umfassung jenen Kampf führt, der den Gewerkschaft-

ten national obliegt. Von dieser gleichen Einsicht gaben auch jene Delegierten Kunde, die im April 1919 in Amsterdam die zerrissenen Bande der Internationalen Transportarbeiter Föderation wiederknüpften.

Entsprechen nun die internationalen Organisationen der Gewerkschaftsbewegung dem, was damals den Delegierten vorgeschwebt hat? Finden die angeschlossenen Gewerkschaften in ihnen die Unterstützung, deren sie zur Erfüllung der Aufgaben im nationalen Rahmen bedürfen? Man wird begreifen, dass wir diese Fragen nicht aufwerfen würden, hätten wir die Gewissheit, dass sie zu bejahen sind. Wohl kann gesagt werden, dass die internationalen Sekretariate heute erheblich über dem Niveau der Vorkriegszeit stehen, aber wird dadurch auch nur das seit dem Kriege so unerhört verstärkte internationale Zusammenwirken des Kapitals kompensiert und weltgemacht? Was bedeuten unsere internationalen Verbindungen gegenüber jenen gewaltigen Organisationen des Kapitals, die von irgend einem Zentrum aus sich nach allen Kontinenten hin verzweigen? Was bedeutet unsere internationale Forschungs- und Informationstätigkeit im Vergleich zu den internationalen Zentralstellen des Unternehmertums?

Nicht Lust am Fragenspiel gibt uns diese Sätze ein, sondern der Ernst und der Wille, uns über den Wert unserer internationalen Organisationen offen Rechenschaft zu geben, denn nur bei solcher strengen Prüfung erkennen wir auch, was uns noch zu tun bleibt und was dringend getan werden muss, um die gewerkschaftlichen internationalen Zentralstellen, den Internationalen Gewerkschaftsbund und die Internationalen Berufssekretariate, zu einem lebendigen Organismus zu machen. Dass wir von dem gesteckten Ziele noch weit entfernt sind, können wir heute noch durch den Hinweis auf das junge Alter unserer internationalen Organisationen entschuldigen. Wir haben die feste Hoffnung, Versäumtes nachholen zu können. Doch dürfen wir nicht vergessen, dass fortwährend grössere Anforderungen an uns gestellt werden, dass immer neue Arbeiten in Angriff genommen werden müssen und dass wir je länger je weniger mit Resolutionen und Reden auskommen, wenn diese nicht durch eine emsige und methodische Sekretariatsarbeit ergänzt werden. Das wiederum setzt — unter anderem — voraus, dass die internationale Verbindung der Gewerkschaften nicht allein auf Konferenzen und Kongressen, sondern auch durch engste tägliche Zusammenarbeit demonstriert und bewiesen wird.

Man würde uns arg missverstehen, wollte man aus dieser Betonung der von den internationalen Sekretariaten zu leistenden Informations- und Untersuchungsarbeit schliessen, dass wir den Wert des internationalen Zusammenschlusses allein nach diesen Leistungen beurteilen. Wir geben uns vielmehr Rechenschaft darüber, dass selbst ein in dieser Hinsicht gut funktionierendes Sekretariat noch wenig bedeuten würde, wenn in den einzelnen Organisationen nicht auch der Wille zu tätiger und praktischer internationaler Solidarität lebendig ist. Aber eben zum Erwecken und zum Wachhalten einer wirklichen und sich in allen Zeitfragen und Zeitumständen beständigsten Solidarität der internationalen Arbeiterklasse ist die gemeinsame geistige Durcharbeitung von Arbeiterproblemen und eine fortlaufende Unterrichtung über die Vorgänge in den einzelnen Ländern eine wichtige Voraussetzung. Bleibt diese unerfüllt, dann droht der Ruf „Proletarier aller Länder, vereinigt euch“ zu erstarren.

Ein Sprichwort sagt: Aller Anfang ist schwer. Irgend jemand — sicher einer mit grossen praktischen Erfahrungen — hat den Sinn dieses Satzes auf den Kopf gestellt und umgekehrt gesagt: **A l l e r A n f a n g i s t l e i c h t.** Auf die internationale Gewerkschaftsbewegung bezogen trifft sicher die korrigierte Fass-

ung zu. Es war leicht, den Internationalen Gewerkschaftsbund und die Internationalen Berufssekretariate vom Stapel zu lassen, aber es wird schwer sein, sie mit solcher zweckvoller Ausrüstung zu versehen, und ihnen eine derart umsichtige und weitblickende Führung zu geben, dass sie die ihnen vorgezeichnete Fahrt erfolgreich zurücklegen können.

Berichtigung: In dem Artikel "Die Ergebnisse der Neunten Internationalen Arbeitskonferenz" ist der der Erklärung Beasley's vorausgehende Satz richtig wie folgt zu lesen: Nachdem ein Vertreter der Regierungsdelegierten und ein Vertreter der Reederdelegierten *höfliche* und hochgestimmte, aber in Wirklichkeit nichtssagende Reden usw.

Rundschau. Der Kampf in Dünkirchen.

Der Kampf, in den die Hafendarbeiter von Dünkirchen seit 11. Juni verwickelt sind, ist wohl der erbitterteste, der in der letzten Zeit in irgend einem Teil der Transport- und Verkehrsindustrie geführt worden ist. Insgesamt sind an ihm etwa 4500 Arbeiter beteiligt, aber diese Zahl allein illustriert die wirkliche Bedeutung des Kampfes nicht. Es steht mehr auf dem Spiele als das Los dieser 4500 Arbeiter mit ihren Familien. Dünkirchen ist der französische Hafen, in dem sich die Hafendarbeiter die stärkste gewerkschaftliche Hafendarbeiterorganisation geschaffen und mittels dieser auch die besten Arbeitsbedingungen gesichert haben. Dünkirchen ist der einzige grössere französische Hafen, in dem es der Arbeiterschaft gelungen ist, der Willkür und Selbstherrlichkeit des Unternehmertums gewisse Grenzen zu ziehen. In Dünkirchen ist es, wo die Arbeiterschaft ein lebendiges Beispiel dafür gegeben hat, was Einheit und Geschlossenheit dem Kapital abzutrotzen vermag. Dies ist's, was die Unternehmer hassen, und dies ist's, wogegen sich dieser ganze Kampf richtet. Man braucht nur die 5 Punkte näher zu betrachten, die die Hafenbetriebe am 20. Mai der Gewerkschaft vorgelegt haben, um unsere Behauptung bestätigt zu finden. In diesen wurde gefordert, dass die Hafendarbeiter sich hinfort nicht mehr weigern dürften, mit Nichtorganisierten zusammen zu arbeiten. Freilich war in den Punkten auch noch eine Reihe nicht unerheblicher Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen wie beispielsweise die Beseitigung des Mindestlohnes bei Akkordarbeit aufgestellt, aber hierüber hätten die Unternehmer allenfalls mit sich reden lassen, denn ihre Gewinne waren in der dem Kampf vorausgehenden Zeit so gross, dass die Frage der Lohnkosten unmöglich das Risiko einer allgemeinen Betriebsstilllegung erklären oder rechtfertigen kann. Ungleich wichtiger war ihnen hinsichtlich der Auswahl der Arbeitskräfte wieder freie Hand zu bekommen und auf diese Weise eine Bresche in die ihnen längst unbequem gewordene Gewerkschaftsburg zu schlagen.

Versuche hierzu waren schon früher unternommen worden, doch wurde die Ausführung des Planes immer wieder verschoben. Jetzt aber erschien den Unternehmern der Zeitpunkt für den Uebergang zu einem allgemeinen Angriff als günstig. Offenbar rechneten sie damit, dass die Inflation den Kampffonds der feindlichen Gewerkschaft wie überhaupt der gesamten französischen Gewerkschaftsbewegung derart entwertet habe, dass ein tatkräftiger Widerstand seitens der Hafendarbeiter nicht zu befürchten ist. Diese Spekulation schlug indessen fehl. Wie ein Mann lehnten sich diese gegen die Zumutungen des Unternehmertums auf und wie ein Mann legten sie die Arbeit nieder, den anders so betriebsamen Hafen

in einen Ort unheimlicher Ruhe verwandelnd. Nun ist es ein Kampf der Aushungerung, den die Unternehmer von Dünkirchen gegen die nichtarbeitenden Arbeiter führen. Zwar bringt er auch ihnen selbst Verluste, aber erstens sorgen die Gewinne von gestern dafür, dass ihre Tische immer gedeckt sind und zweitens hoffen sie, dass diese vorübergehenden Verluste kein vergeblicher Einsatz sind. Ihr grösster Bundesgenosse im Kampfe gegen die Arbeiterschaft, der Hunger, wird es schon schaffen und den Trotz der Arbeiter in Fügsamkeit wandeln.

So hoffen sie und in der Tat ist diese Hoffnung nicht unbegründet. Die Arbeiter in Dünkirchen leiden Not. Der Hunger pocht mit gewaltigen Schlägen an ihre Türen und sie werden ihm erliegen, wenn die übrige Arbeiterschaft nicht Solidarität übt und ihnen beisteht. Viele Unterstützungsbeträge sind bisher schon nach Dünkirchen geschickt worden. Nicht nur die Hafendarbeiter in andern Teilen Frankreichs, sondern auch die Arbeiter anderer Industrien tun alles, um die Not und das Elend der mutig ausharrenden Streiter in Dünkirchen zu mildern. Auch seitens der Transportarbeiterverbände, die der I.T.F. angeschlossen sind, sind Gaben eingelaufen. Ebenso haben die Rote Gewerkschaftsinternationale und die russischen Transportarbeiter grössere Geldsummen nach Dünkirchen geschickt. Aber es muss noch mehr geschehen, wenn die Hoffnung der Unternehmer vereitelt werden und wenn der Hafen von Dünkirchen weiter das feste Glied in der gewerkschaftlichen Kampffront von Cuxhaven bis Dünkirchen bleiben soll.

Der internationale Gewerkschaftsbund hat eine Unterstützungsaktion für die englischen Bergarbeiter eingeleitet. Die I. T. F. appelliert an ihre Mitgliederorganisationen, diese Aktion zu fördern und zu einem glänzenden Erfolg dieser Aktion beizutragen.

Ernest Bevin über den englischen Sympathiestreik.

Ende Juli erschien seit Ausbruch des englischen Sympathiestreiks erstmalig wieder das Verbandsorgan der Transport and General Workers' Union, „The Record“. Diese Nummer leitet zugleich für diese Monatschrift einen neuen Zeitabschnitt ein, da ihr normaler Umfang nunmehr auf 32 Seiten erweitert worden ist und auch andere technische Verbesserungen vorgenommen worden sind. Den Umschlag zielt eine Zeichnung des neuen grossen Verwaltungsgebäudes, das der Verband selbst errichtet und vor kurzem bezogen hat.

Aus dem Inhalt verdient besonders ein Artikel aus der Hand von Ernest Bevin, dem Generalsekretär des Verbandes, weiteste Beachtung. Bevin behandelt darin die Ursachen des Arbeitskonflikts im Bergbau, die Umstände, die zur Verkündigung des Generalstreiks führten und den Anteil, den die Transport and General Workers' Union daran genommen hat. Aus dem Kampfverlauf wissen wir bereits, in welchem Masse der englische Transportarbeiterverband in dem Sympathiestreik engagiert gewesen ist, aber der Artikel Bevins bringt uns dies noch einmal besonders plastisch vor Augen und wir erachten daher eine

auszugsweise Wiedergabe desselben für geboten.

Bevin beginnt mit der Entbietung von Grüßen an alle Mitglieder, die an dem grossen Kampfe teilgenommen haben und stellt gleich daran anknüpfend fest: „Wir haben eine wundervolle Periode durchlebt und haben nichts zu bedauern“.

War der Kampf zu umgehen? Auf diese Frage gibt Bevin folgende Antwort:

„Wir glauben, dass der Kampf unvermeidlich war; dass der Fehdehandschuh aufgegriffen werden musste, und ob dieser Kampf klug oder unklug geführt wurde: eine hervorragende Tatsache bleibt, dass die grosse Masse des Volkes loyal und bereit war, im gemeinsamen Interesse selbst grössere Opfer zu bringen als sie für sich selbst tun würde: tatsächlich haben viele gestreikt, die für ihre eigenen Interessen nicht gestreikt hätten und haben zu Gunsten der Unterstützung der Bergarbeiter alles riskiert. Das hervorragende Ereignis für den Historiker wird dieser grosse gemeinsame Akt der Brüderlichkeit sein!“

Nach einigen Reden zu urteilen, die man seit dem Streik hören und lesen musste, fragt man sich, ob die Bergarbeiter selber zur Gänze das Opfer würdigen, das für sie gebracht worden ist.“

Ueber den Kampfanteil des Verbandes schreibt Bevin:

„In Befolgung des Streikaufrufes sind von uns 350 000 Mitglieder in den Ausstand getreten. Von allen Landesverbänden hatten wir die meisten Mitglieder im Streik stehen. Das kostete uns wohl mehr als eine halbe Million Pfund Sterling (über zehn Millionen Mark), aber es ist eine grosse Befriedigung zu sehen, wie trotz allem (trotz der grossen Zahl Arbeitsloser als Folge des fortdauernden Konflikts im Bergbau), die Mitglieder dem Verbandsprächliche Ergebnis bezeugen.“

Seit der Widerrufung des Streiks haben wir 100 000 Pfund (2 Millionen Mark) während der Wiedereinstellungsperiode ausgezahlt und wir haben bereits 15 000 Pfund geborgten Geldes zurückgezahlt. Wir zahlen noch fortwährend Unterstützung an Leute, die sonst in der Bergbaubranche arbeiten und die uns durch eine kürzlich stattgefundene Verschmelzung als Mitglieder angehören, im Betrage von 6 000 Pfund die Woche. Wir sind entschlossen, alles in unserem Vermögen stehende zu tun, diesen Brüdern die volle Streikunterstützung zu zahlen. . .

Mit Freude berichte ich, dass wir keine Mitgliederverluste erlitten haben und dass von den 350 000 Leuten, die in glänzender Weise dem Streikaufruf Folge geleistet haben, noch keine 2 000 übrig geblieben sind, deren Wiedereinstellung oder anderweitige Beschäftigung bisher noch nicht gesichert worden ist und für die noch gesorgt werden muss; das ist ein bemerkenswerter Rekord, ob dessen alle Funktionäre und Mitglieder des Verbandes mit Recht stolz sein dürfen.“

Bevin kommt alsdann auf die Vorgeschichte und den Verlauf des Generalstreiks zurück. Wir lassen diesen Teil des Aufsatzes, da er wichtige Momente für die Urteilsbildung enthält; ungekürzt hier folgen:

„Was die Ausrufung des Generalstreiks anbelangt, so sagte ich schon, dass dies nach meiner Meinung unumgekehrbar war; nichtsdestoweniger hat man den Eindruck, dass mindestens der vorausgegangene Monat besser ausgenützt hätte werden müssen als dies geschehen ist. Unglücklicherweise war es erst am 27. April (nur drei Tage vor dem schicksalreichen 30. April), dass wir in dem vollständigen Generalrat ersucht worden sind, mit der Möglichkeit eines Verhandlungsabbruchs zu rechnen.“ Bis dahin war die Angelegenheit von dem industriellen Komitee behandelt worden“. (Dieser Satz ist von Bevin selbst in Anführungsstriche gesetzt. Wir erinnern in diesem Zusammenhang daran, dass Bevin einleitend erklärt, die Fortdauer des Bergbaukonflikts behindere einen freien Meinungsdruck über alle mit der Angelegenheit in Verbindung stehenden Fragen. D. Sch.).

Als der vollständige Generalrat am 27. April zusammentrat, wurde uns ein Bericht des industriellen Komitees vorgelegt und mitgeteilt, dass die Exekutiven der Verbände zu einer Konferenz eingeladen worden sind. Das industrielle Komitee hatte zuvor Resolutionen angenommen, worin Unterstützung zugesagt wurde. Man sieht hieraus, dass in einem kurzen Zeitraum eine Entscheidung getroffen werden musste. Das ist die Lage, in der wir als Verband zu handeln hatten.“

Einige unserer Kritiker erzählen uns nun, dass es bestenfalls allein nötig gewesen wäre, ein Embargo auf Kohle zu verhängen. Wir taten dies in 1921 und es hat sich damals als ein vollkommener Fehlschlag erwiesen. Es ist sehr leicht für Leute, die nicht in verantwortlichen Ver-

waltungsstellen der interessierten Gewerkschaften stehen, zu raten; etwas ganz anderes ist es den Rat durchzuführen.

Dann wurde die Frage aufgeworfen, die Unterstützung auf das finanzielle Gebiet zu beschränken. Nun, finanzielle Hilfe hätte nicht sehr weit geführt. Darüber hinaus stand man dem "psychologischen" Problem der eigenen Mitglieder gegenüber, in deren Erinnerung der "Schwarze Freitag" noch wach war, und dem Verdacht und der Furcht, dass etwas Ähnliches sich wiederholen würde. Ferner war da der Faktor der durch den Innenminister, Sir Wm. Joynson-Hicks, geschaffenen Atmosphäre, der während neun Monaten über "Kampf" gesprochen und den grossen Stock geschwungen hat, wodurch der Glaube entstand, dass ein Kampf unvermeidlich war. All dies hatte seine Einflüsse ausgeübt und sich tief in den Arbeitern des Landes eingepreigt. Schliesslich darf nicht vergessen werden, dass ganz abgesehen davon, ob der Streikaufruf zu Recht oder zu Unrecht in welcher Hinsicht auch erfolgt ist, die Aussperrung der Bergarbeiter in jedem Falle zu ausgedehnten inoffiziellen Kämpfen in allen Teilen des Landes geführt hätte, die eine Anarchie in unsere Bewegung getragen haben würden.

Von all diesen Dingen musste sich der Generalrat Rechenschaft geben und zwar blieben ihm hierzu nur 24 Stunden bis zum Zusammentritt der Exekutiven übrig. Und jene unter uns, die bis dahin die Internas nicht kannten, glaubten, dass der einzige Weg in dieser Lage war, nicht zurückzuweichen, sondern mit dem Einsatz der vollen Organisation und so entschlossen als möglich aufzutreten.

War es ein Fehlschlag? Ich antworte mit einem nachdrücklichsten Nein. Vor allem war die Befolgung des Streikaufrufes, wenn man anderes nicht gelten lassen will, auf sich selbst die erfolgreichste Demonstration der Solidariät. Von diesem Dienstagmorgen, dem 4. Mai an, konnte niemand sagen, dass der Streik ein Fehlschlag war. Streiks sind nicht misslungen, weil man in einem gegebenen Augenblick nicht unmittelbar alles erreicht, was man als Ziel formuliert hat. Es war die best disziplinierte Bewegung, die die Welt je gesehen hat und das ungeachtet der heftigsten Provokation seitens der Polizei und im späteren Verlauf durch die Heranziehung von Militär! Tatsächlich bestand nach unserer Kenntnis die grösste Schwierigkeit der Regierung darin, einen Vorwand zu finden, um die bereit gestellten Gewalten loszulassen. Sie haben diesen Vorwand niemals gefunden: Disziplin verschaffte ihnen eine Niederlage.

Und nun befinden sich unter jenen, die den Streik als misslungen bezeichnen, gerade solche Leute, die uns das Samuel-Memorandum vorgelegt haben und uns dieses als triumphvolles Ergebnis des Streiks und als ein annehmbares Dokument für die Lösung des Problems empfohlen. Die Abstimmung über die Widerrufung des Streiks geschah auf Grund des Samuel'schen Dokuments und des uns mit diesem vorgelegten Berichts.

Natürlich weiss jedermann, dass man eine grosse Bewegung mit diesem Charakter nicht auf unbegrenzte Zeit hinaus führen kann; nach einer gewissen Periode war sie zum Zusammenbrechen verurteilt. Es war der erste Kampf dieser Art in diesem Land; es war keinerlei Vorbereitung getroffen, es war eine improvisierte Organisation. Die Bewegung war von einer grossen Welle der Erregung und des Grolls gegen den Versuch getragen, die Waffe der Aussperrung zu gebrauchen, um die Bergarbeiter auszu-

hungern und zur Annahme von etwas zu zwingen, was diese als ein Unrecht betrachteten. Es scheint, dass dieser Aspekt bei den Kritikern übersehen wird. Und während unsere "Intelligenz", deren Repräsentanten niemals in ihrem Leben in einem Streik standen, sei es als Durchschnittsmitglieder, sei es als Führer, die industrielle (gewerkschaftliche) Bewegung kritisiert, sei folgendes zu unseren Gunsten gesagt: Während die Regierung seit Monaten organisatorische Vorbereitungen traf und Pläne ausarbeitete, hat die grosse Arbeiterbewegung ihre Organisation mit einer Raschheit und Wirksamkeit getroffen, die ohne Vorbild sind und was niemals auf einen papierenen Plan reduziert werden kann. Die Art und Weise, wie sich die Leute in den Transportgewerben organisierten, ist die Offenbarung eines Geistes, den die Aussenstehenden weder zu würdigen noch zu begreifen vermögen.

Man vergesse auch nicht, ungeachtet alles Geschwätzes über "Niemand wieder", dass nichts in der Welt je vorgekommen ist, das sich nicht in der einen oder anderen Form wiederholt hätte. Andere werden kommen, wenn wir dahin gehen und sich Problemen gegenüber gestellt sehen, die vielleicht grösser sind als dieses, und werden sagen, dass sie es besser tun können als wir es taten. . .

Hätte diese grosse Demonstration vor der Wiederherstellung des Goldstandards stattgefunden, so wäre deren Wirkung auf die grosse Bergbaubranche sowie die andern Exportindustrien mehr Beachtung geschenkt worden; sie würde einen wachsenden Einfluss zur Verhinderung dieses gewagten Aktes gehabt haben, der dem Lande so herbe Kosten auferlegte. Selbst die regierende Klasse dieses Landes, die schliesslich sehr wohl weiss, wann ihre eigene Sicherheit einen Rückzug geboten erscheinen lässt, wird durch diese grosse Demonstration der Einigkeit gezwungen sein, den Folgen ihrer Politik mehr Aufmerksamkeit zu schenken als bisher. Der Kampf hat eine neue Gruppierung der Kräfte zur Folge gehabt. In politischer Hinsicht war die Wirkung, dass Barrieren, die innerhalb der Arbeiterklasse aufgerichtet waren, beseitigt und dass die Arbeiter auf dem Gebiete der Industrie und der Politik stärker vereinigt wurden als durch irgend ein anderes Ereignis während des letzten Jahrhunderts. Obgleich der Kampf von politischen Zielen frei war (niemand dachte an einen Umsturz der Verfassung) ist es eine unabweisbare Tatsache, dass die Regierung gegen uns kämpfte. Wir hatten die Bergherren und die Regierung gegen uns. Immer hatten die Bergherren den Standpunkt vertreten, dass sie der Nation Kohle und Industriekraft vorenthalten und so die Nation sowohl als die in der Industrie beschäftigten Leute ihrem Willen gefügig machen können. Wenn unsere Mitglieder Politiker, einschliesslich Arbeiterführer und andere, von der Bewegung als einem Akt, die Nation zur Unterwerfung zu zwingen, sprechen hören, dann mögen sie diese daran erinnern, dass die eine Waffe, die alle Unternehmer gebraucht haben, um ihre Macht und ihre Herrschaft aufzuzwingen, die Waffe der Aushungerung und die Anmassung war, zu euch, euren Frauen und Kindern zu sagen: Hungert bis ihr bereit seid, euch unserem Willen zu fügen.

Einige unserer Mitglieder haben gelitten. Für die grosse Masse der Mitglieder konnten die früheren Arbeitsbedingungen aufrecht erhalten und die alten Tarifverträge wieder hergestellt werden. Der Verband hat seine Geschlossenheit bewahrt. Wir hätten unser Geld sparen können — aber wir hätten unsere Seele verloren!"

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

Sitzung des Exekutiv-Komitees der I. T. F.

Am 19. und 20. Juli fand in Amsterdam die ordentliche vier-teljährliche Sitzung des Exekutiv-Komitees statt, die sich vornehmlich mit der Vorbereitung des nächsten Kongresses beschäftigte. Ausser dem Kollegen Forstner, der infolge Krankheit verhindert war, wohnten alle Mitglieder des Exekutiv-Komitees, sowie die beiden Sekretäre der Sitzung bei. Die beiden Mitglieder des holländischen Ausschusses waren abwesend.

Nach Behandlung und Genehmigung des Tätigkeitsberichtes des Sekretariats wurde der Zentralverband der Maschinisten und Heizer soweit seine Mitglieder im Verkehrsgewerbe tätig sind (5 000 an der Zahl), zugelassen. Dem "Allgemeinen rumänischen Seelenteverband" wurde die Zulassung vorläufig verweigert, weil der der I.T.F. angeschlossene rumänische

Transportarbeiterverband dieselbe Berufsgruppe organisiert und weil er es ferner unterlassen hat seine Statuten einzusenden, weshalb nähere Angaben über seine Stellungnahme zur freien Gewerkschaftsbewegung erforderlich sind.

Ueber den englischen Arbeitskonflikt fand eine eingehende Diskussion statt, die sich fast ausschliesslich auf die internationale Unterstützungsaktion bezog. Der Generalsekretär wurde beauftragt, dem Pariser Kongress zwecks gründlicher Besprechung dieser Sache einen ausführlichen Bericht zu unterbreiten.

Darauf wurde die endgültige Tagesordnung für den Pariser Kongress festgesetzt. Wenn möglich soll ein Volkswirtschaftler eingeladen werden, um ein Referat über die Weltwirtschaftslage zu halten. Ferner sollen im Namen des Exekutiv-Komitees dem Kongress einige dringend notwendige Satzungsänderungen vorgeschlagen werden. Die Frage der Gehaltsregelung und des Rechtsverhältnisses der Sekretäre und des Personals konnte nicht behandelt werden, weil die vom Exekutiv-Komitee eingesetzte Kommission noch keinen Bericht eingesandt hatte. Schliesslich wurden einige Unterstützungsgesuche behandelt.

Die nächste Sitzung der Exekutive soll kurz vor dem Pariser Kongress tagen.

Der Pariser Kongress (15. bis 21. September 1926).

Die endgültige Tagesordnung ist nunmehr fertiggestellt und den angeschlossenen Organisationen übersandt worden. Sie lautet wie folgt:

1. Begrüßungsansprachen des Empfangs-Komitees.
2. Eröffnungsrede des Vorsitzenden der I.T.F.
3. Wahl des Kongressbüros.
4. Mandatprüfung.
5. Festsetzung der Geschäftsordnung.
6. Geschäftsbericht des Exekutiv-Komitees.
7. Kassenbericht.
8. Der Kampf im englischen Bergbau.
9. Eingebraachte Anträge.
10. Satzungsänderung.
11. Festsetzung der Beiträge.
12. Sitz der I.T.F.

13. a.) Wahl der Länder, die Vertreter in Generalrat und Exekutiv-Komitee entsenden werden.
- b.) Wahl des Generalrats und der Ersatzmitglieder.
- c.) Wahl des Exekutiv-Komitees.
- d.) Wahl der Sekretäre.
14. Bestimmung des Landes in welchem der nächste Kongress stattfinden wird.

Empfangene Beiträge.

Seit der letzten Aufgabe sind von nachstehenden Organisationen Mitgliedsbeiträge eingegangen:

Oesterreichischer Eisenbahnverband	f 1 296.—
Norwegischer Eisenbahnverband	„ 319.50
Deutscher Verkehrsbund	M. 10 000.—
Englischer Eisenbahngestelltenverband	£ 104
Argentinische Eisenbahnerföderation	f 3 000.—
Verband der Maschinisten und Heizer Deutschlands	„ 150.—
Dänischer Eisenbahnverband	„ 551.28
Belgischer Strassenbahnverband	frs. 4 000.—



Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

BULGARIEN. (Fortsetzung).

IX. De Lohnregelung.

Die Löhne setzen sich aus Grundlöhnen und verschiedenen nach dem Kriege eingeführten Zulagen zusammen.

Die Grundlöhne sind für alle Staatsbediensteten des Landes einschl. der Eisenbahner einheitlich geregelt. Zu diesem Zwecke ist das Personal in 6 Kategorien gegliedert, von denen jede einzelne zehn verschiedene Altersklassen aufweist. Die Löhne werden monatlich gezahlt, wobei jeder Kalendermonat als 30 Tage umfassend betrachtet wird. Nur die provisorischen Arbeiter sind im Taglohn beschäftigt.

Um einige Anhaltspunkte zur Beurteilung der Einteilung des Personals in den verschiedenen Kategorien zu geben, werden nachstehend einige Personalgruppen angeführt.

Es gehören u.a.:

zur Kategorie VI: Blockstellenwärter, Bremsen, Streckenarbeiter, Bürodienner, Putzer, die Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes sowie alle allgemeinen Arbeiter;

zur Kategorie V: Zugführer ohne theoretische Vorbildung, Mechaniker ohne technische Vorbildung, Schaffner, Heizer, Buchhalter, Wagenwärter;

zur Kategorie IV: Lokomotivführer, Zugführer, Stationschefs, Güterstationschefs, die Beamten des Verkehrsdienstes, Spezial-Facharbeiter in Werkstätten und Lokomotivdepôts, Wagenrevisoren usw.;

zur Kategorie III: Revisoren des Eisenbahnbaues;

zur Kategorie II: Kassen- und Rechnungskontrolleure, Werkstättensektionschefs, Stationschefs

in Sofia, Plovdiv, Varna, Roussé, Gorna, Orehovitz und Bourgas, Sektionsingenieure, Werkstättenchefs, Ingenieure, Inspektoren;

zur Kategorie I: Der Generaldirektor, die Unterdirektoren, die Abteilungschefs der Generaldirektion, der Werkstättenchef von Sofia.

Nachstehend die Regelung der Grundlöhne pro Monat in Leva für die verschiedenen Kategorien und die entsprechenden Altersklassen. Das Aufrücken in eine höhere Altersklasse setzt jeweils eine Dienstzeit von 3 Jahren voraus.

Die vertikalen Ziffern geben die Kategorie, die horizontalen die Klasse an.

	X	IX	VIII	VII	VI	V	IV	III	II	I
VI.	600	640	690	730	780	820	870	910	960	1000
V.	720	760	810	850	900	940	990	1030	1080	1120
IV.	830	920	970	1010	1060	1100	1150	1190	1240	1280
III.	970	1010	1060	1100	1150	1190	1240	1280	1330	1370
II.	1130	1190	1240	1280	1330	1370	1420	1460	1510	1550
I.	1500	1560	1630	1700	1770	1850	1930	2010	2090	2170

Zu diesen Grundlöhnen kommt ein Familienzuschlag in folgendem Ausmass:

Kategorie	Ledige		Verheiratete		
	ohne Kinder	m. 2-3 Kind.	m. 4 Kind.	m. 5-6 Kind.	
VI.	50	100	150	200	250
V.	100	150	200	250	300
IV.	150	200	250	300	350
III.	200	250	300	350	400
II.	250	300	350	400	450
I.	300	350	400	450	500

Ferner werden Prämienzuschläge gewährt. Sie betragen 30 bis 600 Levas im Monat. Ihre jeweilige Höhe hängt von der Wichtigkeit des Dienstes ab.

Ein weiterer Bestandteil des Lohnes ist der Proportionalzuschlag. Dieser beläuft sich auf 65 % des sich aus Grundlohn, Familienzuschlag und Prämienzuschlag ergebenden Betrages.

Während sich vorstehende Regelung auf sämtliche Staatsbediensteten bezieht, erhalten die im Eisenbahndienst Beschäftigten noch einen sogenannten „Personalzuschlag“. Dieser wird aus einem besonderen Fonds gezahlt, dessen Bildung sich auf den Artikel 67 des Staatsbedienstetengesetzes zurückführt. Der erwähnte Artikel besagt: „Die Bediensteten staatlicher Wirtschaftsbetriebe können Prämien und Tantiemen erhalten, deren Höhe abhängt von der Produktion oder den Gewinnen und durch besondere Bestimmungen zu regeln ist.“ Anfänglich wurde die Anwendung dieses Artikels auf die Eisenbahnen abgelehnt, bis nach der Revolution vom 9. Juni 1923 der

neue (sozialdemokratische) Eisenbahnminister dem Drängen der Gewerkschaft folgend eine Kommission mit der praktischen Lösung der Frage beauftragte. Diese Kommission schlug eine am 9. Juli 1923 durch Kgl. Verordnung eingeführte Regelung auf folgender Grundlage vor:

Es wird ein Fonds gebildet durch Erhebung von Sonderzuschlägen auf die Tarife. Aus diesem Fonds werden in erster Linie Unfallentschädigungen, Unterstützungen und Gratifikationen gezahlt. Der verbleibende Betrag wird wie folgt aufgeteilt:

1) Ein Maximum von 300 Levas monatlich jedem Eisenbahnbediensteten, einschl. des Generaldirektors und des Ministers.

2) Verteilung des Restes an die gleichen Bediensteten im Verhältnis ihrer Bezüge (Grundlohn und Zuschläge).

Unfallentschädigungen und Unterstützungen.

Diese betragen für von einem Eisenbahnunfall betroffene Passagiere — sofern den Eisenbahnbetrieb die Schuld trifft —:

a) bei Todesfall 50 000 Leva, b) bei körperlicher Beschädigung bis 30 000 Leva.

Für im Dienst verunfallte Eisenbahnbedienstete sind die Entschädigungssätze wie folgt:

a) bei Todesfall 50 000 Leva;
b) bei Verlust der Arbeitsfähigkeit bis 50 000 Leva.

Ferner werden den Eisenbahnbediensteten bzw. deren Angehörigen aus demselben Fonds folgende Unterstützungen gezahlt:

a) im Sterbefall:
den Angehörigen der Kategorien V und VI 20 000 Leva;
" " " " III u. IV 30 000 "
" " " " I u. II 35 000 "

und den nicht in die Kategorien eingereichten Beamten 40 000 Leva.

Diese gleichen Beträge werden den Angehörigen derjenigen Beamten gezahlt, die wegen dauernder Erkrankung pensioniert worden sind und deren Tod auf diese Erkrankung zurückzuführen ist, vorausgesetzt dass der Tod innerhalb eines Jahres nach erfolgter Pensionierung erfolgt.

Aus dem gleichen Fonds werden auch Unterstützungen bei Uebergang in den Ruhestand gezahlt, sofern dieser nicht auf Grund eines Disziplinarverfahrens erfolgt. Die Höhe dieser Unterstützungen ist wie folgt festgesetzt:

Bedienstete	der Kategorien		Ausserhalb	
	V u. VI	III u. IV	I u. II	d. Kategorien
mit mindestens 20 Dienstj.	5 000	8 000	12 000	15 000
mit 25 bis 30 Dienstj.	10 000	12 000	15 000	20 000
mit 30 bis 35 Dienstj.	15 000	20 000	25 000	30 000
mit über 35 Dienstj.	20 000	25 000	30 000	35 000

Gratifikationen werden den Bediensteten und auch privaten Personen gewährt im Falle der Aufdeckung oder der Verhinderung von Diebstählen, bei Verhinderung von Schäden, bei bewiesener besonderer Geistesgegenwart und Unerschrockenheit usw. — Sie können 200 bis 5000 Leva betragen und werden ebenfalls aus dem obigen Fonds bestritten.

Für das Jahr 1925/26 hat das Parlament der Regierung überdies einen Betrag von 330 Millionen Leva bewilligt, der nach einem bestimmten Schlüssel an die Staatsbediensteten zur Verteilung gelangt. Ursprünglich sollte die Eisenbahnerschaft hiervon ausgenommen werden, was mit dem Hinweis auf die nur den Eisenbahnern zustehenden Personalzuschläge

(siehe oben) begründet wurde. Auf Andringen der Eisenbahnergewerkschaft wurde jedoch auch den Eisenbahnern ein Sonderzuschlag bewilligt.

Der Verteilungsschlüssel für die 330 Millionen Leva ist wie folgt:

	X	IX	VIII	VII	VI	V	IV	III	II	I
VI.	190	200	210	220	230	240	250	260	270	280
V.	310	320	330	340	350	360	370	380	390	400
IV.	410	425	450	455	470	485	500	515	530	545
III.	715	730	745	760	775	790	805	820	835	850
II.	1420	1440	1460	1480	1500	1520	1540	1560	1580	1600
I.	2320	2340	2360	2380	2400	2420	2440	2460	2480	2500

Die Eisenbahnerschaft erhält aber nur 65 %, dieser Beträge, während beispielsweise die Bediensteten der Post-, Telegraphen- und Telephonbetriebe 90 % erhalten.

Prämien.

Verschiedene Gruppen des Personals erhalten ausserdem noch Prämien.

Für das Zug- und Traktionspersonal richten sich diese nach den Dienstleistungen. Es erhalten auf dem Netz mit Normalspur oder mit 75 cm-Spur:

- A) Lokomotiv- und Zugkontrolleure
für Schnellzüge und Personenzüge 0,30 Leva pro Kilometer
„ sonstige Züge 0,42 „ „ „
- B) Lokomotivführer, Zugführer und Heizer
für Schnellzüge und Personenzüge 0,20 „ „ „
„ sonstige Züge 0,30 „ „ „
- C) Schaffner, Wagenwärter und Bremser
für Schnellzüge und Personenzüge 0,14 „ „ „
„ sonstige Züge 0,20 „ „ „
- D) Wagenreiner
in allen Zügen 0,10 Leva pro Kilometer.

Bei Materialenzügen u. dgl. werden die Prämien nach der Zeit bemessen und zwar erhalten:

- A) Lokomotivführer, Zugführer und Heizer 1,80 Leva pro Stunde.
- B) Wagenwärter und Bremser 1,20 Leva pro Stunde.

Für Verschubdienste in den Bahnhöfen ist die Prämie ebenfalls nach der Zeit bemessen.

Auf dem Netz mit 60 cm Spur sind die Kilometergelder für die oben angeführten Gruppen wie folgt: A) und B) für alle Züge 0,60 Leva pro Km., C) 0,52 und D) 0,30 Leva pro Stunde.

Das Traktionspersonal erhält ausserdem noch Prämien für Kohlenersparnis. Die über den normalen Verbrauch gemachte Einsparung wird nur zu 20 % vergütet und zwar nicht zum vollen Preise sondern nur mit 20 Leva pro Tonne. Wird indessen umgekehrt der normale Verbrauch überschritten, dann müssen Lokomotivführer und Heizer den ganzen Mehrverbrauch und zwar zum Einkaufspreis (gegenwärtig 380 Leva die Tonne) ersetzen.

Sonstiges.

Bei Versetzung haben die Bediensteten freie Beförderung für sich und die Angehörigen sowie das Gepäck.

Bei vorübergehender Bekleidung eines höher besoldeten Dienstes wird der Gehalt derjenigen Kategorie und Klasse, der der Bedienstete angehört, weitergezahlt. Erfolgt die Dienstvertretung ausserhalb des Wohnortes des Stellvertreters so werden Tagegelder gezahlt.

Preise.

Gemäss den amtlichen Erhebungen kosteten in Bulgarien:

1 Paar Schuhe	(im April 1925)	500 bis 600	Leva
1 fertiger Anzug	„ „	1 500 „	2 000 „
1 Kgr. Weissbrot	(Mai 1925)	12,75	„
1 „ Schwarzbrot	„ „	9,90	„
1 „ Ochsenfleisch	„ „	26,22	„
1 „ Speck		56,34	„
1 Liter Milch		7,60	„
1 Kgr. Bohnen		10,00	„
100 Kgr. Steinkohle		60,00	„

Der allgemeine Teuerungsindex stieg, wenn man die Zeit von 1901 bis 1910 gleich 100 setzt in 1913 auf 129, in 1914 auf 132, in 1915 auf 161, in 1920 auf 2456, in 1921 auf 2524, in 1922 auf 3495, in 1923 auf 3258 und in 1924 auf 3717. Im Juni 1925 war der Index schon 4387.

Alle in diesem Abschnitt sowie in allen andern Teilen des Berichts vorkommenden Geldwerte beziehen sich auf eine Zeit, da der bulgarische Leva zur deutschen Goldmark im Verhältnis von 35 zu 1 stand, da man also für eine Goldmark 35 Leva zahlen musste.

Abzüge.

Dem Personal werden abgezogen:

- 8 % für den Pensionsfonds;
- 1 % „ „ Gesundheitsdienst;
- 4 % Einkommensteuer.

Für die Abzüge kommen nur in Betracht a) Grundgehalt und b) Prämienzuschlag. Bei der Einkommensteuer werden ausserdem zuvor noch 1500 Leva, die steuerfrei sind, in Abzug gebracht.

Ein weiterer Abzug besteht insofern, als die Gehälter sich allgemein auf Monate mit 30 Tagen beziehen. Es werden somit 5 Tagesverdienste zurückgehalten, die als Kommunale Wegsteuer betrachtet wird, der alle unterliegen. Wer sie nicht in Geld zahlt kann sie durch die Leistung von 10 Arbeitstagen entrichten.

X. Pensions- und Krankengeldregelung.**Kranken- und Sterbegeld.**

Nach dem Staatsbedienstetengesetz hat jeder Bedienstete bei nachweisbarer Erkrankung Anspruch auf eine Dienstbefreiung bis zu drei Monaten und Fortzahlung aller seiner Bezüge. Bei schwerer Erkrankung kann die Beurlaubung auf 6 Monate ausgedehnt werden, wenn der Bedienstete mindestens 3 Jahre in Staatsdiensten gestanden hat.

Krankheitsurlaub für mehr als 1 Monat kann auf Grund des Gutachtens einer Kommission gewährt werden, die aus zwei Aerzten (von denen mindestens einer im Staatsdienst ist) und einem Vertreter der Abteilung besteht, bei welcher der Begutachtete beschäftigt ist.

Für die Eisenbahner besteht ein besonderer Gesundheitsdienst, bei dem sich das Personal untersuchen und Medikamente übergeben lassen kann. Bei schwerer Erkrankung kommen die bahnamtlichen Aerzte in die Wohnung des Erkrankten.

Stirbt ein Bediensteter in Armut so erhalten dessen Familie oder die Leute, die ihn in Pflege hatten ein Begräbnisgeld bis zur Höhe von 5000 Leva. Ist der Verstorbene noch nicht pensionsberechtigt, so erhalten die Angehörigen aus der Staatskasse ausser dem Begräbnisgeld eine Unterstützung in der Höhe von drei

Monatsbezügen, vorausgesetzt dass er mindestens 5 Dienstjahre zurückgelegt hat.

Ausserdem werden noch Unterstützungen aus dem besonderen Fonds bezahlt. Ueber deren Höhe sind nähere Angaben bereits im Zusammenhang mit der Lohnregelung im vorangehenden Abschnitt gemacht.

Pensionsregelung.

Die Pensionsregelung ist für alle Staatsbediensteten einheitlich. Es gibt zwei Arten von Pensionsbezügen:

a) Ruhegelder, die aus dem Pensionsfonds bezahlt werden, und

b) Invalidenpensionen, die aus der Staatskasse bezahlt werden.

Der Genuss der einen Pensionsart schliesst den Genuss der anderen nicht aus.

Geniesst eine Witwe persönliche Pension, so kann sie auch die Pensionsansprüche des Mannes erben. Ebenso erben Waisen die Pensionen beider Eltern.

Ruhegeld.

Das jährliche Ruhegeld kann die durchschnittlichen Jahresbezüge während der letzten drei Dienstjahre nicht überschreiten. Der Höchstbetrag ist auf 18 000, der Mindestbetrag auf 1 200 Leva festgesetzt.

Die Ruhegelder von Pensionisten über 60 Jahre werden um 20 % erhöht und können den Jahresbetrag von 18 000 Leva überschreiten.

Die Dienstzeit während der Kriege wird doppelt angerechnet.

Pensionsgenuss entsteht nach 25 Dienstjahren. Bei Erreichung des 50. Lebensjahres kann Pensionierung nach 20 Dienstjahren erfolgen. Die auf Anordnung der Behörden zur Entlassung gekommenen Bediensteten haben nach 20 Dienstjahren ebenfalls Anrecht auf Pension.

In den Ruhestand können nach 15 Dienstjahren versetzt werden: Lokomotiv- und Schiffsheizer, kranke Personen. (Flieger können schon nach 10 Jahren pensioniert werden).

Der Betrag der Jahrespension wird in folgender Weise errechnet:

Der jährliche Durchschnittsbezug während der letzten sechs Dienstjahre wird durch 35 dividiert und mit der Zahl der Dienstjahre multipliziert. Für jedes über 25 hinausgehende Dienstjahr wird der Divisor um eine Einheit vergrössert und zwar bis zu 30 bei 30 und mehr Dienstjahren.

Als Berechnungsbasis dient nur der Grundgehalt und der Prämienzuschlag (siehe Abschnitt IX). Familienzuschläge, Personalzuschläge, Sonderzuschlag sowie Kilometergelder und Ersparnisprämien werden also nicht berücksichtigt.

Ist der Betrag der auf diese Weise errechneten Jahrespension niedriger als der Betrag, der sich aus der Gesamtsumme der Bezüge während der gesamten Dienstjahre nach Division durch die festgestellte Teilerzahl ergibt, so wird der letztere Betrag der Pension zu Grunde gelegt.

Die auf diese Berechnungsweise festgestellte Pension wird für jedes über 25 hinausgehende Dienstjahr, einschliesslich der Kriegsjahre, um 2 % erhöht.

Invalidenpension.

Invalidenpension wird unter folgenden Umständen gewährt:

- a) wenn der Bedienstete in Ausübung des Dienstes

körperlichen Schaden erleidet oder erkrankt und hierdurch ganz oder teilweise — mindestens aber zu 20 % — seine Arbeitsfähigkeit verliert;

b) den Erben des Invalidenpension Beziehenden.

Die Invalidenpension wird auf Grund des letzten Gehalts errechnet. Bei gänzlicher Arbeitsunfähigkeit beträgt diese 100 % dieses Betrags, bei teilweiser Arbeitsunfähigkeit entsprechend weniger.

Witwen- und Waisenpensionen.

Die Witwe erhält die Hälfte der Pension des Mannes wenn sie ohne minderjährige Kinder ist. Sind solche Kinder vorhanden, so erhält sie 40 % und ausserdem pro Kind 20 %. Der Gesamtbetrag der Witwen- und Waisenpension kann den Pensionsbetrag des Verstorbenen nicht überschreiten.

Eine kinderlose Witwe erhält 40 % des Pensionsbetrages des Mannes.

Witwen verlieren ihre Pensionsansprüche bei Wieder-
verheiratung. Kinder behalten den Pensionsgenuss und zwar Söhne bis zum 21. Lebensjahr und Töchter bis zu ihrer Verheiratung aber höchstens bis zum 25. Lebensjahr.

Vollwaisen erhalten folgende Prozentsätze der Pension des Vaters: 50 % für eine Vollwaise, 75 % für zwei Vollwaisen und 100 % wenn drei oder mehr Vollwaisen vorhanden sind.

Auch Eltern können in den teilweisen Genuss der Pensionsansprüche kommen, wenn der Verstorbene keine Frau und keine Kinder hinterlässt.

Allgemeines.

Die Pensionen werden durch die Pensionskommission bei der Hauptverwaltung der öffentlichen Schulden auf Grund vorgelegter Dokumente festgesetzt.

Alle Pensionen werden am Anfang eines Trimesters gezahlt.

Der Pensionsfonds der Staatsbediensteten befindet sich unter unmittelbarer Kontrolle des Finanzministers und wird von der Direktion der öffentlichen Schulden verwaltet. Das Personal hat keinen Anteil an der Kontrolle oder an der Verwaltung des Fonds.

Die Einnahmen des Fonds bestehen aus:

- 1) den Zinserträgen der Fonds;
- 2) einem 8 %igen Abzug von den festen Bezügen (Grundgehalt und Prämienzuschlag) aller Mitglieder des Fonds;
- 3) aus sonstigen unter irgend einem Vorwand erfolgten Abzügen;
- 4) aus den Mitgliedern auferlegten Geldstrafen;
- 5) aus Zuschüssen des Staates und sonstigen Zuwendungen;
- 6) aus einem alljährlichen Zuschuss in Höhe von 1 % der regulären Einnahmen.

Die Pensionen können nicht verpfändet oder an andere Personen abgetreten werden. Im Höchsthalle kann auf ein Viertel des Pensionsbetrages Beschlagnahme gelegt werden.

Pensionsbezieher erhalten ausser ihrer Pension noch folgende Zuschläge:

- a) 120 Leva ohne Rücksicht auf die Pensionshöhe;
- b) 20 % der Gesamtsumme der Pension und der 120 Leva (unter a) wenn die Pensionisten unter 50 Jahr alt sind, 50 % des entsprechenden Betrages wenn sie 50 bis 60 Jahr alt sind, und 70 % wenn sie über 60 Jahre alt sind.

Der Kongress des Schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Vom Schweizerischen Eisenbahnverband wird uns berichtet:

Am 3. und 4. Juli 1926 fand in Bern der ordentliche Kongress des schweizerischen Eisenbahnverbandes statt. Dies ist die Tagung der Vertrauensleute des Gesamtverbandes, die statutenmässig jedes Jahr ungefähr um die gleiche Zeit und gemäss Beschluss vom Jahre 1922 immer in Bern, dem Sitze des Verbandes, abgehalten wird. Zum bessern Verständnis muss beigefügt werden, dass der schweizerische Eisenbahnverband auf neun Kategorien-Verbinden, zu denen noch der Verband des pensionierten Personals kommt, aufgebaut ist. Die Kategorien-Verbinden halten jedes Jahr noch ihre eigenen Delegiertenversammlungen ab, an denen neben administrativen Angelegenheiten die eigenen Kategorienfragen behandelt werden. Schon an diesen Tagungen hält ein Beamter des Zentralverbandes, in der Regel der Generalsekretär, ein orientierendes Referat über die allgemeine gewerkschaftliche Situation, unter Berücksichtigung und Behandlung der die betreffende Kategorie berührenden Fragen. So wird für den Kongress der Gesamtorganisation wertvolle Vorarbeit geleistet und dieser von der Behandlung reiner Kategorienfragen befreit. Darum ist es auch möglich, die Dauer der Verhandlungen auf zwei Tage zu beschränken.

Der diesjährige Kongress nahm einen in jeder Beziehung vorzüglichen Verlauf. Was ihn besonders auszeichnete, war die Tatsache, dass die Einheit und Geschlossenheit des Verbandes in entschiedener Form zum Ausdruck kam, wie noch nie an einem vorhergehenden Kongress — ein sprechendes Zeugnis dafür, dass der Gedanke der Einheitsorganisation, die alle Beschäftigten umfasst, vom Arbeiter bis zum Beamten, mit Einschluss der Privatbahner und Pensionierten, welche letztere im Kongress ebenfalls eine Vertretung besitzen, sich fest verankert hat. Die rein verwaltungstechnischen Angelegenheiten, Entgegennahme des Jahresberichtes, des Kassenberichtes und Genehmigung des Budgets für das nächste Jahr, beanspruchten nicht viel Zeit. Bericht und Rechnung wurden nach Bemerkungen des deutschen und französischen Berichterstatters der Geschäftsprüfungskommission mit dem Dank an die Verhandlung und die Verbandsbeamten ohne Diskussion genehmigt. Das Budget, das auf einem Jahresbeitrag von Fr. 21.— basiert, wurde ohne längere Diskussion genehmigt. Der Verbandsbuchhalter erstattete einen gedrängten Bericht über die bisherige Wirksamkeit der am 1. Januar 1926 geschaffenen Unterstützungs- und Darlehenskasse, die sich in der erwarteten Richtung entwickelt. Der Kongress genehmigte sodann einige Entnahmen aus dem Kampffonds, die zur Unterstützung gemassregelter Privatbahner notwendig waren. Ferner wurde dem Dispositionsfonds ein entsprechend höherer Betrag als letztes Jahr überwiesen, eine Massnahme, die durch die Unterstützung des englischen Generalstreiks mit 40 000 Franken erforderlich war. Schliesslich genehmigte der Kongress neue Vorschriften für den Rechtsschutz, die eine Vereinfachung des bisherigen Verfahrens in der Behandlung der Gesuche bringen.

Wie immer konzentrierte sich das Hauptinteresse auf das Referat des Generalsekretärs, des Kollegen Bratschi, über die gewerkschaftlichen Angelegenheiten. Das Referat zerfiel auch diesmal in zwei Teile. Im ersten Teil besprach der Referent neben den mehr untergeordneten Angelegenheiten, wichtigeren Kategorienfragen, in eingehender und tiefgründiger Weise die allgemeine Situation. Dabei kam er auf die finanzielle Lage der Bundesbahnen, die Gestaltung der Betriebsverhältnisse, sowie auf die Situation bei den zahlreichen Privatbahnen zu sprechen. Bei den letzteren gibt es noch Direktoren kleiner Bähnchen, die in völliger Weltfremdheit glauben, die Organisation ausschalten zu können und es ablehnen, mit Vertretern des Verbandes zu unterhandeln. In den Kreisen der Privatbahnen, die im Arbeitgeber-Verband schweizerischer Transportanstalten zusammengeschlossen sind, dem allein die Rhätische Bahn, die zweitgrösste Privatbahn, noch nicht angehört, besteht die Tendenz, die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes zu umgehen. Der Versuch, wieder ein eigenes Gesetz wie früher zu schaffen und allgemein den Neunstundentag zu erhalten, ist misslungen. So müssen sich die Privatbahnen mit den Ausnahmen begnügen, die ihnen vom Eisenbahndepartement auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen gewährt werden. Das Eisenbahndepartement zeigt übrigens sehr weitgehendes Entgegenkommen. So wurden in diesem ersten Teil des Referates in zweistündiger Rede all die verschiedenen Fragen allgemeiner Natur in erschöpfender Weise behandelt.

Das zweite Referat des Kollegen Bratschi, das am Sonntag morgen gehalten wurde und ebenfalls zwei Stunden dauerte, beschäftigte sich mit der Revision des Besoldungsgesetzes für das eidgenössische und das Bundespersonal, sowie mit der Schaffung eines Gesetzes betreffend die Verwaltungs- und Disziplinargerichtsbarkeit. Der Redner besprach in sachlicher Weise den bisherigen Gang der parlamentarischen Beratung

des Besoldungsgesetzes, zeichnete in treffenden Worten die Situation und übte scharfe Kritik namentlich am Verhalten und Vorgehen des Bundesrates in dieser Sache. Das endgültige Urteil über das Gesetz müsse zurückgestellt werden, bis die ganze Vorlage vom Nationalrat — der Ständerat hat sie bereits verabschiedet — durchberaten sei. Mit Bezug auf die Disziplinarggerichtsbarkeit ist zu sagen, dass das Ergebnis der abgeschlossenen Beratung des bezüglichen Gesetzes im Ständerat nicht befriedigen kann und der Nationalrat die Vorlage noch wesentlich verbessern muss, wenn sie das Personal befriedigen soll. In einem markanten Schlusswort appellierte der Referent an die Treue zur Organisation und richtete namentlich einen warmen, mit grossem Beifall aufgenommenen Appell an die Jungen, sich der Organisation zur Verfügung zu stellen.

Die beiden Referate, die reichen Beifall ernteten, bildeten eine vorzügliche Grundlage für die anschliessende, lebhaft benützte Diskussion. Die von den Verbandsbehörden in allen Fragen unternommenen Schritte und getroffenen Massnahmen wurden gutgeheissen. In allen Abstimmungen kam das Ver-

trauen und die Zuversicht in die Einheitsorganisation zum Ausdruck, die ein starkes Bollwerk für das Personal ist und einen einflussreichen Machtfaktor darstellt, umfasst sie doch weit über 90 Prozent aller Beschäftigten. Einstimmig wurde eine längere Entschliessung angenommen, in der die Stellung des Verbandes zu den verschiedenen Fragen und Angelegenheiten umschrieben und den Verbandsbehörden Richtung und Wegleitung für die Weiterverfolgung dieser Aufgaben gegeben wird.

Zum Schluss stimmte der Kongress einhellig einem Antrage zu, der zur Unterstützung der Bewegung zur Schaffung einer internationalen Hilfssprache auffordert und den Mitgliedern die Erlernung des heute im Vordergrund stehenden Esperanto empfiehlt.

Alles in allem kann gesagt werden, dass der diesjährige Kongress des schweizerischen Eisenbahnerverbandes nicht nur einen würdigen Verlauf nahm, sondern dass er darüber hinaus zugleich den grossen Wert und die hohe Bedeutung der Einheitsorganisation der Eisenbahner dokumentierte.



Der neue Tarifvertrag in der holländischen Rheinschiffahrt.

In der holländischen Rheinschiffahrt bestand seit langem ein vertragsloser Zustand. Die Schwierigkeit, zu dem Abschluss eines neuen Vertrages zu gelangen, ergab sich aus der Forderung des Zentralen Transportarbeiterbundes, eine Regelung der Krankenunterstützung aufzunehmen. Da die Unternehmer lange Zeit keine Geneigtheit zeigten, dieser Forderung zu entsprechen, die Transportarbeiter auf dieser aber unter allen Umständen bestanden, lief der alte Vertrag ohne Erneuerung zu Ende, blieb aber für die Regelung der Arbeitsbedingungen massgebend. Wiederholt geführte Verhandlungen führten nun im Juni zum Abschluss eines neuen Tarifvertrages, der mit dem 1. Juni in Kraft getreten ist und in den eine Unterstützungsregelung bei Erkrankung aufgenommen ist, die zwar in ihrem materiellen Inhalt nicht allen Wünschen des Personals Rechnung trägt, aber doch zum ersten Male eine soziale Schutzmassnahme einführt, die von dem Unternehmertum bisher hartnäckig abgelehnt worden war.

Wir lassen hier den wesentlichen Inhalt des neuen Tarifvertrages folgen:

Lohn- und Arbeitsregelung.

A) Rheinschleppboote, Mindestlöhne (pro Woche):

Kapitän	fl. 40.00
1. Maschinist	„ 38.50
2. „	„ 33.30
Steuermann m. Patent	„ 33.30
„ ohne „	„ 32.40
Heizer	„ 32.40
Matros über 18 Jahre	„ 23.85
„ zw. 16. u. 18 „	„ 18.00

Auf Boten mit mehr als 100 m² erhitzter Oberfläche erhöht sich der Wochenlohn des Kapitäns und des 1.

Maschinisten um fl. 1.— und zwar für jede darüber hinausgehenden 50 m².

Die Bemannungsregelung ist wie folgt festgelegt:

Boote: bis einschl. 56 m² erhitzter Oberfläche: Kapitän, Maschinist und Matros und 10 fl. pro Reise — auf oder abwärts extra für den Maschinisten.

Boote: von 57 bis 65 m²: Kapitän, Maschinist, Matros und Heizerlehrling.

Boote: von 66 bis 89 m²: Kapitän, Steuermann, Maschinist und 1 Heizer.

Boote: von 90 bis 124 m²: Kapitän, Steuermann, Maschinist und 2 Heizer.

Boote: von 125 bis 159 m²: Kapitän, Steuermann, Matros, Maschinist und 2 Heizer.

Boote: von 160 bis 199 m²: Kapitän, Steuermann, Matros, 1. u. 2. Maschinist und 2 Heizer, oder 1 Maschinist u. 3 Heizer.

Boote: mit 200 m² und mehr erhitzter Oberfläche: Kapitän, Steuermann, 1 Matros, 1 Junge, 1. und 2. Maschinist und 2 Heizer. Während der Sommermonate Juni bis einschl. September 3 Heizer.

B) Rheinschleppschiffe. Wochenlöhne:

Unter 200 t.	Schiffer	fl. 27,00
	Matros	„ 17,10
Von 201 bis 600 t.	Schiffer	„ 27,90
	Matros	„ 18,90 bis 20,70
Von 601 bis 900 t.	Schiffer	„ 28,80
	1. Matros	„ 22,50
	Junge	„ 17,10
Von 901 bis 1350 t.	Schiffer	„ 29,70
	1. Matros	„ 23,40
	2. „	„ 19,80
Von 1351 bis 2000 t.	Schiffer	„ 32,40
	1. Matros	„ 25,20
	2. „	„ 22,50
Von 2001 bis 2500 t.	Schiffer	„ 34,20
	1. Matros	„ 26,10
	2. „	„ 23,40
Von 2501 t. und mehr	Schiffer	„ 36,90
	1. Matros	„ 27,—
	2. „	„ 24,30
	Junge	„ 18,90

Matrosen mit Rheinschifferspatent erhalten wöchentlich eine Erhöhung um 1 fl.

Bestimmungen über Nachtruhe, Ruhetage usw.

Zwischen abends 6 Uhr und vorm. 8 Uhr ist eine Nachtruhe von 10 Stunden zu gewähren. Die nähere Regelung bleibt dem Kapitän überlassen.

Nach Ablauf von 2 und mehr freien Tagen wird ohne Rücksicht auf die Ankunftszeit gefahren. Am Ankunfts- tage müssen Kohlen geladen werden.

Vor 5 Uhr morgens soll auf einer Beginnstation nicht angeheizt werden.

Das Personal soll am Wohnplatz in zwei aufeinanderfolgenden Monaten 4 freie Tage erhalten. An Ostern, Pfingsten und Weihnachten ist ein freier Tag extra zu gewähren.

Samstags nach 2 Uhr mittags und an Sonntagen wird von den holländischen Beginnstationen keine neue Reise angetreten.

Bei Stilliegen im Hafen kann keine höhere Arbeitszeit von der Bemannung gefordert werden als 8 Stunden und zwar muss diese zwischen 8 Uhr. vorm. und 6 Uhr nachm. liegen.

Krankengeldregelung.

Bei einer Erkrankungsdauer von mehr als drei Tagen wird von dem Tage an, da die Lohnzahlung aufgehört hat, Unterstützung gewährt und zwar in folgender Höhe:

	für Verheiratete:	für Ledige:
von der 1. bis 5. Woche:	70 %	50 %
„ „ 6. „ 9. „	50 %	37½ %
„ „ 10. „ 13. „	35 %	25 %

des Wochenlohns.

Länger als während 13 einander folgenden Wochen wird keine Unterstützung ausgezahlt. Hat ein Beschäftigter während 13 einander folgenden Wochen oder während 15 Wochen in einem Kalenderjahr Unterstützung erhalten, so wird Unterstützung erst wieder gewährt, wenn die neue Erkrankung nicht eine Fortsetzung der alten ist.

Vertragsdauer.

Der neue Tarifvertrag läuft bis 31. Mai 1927.

Die Tätigkeit des Deutschen Verkehrsbundes in 1925.

Soeben ist das neue Jahrbuch des Deutschen Verkehrsbundes für 1925 erschienen. Wie immer ist ein grosser Teil der Publikation einer Rückschau auf die wirtschaftlichen und sozialpolitischen Vorgänge während des Berichtsjahres gewidmet, wobei man sich keineswegs auf die Transportindustrie beschränkt, sondern alle wichtigen Erscheinungen festhält. Um die Vielseitigkeit des Inhalts anzudeuten, seien hier nur einige Ueberschriften aus dem wirtschaftlichen Teil wiedergegeben: Aussenhandel, Seeschifffahrt, Seefischerei, Binnenschifffahrt — Eisen- und Stahlproduktion, Kohlenförderung — Die Vertrustungsbewegung in der deutschen und internationalen Eisenindustrie — Die Götterdämmerung der Konzerne (Stinneszusammenbruch usw.) und die neueren Tendenzen in der Konzernentwicklung — Industrie und Banken — Arbeitsmarkt usw. usw.

Im allgemeinen Teil finden sich Betrachtungen über die Politik der Weltmächte, das Locarno-Abkommen,

die deutsche Regierungspolitik, die Reichspräsidentenwahl, den „Aufwertungsbruch und den Zoll- und Steuerraubzug des Kabinetts Luther“.

Den sehr ausführlichen Darlegungen über die Entwicklung und Tätigkeit des Bundes seien hier einige Angaben entnommen.

Ende 1925 zählte der Verband insgesamt 289 455 Mitglieder gegenüber 274 275 Ende 1925. Von diesen sind 51 189 vor 1915 beigetreten. Bei weitem der grösste Teil (über 200 000) ist nach 1918 Mitglied geworden.

Unterschieden nach Berufsgruppen war die Verteilung der Mitglieder Ende 1925 wie folgt:

Handelsgewerbe	99 451
Transportgewerbe	36 715
Kraft- und Luftfahrt	21 899
Hafenbetriebe	25 001
Binnenschifffahrt und Wasserbau	11 330
Seeschifffahrt	8 300
Strassen- und Kleinbahnen usw.	39 211
Post und Telegraphie	27 229
Reinigungsindustrie (einschl. Hausangestellte)	15 591
Theater- u. Kinoangestellte usw.	3 392
Diverse	1 336

zusammen 289 455

Unterschieden nach Berufsgruppen war die Verteilung weibliche Personen.

Angriffsstreiks fanden insgesamt 129 statt. Betroffen wurden hiervon 2 205 Betriebe mit 36 362 männlichen und 1 070 weiblichen Beschäftigten. 111 Streiks waren erfolgreich, 18 erfolglos. Durch die Streikbewegungen wurden für 32 584 männliche Beschäftigte eine Erhöhung des Wochenlohnes um durchschnittlich 3,95 Mk., und für 1 006 weibliche Beschäftigte eine Erhöhung des Wochenlohns um durchschnittlich 1,94 Mk. erreicht. Insgesamt erhöhte sich infolge der Streiks die Wochenlohnsumme um 128 555,50 Mk. für männliche und um 1 951,15 für weibliche Beschäftigte. Durch die Streikbewegungen gingen insgesamt rund 215 Arbeitswochen verloren.

Die weitaus meisten Lohnbewegungen hatten keine Arbeitseinstellung zur Folge. Insgesamt gab es 2940 solcher Bewegungen, von denen 50 373 Betriebe mit 449 097 männlichen und 47 152 weiblichen Beschäftigten betroffen wurden. In 2821 Fällen hatten die Bewegungen Erfolg. Für 400 379 männliche Beschäftigte wurde der Wochenlohn um durchschnittlich 4,96 Mk., und für weibliche Beschäftigte um durchschnittlich 2,90 Mk. erhöht. Die durch die Bewegungen erreichte Erhöhung der Gesamtlohnsumme betrug 1 974 768,95 Mk. für männliche, und 129 451,20 Mk. für weibliche Beschäftigte.

Schliesslich wurden noch 28 Bewegungen ohne Arbeitseinstellung zur Abwehr von Verschlechterungen bzw. Massregelungen geführt, von denen mit einer einzigen Ausnahme alle erfolgreich verliefen.

Der Bund schloss in 1925 zusammen 217 Tarifvereinbarungen für 11 861 Betriebe mit 161 479 Beschäftigten. In 116 Fällen handelte es sich um neue Vereinbarungen, in 101 Fällen um Erneuerungen bzw. Verlängerungen. Insgesamt waren am 1. Januar 1926 657 Tarifverträge für 36 474 Betriebe mit 457 574 Beschäftigten in Kraft gegen 610 Verträge für 33 750 Betriebe mit 359 500 Beschäftigten am 1. Januar 1925.

Ueber die Entwicklung der Bundesfinanzen wird einleitend bemerkt: „Das Ergebnis der finanziellen Entwicklung zeugt von der zunehmenden, sich gleichermassen nach innen wie nach aussen erstreckenden Kraftentfaltung unserer Organisation.“ Die Gesamteinnahmen stiegen von 6 693 859,16 Mk. in 1924

auf 8 726 445,17 Mk. in 1925, was einer Zunahme von 30,4 % entspricht. In der gleichen Zeit stiegen die Gesamtausgaben von 5 397 497,96 auf 7 719 400,58 Mk., d. i. 43 %. Das Barvermögen bezifferte sich Ende 1925 auf 2 496 721,26 Mk. gegen 1 489 676,67 in 1924 und 193 000 Mk. am Ende des Inflationsjahres 1923.

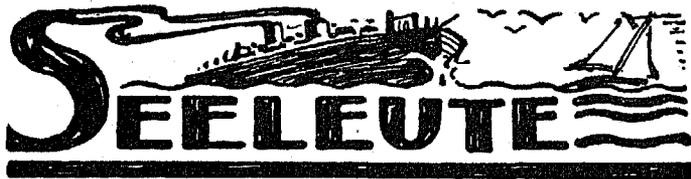
Für Unterstützungen wurden insgesamt ausgegeben 2 213 460,87 Mk. Hiervon entfallen auf:

Arbeitslosenunterstützung	403 347,02 Mk.
Krankenunterstützung	660 392,87 „
Unterstützung bei Todesfällen	122 095,60 „
„ in besonderen Notfällen	99 627,01 „
Streikunterstützung	779 692,40 „
Gemassregeltenunterstützung	41 305,81 „
Rechtsschulz	102 604,61 „
Reiseunterstützung	4 395,55 „
Die Bundespresse kostete insgesamt	293 851,86 Mk.

Alles in allem genommen bestätigt der Jahresbericht, dass der Deutsche Verkehrsband sich von den schweren Folgen der Inflationszeit erholt hat und wieder eine kampffähige Gewerkschaft geworden ist. Der sinnfälligste Beweis hierfür ist die aufsteigende Entwicklung des Tarifvertragswesens, wenn auch die Zahl der hiervon erfassten Betriebe und Beschäftigten noch weit unter dem

Stande vom 1. Januar 1925 (1576 Verträge erfassend 64 402 Betriebe und 681 200 Personen) liegt.

Weniger günstig gestaltete sich die Entwicklung des Betriebsrätesystems. Die Zahl der Betriebsräte zeigt gegenüber 1924 so gut wie keinen, die Zahl der Betriebsobmänner dagegen einen Rückgang von 2160 auf 1850 gegen 4703 in 1920, in welchem Jahre zum ersten Male Betriebsvertretungen gewählt worden sind. Der Bericht lässt die Möglichkeit zu, dass infolge fehlender Angaben seitens der lokalen Organisationen die angeführten Zahlen die wirkliche Stärke der Betriebsvertretungen nicht vollständig wiedergeben, aber es ist doch unverkennbar, dass die Betriebsrätewegung zur Zeit noch stark darniederliegt. „Das erklärt sich“, so führt der Bericht hierzu aus, „zum Teil aus den wirtschaftlichen Verhältnissen, aber auch aus der teilweise vorhandenen Interesselosigkeit und Gleichgültigkeit der Arbeitnehmerschaft in den Klein- und Mittelbetrieben. Auch die umfangreiche Arbeitslosigkeit hat hier wesentlich, und zwar hauptsächlich in den kleinen Orten, ihre Wirkung ausgeübt. Die Belegschaften in diesen Orten, und zwar vorwiegend in den kleinen Betrieben, bringen in dieser wirtschaftlich schwierigen Zeit vielfach den Mut nicht auf, die ihnen zustehenden Rechte auszuüben, aus Furcht, in das Heer der Arbeitslosen hinausgeschlossen zu werden.“



Die Konventionen der IX. Internationalen Arbeitskonferenz.

Uebereinkommen über den Heuervertrag der Seeleute.

Artikel 1.

Dieses Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Seeschiffe, die im Gebiet eines Mitgliedes registriert sind, das das Uebereinkommen ratifiziert hat, ebenso auf die Reeder, Kapitäne und Seeleute dieser Schiffe.

Es findet keine Anwendung:

auf Kriegsschiffe, auf Staatsschiffe, die nicht im Handelsdienst stehen, auf Schiffe der Küstenfahrt, auf Vergnügungsjachten, auf die sogenannte "Indian country craft", auf Fischerfahrzeuge, auf Fahrzeuge mit einem Gehalt von weniger als 100 Bruttoregistertonnen oder 300 Kubikmetern und auf die Schiffe im "Heimatsdienst" (home trade), deren Tonnengehalt die Grenze nicht erreicht, welche nach der Landesgesetzgebung im Zeitpunkt der Annahme dieses Uebereinkommens zur besonderen Regelung dieses Schifffahrtszweiges massgebend ist.

Artikel 2.

Im Sinne dieses Uebereinkommens sind die nachstehenden Ausdrücke zu verstehen wie folgt:

a) der Ausdruck "Schiff" umfasst Schiffe oder Fahrzeuge aller Art, die regelmässig zur Seeschifffahrt verwendet werden, gleichviel, ob sie im öffentlichen oder privaten Eigentum stehen;

b) der Ausdruck "Seemann" umfasst, ohne Rücksicht auf ihre Stellung, jede Person, die an Bord angestellt oder beschäftigt und in die Musterrolle eingetragen ist. Ausgenommen sind Kapitäne, Lotsen, Kadetten und Schüler auf Schulschiffen, Schiffsjungen, die durch einen besonderen Lehrvertrag eingestellt sind, ferner die Besatzung der Kriegsflotte und die sonstigen Personen, die sich im ständigen Staatsdienst befinden;

c) der Ausdruck "Kapitän" umfasst jede Person, welche die Schiffsgewalt hat und für das Schiff verantwortlich ist, mit Ausnahme der Lotsen;

d) der Ausdruck "Schiff im Heimatsdienst (home trade)" bedeutet ein Schiff, das den Handelsverkehr zwischen den Häfen eines bestimmten Landes und den Häfen eines Nachbarlandes in den von der Landesgesetzgebung gezogenen geographischen Grenzen vermittelt.

Artikel 3.

Der Heuervertrag wird vom Reeder oder seinem Vertreter und vom Seemann unterzeichnet. Dem Seemann und erforderlichenfalls seinem Beistand ist die Prüfung des Heuervertrages vor der Unterzeichnung zu ermöglichen.

Die Landesgesetzgebung hat das Verfahren bei der Unterzeichnung des Vertrages durch den Seemann so zu regeln, dass eine angemessene Ueberwachung durch die zuständige Behörde gewährleistet wird.

Die vorstehenden Vorschriften über die Unterzeichnung des Vertrages gelten als erfüllt, wenn die zuständige Behörde bestätigt, dass die Bestimmungen des Vertrages dieser Behörde schriftlich vorgelegt und sowohl vom Reeder oder seinem Vertreter als vom Seemann gutgeheissen worden sind.

Die Landesgesetzgebung hat durch geeignete Vorschriften die Gewähr zu bieten, dass der Seemann den Inhalt der Vertragsbestimmungen verstanden hat.

Der Vertrag darf keine der Landesgesetzgebung oder diesem Uebereinkommen zuwiderlaufende Bestimmung enthalten.

Die Landesgesetzgebung hat alle sonstigen Förmlichkeiten und Sicherheiten für den Abschluss des Vertrages vorzusehen, die zum Schutz der Interessen des Reeders und des Seemannes für notwendig erachtet werden.

Artikel 4.

Durch geeignete Massnahmen ist im Rahmen der Landesgesetzgebung die Gewähr zu schaffen dafür, dass der Heuervertrag keine Bestimmung enthält, durch welche die Parteien im voraus Abweichungen von den für die ordentliche zuständige Gerichtsbarkeit geltenden Regeln vereinbaren.

Dieser Artikel ist nicht dahin auszulegen, dass er die Vereinbarung eines Schiedsgerichts ausschliesst.

Artikel 5.

Jedem Seemann ist eine Urkunde auszubändigen, die seine Dienste an Bord des Schiffes verzeichnet. Die Landesgesetzgebung hat die Form dieser Urkunde, die darin aufzunehmenden Einzelheiten und das bei ihrer Ausstellung zu beobachtende Verfahren zu bestimmen.

Diese Urkunde darf keine Aeusserung über die Güte der Leistungen des Seemanns und keinen Vermerk über seine Entlohnung enthalten.

Artikel 6.

Der Heuervertrag kann auf bestimmte Zeit, für eine Reise oder, wenn es die Landesgesetzgebung gestattet, auf unbestimmte Zeit abgeschlossen werden.

Der Heuervertrag muss die Rechte und Pflichten jeder Partei deutlich angeben.

Er muss unbedingt folgende Angaben enthalten:

1. Name und Vorname des Seemanns, seinen Geburtstag oder sein Alter und den Geburtsort;
2. Ort und Tag des Vertragsschlusses;
3. die Bezeichnung des Schiffes oder der Schiffe, an deren Bord der Seemann Dienste zu leisten sich verpflichtet;
4. die Stärke der Schiffsbesatzung, wenn die Landesgesetzgebung diese Angabe vorschreibt;
5. die Reise oder die Reisen, die unternommen werden sollen, wenn sie im Augenblick der Anheuerung angegeben werden können;
6. die Verwendung, für welche der Seemann bestimmt ist;
7. nach Möglichkeit Ort und Tag, an denen sich der Seemann zum Dienstantritt an Bord einzufinden hat;
8. die dem Seemann gebührende Verköstigung, es sei denn, dass die Landesgesetzgebung eine andere Regelung vorsieht;
9. den Betrag der Heuer;
10. die Bestimmungen über die Endigung des Vertrages und zwar:
 - a) wenn der Vertrag auf bestimmte Zeit geschlossen ist, den Tag des Ablaufes des Vertrages;
 - b) wenn der Vertrag für eine Reise geschlossen ist, den Bestimmungshafen, in dem der Vertrag enden soll, und die Angabe der Frist, mit deren Ablauf der Seemann nach Ankunft im Bestimmungshafen seine Entlassung erhält;
 - c) wenn der Vertrag auf unbestimmte Zeit geschlossen ist, die Bedingungen, unter denen jede Partei den Vertrag kündigen kann, und die Kündigungsfrist, die für den Reeder nicht kürzer als für den Seemann sein darf;
11. den bezahlten Jahresurlaub, der dem Seemann nach einem bei der gleichen Reederei zurückgelegten Dienstjahre zusteht, wenn die Landesgesetzgebung einen derartigen Urlaub vorsieht;
12. alle sonstigen Angaben, welche die Landesgesetzgebung etwa vorschreibt.

Artikel 7.

Wenn die Landesgesetzgebung vorschreibt, dass an Bord eine Musterrolle zu führen ist, so hat sie zu bestimmen, dass der Heuervertrag in die Musterrolle einzutragen oder ihr beizufügen ist.

Artikel 8.

Um den Seemann instandzusetzen, sich über Art und Umfang seiner Rechte und Pflichten zu vergewissern, hat die Landesgesetzgebung durch entsprechende Vorschriften Mittel und Wege zu bezeichnen, die es dem Seemann ermöglichen, sich an Bord über die Bedingungen seiner Anstellung genau zu unterrichten. Dies kann durch Anschlag des Heuervertrags an einer der Mannschaft leicht zugänglichen Stelle oder durch jede andere geeignete Massnahme geschehen.

Artikel 9.

Der auf unbestimmte Zeit geschlossene Heuervertrag kann durch Kündigung seitens einer der Parteien in einem Hafen, den das Schiff zum Laden oder Löschen anläuft, beendet werden, vorausgesetzt, dass die vereinbarte Kündigungsfrist, die mindestens 24 Stunden betragen muss, eingehalten wird.

Die Kündigung hat schriftlich zu erfolgen; die Landesgesetzgebung hat das Verfahren, nach dem die Kündigung zu geschehen hat, derart zu regeln, dass zwischen den Parteien jeder nachträgliche Streit darüber möglichst vermieden wird.

Die Landesgesetzgebung hat die Ausnahmefälle zu bestimmen, in denen auch eine ordnungsmässig erfolgte Kündigung den Vertrag nicht auflöst.

Artikel 10.

Der Heuervertrag, der für eine Reise, auf bestimmte oder auf unbestimmte Zeit geschlossen worden ist, wird rechtsgültig beendet:

- a) durch beiderseitiges Einverständnis der Parteien;
- b) durch den Tod des Seemanns;
- c) wenn das Schiff verloren geht oder völlig seeuntüchtig wird;
- d) aus sonstigen Gründen, welche die Landesgesetzgebung oder dieses Uebereinkommen vorsieht.

Artikel 11.

Die Landesgesetzgebung hat die Voraussetzungen festzusetzen, unter denen der Reeder oder der Kapitän den Seemann fristlos entlassen kann.

Artikel 12.

Die Landesgesetzgebung hat auch die Voraussetzungen festzusetzen, unter denen der Seemann seine sofortige Entlassung verlangen kann.

Artikel 13.

Wenn der Seemann dem Reeder oder dessen Vertreter nachweist, dass er das Kommando eines Schiffes, die Stellung eines Offiziers, eines Ingenieurs oder eine andere höhere Stellung als diejenige, die er gerade bekleidet, erhalten kann oder dass infolge von Ereignissen, die seit seiner Anheuerung eingetreten sind, seine Entlassung eine entscheidende Bedeutung für ihn erlangt hat, so kann er seine Entlassung fordern, sofern er ohne besondere Kosten für den Reeder einen geeigneten und dem Reeder oder dessen Vertreter genehmen Ersatzmann stellt.

In diesem Falle hat der Seemann Anspruch auf die Heuer für die Dauer seiner Dienstleistung.

Artikel 14.

Ohne Rücksicht auf den Grund der Beendigung oder Aufhebung des Vertrags ist auf der dem Seemann gemäss Artikel 5 ausgehändigten Urkunde und auf der Musterrolle durch eine besondere Eintragung die Entbindung des Seemanns von allen Verpflichtungen zu vermerken; dieser Vermerk ist auf Ersuchen einer jeden der Parteien von der zuständigen Behörde zu beizubringen.

In jedem Falle hat der Seemann, abgesehen von der in Artikel 5 erwähnten Urkunde Anspruch auf ein besonderes vom Kapitän auszustellendes Zeugnis, das die Güte seiner Leistungen bescheinigt oder wenigstens angibt, ob er seinen Vertragsverpflichtungen voll Genüge geleistet hat.

Artikel 15.

Die Landesgesetzgebung hat durch geeignete Massnahmen die Beobachtung der Bestimmungen dieses Uebereinkommens zu gewährleisten.

Uebereinkommen über die Rückbeförderung der Seeleute.

Artikel 1.

Dieses Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Seeschiffe, die im Gebiet eines Mitgliedes registriert sind, das das Uebereinkommen ratifiziert hat, ebenso auf die Reeder, Kapitäne und Seeleute dieser Schiffe.

Es findet keine Anwendung:

auf Kriegsschiffe, auf Staatsschiffe, die nicht im Handelsdienst stehen, auf Schiffe der Küstenfahrt, auf Vergnügungsjachten, auf die sogenannte "Indian country craft", auf Fischerfahrzeuge, auf Fahrzeuge mit einem Gehalt von weniger als 100 Bruttoregistertonnen oder 300 Kubikmetern und auf die Schiffe im "Heimatsdienst" (home trade), deren Tonnengehalt die Grenze nicht erreicht, welche nach der Landesgesetzgebung im Zeitpunkt der Annahme dieses Uebereinkommens zur besonderen Regelung dieses Schiffahrtzweiges massgebend ist.

Artikel 2.

Im Sinne dieses Uebereinkommens sind die nachstehenden Ausdrücke zu verstehen wie folgt:

a) der Ausdruck "Schiff" umfasst Schiffe oder Fahrzeuge aller Art, die regelmässig zur Seeschiffahrt verwendet werden, gleichviel, ob sie im öffentlichen oder privaten Eigentum stehen;

b) der Ausdruck "Seemann" umfasst, ohne Rücksicht auf ihre Stellung, jede Person, die an Bord angestellt oder beschäftigt und in die Musterrolle eingetragen ist. Ausgenommen sind Kapitäne, Lotsen, Kadetten und Schüler auf Schulschiffen, Schiffsjungen, die durch einen besonderen Lehrvertrag eingestellt sind, ferner die Besatzung der Kriegsflotte und die sonstigen Personen, die sich im ständigen Staatsdienst befinden;

c) der Ausdruck "Kapitän" umfasst jede Person, welche die Schiffsgewalt hat und für das Schiff verantwortlich ist, mit Ausnahme der Lotsen;

d) der Ausdruck "Schiff im Heimatsdienst (home trade)" bedeutet ein Schiff, das den Handelsverkehr zwischen den Häfen eines bestimmten Landes und den Häfen eines Nachbarlandes in den von der Landesgesetzgebung gezogenen geographischen Grenzen vermittelt.

Artikel 3.

Jeder Seemann, der während der Dauer oder bei Beendigung

des Vertrags ausgeschifft wird, hat gemäss den Vorschriften der Landesgesetzgebung Anspruch auf Rückbeförderung in seine Heimat, in den Hafen, in dem er angeheuert worden ist, oder in den Ausreiselhafen des Schiffes. Die Landesgesetzgebung hat die hierfür nötigen Bestimmungen zu treffen und insbesondere festzusetzen, wer die Kosten der Rückbeförderung zu tragen hat.

Die Verpflichtung zur Rückbeförderung gilt als erfüllt, wenn dem Seemann eine angemessene Verwendung an Bord eines Schiffes verschafft wird, das sich an einen Bestimmungsort im Sinne des vorstehenden Absatzes begibt.

Der Seemann gilt als zurückbefördert, wenn er in seiner Heimat, in dem Hafen, in dem er angeheuert worden ist, oder in einem benachbarten Hafen oder in dem Ausreiselhafen des Schiffes ausgeschifft wird.

Durch die Landesgesetzgebung oder in Ermangelung gesetzlicher Vorschriften durch den Heuervertrag werden die Bedingungen festgesetzt, unter denen der ausländische Seemann Anspruch auf Rückbeförderung hat, der in einem anderen als seinem Heimatlande eingeschifft worden ist. Die Vorschriften der vorhergehenden Absätze bleiben nichtsdestoweniger auf den Seemann anwendbar, der in seinem Heimatlande eingeschifft worden ist.

Artikel 4.

Die Kosten der Rückbeförderung können dem Seemann nicht auferlegt werden, wenn er zurückgelassen worden ist infolge:

- a) eines im Schiffsdienste erlittenen Unfalles;
- b) eines Schiffbruchs;
- c) einer Krankheit, die weder auf seinen Vorsatz noch auf sein Verschulden zurückzuführen ist;
- d) Entlassung aus irgendeinem Grunde, für den ihm keine Verantwortung trifft.

Artikel 5.

Zu den Kosten der Rückbeförderung sind alle Ausgaben für Beförderung, Unterbringung und Verköstigung des Seemannes während der Reise zu rechnen; ebenso die Ausgaben für den Unterhalt des Seemannes bis zu der für seine Abreise festgesetzten Zeit.

Wird der Seemann als Mitglied einer Besatzung zurückbefördert, so hat er Anspruch auf Entgelt für die Dienste, die er während der Reise leistet.

Artikel 6.

Die Behörde des Landes, in dem das Schiff registriert ist, hat in den Fällen, in denen dieses Uebereinkommen Anwendung findet, für die Rückbeförderung aller Seeleute ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit Sorge zu tragen und nötigenfalls die Kosten der Rückbeförderung vorzustrecken.

Heuersätze und Arbeitsbedingungen des Schiffsbedienungspersonals in Australien.

Nachstehend geben wir auszugsweise Heuersätze und Arbeitsbedingungen wieder, wie diese in dem Tarifvertrag zwischen der Federated Marine Stewards and Pantrymen's Association of Australasia mit der staatlichen Handelsflotte Australiens und verschiedenen andern Reedereien niedergelegt sind. Die Heuersätze sind am 1. Oktober, die Arbeitsbedingungen am 1. November 1925 in Kraft getreten. Der gesamte Tarifvertrag läuft, einige Klauseln ausgenommen, bis 1. Oktober 1927.

Heuersätze.

Die Heuersätze beziehen sich auf einen Kalendermonat und sind Mindestheuern:

a) bei der staatlichen Handelsflotte:	
1. Stewards (Fracht oder Kohlenschiffe)	£ 21— 5—0
2. „	„ 17—15—0
3. Klasse Stewards	„ 16— 5—0
1. Wäschestewards, Buffetverwalter	„ 15—15—0
Wäschesteward-Assistenten, Buffetverwalter-Assistenten	„ 14—15—0

b) bei allen Kontrahenten:

1. Wäschestewards	„ 15—15—0
Wäschesteward Assistenten	„ 14—15—0
Pantryman	„ 15—15—0
1. Steward (Fracht- oder Kohlenschiffe)	„ 19— 5—0
2. „ , 2. Klasse Steward	„ 16—15—0
1. Salon Steward	„ 15— 5—0
Salonwörter, Kajütenstewards, Deckstewards, Offiziers-Stewards, Messeraum Stewards,	
2. Pantryman usw.	„ 14—15—0
Steward-Assistenten auf Fracht- oder Kohlenschiffen, 3. Pantryman oder Pantryman-Assistenten	„ 14— 5—0
Nachtwärter	„ 16— 5—0
Jungen, Lehrlinge usw.:	
unter 17 Jahren	„ 5—17—0
zwischen 17 und 19 Jahren	„ 8—12—0
zwischen 19 und 21 „	„ 9—17—0
weibliche Stewards:	
1., 2. oder 3. Stion	„ 11— 0—0
Assistentinnen	„ 9—17—0

Diese Sätze verstehen sich ausser der Verpflegung. Verringern sich die Aufwendungen für die Verpflegung durch andere Ursachen als Verminderung der Lebenshaltungskosten, so sind die Sätze entsprechend zu erhöhen.

Erhöht oder verringert sich der Lebenshaltungsindex (nach den aml. Erhebungen auf Grund von 6 Hauptstädten des Landes), so sind die Sätze der festgestellten Aenderung anzupassen. Als Grundindex werden 1722 Punkte angesehen. Eine Aenderung um weniger als 8 Punkte bleibt unberücksichtigt. Ist die Aenderung 8 und weniger als 24 Punkte, so ändern sich die Heuern um 2 sh 6 d. und bei jeden weiteren 16 Punkten um ebenfalls 2 sh 6 d.

Arbeitszeit.

Die regelmässige Arbeitszeit für Stewards soll auf allen Schiffen in den Bestimmungshäfen 8 Stunden pro Tag nicht überschreiten. Die Arbeitszeit soll zwischen 7 Uhr vorm. und 5 Uhr nachm. liegen. In Zwischenhäfen soll die Arbeitszeit 9 Stunden nicht überschreiten und zwischen 6 Uhr vorm. und 5 Uhr nachm. liegen. Auf See soll die Arbeitszeit 8 Stunden sein und innerhalb 12 aufeinander folgenden Stunden zwischen 7 Uhr vorm. und 7 Uhr nachm. liegen.

Auf Passagierschiffen der staatlichen Schifffahrtsflotte soll die regelmässige Arbeitszeit auf See 9 Stunden betragen und innerhalb 14 aufeinander folgenden Stunden zwischen 6,30 Uhr vorm. und 8,30 Uhr nachm. liegen.

Die regelmässige Arbeitszeit für Nachtwärter soll in Bestimmungshäfen 8 Stunden, in Zwischenhäfen und auf See 9 Stunden betragen. Die Arbeitszeit muss ununterbrochen sein.

Für Wäschepersonal beträgt die Arbeitszeit in Häfen und auf See 8 Stunden im Tage und hat zwischen 7 Uhr vorm. und 5 Uhr nachm. zu liegen.

Auf Passagierschiffen der staatlichen Handelsflotte beträgt die Arbeitszeit in Häfen und auf See 8 Stunden im Tage von Montag bis Freitag zwischen 7 Uhr vorm. und 4 Uhr nachm. und 4 Stunden an Samstagen zwischen 7 Uhr vorm. und 12 Uhr mittags.

Erreicht ein Passagierschiff den Bestimmungshafen vor 12 Uhr mittags und fährt es nicht am selben Tage wieder ab, so ist dem ganzen Personal mit Ausnahme des für die Tee-Bedienung notwendigen frei zu geben.

Beim Staatlichen Schifffahrtsdienst von Westaustralien ist die Arbeitszeit allgemein auf 8 Stunden täglich festgesetzt und soll — mit Ausnahme des Personals für die Teewache — zwischen 7 Lhr vorm. und 5 Uhr nachm. liegen.

Ueberstundensätze.

Ueberstunden sind besonders zu vergüten und zwar mit:

- 1 sh 0 d pro Stunde für Jungen, Lehrlinge usw.
- 1 „ 6 d „ „ für weibliches Personal.
- 2 „ 6 d „ „ für erwachsenes männliches Personal.

Arbeit an Sonn- und Festtagen.

Alle Arbeit an Sonn- und Festtagen in Häfen gilt als Ueberzeitarbeit und ist mit Ueberstundenlarif zu entschädigen und zwar mit mindestens vier Stunden bei Vormittagsarbeit und mit 8 Stunden wenn vor und nach 12 Uhr mittags gearbeitet wird. Verlässt das Schiff den Hafen vor 12 Uhr mittags oder innerhalb 4 Stunden nach Ankunft, so werden nur die wirklich geleisteten Arbeitsstunden vergütet.

Befindet sich ein Schiff an Festtagen auf See, so hat das Personal Anspruch auf einen freien Tag bzw. auf einen Taglohn extra. (In Betracht kommen hierfür sieben Festtage).

Wöchentliche Ruhetage.

Mit Ausnahme des Wäschepersonals hat das Personal im Heimathafen Anspruch auf einen halben freien Tag für jede vollbrachte Arbeitswoche, bzw. Zahlung von vier Ueberstunden.

Jährlicher Urlaub.

Das Personal hat nach 12 Monaten ununterbrochenen Dienstes Anspruch auf 14 Tage Ferien unter Fortzahlung der vollen Bezüge. Dauert das Dienstverhältnis weniger als ein Jahr aber mehr als 6 Monate, so hat der Bedienstete Anspruch auf einen seiner Dienstzeit entsprechenden Urlaub. Dauert das Dienstverhältnis weniger als 6 Monate ohne dass dies auf den Bediensteten zurückzuführen ist, so zahlt der Reeder, sofern 3 Dienstmonate mindestens vollbracht sind für jeden Dienstmonat einen Taglohn extra.

Abmusterung.

Falls ein Bediensteter infolge Erkrankung, Unfall oder aus sonst einem nicht durch sein Betragen verursachten Grunde in einem fremden Hafen entlassen wird, so ist ihm freie Reise und Heuer für die Zeit zu gewähren, innerhalb deren er den Heimathafen normalerweise erreichen kann. Befindet er sich nicht auf einem Schiffe, so ist bis zur Einschiffung zur Rückreise eine Extravergütung von 6 sh. 6 d. pro Tag zu zahlen.

Erkrankung und Unfall.

Wird ein Bediensteter infolge unverschuldeter Erkrankung oder unverschuldetem Unfall in einem fremden Hafen zurückgelassen, so übernimmt der Reeder die Rückbeförderung und zahlt bis zum Tage der Rückkunft die Heuer fort. Dauert die Erkrankung über den Tag der Rückkunft hinaus, so wird die Heuer fortgezahlt und zwar für die Dauer eines Monats nach Rückkehr.

Verpflegungs- und Unterkunftsgeld.

Wenn Verpflegung und Unterkunft nicht gewährt wird, so sind pro Tag 6 sh 6 d extra zu zahlen (entsprechend 2 sh Unterkunftsgehalt und je 1 sh 6 d für eine der drei Mahlzeiten).

Auszahlung der Heuern und Ueberstundengelder.

Die Zahlung der Heuern hat monatlich zu erfolgen und zwar 24 Stunden nach Ankunft in einem Hafen. Die Ueberstunden werden im Heimathafen gezahlt, aber spätestens nach 28 Tagen.

Auf Schiffen der staatlichen Handelsflotte werden monatlich in allen grösseren Heimat- und Auslandshäfen gezahlt.

NOTIZEN.

Der grösste Hotelbetrieb.

Der grösste Hotelbetrieb in Europa ist wohl die "Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft" (abgekürzt: Mitropa). Diese Gesellschaft lässt allein in Deutschland 250 Speisewagen und 300 Schlafwagen verkehren. Insgesamt werden in den Speisewagen alltäglich über 62 000 Mahlzeiten verabreicht. Die 300 Schlafwagen bieten für 6 000 Personen Schlafgelegenheit. Das bei der Mitropa beschäftigte Personal beziffert sich auf rund 4 000, wovon etwas mehr als die Hälfte auf den Speisewagendienst entfallen.

Politik und Eisenbahnen.

„Die Errichtung von Eisenbahnen auf dem Balkan“ — so lesen wir im Daily Herald — „ist immer Ursache diplomatischer Zwistigkeiten. Der Plan der oesterreichischen Regierung zur Errichtung der Mitrovitsa-Eisenbahn hatte beinahe dazu geführt, dass der Weltkrieg 6 Jahre vor seiner Zeit ausbrach. Und heute werden die Beziehungen zwischen Griechenland und Italien durch Eisenbahnpläne kompliziert. Athen ist sehr aufgebracht über einen seitens Italien geplanten Eisenbahnbau durch Albanien (gegenwärtig ein eisenbahnloses Land). Die beste Route, sagen die Griechen, wäre Santi Quaranta-Janina-Trikkala (eine hauptsächlich unter griechischer Kontrolle stehende Linie). Die Italiener planen eine Linie Durazzo-Tirana-Monastir, eine hauptsächlich auf albanischem Gebiet unter italienischer Kontrolle stehende Eisenbahn. Natürlich versichern die Italiener den Griechen, dass die italienische Penetration auf dem Balkan durch das Mittel der von ihnen geplanten Eisenbahn, rein wirtschaftlicher Art sei. „Aber — so bemerkt ein halbamtliches Athener Blatt — sowohl Politik als Handel haben die Gewohnheit, dem Schienenstrang zu folgen“.

Die amerikanischen Eisenbahnerlöhne.

Nach den Aufstellungen für den Monat Februar 1926 betrug die Gesamtlohnsomme für 1 733 004 Bedienstete der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten 228 116 868 Dollar, was gegenüber dem gleichen Monat 1925 eine Vermehrung der Beschäftigten um $\frac{1}{4}$ bis 1 %, und eine Steigerung der Lohnsumme um annähernd 2 % bedeutet. Der im Februar 1926 gezahlte Durchschnittslohn betrug 132 Dollar. Hierin sind sowohl die höchstbezahlten als die geringstbezahlten Beschäftigten einbegriffen. Berücksichtigt man nur die im Stundenlohn beschäftigten Personen, so ist der durchschnittliche Monatslohn 125 Dollar. Für Februar 1925 sind die entsprechenden Durchschnitte 132 bzw. 125 Dollar. Gruppiert man die Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter zusammen, so findet man, dass der monatliche Durchschnittslohn für 330 000 erwachsene männliche Arbeiter 80 Dollar und weniger betrug. Für mehr als zwei Drittel dieser beiden Gruppen betrug der Durchschnittslohn nur etwa 70 Dollar.

Der durchschnittliche Stundenlohn für gewöhnliche Arbeiter in den Vereinigten Staaten.

Der durchschnittliche Stundenlohn für gewöhnliche Arbeiter betrug amtlichen Aufstellungen zufolge am 1. April 1926 0.40 $\frac{1}{2}$ Dollar, was gegenüber dem Stand vom 1. Januar eine kleine Erhöhung bedeutet. Die höchsten durchschnittlichen Stundenlöhne wurden in der Auto-Industrie gezahlt (0.47), die geringsten in den Sägemühlen (32.4 Cents). In der Eisen- und Stahlindustrie betrug der durchschnittliche Stundenlohn 42.2 die Stunde, beginnend mit 20 Cents für Mexikaner und Neger im Süden und steigend auf 50 Cents in den nördlichen Betrieben.

Die Internationale Buchbinder-Föderation errichtet einen Unterstützungsfonds.

Auf ihrem Anfang Juni in Kopenhagen abgehaltenen Kongress hat die Internationale Buchbinder-Föderation einem Vorschlag des Vorstandes entsprechend die Schaffung eines Unterstützungsfonds beschlossen. Der Fonds soll in der Weise gebildet werden, dass

jeder angeschlossene Verband am Anfang jedes Jahres 20 Schweizer Centimes pro Mitglied an die Internationale abzuführen hat. Wie der Kongressvorsitzende bemerkte, soll der Fonds dazu dienen, in Streik befindlichen Organisationen, für die internationale finanzielle Hilfe in Frage kommt, beistehen zu können noch ehe die sich aus besonders zu veranstaltenden Sammlungen ergebenden Gelder eingegangen sind. Unter allen Berufsinternationalen ist die Buchbinderföderation bisher die einzige, die einen derartigen Beschluss gefasst hat. Ein Antrag mit gleicher Tendenz ist seitens des „Verbandes deutscher Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik“ dem bevorstehenden Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation unterbreitet worden.

Das Radio verdrängt Weichensteller.

Unter dieser Ueberschrift berichtet "The Train Dispatcher", das Organ der „American Train Dispatchers' Association“ vom Mai 1926:

Der neue Kontrollapparat, der auf dem Güterzug-Rangierbahnhof der Illinois Central Railroads im Süden von Chicago aufgestellt

worden ist, ist eine Erfindung der Verkehrsingenieure der Western Electric und Graybar Electric Companies. Er besteht aus elf Lautsprecher- und Weiterleitungsstationen an den elf wichtigsten Punkten des Markham-Rangierbahnhofes. An jedem dieser Punkte sind Mikrophone, die die gesprochenen Anweisungen aus dem Bureau des Bahnhofsvorstehers und aus den Blockstellen um mehrere hunderttausend Mal verstärkt in die Luft ertönen lassen. Sämtliche Mikrophone sind mit einem Zentralapparat im Hauptbureau der Fahrdienstleitung verbunden.

Statt sich geschriebener Befehle oder der Boten zu bedienen spricht der Bahnhofsvorsteher seine Anweisungen in das Mikrophon, wobei er sich darauf verlassen kann, dass diese gleichzeitig in jedem der zehn Blockstellen gehört werden. Die Stärke des Schalles garantiert, dass ungeachtet jedes Lärms der Lokomotiven und der Wagen der Weichensteller die Nachricht hören kann. Bevor dieser neue Apparat eingeführt wurde waren 288 Personen beim Rangierdienst und dem Zerlegen von Zügen benötigt. Jetzt sind nur noch 27 Personen erforderlich.

ESPERANTO.

Die Hilfssprache und die Arbeiterbewegung.

Im Zusammenhang mit dem Antrag, den die Arbeitergruppe auf der 8. Internationalen Arbeitskonferenz zu Gunsten der Hilfssprache Esperanto angenommen hat (siehe Juli-Ausgabe des Mitteilungsblattes) wird in den Presseberichten des I.G.B. (No. 27) geschrieben:

Die bei internationalen Konferenzen und Kongressen durch die Sprachunterschiede entstehenden Schwierigkeiten haben schon frühere internationale Konferenzen der gewerkschaftlichen Landes-Sekretäre beschäftigt. Dieses geschah zum erstenmal auf der Amsterdamer Konferenz im Jahre 1905. Es lag folgender Antrag der holländischen Landeszentrale vor:

„Die internationale Konferenz wolle überlegen, ob es möglich ist, eine internationale Korrespondenzsprache einzuführen. Das internationale Sekretariat wird beauftragt, eine Untersuchung darüber anzustellen und der nächsten internationalen Konferenz einen Vorschlag oder Antrag vorzulegen, damit auf der fünften internationalen Konferenz die Frage endgültig entschieden werden kann.“

Bei der Begründung des Antrages betonte der holländische Vertreter Van Erkel, dass man davon abgesehen habe, eine bestimmte lebende oder tote Sprache in Vorschlag zu bringen. Sassenbach als Vertreter Deutschlands erkannte den berechtigten Kern des holländischen Antrages an, hielt jedoch die Ausführung für sehr schwierig; jedenfalls könne nur eine lebende Sprache in Frage kommen, am besten die englische. Würde man sich auf eine bestimmte Sprache einigen, so würde mancher Gewerkschaftsführer und auch mancher strebsame Gewerkschaftler bereit sein, diese Sprache zu erlernen. Dadurch würde nicht allein der Verkehr zwischen den Landeszentralen erleichtert, sondern auch der internationale Verkehr der Berufsorganisationen. Er stellte folgenden Antrag:

„Der Gedanke, eine internationale Korrespondenzsprache anzustreben, ist berechtigt. Als solche kann nur eine lebende Sprache in Betracht kommen. Am besten ist die englische Sprache geeignet. Die Konferenz hält es auch im Interesse der einzelnen international verbundenen Gewerkschaften für gut, sich die Kenntnis dieser Sprache anzueignen.“

Der holländische Antrag wurde zu Gunsten des Sassenbachschen Antrags zurückgezogen; für den Sassenbachschen Antrag stimmten indessen nur Deutschland, England und Holland, sodass er abgelehnt war.

Auf der Pariser Konferenz (1909) beantragte die französische Gewerkschaftszentrale die Propaganda des Esperanto, der Antrag wurde indessen als Anregung für weitere Konferenzen zurückgestellt. Auf der Budapester Konferenz (1911) wurde der Antrag wiederholt. Da alle Delegierten mit Ausnahme der französischen gegen die offizielle Einführung einer Kunstsprache waren, wurde auf eine formelle Abstimmung verzichtet.

Es ist nicht zu verkennen, dass die Anwendung des Esperanto in den letzten Jahren einen solchen Umfang angenommen hat, dass auch für die Gewerkschaften die Notwendigkeit entsteht, von neuem an eine Prüfung der Frage heranzutreten. Bei dieser Prüfung wäre allerdings in erster Linie darüber zu beraten, ob nicht für die Zwecke der Gewerkschaften eine lebende Sprache der künstlichen vorzuziehen ist. Jedenfalls wird der Beschluss der Arbeitergruppe in Genf den gewerkschaftlichen Kreisen Veranlassung geben, sich von neuem mit der Frage einer internationalen Hilfssprache zu beschäftigen.

Esperanto-Briefmarken.

Zu Ehren des Anfang August in Leningrad stattgefundenen Jahreskongresses der Arbeiter-Esperantisten-Internationale (S. A. T.) hat die Sowjetregierung zwei besondere Briefmarken herausgegeben, die grossenteils mit Esperanto-Text versehen sind. Die Marken zeigen die Embleme der Sowjets und haben einen Aufdruck in Morsezeichen, die sowohl russisch wie in Esperanto die Losung enthalten: „Proletarier aller Länder, vereinigt euch!“

Die Briefmarken-Entwürfe sind vom zuständigen Volkssekretariat der Esperantisten-Organisation von Moskau überlassen worden.

Esperanto durchbricht die Sprachschranken.

Aus Anlass des Internationalen Esperantistenkongresses in Edinburgh schreibt Charles Roden Buxton im Daily Herald vom 2. August u.a.:

„Das ist mein erster Esperanto-Kongress. Ich habe aus mir selbst vor einigen Jahren gelernt, Esperanto zu lesen, aber hatte kaum eine Gelegenheit, es zu praktizieren.“

Ich beschloss, um jeden Preis in Konversation zu treten, aber erwartete nur, einige Worte radebrechen zu können. Indessen ist die Atmosphäre so mächtig, dass ich am Ende des ersten Abends auf der Strasse spazieren ging und mich — es ist wahr, nicht ohne Schnitzer — mit einem Juden, zwei Polen und einem Deutschen unterhielt. Heute sprach ich mit einem Japaner, einem Tschecho-Slowaken, zwei andern Polen und einem andern Deutschen.

Ein Fremder wie ich stürzt sich in den Strom und wird von ihm weggetragen. Die Bewegung hat bereits eine Tradition, ein gemeinsames Leben.

Uobewusst fühlt ihr die Schranken, welche seit den Tagen Babels die Menschheit getrennt haben. Ihr fühlt diese an und siehe! sie verschwinden. Eine einzigartige Erfahrung — gleich dem Erwachen aus einem bösen Traum.

Es sind annähernd 700 Delegierte hier, die aus 37 verschiedenen Ländern kommen. Am zahlreichsten sind — von uns abgesehen — die Deutschen, Holländer, Amerikaner, Schweizer, Franzosen und Polen, aber es sind auch Japaner, Indier und Chinesen da. Ich habe bereits eine grosse Anzahl Sozialisten bemerkt, muss aber bedauern, dass nicht noch mehr hier sind. Wir werden fortfahren, eine grosse Gelegenheit zu versäumen, wenn wir Esperanto noch länger als eine Angelegenheit von Verschrobene und Steckenpferd-Reitern betrachten und sie nicht als die meist reale internationale Bewegung begreifen.

Staune ich noch, was an Pfingsten wirklich geschah? Es ist bemerkenswert, dass das, was die Menschen am heftigsten erbeben liess, die Beobachtung war, dass plötzlich die Sprachschranken verschwunden waren.“

Eingegangene Esperanto-Drucksachen

Aus der Schweiz ging dem Sekretariat eine Serie Ansichtskarten der Schweizerischen Alpen-Postautobusse zu, herausgegeben von der Administration der Schweizerischen Bundespostanstalten. Der Text ist in Esperanto aufgedruckt.

Diese Karten sind ebenso wie die Reklame-Drucksachen der Schweizerischen Bundesbahnen sowie der Bern-Lötschberg-Simplonbahn in Esperanto kostenlos erhältlich von Mr. Jules Perlet, Vorsitzender der Schweizerischen Organisation von Eisenbahner-Esperantisten, Bern, Postfach 560.