

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.

stellt, das grosse Ziel nie überschauend, unsere ganze Kraft dem Aufbau unserer Internationalen Organisation und ihrer Ausgestaltung zu einem wirklich lebendigen Organismus und dem täglichen Kampfe widmen.

Von solchem Standpunkt gesehen dürfen wir sagen, dass der Pariser Kongress ein sehr guter Kongress gewesen ist.

Die verschiedenen Gruppenkonferenzen — es fanden deren mehr als auf irgend einem früheren Kongress statt —, hatten alle reichlich Gelegenheit, sich mit den besonderen Interessen der Mitglieder und mit den Notwendigkeiten des täglichen Kampfes zu befassen und Richtlinien für ein einheitliches Auftreten aufzustellen.

Zum ersten Male hatten wir für diese wichtige Gruppenarbeit die Regelung getroffen, dass die Gruppenkonferenzen unmittelbar nach erfolgter Eröffnung des Kongresses zusammentreten konnten. Dieser Versuch ist gelungen. Wohl wurde die Dauer des Kongresses, namentlich auch infolge des eingeschalteten Tages zur Vornahme der notwendigen Uebersetzungen, der aber auch selbst wieder grösstenteils zu Konferenzen benutzt wurde, etwas in die Länge gezogen, doch dieser Uebelstand wiegt unseres Erachtens den organisatorischen Vorteil der getroffenen Massnahme nicht auf. Auf einem folgenden Kongress liesse sich wohl der entstehende Nachteil dadurch vermindern, dass die schriftlichen Uebersetzungsarbeiten an einem Tag erfolgen, an dem der Kongress einen Ausflug unternimmt.

Ungeachtet der Vielzahl der abgehaltenen Gruppenkonferenzen waren damit nicht alle Wünsche befriedigt. In der einen oder andern Gruppenkonferenz wurde die Vornahme einer weiteren Unterteilung als erforderlich erachtet. Wir werden bestrebt sein, solchen Wünschen so weit als irgend tunlich Rechnung zu tragen, aber es sind damit grosse Schwierigkeiten verknüpft. Man denke nur, dass die Sprachverschiedenheit die Anwesenheit mehrerer geübter Uebersetzer bei jeder noch so kleinen Konferenz notwendig macht. Hier haben die Mitglieder es selbst in der Hand, Abhilfe zu schaffen, sei es indem sie noch drei oder vier lebende Sprachen hinzulernen oder aber, dass sie, in Uebereinstimmung mit der Empfehlung des Generalrats der I.T.F., sich die Welthilfssprache Esperanto zu eigen machen, was weniger mühsam ist.

Kam so die Behandlung der Gruppenangelegenheiten ziemlich vollständig zu ihrem Recht und verrichteten die Gruppenkonferenzen im allgemeinen eine sehr nützliche Arbeit — der allgemeine Teil des Kongresses hat uns weniger befriedigt. Gewiss, auch der Verlauf des Vollkongresses brachte gute Momente. Wir denken hierbei an die Besprechung des Antrags der Deutschen Eisenbahner in Sachen der Dawesregelung sowie der Annulierung der Kriegsschulden und die bemerkenswerte, von dem gesamten Kongress mit so allgemeiner Zustimmung aufgenommene Rede des Kameraden Scheffel. Wir denken auch an die Rede von Léon Jouhaux, den in Paris wohnenden Vizevorsitzenden des I.G.B., der als Vertreter des Französischen Gewerkschaftsbundes den Kongress in bildreicher Sprache begrüsst und uns

gewissermassen schadlos stellte für die Verhinderung des I.G.B., sich selbst vertreten zu lassen. Wir denken ferner an die glänzende Rede von Albert Thomas, den Direktor des Internationalen Arbeitsamtes, der uns einmal mehr zum Bewusstsein brachte, welchen Nutzen unsere Bewegung aus einer Einrichtung wie der des I.A.A. ziehen kann, wenn wir dabei nur nicht mehr verlangen, als diese zu geben in der Lage ist, uns vor allem auf unsere eigene Macht stützen und uns vor einer Ueberschätzung des Wertes dieses parlamentarischen Werks hüten.

Die Besprechung des englischen Streiks und die daraus für unseren eigenen Kampf zu ziehende Lehre konnte vorläufig nicht die Bedeutung haben, die dieses äusserst wichtige Ereignis verdient, da die englische Gewerkschaftsbewegung den Standpunkt vertritt, dass nähere Betrachtungen während der Fortdauer des Bergarbeiterkonflikts unterbleiben sollen. Doch auch in dem geführten Umfang trugen die Besprechungen zu einer Urteilsbildung hinsichtlich der Aufgabe und des Wirkens der I.T.F. in solchen Konflikten bei.

Schliesslich ist auch der begeisterte Empfang zu erwähnen, den der Kongress dem Vertreter der italienischen Kameraden bot. In diesem kamen die Sympathien, die in der Internationale für die italienischen Kameraden lebendig sind, spontan zum Ausdruck.

Aber was den sonstigen Verlauf der Vollsitzungen des Kongresses angeht, muss festgestellt werden, dass die langwierige Aussprache über den Punkt „Wahl des Sekretariats“ viel zu viel Zeit in Anspruch genommen hat. Hierdurch kamen andere Angelegenheiten viel zu kurz. So musste beispielsweise die Behandlung des belgischen Antrags betr. die Washingtoner Konvention auf eine kurze Erläuterung beschränkt werden. Wohl fand der Begründer des Antrags hierbei Gelegenheit, um allen Nachdruck auf die Notwendigkeit einer uneingeschränkten Ratifizierung zu legen und wohl fasste der Kongress durch einstimmige Annahme des Antrages einen guten Beschluss, aber es wäre bei diesem Anlass doch auch notwendig gewesen, näher die den Achtstundentag bedrohenden Gefahren zu beleuchten. Im „Mitteilungsblatt der I.T.F.“ ist hierauf wiederholt hingewiesen und vor allem auch die Verschlechterung betont worden, die die Londoner Uebereinkunft der Arbeitsminister vor allem für die Eisenbahnerschaft bedeutet und es wäre darum nach unserer Auffassung sehr nützlich gewesen, wenn der Kongress selbst, noch betonter als dies unter den obwaltenden Umständen geschehen konnte, zu erkennen gegeben hätte, dass es uns nicht zu tun ist um die ledigliche Ratifizierung einer Konvention, sondern um die tatsächliche Sicherung des Achtstundentages bzw. der Achtundvierzigstundenwoche.

Auch die Besprechung der Anträge betr. die Beitragsregelung und die Schaffung eines Unterstützungsfonds hätte mehr Zeit verdient. In diesem Zusammenhang möchte ich nachträglich noch eine Anregung geben, die für den nächsten Kongress vielleicht näher ausgearbeitet werden könnte. Diese Anregung besteht darin, dass in Zukunft der Beitrag für die I.T.F. von jedem Mitglied extra erhoben werden soll. Der Beitrag könnte dann wohl etwas höher festgesetzt werden als gegenwärtig. Ich kann mir nicht

vorstellen, dass, vorausgesetzt dass die Organisationen diesen Gedanken propagieren und auch durch Verbreitung unserer Publikationen unter den Mitgliedern das Interesse für die I.T.F. wecken und wach halten, jemand etwas gegen die Erhebung eines solch geringfügigen Beitrags pro Jahr Einwendungen erhebt.

Eine solche Regelung böte gleichzeitig eine Reihe von Vorteilen: die Verbandskassen würden von dem Beitrag an die I.T.F. entlastet, der einkommende Mehrbetrag könnte zur Schaffung eines Internationalen Unterstützungsfonds verwendet werden, und schliesslich würde festgestellt werden können, wie weit der internationale Gedanke unter den Mitgliedern wirklich verankert ist und Gelegenheit zur Aufklärung dieser über das Wirken der I.T.F. geboten sein. Es ist mir nicht unbekannt, dass verschiedene Organisationen bereits dieses Erhebungsverfahren eingeschlagen und hierbei gute Erfolge erzielt haben. Vorderrhand sind diese beiläufigen Bemerkungen aber nur gemacht, damit sie von den Organisationen einmal selbst im eigenen Kreise überwogen werden.

Die Besprechungen bei der Wahl der Sekretäre haben — ich sagte es schon — viel zu lang gedauert. Darüber hinaus bietet die Form, in der diese Aussprache stattfand — ganz abgesehen davon, ob die Diskussion selbst begründet war oder nicht, also unter vollkommener Ausschaltung der Schuldfrage — für die I.T.F. keinen einzigen Vorteil. Im Gegenteil: sehr zurecht wurde auf dem Kongress darauf hingewiesen, dass solche Besprechungen, die nicht sachliche Meinungsverschiedenheiten, sondern eine Person und deren Auftreten zum Gegenstand haben, dem Ansehen unserer Organisation nachteilig sind. Wird auch jeder anerkennen müssen, dass die Weise, in der die Beschuldigungen erhoben und die Verteidigung geführt worden sind, im allgemeinen auf einem hohen Niveau stand und dass der Streit loyal durchgefochten wurde, niemand wird sich nicht dem auch in der schliesslich angenommenen Erklärung betonten Wunsche anschliessen, dass es zum letzten Male gewesen sein muss, dass unsere Kongresse der Ausfechtung solcher Ritterspiele Raum bieten.

Hoffen wir, dass der vom Kongress in dieser Frage gefasste Beschluss, der den Vorstand mit der Durchführung einer Untersuchung der erhobenen Beschuldigungen und der zu ergreifenden Massnahmen beauftragt, das gewünschte Resultat herbeiführt. Dann würde auch dieser bedauernswerte Teil der Kongressverhandlungen noch seinen Nutzen haben und zu einer Vervollkommung des Bildes beitragen, das der Kongress im übrigen ohne Zweifel sowohl im Hinblick auf die Vollsitzungen, als die Gruppenkonferenzen bot: das Bild einer lebendigen Organisation, die sich ihrer historischen Aufgabe bewusst ist; die bereit ist, sich von den da und dort noch vorhandenen Schwächen und Mängeln Rechenschaft zu geben, und die gleichzeitig entschlossen ist, alle Massnahmen zu treffen, die notwendig sind, um die ihr anvertrauten Interessen erfolgreich zu wahren. Zu diesem Bild hat nicht zuletzt auch der Verlauf beigetragen, den die mit den unter so schwierigen Umständen, aber gleichwohl mit Tapferkeit arbeitenden Kameraden der Balkanstaaten, sowie mit den tschechischen Delegierten und mit der italienischen Delegation stattgefundenen Konferenzen genommen haben.

Schliesslich noch ein Wort des Abschieds — oder besser des Wiedersehens! — an unseren Kameraden August Forstner, der infolge der unter den verschiedenen Ländergruppen herrschenden Gewohnheit, abwechslungsweise eine andere Organisation

mit der Vertretung im Generalrat der I.T.F. zu betrauen, sich nicht mehr zur Wahl stellte. Wir hoffen, dass Forstner recht bald von der Krankheit, die ihn in der letzten Zeit an der Teilnahme an unserer ihm aus Herz gewachsenen Arbeit verhindert hat, genesen sein wird und dass wir ihn, sobald seine Organisation wieder an der Reihe ist, den Delegierten zum Generalrat zu nominieren, wieder frisch und munter in unserer Mitte begrüssen können.

Ein Wort des Dankes verdienen vor allem noch alle unsere französischen Kameraden. Sie haben nichts versäumt, um für einen guten Verlauf des Kongresses zu sorgen und den ausländischen Kollegen den Aufenthalt in Paris so angenehm wie möglich zu gestalten. Besonders der würdige Vertreter der französischen Organisationen, Kamerad Bidegaray, hat weder Mühe noch Energie gescheut und in seinem unnachahmlichen Eifer für die Sorge um das Wohl der Delegierten fast die nicht von ihm wegzudenkende Pfeife vergessen. Ihm darum noch ganz speziellen Dank!

Der Kongress ist vorbei und wir stecken bereits wieder in der alten Tagesarbeit. Vorwärts Kameraden! Jeder muss auf dem ihm angewiesenen Gebiet dafür wirken, dass wir in ununterbrochener Arbeit unsere Organisationen verstärken und sie sowohl nach der Tiefe als nach der Breite ausbauen. Es gilt, die Mitglieder zu zielbewussten Kämpfern heranzubilden, sie zu Opferbereitschaft und internationaler Solidarität zu erziehen und so die Arbeiterklasse zu jener Macht zu erheben, die allein eine Gewähr für die Erreichung unseres Endziels, die Befreiung der Arbeit aus kapitalistischer Umklammerung, bietet.

N. NATHANS.

Allgemeine Resolutionen des Pariser Kongresses der I. T. F.

Protest-Resolution gegen die Auflösung des italienischen Sindacato Trasporti.

Der Kongress nimmt mit Entrüstung Kenntnis von der im Auftrag und unter Führung der faschistischen Organisation der Trasporti Secondari von den italienischen Behörden gewaltsam vorgenommenen Auflösung des Sindacato Trasporti Secondari,

erhebt gegen diese erneute Verletzung des in den auch durch die italienische Regierung unterzeichneten Friedensverträgen verbürgten Koalitionsrechtes nachdrücklichst Protest,

spricht den verfolgten Kameraden die Gefühle warmer Solidarität aus und

erklärt sich bereit, jede Aktion zu unterstützen, die der Internationale Gewerkschaftsbund zur Wiederherstellung des Koalitionsrechtes für die italienische Arbeiterklasse unternimmt.

Protestresolution gegen die Entrechtung des Eisenbahnverbandes in Estland.

Der Kongress erhebt nachdrücklichen Protest gegen das Vorgehen der estländischen Regierung, die unter Berufung auf die alte russische Landesgesetzgebung und im Widerspruch zu der Landesverfassung dem estländischen Eisenbahnverband die Zugehörigkeit zur I.T.F. verboten hat und versichert die estländischen Eisenbahner ihrer Sympathie und der Gefühle wärmster internationaler Solidarität.

Resolution betr. die Beschwerden der Eisenbahner in Britisch-Indien.

Der Kongress der Internationalen Transportarbeiterföderation, der die organisierten Transportarbeiter aus 35 verschiedenen Ländern vertritt, vernimmt mit tiefer Besorgnis, dass die Regierung von Britisch-Indien geweigert hat, die einmütig von der Indischen Gesetzgebenden Versammlung am 5. Februar 1925 angenommene Entschliessung auszuführen, durch welche eine Untersuchung über die Beschwerden der 700.000 unteren Eisenbahnbediensteten der indischen Eisenbahnen verlangt wurde.

Der Kongress ist der Auffassung, dass die Ablehnung einer ebenso bescheidenen wie verständigen Forderung seitens des die Gesamtheit des indischen Volkes vertretenden Parlaments jeder Begründung entbehrt und beauftragt das Sekretariat, indem er gleichzeitig nachdrücklichst gegen einen so willkürlichen Akt einer Regierung protestiert, deren allererste Aufgabe es sein müsste, die Interessen des durch sie vertretenen Volkes zu schützen und dessen Wünsche zu erfüllen, darauf hinzuwirken, dass ein Druck auf die indische Regierung ausgeübt wird, um die Durchführung der verlangten Untersuchung und die Beseitigung der berechtigten Beschwerden zu sichern.

Der Kongresse verurteilt aufs strengste, dass die Direktoren der verschiedenen Eisenbahnen die Gewerkschaften ihres Personals nicht anerkennen und ersucht die indische Regierung, diese Direktoren zur unverzüglichen Anerkennung der Eisenbahnergewerkschaften zu veranlassen.

Resolution betr. den Achtstundentag.

Der Kongress der I.T.F. hält es besonders im sozialen Interesse und aus Gründen der Zivilisation für wünschenswert, aufgrund der Washingtoner Konvention auf die internationale praktische Anwendung des Achtstundentages hinzuwirken und

beauftragt die angeschlossenen Organisationen, im Einvernehmen mit den in Betracht kommenden nationalen Organisationen schleunigst Schritte bei ihrer Regierung zu unternehmen, um die unverzügliche Annahme eines Gesetzes zu erwirken, wodurch die uneingeschränkte Ratifizierung der von der Internationalen Arbeitskonferenz vom 29. Oktober 1919 in Washington angenommenen Konventionen herbeigeführt wird.

Resolution betr. die auf Grund des Dawesplans geschaffenen deutschen Reichsbahngesetze *)

Der Kongress der I.T.F. lenkt die Aufmerksamkeit der angeschlossenen Organisationen auf die Tatsache, dass die im Interesse des Grosskapitals tätige Geheimdiplomatie und die hohe Bürokratie in Ausführung des zwischen der Reparationskommission und der deutschen Regierung beschlossenen Abkommens vom 9. August 1924 in die für die deutsche Reichsbahn erlassenen Gesetze zum Nachteil des Personals der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Bestimmungen aufgenommen haben, die nicht durch die Anforderungen des Dawes-Planes geboten sind.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft versucht nun, aus den Bestimmungen der Reichsbahngesetze vom 30. August 1924 eine schrankenlose Autonomie herzuheilen und die Arbeitsbedingungen wie die sonstigen Rechtsverhältnisse des Personals dauernd zu beeinträchtigen.

Die Nachteile der Reichsbahngesetze auf personellem Gebiet bestehen vor allem in der für die Reichsbahnbeamten geschaffenen rechtlichen Ausnahmestellung. Die Beamten der Reichsbahn waren bis dahin Reichsbeamte, deren Rechts- und Dienstverhältnisse unmittelbar durch Gesetz geregelt wurden. An Stelle des Gesetzgebers regelt nunmehr ein überwiegend aus Interessenten des Grosskapitals zusammengesetzter Verwaltungsrat die Besoldungs-, Pensions- und sonstigen Rechtsverhältnisse in einer Personalordnung. Bei der Gestaltung der Personalordnung haben weder das Personal noch die gesetzgebenden Körperschaften ein Mitbestimmungsrecht. Die Reichsbahnbeamten sind damit mehr und mehr der Willkür des Arbeitgebers ausgeliefert, der unter Berufung auf das Reichsbahngesetz die Anforderungen an Pflichterfüllung und Dienstleistung ständig steigert, während andererseits auf rechtlichem und sozialem Gebiete die empfindlichsten Verschlechterungen angeordnet werden.

Auch die Arbeiter und Angestellten der Reichsbahn sind gegenüber den übrigen deutschen Arbeitern und Angestellten in ihren Arbeitsbedingungen rechtlich und praktisch stark eingeschränkt. So ist z. B. die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bestrebt, die Arbeitszeit der Beamten, die von der Verwaltung eigenmächtig festgesetzt wird, auf die Arbeiter und Angestellten zu übertragen. Ausserdem kann die Gesellschaft auf Grund des Reichsbahngesetzes eine Sonderstellung in der sozialen Gesetzgebung in Anspruch nehmen, die sich, wie die Praxis zeigt, in der Regel zum Nachteil des Personals auswirkt. Diese Sonderstellung und die übrigen Rechtsnachteile des Personals sind nicht durch den Sachverständigenplan bedingt. Sie stehen im Widerspruch mit dem von den Gewerkschaften geforderten einheitlichen Arbeitsrecht und der von ihnen erstrebten Gleichmässigkeit der sozialen Gesetzgebung und entspringen lediglich dem Bestreben des die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beherrschenden internationalen Kapitals, die Rechte und Arbeitsbedingungen des Personals herabzudrücken und das Personal im Kampfe um die Verbesserung derselben zu hemmen.

Dieser Zustand, gegen den sich der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands sofort mit Entschiedenheit zur Wehr gesetzt hat, muss auch die Arbeitsbedingungen und Rechtsverhältnisse des Eisenbahnpersonals ganz besonders in den anderen europäischen Ländern ungünstig beeinflussen. Der Kongress erwartet deshalb, dass alle angeschlossenen Organisationen, deren Regierungen an der Schaffung des Londoner Abkommens beteiligt sind, auf diese mit allem Nachdruck dahingehend einwirken, dass sie einer solchen Aenderung der Reichsbahngesetze, die das Personal der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vor Nachteilen jeder Art gegenüber den übrigen deutschen Arbeitern, Angestellten und Beamten sichern sollen, ihre Zustimmung geben.

Der Kongress ersucht das Sekretariat der I.T.F., seinerseits alles zu tun, um diese Forderung alsbald zu verwirklichen, und dem nächsten Kongress über das Ergebnis seiner Bemühungen Bericht zu erstatten.

*) Siehe hierzu die an anderer Stelle dieses Blattes wiedergegebene Rede Scheffels auf dem Pariser Kongress.

Eine Erklärung des Pariser Kongresses zum Tagesordnungspunkt: Wahl der Sekretäre.

Bei Behandlung des Tagesordnungspunktes „Wahl der Sekretäre“ verlas der Vorsitzende des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands, Koll. F. S c h e f f e l, im Namen der Delegationen Deutschlands, der Schweiz, der Tschechoslowakei, Polens und Luxemburgs, sowie des oesterreichischen Transportarbeiterverbandes nachstehende Erklärung:

„Es ist für die Internationale Transportarbeiter-Föderation unerträglich und ihr Ansehen in der internationalen Arbeiterbewegung leidet auf schwerste, wenn solche unangenehme und schädlichen Debatten über die Person des Kameraden Fimmen wie die heutige kein Ende nehmen.

Fimmen hat in Hamburg das Versprechen abgegeben, jede Handlung zu unterlassen, die geeignet ist, die Interessen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und der angeschlossenen Organisationen zu schädigen, tiefgehende Unzufriedenheit zu erwecken, oder gar Absplittierungsbestrebungen hervorzurufen und zu begünstigen.

Die von den belgischen Genossen auf diesem Kongress gegen Fimmen erhobenen Beschwerden haben einen klaren Tatbestand nicht ergeben.

Exekutive und Generalrat werden beauftragt, diese Angelegenheit zu untersuchen. Ergibt sich eine einwandfreie Bestätigung der Beschwerden und ist eine weitere Tätigkeit Fimmens mit den Interessen der I.T.F. unvereinbar, so haben die genannten Instanzen eine Neuwahl vorzubereiten und nach einem geeigneten Vertreter Umschau zu halten.

Unter diesen Voraussetzungen werden die genannten Organisationen heute ihre Stimmen für Fimmen abgeben.

Wir bitten den Kongress, sich dieser Erklärung, die sich im wesentlichen auch mit den Ausführungen der französischen und englischen Kameraden deckt, anzuschließen.“

Diese Erklärung wurde vom Kongress gegen die Stimmen der belgischen Eisenbahnerdelegierten angenommen. Die französischen Delegierten nahmen an der Abstimmung nicht teil.

Die Rede Scheffel's auf dem Pariser Kongress.

Vorbemerkung: Die Rede, die der Vorsitzende des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands, Kollege F. S c h e f f e l, zur Begründung eines sich mit gewissen Auswirkungen der Dawesregelung befassenden Antrags seiner Organisation auf dem Pariser Kongress hielt, riefte eine Reihe von Fragen in den Mittelpunkt der Verhandlungen, die für die gesamte Arbeiter- und Beamenschaft von entscheidender Bedeutung sind und deren befriedigende Lösung das engste internationale Zusammenwirken der gesamten Arbeiterbewegung zur Voraussetzung hat. Mit Rücksicht hierauf erachten wir es für geboten, diese Rede hier im Wortlaut wiederzugeben.

Ich bin dem Kongress und dem Büro dankbar, dass der Antrag 9 meiner Organisation hier im Plenum des Kongresses behandelt werden soll. Die deutschen Eisenbahner bitten die andern Organisationen in einer wichtigen Angelegenheit um Hilfe. Natürlich liegt es

mir fern, hier alle unsere Schmerzen darzulegen. Ich weiss sehr wohl, dass alle Organisationen in hartem Kampfe stehen, da alle dem Druck der Arbeitgeber ausgesetzt sind. Was uns bestimmt hat, den Antrag 9 hier einzubringen, und was mir Veranlassung gibt, diesen hier näher zu begründen, das ist die Tatsache, dass die deutschen Eisenbahner unter Ausnahmebestimmungen leben und arbeiten müssen, die infolge internationaler Vereinbarungen Gesetzeskraft erlangt haben.

Bekanntlich ist auf Grund des Londoner Abkommens vom 9. August 1924 die deutsche Reichsbahn in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden. Massgebend für deren Verwaltung und innere Organisation ist das Reichsbahn-Gesetz, das in Durchführung des Dawesberichts angenommen worden ist. Wohl besagt der Dawesbericht, dass sich aus der Ueberleitung der Eisenbahnen aus dem Staatsbetrieb in einen Privatbetrieb keine Verschlechterungen für das Personal in seiner rechtlichen und sozialen Stellung ergeben sollten, aber wie legen die Dinge in Wirklichkeit? Man hat das deutsche Eisenbahnpersonal unter einen geradezu unerträglichen Ausnahmezustand gestellt und die neugebildete Reichsbahngesellschaft masst sich die Macht und die Befugnis an, über alle Fragen des Personals diktatorisch zu entscheiden. Hieraus ergeben sich harte Reibungen zwischen Reichsbahndirektion und Personalorganisationen. Leider können die Gewerkschaften kaum noch den aktiven Kampf führen, weil an ihnen die schwere eiserne Fessel des genannten Reichsbahngesetzes hängt. Dieses hat Veranlassung zu einem fast grenzenlosen Abbau des Personals gegeben, der sowohl für das reisende Publikum als selbstverständlich auch für die Eisenbahnerschaft selbst eine starke Gefährdung der Sicherheit mit sich gebracht hat. Auch sonst sehen wir uns einem wachsenden Druck von oben ausgesetzt. Während früher die Löhne und Gehälter für die Eisenbahnerschaft im Reich zentral geregelt wurden und für die Regelung ihrer Rechtsposition und Bezüge das Parlament und die Regierung zuständig waren, trifft jetzt die Reichsbahngesellschaft alle Entscheidungen. Angeblich soll diese Ausweitung der Befugnisse der Reichsbahnverwaltung im betriebswirtschaftlichen wie auch im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse Deutschlands und der übrigen europäischen Länder nötig geworden sein.

Ueber die einzelnen Teile des Reichsbahngesetzes will ich mich nicht verbreiten. Nur einige Bestimmungen will ich hervorheben. Die Direktion der Reichsbahngesellschaft besteht aus 18 Mitgliedern, wovon 9 von der deutschen Regierung und die andern neun von dem Treuhänder der Inhaber der Eisenbahnobligationen, d.h. von dem Eisenbahnkommissar, ernannt werden. Es versteht sich von selbst, dass diese Treuhänder zugleich die Treuhänder rein kapitalistischer Interessen sind. Das Personal ist ausgeschaltet worden im Gegensatz beispielsweise zu der im Staatsbesitz und Staatsbetrieb verbliebenen deutschen Reichspost, in deren Direktion das Personal 8 Vertreter besitzt.

Unsere Organisation hat gegen diese Ausschaltung des Personals wie auch gegen die sonstigen, die Rechtsposition des Personals verschlechternden Regelungen fortwährend protestiert und auch versucht, durch Vermittlung der deutschen Sozialdemokratie die politischen Organisationen der Arbeiterschaft in andern Ländern zu bewegen, auf eine Aenderung des in Ausführung des Dawesberichts geschaffenen Reichsbahngesetzes hinzuwirken. Leider waren alle diese Bemühungen bisher vergeblich. Das ist umso bedauerlicher, als das Reichsbahngesetz auf die Dauer auch zu einer Gefahr für die Arbeiterbewegung des Auslandes werden muss. Schon jetzt wird das Gesetz von der

Deutschen Reichsbahngesellschaft benützt, um sich allen Bestimmungen der allgemeinen Sozialgesetzgebung Deutschlands zu entziehen. Die Reichsbahngesellschaft will diese nur insoweit anerkennen, als sie nicht in einem Widerspruch zu dem deutschen Reichsbahngesetz stehen. Jedenfalls vertritt sie die Auffassung, dass das Reichsbahngesetz allen andern Gesetzen vorangeht und das Primäre bildet.

Die Reichsbahngesellschaft kann die jeweils für die Reichsbahn geltenden Bestimmungen betr. Dienstvorschriften für die Beamten auf Angestellte und Arbeiter übertragen, was die tarifliche Regelung erschwert für die Arbeiter. Im Betrieb und Verkehr beträgt die Dienstschiene meist 14 Stunden. Auch Dienstschiichten von 15 und 16 Stunden sind keine Seltenheit. Eine über die Regelung der Arbeitszeit erlassene Verordnung besagt, dass bei schwerem Dienst die wöchentliche Arbeitszeit im siebenlätigen Turnus 54 Stunden, bei leichtem Dienst 60 Stunden betragen soll. Aber was wird bei der Anwendung dieser Verordnung nicht alles als „leichter Dienst“ verstanden?

Seit dem Zustandekommen der Reichsbahngesellschaft sind etwa 70 000 Bedienstete abgebaut worden, nachdem bereits von 1919—1924 eine gründliche „Reinigung“ durch den Abbau von 240 000 vor sich gegangen war. Die im Dienst verbliebenen sind einer geradezu grenzenlosen Ausbeutung ausgesetzt. Man belastet sie mit unerhörten langen Arbeitszeiten und stützt sich auch hierbei auf das Reichsbahngesetz und den Dawesplan. Die Verkürzung der Arbeitszeit ist eine Lebensfrage für die gesamten Arbeitnehmer.

Alle unsere Bemühungen, die Ratifizierung der Washingtoner Arbeitszeit-Konvention durchzusetzen, sind immer wieder gescheitert. Eine Ratifizierung in dem Sinne, wie sie von den deutschen Unternehmern angestrebt wird, lehnen wir ab, wenn wir auch nicht so weit gehen, auch für das gesamte im Verkehrsdienst stehende Personal den absoluten Achtstundentag zu fordern. Auf den Güterböden, im Oberbau, in Werkstätten u. dgl. muss aber die Arbeitszeit ihre Regelung unbedingt auf Grund der Washingtoner Konvention finden. Wir haben nichts unterlassen, um in dieser Richtung zu wirken und sind entschlossen, noch mehr zu tun, um Regierung und Unternehmertum vorwärts zu drängen, damit endlich die Ratifizierung der Washingtoner Konvention erreicht wird. Wir sehen dabei als selbstverständlich an, dass in dem einen oder andern Lande bestehende bessere Arbeitsbedingungen durch die Ratifizierung nicht beeinträchtigt werden dürfen und erachten Befürchtungen, wie sie früher von andern Kameraden, insbesondere den Eisenbahnern Englands geltend gemarkt worden sind, als unbegründet.

Auf eine Bestimmung des Reichsbahngesetzes muss ich hier noch eingehen. Es ist dies der Paragraph 24, der besagt, dass Reichsbahnbeamten Posten geringerer Bedeutung zugewiesen und dass sie auf Wartegeld gestellt oder in den Ruhestand versetzt werden können. Auf Grund dieses Paragraphen sind zehntausende Arbeiter entlassen und Beamte an deren Stellen kommandiert worden.

Geradezu einen Skandal stellt eine andere Bestimmung dar, wonach 5 Prozent der Gehalts- und Lohnsumme als sogenannte Leistungszulage verwendet werden können. Man hat diese Zulagen nicht zu Unrecht als Schmarotzerzulagen bezeichnet, denn es sind nur die Schützlinge der Reichsbahn, die diese Leistungszulagen erhalten. Die andern gehen leer aus, müssen aber die eigentlichen Leistungen vollbringen.

Noch vieles wäre über diese Zustände zu bemerken, zu denen das Reichsbahngesetz geführt hat. Ich will

mich indessen darauf beschränken, zu dem Gesagten noch das Folgende hinzuzufügen: Die Deutsche Reichsbahngesellschaft geht planmässig darauf aus, sich ausserhalb der deutschen Sozialgesetzgebung zu stellen und sich allen darin vorgesehenen Leistungen zu entziehen. Ferner streitet sie dem Parlament und auch der Regierung jedes Kontrollrecht ab und sie möchte auch los vom Tarifvertrag.

Ein Beispiel möge beleuchten, zu was dies führen kann. Durch vom Arbeitsminister verbindlich erklärten Schiedsspruch erhielt das Personal im vergangenen Winter eine Zulage von einem bis zwei Pfennig die Stunde. Die Reichsbahn setzte sich aber über diesen Schiedsspruch unter Berufung auf das Reichsbahngesetz hinweg. Wir mussten darum den Klageweg gegen die Reichsbahn beschreiten und hätte nicht in derselben Zeit ein Konflikt zwischen Reichsregierung und Reichsbahngesellschaft stattgefunden, der zur Anrufung des Reichsbahnschiedsgerichts in Leipzig führte, wodurch die Reichsbahn zur Einhaltung des Schiedsspruches gezwungen wurde, so hätten wir unsere Klage durch alle Instanzen durchführen müssen, wodurch den Gewerkschaften Kosten im Betrage von mehreren hunderttausend Mark entstanden wären. Die deutsche Reichsbahngesellschaft pfeift nicht nur auf Parlament und Regierung, sondern auch auf die Öffentlichkeit. Alle Beschwerden und Klagen werden einfach mit dem Hinweis abgetan, dass die Gesellschaft dem Deutschen Reichsbahngesetz untersteht und ihr niemand in ihre Betriebsführung dreinzureden hat. Das ist ein ganz unhaltbarer Zustand, denn die Eisenbahnen sind die grösste Industrie und das grösste in Deutschland bestehende Unternehmen. Die bei der Reichsbahn herrschenden Arbeitsbedingungen beeinflussen aber in weitgehendem Masse auch die Arbeitsbedingungen bei andern Unternehmungen und zwar sowohl des Inlands wie auch des Auslands. Es ist ja bekannt, dass sich die Arbeitgeber nie die besseren Verhältnisse, sondern immer nur die schlechteren zum Vorbild nehmen. Darum bedeuten die Verhältnisse auf der deutschen Reichsbahn auch eine immer drohender werdende Gefahr für die Arbeiterklasse des Auslands. Glücklicherweise ist die deutsche Gewerkschaftsbewegung ungeachtet aller Schwierigkeiten, die sie in den letzten Jahren zu überwinden hatte, und die namentlich in der Inflationszeit eine schier unbeschreibbare Form annahm, stark und kampffähig geblieben. Wir sind aber machtlos gegenüber einem Gesetz, das sich auf eine internationale Vereinbarung stützt, und darum meinen wir, dass seitens der I.T.F. erwogen werden sollte, wie an die massgebenden Stellen herangetreten werden kann. Nicht nur die materielle Lage der Arbeiterklasse ist in Gefahr, sondern auch ihr kultureller Aufstieg.

Ich bin der Meinung, es sei Zeit, den Dawesplan zu revidieren und zwar so, dass hierdurch den materiellen und kulturellen Notwendigkeiten der Arbeiterklasse, die die überwiegende Masse des Volks darstellt, Rechnung getragen wird. Gegenwärtig verpflichtet der Dawesplan die deutsche Reichsbahn zu einer jährlichen Leistung von 660 Millionen Mark, wozu noch 290 Millionen Mark Verkehrssteuern kommen. Die Aufbringung solcher ungeheuren Leistungen fällt umso schwerer, als sie der Reichsbahn zu einer Zeit aufgebürdet werden, wo der immer grösseren Umfang annehmende Kraftwagenverkehr die Eisenbahnen allgemein einem harten Konkurrenzkampf aussetzt. Alles nur Mögliche wird aus den Knochen und dem Mark der Eisenbahnerschaft herausgeholt, um den Betrieb trotz der Dawesbelastungen und der Konkurrenz des Kraftwagens und des Luftverkehrs vom finanziellen Gesichtspunkt wirtschaftlich zu gestalten.

Unsere Kameraden waren auf dem letzten Kongress

in Hamburg sehr erstaunt, dass wir uns nicht schärfer gegen die Annahme des Dawesberichtes gewendet haben. Auch Kollege Fimmen äusserte damals die Auffassung, dass der Dawesplan abgelehnt werden müsste. Aber für uns bestand damals gar keine Möglichkeit, anders zu handeln. Eine Aenderung des Dawesplans war nicht zu erreichen und es blieb uns gar nichts anderes übrig als ihn hinzunehmen. Ich brauche nur daran zu erinnern, dass wir damals in einer Zeit schrecklichster Inflation standen, dass die Goldmark auf einer Billion stand und dass wir täglich neue Löhne fordern mussten, ohne gleichwohl die Arbeiter davor schützen zu können, dass andern Tags der ganze empfangene Lohn wieder entwertet war und keine Kaufkraft mehr besass. Wir mussten einmal aus diesem unseligen Zustand herauskommen. Ausserdem muss daran erinnert werden, dass damals die ganze Welt der Auffassung war, Deutschland trage die Schuld am Weltkriege und müsse infolgedessen auch dessen Kosten tragen. Weigerle sich Deutschland, dann drohte neue Besatzung und dann wäre es auch für immer aus gewesen mit der deutschen Republik und den Errungenschaften der Arbeiterschaft. Es ist doch Tatsache, dass keine Macht der Welt der deutschen Arbeiterklasse damals helfend zur Seite stehen konnte. Durch die Ablehnung des Dawesberichts hätte die Arbeiterschaft nur den nationalistischen Tollhäuslern in die Hände gespielt, die, das begangene Verbrechen vergessend, das deutsche Volk in ein neues Unglück gestürzt hätten.

Seit jener Zeit hat sich aber vieles geändert. Man ist nüchterner geworden und niemand steht mehr auf dem Standpunkt, dass ein Volk oder ein Staat allein die Schuld am Kriege trage, sondern dass der Weltkrieg auf das Konto des internationalen Kapitalismus, des Imperialismus, zu setzen ist. Hat man sich einmal zu dieser Erkenntnis durchgerungen, dann wäre es aber eine Ungeheuerlichkeit, wollte man darauf bestehen, dass die Kriegskosten weiter einem einzigen Lande aufgebürdet werden.

Wir haben uns im Hinblick auf die veränderten Auffassungen in der Kriegsschuldfrage an die deutsche sozialdemokratische Partei gewandt und diese ersucht, auf ihre Bruderparteien des Auslands dahingehend einzuwirken, dass auch diese die Kriegskostenfrage erneut in dem angedeuteten Sinne aufwerfen und bei ihren Regierungen vorstellig werden. Einen Erfolg konnten wir bisher nicht feststellen. Damit wollen wir keinen Tadel gegen die sozialistischen Parteien des Auslands aussprechen. Wir verstehen nur zu gut, dass diese durch sie unmittelbar interessierende Fragen in Anspruch genommen sind. Jedenfalls meinen wir, dass nun die I.T.F. berufen ist, einen Vorstoss zu unternehmen und darum haben wir den Antrag, der dem Kongress vorliegt, gestellt. Wir halten dies auch unsomehr für geboten, als man sich eben in diesen Tagen in Genf die Hände gereicht und einen Friedensbund geschlossen hat. Keine Minute länger sollte nun noch gezögert werden dürfen, um alle Elemente zu beseitigen, die diesen Friedensbund stören könnten. Briand, der französische Staatsmann, hat kürzlich in Genf das bedeutsame Wort gesprochen: Weg mit den Kanonen und weg mit den Mitrailleusen. Diese Worte haben in der ganzen Welt ein starkes Echo gefunden. Ich bin in der Tat der Meinung, dass es Zeit zur allgemeinen Abrüstung ist. Nicht dasjenige Land marschiert an der Spitze der Völker, das die meisten Kanonen und die stärkste Waffenrüstung besitzt, sondern

dasjenige, in dem der Lebensstandard der Arbeiterklasse am höchsten steht und das kulturell am fortgeschrittensten ist. Das ist der Weg, auf dem die verschiedenen Länder miteinander in Wettbewerb treten müssten. Es darf nicht länger geduldet werden, dass Völker gezwungen werden, unter Bedingungen zu existieren, die ihren kulturellen Aufstieg verhindern.

Der Kongress gestatte mir in diesem Zusammenhang noch eine andere Frage anzuschneiden. Ich meine die der internationalen Kriegsschulden. Tatsächlich ist es ja nicht möglich, Dawesplan und internationale Kriegsschuldenregelung von einander zu trennen. Die internationale Kriegsschuldung wird immer mehr eine internationale Frage und damit eine Lebensfrage für die Völker Europas. Die darin schlummernde Gefahr hat schon heute eine akute Form angenommen. Ich will hier nur folgende Bemerkung zu dieser Frage machen: Es ist immer behauptet worden, dass die Vereinigten Staaten von Amerika lediglich aus Menschenfreundlichkeit in den Krieg getreten seien. Wir haben dieser Behauptung niemals grossen Glauben beigegeben aber wenn sie tatsächlich zutreffen sollte dann müssen wir fragen, ob es angängig ist, dass sich die Vereinigten Staaten für ihre Menschenfreundlichkeit bezahlen lassen und den europäischen Völkern einen Tribut auferlegen, der die Lebensmöglichkeiten in Frage stellt.

Die Forderung nach der Herstellung von Paneuropa ist für uns keine Phrase. Wir sind entschlossen für die Verwirklichung dieses Zieles einzutreten. Freilich kann sich die Arbeiterklasse hierbei nicht auf die schönen Worte der Regierungen verlassen. Es ist gewiss zu begrüßen, dass sich die Regierungen die Hände reichen und sich gegenseitig geloben, in Frieden zu leben. Mit Worten allein ist es aber nicht getan. Einmal wissen wir, dass fortwährend Saboteure am Werke sind und dass in schier allen Ländern noch immer Chauvinisten mit mehr oder weniger Erfolg tätig sind. Ich brauche hier nur an den Faschismus zu erinnern. Ich meine, wir haben die Pflicht, alles zu tun, um diesen Saboteuren und Chauvinisten den Boden für ihre Propaganda zu entziehen. Vieles hat in dieser Richtung zu geschehen. Ueberall zeigt man uns Denkmäler und Bilder von solchen Personen, deren Lebensarbeit im Zerstören und Kriegsführen stand. Die wahren Vorkämpfer der Menschheit, wie einen Karl Marx und andere, zeigt man nicht und verehrt man nicht. Wir müssen dafür sorgen, dass diejenigen zur Geltung kommen, die der Menschheit die Wege zum Glück weisen, die Führer der Arbeiterschaft. Die Arbeiterklasse ist der stärkste Garant des Völkerbundes und in der Internationale der Arbeiterklasse ist auch der Weltfrieden am besten gesichert. Im Rahmen der internationalen Organisationen ist die I.T.F. die stärkste und die bestgefügteste. In ihr ist der internationale Geist wie in keiner andern lebendig. Darum fällt auch der I.T.F. und ihren Organisationen eine grosse Aufgabe zu. Es ist auch darum, dass wir uns vor allem an die Organisationen der I.T.F. wenden, damit diese bei ihren Regierungen dahingehend vorstellig werden, dass alle Fesseln und Hemmnisse mit denen sich die deutsche Arbeiterklasse und insbesondere die deutsche Eisenbahnerschaft umgeben sieht, beseitigt werden. Ich bitte daher die Delegierten, unsern Antrag zu unterstützen und einmütig zu helfen, dass Raum für eine demokratische Entwicklung geschaffen wird, nicht nur für die Transportarbeiter, sondern für alle Berufe und für alle Nationen.

Eugene Debs †

Eugene Debs, der in diesen Tagen an der Schwelle des achten Lebensjahrzehntes verstorbene Erwecker und Führer der sozialistischen Bewegung in den Vereinigten Staaten, war ursprünglich Lokomotivheizer und hat an der Entstehung und Entwicklung der gewerkschaftlichen Organisation der amerikanischen Eisenbahnerschaft einen hervorragenden Anteil gehabt. Mit 25 Jahren war er Sekretär der Vereinigung der Lokomotivheizer (Brotherhood of Firemen) und 1893 wurde er Präsident der in diesem Jahre neu gegründeten Eisenbahnerunion (American Railway Union). Die Jahre vor der Jahrhundertwende waren für die amerikanische Arbeiterbewegung eine bewegte Periode, in die auch eine Reihe grosser Eisenbahnstreiks fiel. An allen diesen Kämpfen, in denen zum ersten Mal die Eisenbahnerschaft der Vereinigten Staaten zur Führung massaler organisierter Aktionen gegen die Eisenbahnmagnaten übergang, hatte Debs einen hervorragenden Anteil. In unauslöschlicher Erinnerung wird Debs Auftreten bei dem Boykott über die Pullmann-Gesellschaft bleiben. Bei dieser Unternehmung war das Personal in den neunziger Jahren in den Streik getreten und um die Streikenden in ihrem Kampfe zu unterstützen, hatte die von Debs präsidierte Eisenbahnergewerkschaft die Eisenbahner aufgefordert, die Abfertigung von Pullmannwagen zu verweigern. Es kam damals namentlich in Chicago, dem Sitz der Pullmann-Gesellschaft zu furchtbaren blutigen Zusammenstössen. Debs selbst wurde noch vor Abschluss des Kampfes verhaftet und schliesslich zu sechs Monaten Gefängnis verurteilt.

In der späteren Zeit war Debs vornehmlich politisch tätig. Er bekannte sich zur sozialistischen Weltanschauung und wirkte für deren Verbreitung in einer rastlosen Agitation. Unvergesslich wird auch sein mutiges Auftreten während des Kriegs bleiben. Debs trat den Kriegshetzern seines Landes mit seiner ganzen Leidenschaft entgegen, was ihm in 1918 eine Verurteilung zu zehn Jahren Zuchthaus einbrachte. Debs verbüßte drei Jahre dieser Strafe und wurde zu Weihnachten 1921 aus dem Zuchthaus entlassen. Aber nur die weitere Durchführung des Urteils wurde aufgehoben; die Strafe selbst nicht. Diese nahm er als ein Ehrenmal mit in das Grab.

Aus andern Internationalen Berufssekretariaten.

Internationaler Metallarbeiter-Bund.

Anschluss amerikanischer Metallarbeiter-Gewerkschaften

Robert Dissmann †

Eine Delegation des Internationalen Metallarbeiter-Bundes, bestehend aus den Genossen Ilg (Schweiz), Robert Dissmann (Deutschland) und Brownlie (England), begab sich vor kurzem nach dem Vereinigten Staaten, um persönlich mit Leitern der ame-

rikanischen Metallarbeitergewerkschaften Rücksprache zu nehmen und diese über das Wirken des Internationalen Metallarbeiter-Bundes aufzuklären. Wie wir dem Mitteilungsblatt des I.M.B. entnehmen, hatten diese Besprechungen den Erfolg, dass die International Association of Machinists den Anschluss an den I.M.B. beschlossen und dass ferner der Kongress der amerikanischen Metallarbeiter-Föderation (Metal trades department) das Exekutivkomitee ermächtigt hat, den Anschluss an den I.M.B. zu vollziehen. Die Durchführung beider Beschlüsse würde für den I.M.B. eine gewaltige Erstarbung der Mitgliedschaft bedeuten und die organisatorischen Beziehungen dieses Internationalen Sekretariats zu einem Lande ausweiten, dessen Metallindustrie in der Welt eine überragende Bedeutung hat.

Leider wird die Freude an diesem Gewinn getrübt durch den plötzlichen Tod, den das hervorragendste Mitglied der Delegation, Robert Dissmann, auf der Rückreise ereilt hat. Mit ihm verliert nicht nur der I.M.B. sondern die gesamte intern. Gewerkschaftsbewegung einen der markantesten und unverzagtesten Führer. Ursprünglich einfacher Metallarbeiter, entwickelte Robert Dissmann schon in jungen Jahren eine eifrige Tätigkeit sowohl in der gewerkschaftlichen als in der sozialistischen Bewegung des deutschen Proletariats. In beiden Bewegungen versah er nacheinander wichtige Funktionen und seit 1919 bekleidete er das Amt eines Vorsitzenden im Deutschen Metallarbeiterverband, der grössten Berufsgewerkschaft der Welt. Da Dissmann in Fragen der gewerkschaftlichen Kampfführung und der Politik Auffassungen vertrat, die sich nicht immer mit denen der offiziellen leitenden Instanzen deckten, hatte er in der deutschen Arbeiterbewegung selbst stets viele Gegner. Aber wer immer diese sein mochten: der ehrliche und offene Charakter des sich stets mit seiner ganzen Person für seine Ueberzeugung einsetzenden Mannes wurde nie und nimmer in leiseste Zweifel gezogen. In dieser Hinsicht stand der Tote bei Freund und Feind in gleich hoher Achtung. In der Tat war es nicht anders möglich als diesem unermüdlichen Arbeiter und Kämpfer, der sich in hartem Mühen ein seltenes und vielumfassendes Wissen erworben hatte und der sich in allen Umständen als ein Führer von ungewöhnlichen Ausmassen erwies, mit Achtung und Hochschätzung zu begegnen.

Drei Fragen hatte Robert Dissmann seine besondere Aufmerksamkeit zugewandt: den Betriebsräten, dem Bildungswesen und der Internationale. Um die Betriebsräte zu fördern hatte er die Leitung einer für diese Zwecke besonders erscheinenden Schrift des D. M. V. persönlich übernommen. Die Bildungslätigkeit des Verbandes förderte er durch die Errichtung einer eigenen Heimschule des Verbandes, und für die Internationale wirkte er unmittelbar, indem er als Vorstandsmitglied des I.M.B. ständig die Wege wies, die das Sekretariat zwecks Erstarbung der Organisation und des Einflusses zu beschreiten habe. Auch der Plan, persönlich mit den amerikanischen Gewerkschaften in Fühlung zu treten, ist auf Dissmanns Anregungen zurückzuführen. Der von der Delegation erzielte Erfolg zeigt, welch weisem Rat der I.M.B. gefolgt ist. Mögen die über den Ozean führenden Bande, deren Knüpfung von der europäischen Arbeiterbewegung ein so kostbares Opfer gefordert hat, sich in Zukunft als fest und unverbrüchlich erweisen.

Rundschau.

Der weisse Schrecken in Italien.

Die Schüsse, die vor kurzem in Bologna auf das italienische Faschistenhaupt abgefeuert worden sind, haben im Vaterland der Schwarzhemden das Signal zu einer allgemeinen Verfolgung der nichtfaschistischen Bevölkerungsteile gegeben, bei der — sofern möglich — die früheren Gewalttätigkeiten und Brutalitäten noch übersteigert worden sind. Auch die Gesetzgebungsmaschine ist wieder mit unbeschreiblicher Fixigkeit in Funktion getreten und hat dem schon jetzt unentwirrbaren Dickicht von Verboten neue Tot und Gefängnis androhende Paragraphen hinzugefügt. Diese Fixigkeit musste von vornherein den Argwohn erregen, dass die neuen Gesetze bereits längere Zeit fertig im Schubfach des italienischen Diktators gelegen haben und dass er nur nach einem Vorwand suchte, sie an das Tageslicht zu ziehen und in Kraft treten zu lassen. Nicht dass die italienische Kammer sich etwa dem neuen Machtmissbrauch eines Mussolini widersetzt hätte. Eine derartige Geste des Muts hatte Mussolini von diesem Eunuken-Parlament nicht zu befürchten. Das einzige, das den Duce allenfalls zu solcher Vorsicht nötigen mochte, war die Rücksicht auf die Kommentare des Auslands. Die Vermutung, dass jene fehlgegangenen Revolver-schüsse von faschistischer Seite selbst bestellt waren, hatte daher von vornherein sehr viel Wahrscheinlichkeit für sich und diese Vermutung wurde noch bestärkt durch die mysteriösen Begleitumstände des angeblichen Attentats. Unwillkürlich erinnerte man sich an jenes andere, ebenso rätselhaft gebliebene Attentat, das fast genau ein Jahr zuvor, von dem früheren Alpinisten-Hauptmann Zaniboni gegen Mussolini geplant gewesen sein soll, und das damals zum Vorwand für drastische Gesetzgebungsmassnahmen dienen musste. Was aber bisher nur Argwohn und Vermutung sein konnte, ist jetzt durch die Aufdeckung der Spitzeltätigkeit eines Garibaldi als Wahrheit und Wirklichkeit erwiesen: es ist eine unbestreitbare Tatsache, dass Mussolini die Attentate gegen seine Person selbst organisiert und arrangiert und damit ist der ganze abgrundtiefe Morast, in dem sich der italienische Faschismus bewegt, vor aller Welt aufgedeckt.

Warum aber braucht Mussolini bestellte Attentate und warum empfindet er das Bedürfnis, seine Staatsmacht durch immer neue Verbotsp Paragraphen zu festigen? Fürchtet er, dass allen Knebelungen und Drangsalierungen zum Trotz noch irgendwo in Männerherzen Funken glühen, die morgen zur Flamme aufschlagen könnten, dass Hass gegen den Unterdrücker und Liebe zu den Unterdrückten sich am Ende doch stärker erweisen als Gesetzesparagraphen und bewaffnete Faschistenbanden? Ist 's Furcht vor der Nemesis der Geschichte, die Mussolini solch verwerfliche Mittel in die Hand gibt oder braucht er solch künstliche Aufpeitschungen der Leidenschaften, um das italienische Volk über die ausbleibende Erfüllung der von ihm selbst geweckten Hoffnungen hinwegzutäuschen?

Diese und andere Fragen drängen sich dem Beschauer der gegenwärtigen Vorgänge von selbst auf. Vielleicht wird sie die Geschichte in naher Zeit beantworten.

Auch die I.T.F. ist von der neuen terroristischen Welle, die jetzt Italien von der Lombardei bis Sizilien erbeben lässt, in Mitleidenschaft gezogen worden. Faschistische Banden haben in der Nacht vom 31. Oktober zum 1. November die Räume geplündert, in denen das italienische Zweigsekretariat unserer Internationale untergebracht war.

Arbeitskonflikte im Transportgewerbe.

Nach einem über drei Monate dauernden Kampf haben die Hafenarbeiter von D ü n k i r c h e n die Arbeit wieder aufgenommen. Wie man sich erinnern wird, waren die Dünkirchener Hafenunternehmer zur Aussperrung übergegangen, weil die Arbeiterschaft geweigert hatte, sich einer Reihe von Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen zu unterwerfen. Genau gesehen war es dem Unternehmertum darum zu tun, die ihm hinderliche Organisation der Hafenarbeiter zu zerbrechen, um in Zukunft die Arbeitsbedingungen wieder durch Diktat regeln zu können. Diese Absicht ist restlos missglückt. Die Geschlossenheit und Einmütigkeit der Dünkirchener Hafenarbeiter, verbunden mit unbeugsamem Trotz und Aufopferungsgeist, haben die Unternehmerpläne zu Schanden werden lassen.

Zu einem erfolgreichen Abschluss konnte die Lohnbewegung der deutschen Rheinschiffer gebracht werden, ohne dass zur Waffe des Streiks gegriffen zu werden brauchte. Kraft verbindlich erklärten Schiedsspruches wurden die Löhne um durchschnittlich 7 Prozent erhöht und gleichzeitig wurden den Rheinschiffern in den Jahren 1925 und 1926 entstandene Ansprüche auf Ueberstundenvergütungen mit rückwirkender Kraft zuerkannt. Die neuen Tarife gelten bis 31. März 1927.

Eine andere umfangreiche Lohnbewegung fand in den Berliner Verkehrsbetrieben statt. Das über 20 000 Köpfe starke Personal der drei grossen Verkehrsunternehmungen der deutschen Hauptstadt (Strassenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Autobuslinien) hatte durch die in Betracht kommenden Gewerkschaften die Tarifverträge zum 31. Oktober gekündigt und eine Erhöhung der Stundenlöhne um 8 Pfennig gefordert. Da zwischen den Parteien selbst geführte Verhandlungen zu keiner Verständigung führten, griff wie in der Rheinschiffahrt auch in diesem Falle der Schlichter ein. Schliesslich kam für alle drei Betriebe ein Vergleich zustande, der zwar nur eine ziemlich hinter der ursprünglichen Forderung des Personals zurückbleibende Erhöhung (durchschnittlich um 2 bis 3 Pfg.) vorsieht, aber doch das Einverständnis des Personals fand.

Im norwegischen Hafengewerbe ist ein Konflikt zur Zeit noch in der Schwebe. Die Unternehmer haben die laufenden Tarifverträge zum 31. Oktober gekündigt und eine Reihe von Verschlechterungen als Vorbedingung einer Erneuerung des Tarifvertrages gestellt. Die von den Unternehmern entrollten Pläne sind teilweise tiefgreifender Art und da andererseits die norwegische Transportarbeiterorganisation keine Geneigtheit zeigt, sich den Zumutungen des Unternehmertums zu fügen, ist mit der Möglichkeit der Verhängung eines Streiks bzw. einer Aussperrung über sämtliche norwegische Häfen zu rechnen.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

Neuaufnahmen.

Folgende Verbände haben ihre Aufnahme in die I.T.F. beantragt:

Zwiazek Zawodowy Automobilistow (polnische Kraftfahrer)	1 837 Mitglieder
The Bengal Mariners' Union (bengalische Seeleute)	20 000 "
The Indian Seamen's Union (indische Seeleute)	30 000 "

Kongress-Bericht.

Ein vorläufiger Bericht über die Verhandlungen des Pariser Kongresses erschien im Pressebericht vom 25. September; der endgültige ist in Arbeit und wir hoffen, diesen noch vor Ende des Jahres herausgeben zu können.

Die vom Kongress angenommenen Resolutionen sind an anderer Stelle dieser Nummer veröffentlicht.

Ausführung der Kongressbeschlüsse.

Koalitionsrecht.

Das Sekretariat hat sich gemäss der Beschlüsse des Pariser Kongresses an die Regierungen Italiens und Estlands gewandt. Im einen Falle handelt es sich um die Auflösung der italienischen Strassen- und Kleinbahnergewerkschaft, im andern um ein Verbot, auf Grund dessen die estländische Eisenbahner-Organisation künftig nicht mehr der I. T. F. angehören kann. Um den Beschwerden der britisch-indischen Eisenbahnerschaft abzuhelfen, hat das Sekretariat ebenfalls geeignete Schritte unternommen.

Von diesen erneuten Verletzungen des in den Friedensverträgen zugesicherten Koalitionsrechtes wurde das Internationale Arbeitsamt in Kenntnis gesetzt. Ferner richteten wir uns an den Internationalen Gewerkschaftsbund mit der Bitte, sich unserem Protest anzuschliessen.

Beschlüsse der Eisenbahner-Konferenz.

In Sachen der Elektrifizierung, der automatischen Kuppelung und der Signalwiederholung setzten wir uns mit dem I.A.A. in Verbindung. Besprechungen über diese Probleme fanden mit anderen Instanzen, sowie mit dem schweizerischen Arbeiterdelegierten beim I. A. A., Kamerad Schürch, statt. Im Interesse einer baldigen und befriedigenden Lösung vorstehender Fragen wurde den in Betracht kommenden Gewerkschaften entsprechend geschrieben.

Wir geben der Hoffnung Ausdruck, dass der Verwaltungsrat des I. A. A. zur Schaffung der Voraussetzungen beitragen wird, welche eine ordnungsgemässe Behandlung der bekannten, von der Eisenbahnerschaft geäusserten Wünsche gestatten.

Was die Organisationen selbst in dieser Richtung tun können, geht aus den Resolutionen hervor.

Auswirkung des Dawes-Gutachtens.

Die über diesen Gegenstand gehaltene Rede des Kollegen Scheffel geben wir in dieser Nummer im Wortlaut wieder. Auf Wunsch der französischen Kollegen liessen wir ihnen sofort nach dem Kongress eine Uebersetzung zugehen.

Die in Frage kommenden Organisationen — auch die der Vereinigten Staaten — wurden aufgefordert, die in der diesbezüglichen Resolution verlangten Massnahmen zu ergreifen.

Ferner wird das Sekretariat der I. T. F. durch geeignete Artikel in der Gewerkschafts- und Tagespresse die Aufmerksamkeit der Allgemeinheit, insbesondere aber der Arbeiterschaft auf dieses wichtige Problem lenken und im Einvernehmen mit dem I. G. B., bei dem nach dem Hamburger Kongress in 1924 eine Erhebung über die Auswirkung des Dawes-Plans beantragt wurde, eine spezielle, nur das Transport- und Verkehrsgewerbe umfassende Untersuchung durchführen.

Washingtoner Konvention.

Die diesbezügliche Entschliessung wurde dem I. A. A. zur Kenntnisnahme zugesandt. Wir haben den I. G. B. ersucht, mitzuhelfen, um die in der Resolution aufgestellte Forderung durchzusetzen; auch die Organisationen wurden aufgefordert, im eigenen Lande ihr möglichstes zu tun, damit die Konvention in allen Teilen von sämtlichen Ländern, ohne jede Ausnahme, ratifiziert wird.

Die I. T. F. wird auch in Zukunft in der gewerkschaftlichen Presse und überall, wo sie es für notwendig hält, fortfahren, auf die Gefahr hinzuweisen, in der sich die Konvention, insbesondere aber der in ihr vorgesehene Achtstundentag befindet. Wir denken hierbei vor allem an die Bedeutung der bekannten Londoner Konferenz der Arbeitsminister.

Der 1. Mai und die Strassenbahner.

Die zu dieser Frage angenommene Erklärung wurde dem I. G. B. und den angeschlossenen Organisationen mit dem Ersuchen bekanntgegeben auf allgemeine Arbeitsruhe am 1. Mai hinzuwirken.

Erhebung für Berufsgruppe Strassenbahner.

Die Fragebogen über die auf der Brüsseler Konferenz behandelten Gegenstände wurden bereits ausgesandt. Wir bitten die Strassenbahner-Verbände dringend, uns bei dieser Erhebung durch schnelle und genaue Beantwortung der Fragebogen zu unterstützen.

Erhebung für Berufsgruppe Kraftfahrer.

Die Fragebogen sind in Arbeit und werden möglichst bald ausgesickt

Hafenarbeiter-Beirat.

Alle Verbände, die unserer Bitte um Ernennung eines Vertreters in den Hafenarbeiter-Beirat noch nicht entsprochen haben, werden hiermit ersucht, dies alsbald nachzuholen.

Broschüre über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner.

Von der dritten Broschüre über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in den verschiedenen Ländern, Neue Dokumenten-Serie IV, enthaltend Berichte, über Russland, Estland, die Tschechoslowakei und Bulgarien, wurden bisher geliefert: 160 englische, 135 französische, 608 deutsche und 339 schwedische Exemplare.

Mit Rücksicht auf die beschränkte Auflage empfehlen wir den Verbänden, ihre Bestellungen umgehend aufzugeben.

Eingegangene Beiträge.

Französischer Transportarbeiter-Verband	frs. 5 000.—
Spanischer Eisenbahner-Verband	Pes. 1 276.—
Polnischer Eisenbahner-Verband	fl. 900.—
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	M. 10 000.—
Spanischer Kraftfahrer-Verband	fl. 180.—
Deutscher Eisenb.-Verband in der Tschechoslowakei	" 487.84
Belgischer Eisenbahner-Verband	" 750.—
Deutscher Verkehrsbund	M. 12 493.64
Isländischer Gewerkschaftsverband	fl. 479.50
Englischer Eisenbahnangestellten-Verband	£ 82.—

Da die Organisation der italienischen Strassen- und Kleinbahner aufgelöst wurde, bitten wir, bis auf weiteres keine Sendungen mehr an sie zu richten. (Adresse: Rom, Via Prince Eugenio)



Resolutionen des Pariser Kongresses der I. T. F.

Resolution über die automatische Kuppelung.

In der Erwägung,

dass infolge des Fehlens einer automatischen Kuppelungsvorrichtung wichtige Gruppen des Eisenbahnpersonals ihre Tätigkeit beim Rangierdienst noch stets unter unnötig grösserer Lebensgefahr verrichten müssen als im allgemeinen bereits mit der Tätigkeit des übrigen Eisenbahnpersonals verbunden ist,

dass anderseits die Einführung der automatischen Kuppelung auch die technische Zuverlässigkeit und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs steigert,

dass auch die offizielle Untersuchung des I.A.A., die auf Grund des Antrages Schürch auf der Internationalen Arbeitskonferenz in 1923 erfolgt ist, zu der Schlussfolgerung leitete, dass (in den einzelnen Ländern, wo die automatische Kuppelung teilweise oder ganz eingeführt ist) „die automatische Kuppelung in grossem Umfang zur Sicherheit des Eisenbahnpersonals beigetragen hat“,

stellt der Kongress nach Kenntnisnahme von den Bemühungen, die seit dem Eisenbahnerkongress von Bellinzona zwecks Verwirklichung des seit Jahrzehnten vom Eisenbahnpersonal geäusserten Wunsches auf Einführung der automatischen Kuppelung getan worden wird, fest,

a) dass die zahlreichen Versuche mit verschiedenen Systemen der automatischen Kuppelung, von denen einzelne bereits im praktischen Gebrauch stehen, bewiesen haben, dass, soweit die technische Seite in Frage kommt, zur Einführung der automatischen Kuppelung übergegangen werden kann;

b) dass in verschiedenen Ländern die Eisenbahnverwaltungen auf entsprechende Anfrage seitens des eigenen Personals erklärt haben, die Einführung der automatischen Kuppelung in dem betreffenden Lande sei abhängig von einer allgemeinen Einführung,

ersucht der Kongress

die in Frage kommenden Instanzen des Völkerbundes, die die Erfüllung und Durchführung der in den Friedensverträgen gemachten Zusicherungen betr. den Schutz der Arbeiter gegen Betriebsunfälle zu überwachen haben, Massnahmen zu treffen, dass die Einführung der automatischen Kuppelung nicht länger verzögert wird und dringt bei den angeschlossenen Organisationen darauf an, für die Einführung der automatischen Kuppelung eine kräftige Aktion zu entfalten, bei der, wenn nötig, ein gemeinsames Auftreten auch international zum Ausdruck kommen muss.

Resolution über die Signalwiederholung.

Der Kongress

beauftragt das Sekretariat der I.T.F., auf die allgemeine Einführung der Signalwiederholung und Signalregistrierung auf Lokomotiven mittels Hertzscher Wellen hinzuwirken.

Resolution über die Elektrifizierung der Eisenbahnen.

Der Kongress stellt fest,

dass die Elektrifizierung der Eisenbahnen bei der gegenwärtigen Betriebsweise in verschiedener Hinsicht Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen für das Eisenbahnpersonal zur Folge hat, mit denen eine Intensivierung der Arbeit, grössere Anforderungen an die Arbeitskraft und grössere Gefahren und Risiken verbunden sind, während gleichzeitig auch die Verkehrssicherheit insbesondere durch die Bestrebungen zur Einführung der Einmannbesetzung auf Elektrolokomotiven in höherem Masse gefährdet wird,

erachtet es vor allem als die Aufgabe des Personals selbst in jedem Lande durch Herstellung grösstmöglicher gewerkschaftlicher Einheit seinen Rechten und Interessen Geltung zu verschaffen,

dringt bei den angeschlossenen Organisationen darauf an, das I.T.F.Sekretariat sorgfältig auf dem Laufenden zu halten über die Entwicklung der Elektrifizierung und deren Begleiterscheinungen im eigenen Land, damit das Sekretariat Sorge tragen kann für einen regelmässigen Austausch der Angaben und für gegenseitige Unterrichtung (eventuell durch Anberaumung von Konferenzen in bestimmten Ländern in bestimmten Situationen), sowie für die Verleihung internationaler Unterstützung an Organisationen, die in Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder den Kampf in schärfsten Formen aufnehmen müssen,

ersucht das I.A.A., auch die Frage der Elektrifizierung und der damit verbundenen Fragen, soweit diese die Sicherheit des Verkehrs und die Personalinteressen berühren, und die nur international gelöst werden können, auf die Tagesordnung einer besonders einzuberufenden Arbeitskonferenz für Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals und des Eisenbahnbetriebs zu setzen.

Die automatische Kuppelung und das Internationale Arbeitsamt.

Langsam, ganz langsam geht es mit dieser Sache vorwärts. Alle Vorstellungen seitens der Arbeitnehmer im Verwaltungsrat des I.A.A. und alle Bemühungen des Direktors Albert Thomas stossen auf den passiven Widerstand der Internationalen Union der Eisenbahnunternehmen.

Bekanntlich hat das Internationale Amt auf Grund einer Resolution der internationalen Arbeitskonferenz in 1923, die eine Lösung des Problems auf internationalem Wege fordert, eine Untersuchung eingeleitet und sich, da es sich um technische Fragen handelt, mit der Internationalen Union der Eisenbahnunternehmen in Verbindung gesetzt. Das Amt ist nun seither wegen des von der Internationalen Union eingeführten Verfahrens mit seinen Arbeiten im Rückstand geblieben. Hierbei sei erwähnt, dass die von dieser Internationale eingesetzte technische Kommission in ihrer Sitzung vom April/Mai 1925 in München nach Vorlage statistischen Materials über die automatische Kuppelung geglaubt hat, sich dazu nicht endgültig aussprechen zu können und der Meinung war, dass man mit der Erhebung fortfahren sollte.

Auf Veranlassung des Unterzeichneten wurden bei der Internationalen Union der Eisenbahnen erneut Schritte unternommen. Diese ist der Ansicht, dass eine Statistik über die Unfallhäufigkeit bei gewöhnli-

cher und automatischer Kuppelung auf keiner zuverlässigen Vergleichsbasis fusse und daher keine einwandfreien Schlussfolgerungen gestatte. Bevor man an die eigentliche Sache herantrete, sei zunächst notwendig, statistische Tabellen über die Unfallhäufigkeit bei den einzelnen Kuppelungsarten auszuarbeiten. Man sei z. Zt. mit der Aufstellung von Richtlinien beschäftigt, welche bei solchen statistischen Arbeiten als Grundlage dienen sollten; bevor diese jedoch zum Beschluss erhoben, bezw. angewandt würden, müssten sie noch verschiedenen Organen der Union unterbreitet werden. Mit dem Kern der Sache könne sich die Union nur dann befassen, wenn das Ergebnis einer gemäss dieser Richtlinien vorgenommenen statistischen Erhebung vorliege.

Was schert es die Internationale Union, ob sich inzwischen die Unfälle mehren, was schert es sie, dass die in andern Ländern mit der automatischen Kuppelung gemachten Erfahrungen einwandfrei ergeben haben, um welche ausgezeichnete Verbesserung es sich handelt? Das alles rührt sie nicht; sie will nur schrittweise, und zwar in ganz kleinen Schritten vorgehen.

Es ist gewiss zu verstehen, dass man bei der Lösung des Problems der automatischen Kuppelung auf Schwierigkeiten finanzieller oder technischer Art stossen wird, besonders in der Uebergangszeit von der gewöhnlichen zur automatischen Wagenkuppelung. Was man aber durchaus nicht verstehen kann, ist, dass man die Sache auf die lange Bank zu schieben versucht unter dem Vorwand, die Situation aufzuklären. Jedenfalls glauben wir, dass das I.A.A. seine Verantwortung übernehmen sollte, denn es ist nicht anzunehmen, dass eine solche, die Sicherheit der Arbeit betreffende Frage über seinen Zuständigkeitsbereich hinausgeht.

Der Verwaltungsrat des I.A.A. hat sich noch einmal für das Problem interessiert; in seiner letzten Sitzung hatte, nach dem Unterzeichnetem auf seine Interpellation hin eine Antwort erteilt worden ist, Herr Mayeda, Vertreter der japanischen Regierung, dem Direktor ein interessantes Memorandum vorgelegt, in dem die in Japan seit Einführung der automatischen Kuppelung gemachten Erfahrungen geschildert wurden. Sich auf diese Erfahrungen stützend, glaubte Herr Mayeda, dass es von Wichtigkeit sei, eine gründliche Untersuchung der Frage vorzunehmen und der in 1928 stattfindenden Konferenz einen Bericht zu unterbreiten. Herr Mayeda betonte nicht nur die erfreulichen Resultate, die in seinem Lande mit der automatischen Kuppelung gemacht wurden, sondern verwies auch auf die wesentlich besseren Ergebnisse in den Vereinigten Staaten und Canada. Der Vertreter der canadischen Regierung, Herr Riddell, unterstützte seinen japanischen Kollegen und bestätigte, dass das automatische Kuppelungssystem seit einer Reihe von Jahren in Canada eingeführt und dass die Zahl der durch die Kuppelung der Züge verursachten Unfälle um 75 bis 80 % zurückgegangen ist. Er betonte, dass Europa in dieser Hinsicht rückständiger sei als die übrige Welt. Der Vertreter der indischen Regierung, Sir Atul Chatterjee, erklärte sich mit der Forderung seiner Vorredner, dass die Frage der Verhütung von Unfällen und besonders diejenige der automatischen Kuppelung auf die Tagesordnung der Konferenz in 1928 gesetzt werden sollte, vollständig einverstanden. Die automatische Kuppelung sei bereits auf einem grossen Teil des indischen Gebietes eingeführt und werde wegen ihrer vortrefflichen Auswirkung auf die Unfallziffern bei den Eisenbahnen in noch viel weitgehenderem Masse Anwendung finden.

Man kann sich wohl denken, dass Unterzeichneter erfreut war, zu sehen, dass dieser Frage, die er glaubte, anschneiden zu müssen, ein solches Interesse

entgegengebracht wurde. Er dankte den Regierungsvertretern für ihre wertvolle Unterstützung. Im Gegensatz zu der zuvor von einem Vertreter der Arbeitgeber zum Ausdruck gebrachten Meinung hielt er es für notwendig, insbesondere im Hinblick auf die Verhütung von Unfällen auf der Behandlung des Problems der automatischen Kuppelung zu bestehen.

Am Schlusse der Verhandlungen wurde das Amt ersucht, der im Januar 1927 stattfindenden Ratssitzung einen Bericht über die Verhütung von Unfällen vorzulegen, der sich gleichzeitig auch mit dem Problem der automatischen Kuppelung beschäftigen soll.

Es bleibt uns nur noch zu wünschen übrig, dass die Lösung des Problems im Interesse der Eisenbahner, deren Leben bei der Ausübung ihres schweren Dienstes tagtäglich auf dem Spiele steht, nicht mehr lange auf sich warten lässt.

Bern, den 24. Oktober 1926.

CH. SCHURCH.

Einige Worte des Dankes an Kamerad Schürch für alles, was er auf diesem Gebiet für die Kollegen Eisenbahner getan hat, sind hier zweifellos am Platze. Der Pariser Kongress hat den Wunsch ausgesprochen, das I.A.A. möge eine Spezialkonferenz einberufen, die sich mit der Frage der automatischen Kuppelung sowie mit anderen wichtigen, die Eisenbahnerschaft interessierenden Fragen beschäftigen soll. Der Beschluss des Verwaltungsrats des I.A.A. kann als ein Schritt auf diesem Wege betrachtet werden. Wir hoffen, dass schliesslich doch den Wünschen des Personals, wie sie in Paris durch die Vertreter von mehr als einer Million Eisenbahner erneut zum Ausdruck kamen, Rechnung getragen wird.

Na.

Deutscher Eisenbahnerbrief.

Aus deutschen Eisenbahnerkreisen wird uns geschrieben:

Der Einheitsverband befindet sich in einer langsamen Aufwärtsbewegung des Mitgliederstandes.

Die Mitgliederzahl betrug am Schlusse des zweiten Quartals 205 829. Hiervon waren im Betriebsdienst beschäftigt 91 466, in Haupt- und Nebenwerkstätten 61 270, in Bahnmeistereien (Bahnunterhaltung) 45 388. Unter den 205 829 Mitgliedern befanden sich 46 321 Beamte aller Dienstgrade, 1 148 weibliche Personen, 753 Lehrlinge, 702 Wartegeldempfänger (Halbpensionäre) und 7 003 Pensionäre. Im Monat September betrug die Mitgliederzahl 210 178. Es waren darunter 47 358 Beamte; demnach betrug die Mitgliederzunahme in den letzten drei Monaten 4 349. Auch der Mitgliederstand an Beamten hat um 1 037 zugenommen. Hieraus ist zu ersehen, dass der latente Zustand überwunden ist, und dass es wieder vorwärts geht.

Unter der Eisenbahnbeamtenschaft brodeln es noch unaufhörlich. Der Ruck nach rechts, der dadurch ausgelöst wurde, dass sich die im Deutschen Beamtenschaft organisierte Beamtenschaft und diejenige der christlichen Richtung verschmolzen, vermochte bis jetzt nicht, eine solche Wirkung auf die Beamten der freigewerkschaftlichen Richtung auszuüben, dass sie in Massen fahnenflüchtig geworden wären. Ganz im Gegenteil! Die letzte Beamtenrätewahl bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft zeigt, dass der Einheits-

verband, der jetzt 47 358 Beamte zu seinen Mitgliedern zählt, rund 67 000 Beamtenstimmen erhalten hat. Das ist sicherlich ein beachtenswerter Erfolg, der deutlich beweist, dass die freigewerkschaftliche Idee auch in der Reichsbahnbeamtenschaft ihren Einzug gehalten hat.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland sind immer noch nicht zufriedenstellend. Eine grosse Arbeitslosigkeit (1½ Millionen) lastet wie ein Alp auf die Arbeiterschaft. Auch im Eisenbahnbetrieb haben wir mit Arbeitslosen zu rechnen. Der Einheitsverband hatte im Juli 1 483, im August 956 und im September 565 Arbeitslose zu unterstützen. Nach diesen Ziffern geht die Arbeitslosigkeit, soweit der Einheitsverband in Frage kommt, zurück, aber es ist zu erwarten, dass die Arbeitslosenziffer zum Winter wieder anschwellen wird. Natürlich macht sich unter den gegenwärtigen Verhältnissen infolge der Steigerung der Lebenshaltungskosten eine Lohn- und Gehaltserhöhung dringend notwendig. Vorbesprechungen unter den Eisenbahnern haben bereits stattgefunden. Von den Beamten-Spitzenorganisationen eingeleitete Versuche, durch das Reichsfinanzministerium zu einer Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses zu gelangen, sind erfolglos geblieben. Der Reichsfinanzminister war nicht abgeneigt, das Wohnungsgeld um 10 % zu erhöhen, aber die Länder und Gemeinden und vor allen Dingen die Reichsbahngesellschaft wandten sich dagegen. Ob der Reichstag, wenn er im November wieder zusammentritt, etwas unternommen wird, steht noch dahin. Inzwischen haben nun die sechs Eisenbahnverbände, die für die Reichsbahnbeamten in Frage kommen (Allgemeiner Eisenbahner-Verband, Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner, Gewerkschaft technischer Eisenbahnbeamten, Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Zentralgewerkschaftsbund Deutscher Reichsbahnbeamten), in einer Eingabe an die Reichsbahngesellschaft beantragt, umgehend eine ausreichende Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses vorzunehmen. Anders liegt es für die Lohnempfänger bzw. Tarifkontrahenten. Für den Reichslohntarif sind bekanntlich die Kontrahenten von Arbeiterseite der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und der Allgemeine Eisenbahner-Verband. Diese Tarifkontrahenten halten eine Kündigung der Lohnparagrafen angesichts der Lage des Arbeitsmarktes und des nahen Winters für sehr bedenklich. Geschehen muss aber etwas, vielleicht in der Frage der Ortslohnzulagen und der Verkürzung der Arbeitszeit, jedoch wird eine allgemeine Aufbesserung des Lohnes gegenüber einer solchen der Ortszulagen vorgezogen. Die Reichsbahngesellschaft wird sich gegen jede Verbesserung der Löhne und Gehälter sträuben und mit dem Defizit des ersten Halbjahres 1926 in Höhe von 101 Millionen Mark operieren. Demgegenüber steht fest, dass die Einnahmen in den letzten Monaten eine beträchtliche Steigerung erfuhren. Es wird also eines konzentrischen Druckes aller Eisenbahnverbände auf Regierung, Reichstag und Reichsbahngesellschaft bedürfen, um wenigstens zu erreichen, dass die Beamten eine ausreichende Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses und die Arbeiter eine allgemeine Aufbesserung ihres Lohnes erhalten.

Ferner ist erwähnenswert, dass das diktatorische Vorgehen der Reichsbahngesellschaft und ihre willkürliche Auslegung der Reichsbahngesetze, insbesondere in Bezug auf die ausdrücklich festgelegte Wahrung der erworbenen Rechte des Personals, den Einheitsverband veranlasst hat, durch eine Kundgebung in Form einer Eingabe an die Reichsregierung, Mitglieder des Reichstages, Reichsrates und an alle Landtage, sowie an die Mitglieder des Vorläufigen Reichswirt-

schaftsrates, in schärfster Weise gegen das Verhalten der Verwaltung der Reichsbahngesellschaft Stellung zu nehmen.

Die Leitung der Reichsbahngesellschaft führt seit ihrem zweijährigen Bestehen einen steten Kampf gegen das deutsche Arbeits- und Beamtenrecht, so dass in immer steigendem Masse Schwierigkeiten, nicht nur auf staatspolitischem Gebiet, sondern auch hinsichtlich der rechtlichen und sozialen Stellung des Personals aufgetreten sind. Der Verwaltungsrat der Reichsbahn versucht, den Reichsbahnbetrieb immer mehr von der deutschen Gesetzgebung, insbesondere — wie schon erwähnt — dem Beamten- und Arbeitsrecht, loszulösen und als Staat im Staat eine schrankenlose, einseitigen Kapitalsinteressen dienende Autokratie zu errichten. Gegen diese Bestrebungen macht der Einheitsverband nun energisch Front. Er fordert eine Revision des Reichsbahngesetzes und eine Aenderung des Reichsbahnpersonalgesetzes dahin, dass ausdrückliche Bindungen für die Reichsbahngesellschaft derart geschaffen werden, dass die deutsche Arbeitsgesetzgebung auch voll auf das Personal der Reichsbahngesellschaft zur Anwendung kommen muss. Unser letzter internationaler Kongress in Paris hat dieser Forderung in Form einer Resolution auch klar und deutlich Ausdruck gegeben.

Zum Schluss noch einiges über den Stand der Verhandlungen für die Schaffung einer Industrieorganisation im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe mit Einschluss der Beschäftigten in staatlichen und gemeindlichen Betrieben sowie der Kraftwerke. Beteiligt an den Verhandlungen sind der Verkehrsbund (Handels- und Transportarbeiter, Strassenbahner, Kleinbahner, Post, Hafnarbeiter, Binnenschiffer, Seeleute), Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter, Verband der Heizer und Maschinisten, mit insgesamt 735 000 Mitglieder. Ausgehend von der Tatsache, dass die Arbeitsgemeinschaft bzw. der Kartellvertrag nicht zum Ziele führt, d.h. weder Grenzstreitigkeiten beseitigt, noch die Organisationen zur vollen Entfaltung ihrer Kräfte in eine einheitliche Linie bringt, wurde die Frage des Zusammenschlusses erörtert. Eine Kommission von 12 Personen, die inzwischen auf 16 erhöht worden ist, je 4 Vertreter der einzelnen Verbände, stellte sich entsprechend früher gefasster Verbandsbeschlüsse einmütig und grundsätzlich auf den Boden des Zusammenschlusses und beschloss, mit der Vorarbeit dafür zu beginnen. Die Vorsitzenden der vier Organisationen wurden beauftragt, einen Organisationsplan auszuarbeiten, welcher der 16er Kommission zu unterbreiten sei. Natürlich ist die Lösung dieses Problems ungeheuer schwierig, da es sich darum handelt, passende berufliche Gliederungen zu Reichssektionen vorzunehmen, die alle beruflich dazu gehörende Mitglieder einschliessen müssen. Hierbei innerhalb jeder Reichssektionsgrenze die richtige technische Zusammengehörigkeit der betreffenden Lohn und Gehaltsempfänger zu finden, ist nicht so einfach, denn es handelt sich um die richtige Ein- bzw. Umgruppierung von etwa 3/4 Million Mitglieder. Diese Schwierigkeiten brachten es mit sich, dass einige Entwürfe fertiggestellt wurden, die nun nächstens in der 16er Kommission zur Beratung kommen. Ueber einen Punkt besteht Einmütigkeit, nämlich, dass die Kassenführung eine zentrale sein muss. Wird nun die Kommission sich einig, so geht ihre Vorlage an die Verbandsvorstände, dann an die Beiräte bzw. erweiterten Vorstände. Als letzte Instanz haben die Mitglieder zu entscheiden. Ja, ja, t'is a long way to Tipperary!

H. J.

Reorganisation der polnischen Eisenbahnen.

Einem Bericht des Polnischen Eisenbahnverbandes entnehmen wir nachstehende Mitteilungen:

Der Monat September brachte für die polnische Eisenbahnerschaft zwei wichtige Ereignisse: die Reorganisation der Staatseisenbahnen und die Verordnung über die Alters- und Unfallversicherung der ständigen Eisenbahnarbeiter und Eisenbahnangestellten.

Beide Massnahmen sind auf dem Wege eines Erlasses des Präsidenten der Republik erfolgt und zwar kraft eines neuerdings geschaffenen Gesetzes, wonach der Präsident ermächtigt ist, im Einvernehmen mit dem Ministerialrat gesetzgeberische Akte zu vollziehen.

Die Reorganisation der Eisenbahnen besteht in der Ueberleitung der Staatsbahnen in ein selbständiges Unternehmen, das hinfort dem Verkehrsministerium untersteht. Dieses Verkehrsministerium selbst bildet eine neu ins Leben gerufene Einrichtung. Ihm ist ausser dem Eisenbahnbetrieb das Post-, Telegraphen-, Fernsprech- und Luftfahrtwesen unterordnet. Ferner obliegt ihm die Regelung des Land- und Wasserstrassenverkehrs.

Die Verwaltung der Eisenbahnen soll hinfort nach kaufmännischen Grundsätzen erfolgen. Wohl soll hierbei auf Staatsbedürfnisse und sozialpolitische Notwendigkeiten Rücksicht genommen werden, aber die Absicht ist doch, die Eisenbahnen zu einem rentierenden Unternehmen zu machen, das nicht nur keine Staatszuschüsse erfordert, sondern noch Gewinne abwirft. Nur soweit es sich mit dieser Absicht verträgt, sollen bisher gewährte Tarifvergünstigungen aufrecht erhalten werden.

Der Hauptvorsteher der Eisenbahndirektion gilt als oberster Vorgesetzter aller Eisenbahnbediensteten und schuldet nur dem Verkehrsminister hierüber Verantwortung.

Das Personal der Eisenbahnen tritt ohne Ausnahme automatisch zu dem neuen Unternehmen über, wenn es nicht freiwillig das Dienstverhältnis innerhalb zweier Monate löst. Bis zum Inkrafttreten einer Dienstordnung bleiben die bisherigen Dienstvorschriften massgebend. Die Lohnnormen sollen durch eine Verordnung des Verkehrsministers im Einvernehmen mit dem Finanzminister festgesetzt werden. Auf dem gleichen Wege sollen auch die Anrechte der Bediensteten und ihrer Familienangehörigen auf die Alters- und Unfallversicherung geregelt werden.

Das sind, zusammengefasst, die Hauptmerkmale der erfolgten Reorganisation.

Der andere, am 3. September erfolgte Erlass des Präsidenten der Republik setzt die Alters- und Unfallversicherung in Kraft. Versicherungsberechtigt sind Arbeiter und Funktionäre, sofern diese nicht etatmässig angestellt sind. Kein Anrecht auf die Versicherung haben vertragsmässig oder probeweise beschäftigte Arbeiter und Funktionäre. Ferner sind die Saisonarbeiter von dem Versicherungsanrecht ausgeschlossen.

Die Versicherungsprämie ist im allgemeinen auf 6 % des Lohnes festgesetzt, erhöht sich aber für das Personal im Lokomotiv- und Zugdienst auf 9 %.

Früher im Eisenbahn- und Militärdienst geleistete Jahre werden angerechnet und zwar nach folgenden Bestimmungen:

1) Die im obligatorischen Militärdienst (im polnischen Staate) geleisteten Jahre werden mitgerechnet, ohne dass hierfür Versicherungsprämie zu entrichten ist.

2) Die früher im Eisenbahndienst geleisteten Dienstjahre werden mitgerechnet, wenn der betreffende Bedienstete früher Beiträge in russische, oesterreichische oder preussische Pensionskassen entrichtet hat und seine Anrechte hieraus an den polnischen Fiskus abtritt. Sind von dem betreffenden Bediensteten die diesen Kassen abgeführten Beiträge inzwischen abgehoben worden, dann hat er diese mit 6 % Zinsen an den Fiskus abzuführen.

Alle Versicherungsbeträge werden seitens der Haupt-eisenbahndirektion bzw. der von dieser hierzu ermächtigten Aemter festgesetzt und ausbezahlt.

Die Voraussetzungen, um auf Ruhegehalt Anspruch zu haben, sind:

- 1) Vollendung des 60. Lebensjahres und Zurücklegung von mindestens 15 Dienstjahren, die von der Pensionskasse angerechnet werden.
- 2) Zurücklegung von 35 Dienstjahren, die von der Pensionskasse angerechnet werden.
- 3) Körperliche oder geistige Dienstunfähigkeit, wenn dem Betreffenden mindestens 5 Dienstjahre zur Pensionskasse angerechnet sind.
- 4) Dienstunfähigkeit infolge Unfall, vorausgesetzt, dass kein eigenes Verschulden vorliegt und der Unfall nicht die Folge einer strafbaren Handlung des Verunfallten ist. Massgebend für die Beurteilung sind strafgerichtliche Entscheidungen.
- 5) Entlassung aus dem Dienstverhältnis infolge Personaleinschränkung, vorausgesetzt, dass der Betreffende 15 bei der Pension anrechenbare Dienstjahre geleistet hat.

Strafweise entlassene und freiwillig aus dem Dienstverhältnis ausscheidende Versicherte haben kein Anrecht auf Pension. Tritt ein Bediensteter in einen andern Betrieb über, in dem eine Alters- und Unfallversicherung besteht, so werden die von ihm geleisteten Beiträge zuzüglich eines Betrags in gleicher Höhe der andern Dienststelle überwiesen.

Die Höhe des Ruhegehalts wird nach folgenden Grundsätzen festgesetzt:

Nach 15 geleisteten Dienstjahren beträgt der Ruhegehaltsanspruch 50 % des zuletzt bezogenen Lohnes. Mit jedem weiteren Dienstjahr steigt das Ruhegehalt um 2½ % bis 100 % nach 35 Dienstjahren.

Diejenigen Gruppen des Personals, für die die Versicherungsprämien auf 9 % festgesetzt sind (wie Lokomotiv- und Zugpersonal) erhalten ein Dienstjahr mit 1½ Mitgliedsjahren zur Pensionskasse angerechnet.

Bei Eintritt vollständiger Dienstunfähigkeit erhält der Versicherte zu der ihm aus der Altersversicherung zustehenden Quote einen Zuschlag von 50 %. (Maximal-Zuschlag). Bei teilweiser Dienstunfähigkeit vermindert sich der Maximal-Zuschlag im Verhältnis zu der verminderten Dienstfähigkeit.

Verlust auf Ruhegehalt tritt ein, wenn dem Ruhegehaltsempfänger das Recht zur Bekleidung öffentlicher Aemter gerichtlich abgesprochen wird.

Die Witwenpension beträgt 50 % des Ruhegehalts des Verstorbenen, falls die Verheiratung vor der Pensionierung erfolgt ist. Waisen erhalten bis zum 18. Lebensjahr eine Pension im Ausmass von 25 % der Witwenpension, im Höchsthalle jedoch nicht

mehr als einen Betrag in Höhe der Witwenpension. Waisen über 18 Jahre können Pension nur erhalten, wenn sie ständig arbeitsunfähig sind und keine Existenzmittel besitzen, oder wenn sie Schulanstalten besuchen. In letzterem Fall soll die Waisenpension bis zum Eintritt der Mündigkeit gezahlt werden.

Nach dem Tode des Pensionärs sollen aus dem Versicherungsfonds den Personen, die die Bestattung übernommen haben, die Bestattungskosten zurückgezahlt werden, im Höchstfalle jedoch nur ein Betrag, der dem dreifachen monatlichen Ruhegehalt des Verstorbenen entspricht.

Den ständigen Funktionären, die eine Anrechnung früher geleisteter Dienstjahre wünschen, wird Gelegenheit gewährt, die entsprechende Beitragsquote während der ersten zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes ratenweise zu entrichten. Im Höchstfalle kommen für eine derartige nachträgliche Anrechnung 15 Jahre in Betracht.

Das neue Gesetz umschliesst nicht die ständigen Eisenbahnarbeiter und Funktionäre des früher preussischen Gebiets der polnischen Republik, sondern nur derjenigen Landesteile, die früher russisches oder österreichisches Staatsgebiet waren. Für das ehemals preussische Gebiet war die schon früher bestehende obligatorische Alters- und Invalidenversicherung nach der Gründung der polnischen Republik fortgesetzt worden.

Der Schwedische Eisenbahnerverband im Jahre 1925

Der vor kurzem erschienene Tätigkeitsbericht des Schwedischen Eisenbahnerverbandes enthält ausser einem allgemeinen Ueberblick über die internen Ereignisse und die Verrichtungen des Verbandes eine Darstellung der organisatorischen Entwicklung während 1925.

Einige Mitteilungen des Berichtes seien hier angeführt.

Im Verlaufe des Berichtsjahres ist die Zahl der vorhandenen Ortsgruppen von 257 auf 255 zurückgegangen. Die Verminderung ist darauf zurückzuführen, dass im einen Fall zwei Ortsgruppen durch Verschmelzung ineinander aufgegangen sind, während im andern Falle eine Ortgruppe zu einem andern Verband übergetreten ist.

Die Mitgliederbewegung zeigt eine kleine Zunahme. Ende 1925 hatte der Verband 34 864 Mitglieder gegen 34 578 am Beginne des Jahres. Insgesamt fanden während des Jahres 2 495 Mitgliederaufnahmen statt, denen ein Abgang von 2 209 Mitgliedern gegenübersteht. Unter letzteren befinden sich 399 Mitglieder, die wegen Rückstandes in der Beitragsentrichtung ausgeschlossen worden sind. Unter den Mitgliedern befanden sich Ende 1925 433 Frauen gegen 421 am Anfang des Jahres. Von den für die Organisation in dem Verband in Betracht kommenden Eisenbahnbediensteten standen Ende 1925 nur noch 2 154 Personen ausserhalb der Organisation. Die Zahl der Nichtorganisierten hat sich im Laufe des Tätigkeitsjahres um 99 vermindert.

Die Gesamteinnahmen der Verbandsleitung betrugen 1 033 319,95 Kr., wovon 992 029,15 Kr. auf Beiträge entfallen. Die Ausgaben beliefen sich auf 546 737,38 Kr. Unter den Ausgabenposten figurieren Kr. 88 523,35 für Gehälter, Kr. 158 510,60 ordentliche Beiträge an den Schwedischen Gewerkschaftsbund

und Kr. 81 862,25 ausserordentliche Beiträge. Die Ausgaben für die Verbandspresse beziffern sich — nach Abzug der Inserateinnahmen — auf 77 566,93 Kr.

Das Verbandsvermögen betrug am 31. Dezember 1925 1 885 111,93 Kr.

Die Revision des Besoldungsgesetzes in der Schweiz.

Aus der Schweiz empfangen wir den nachstehenden Bericht:

In der Nummer 9 vom September 1924 ist der Entwurf des Bundesrates zu einem neuen Besoldungsgesetz für das Personal der Bundesbetriebe, mit Einschluss der Angestellten der Bundesbahnen, in ausführlicher Weise besprochen worden. Es handelte sich nicht mehr ausschliesslich um die Neufestsetzung der durch den Krieg überholten alten Besoldungen, sondern um die Schaffung eines Gesetzes, in dem Pflichten und Rechte des gesamten Personals des Bundes umschrieben werden.

Die Ständekammer hat im grossen und ganzen die Vorlage des Bundesrates gutgeheissen, die beim gesamten Personal auf starke Opposition stiess. Der Umstand, dass der Ständerat die vom Bundesrat vorgeschlagenen Gehaltsansätze etwas erhöht hatte, machte das Produkt für das Personal nicht geniessbarer. Ganz abgesehen davon, dass die beschlossene Erhöhung völlig unzureichend war, und wesentlich hinter den Forderungen des Personals zurückblieb, haben auch andere Bestimmungen das Personal nicht befriedigt.

Um die Behandlung der Vorlage zu beschleunigen, nahm die nationalrätliche Kommission, der der Generalsekretär des Eisenbahnerverbandes und Präsident des Föderativverbandes des eidgenössischen Personals, Koll. Bratschi, angehört, die Beratungen auf, bevor der Ständerat mit seiner Arbeit ganz fertig war. Sobald die Kommission den ersten Teil der Vorlage durchberaten hatte, begannen die Verhandlungen im Plenum des Rates. Die Beratungen schritten aber nicht so rasch vorwärts wie im Ständerat, da im Nationalrat, in dem auch Personalvertreter sitzen und die sozialdemokratische Partei eine verhältnismässig starke Vertretung hat, die Opposition besser zum Worte kommt.

In zwei Sessionen des Nationalrates ist nun das ganze Gesetz eingehend behandelt worden. Im wesentlichen hat sich der Rat den Anträgen angeschlossen, die von der Mehrheit seiner Kommission gestellt wurden und gegenüber den Beschlüssen des Ständerates einige Verbesserungen beschlossen. Im Gegensatz zur Auffassung des Bundesrates und zum Beschluss des Ständerates, hat der Nationalrat festgelegt, dass das Parlament und nicht der Bundesrat darüber entscheidet, welche Kategorien dem Gesetze unterstellt werden. Nach Ansicht der Verwaltung sollen nämlich die Barrierenwärterinnen und die Werkstättenarbeiter dem Gesetz nicht unterstellt werden. Dagegen ist die Einreihung der einzelnen Kategorien in die verschiedenen Gehaltsklassen dem Bundesrat überlassen. Hiermit hat sich das Personal durch seine Organisation einverstanden erklärt nachdem vom Bundesrat die bindende Zusicherung gegeben worden war, dass die Vertreter des Personals über die Einreihung mit den zuständigen Verwaltungsorganen verhandeln können. Ueberdies soll sich die im Gesetz neu vorgesehene Paritätische

Kommission, zusammengesetzt aus gleich viel Vertretern der Verwaltungen und des Personals, auch noch zu dieser Frage äussern können.

Alle Beschäftigten, die dem Gesetze unterstellt werden, erhalten den Titel „Beamte“, während der Bundesrat unterscheiden wollte zwischen Beamten und Angestellten. Das Personal wandte sich gegen die Beibehaltung der Amtsdauer von drei Jahren, ist aber mit diesem Begehren unterlegen. Der Beamte muss also auch in Zukunft von der zuständigen Wahlbehörde alle drei Jahre bestätigt werden.

Eine Neuerung gegenüber der bisherigen Ordnung tritt insoweit ein, als die Wahlbehörde gehalten ist, dem Beamten drei Monate vor Ablauf der Amtsdauer mitzuteilen, wenn er nicht wiedergewählt werden soll. Andererseits hat der Beamte die Pflicht, innerhalb der gleichen Frist Mitteilung zu machen, wenn er nach Ablauf der Amtsdauer auf seine Anstellung verzichtet.

Zu lebhaften und längern Auseinandersetzungen in der Kommission wie namentlich im Nationalrat führten die Artikel 13 und 22. Der Artikel 13 umschreibt das Vereinsrecht, der Artikel 22 das Streikverbot. Mit Bezug auf das Vereinsrecht wird bestimmt, dass dem Beamten innert den Schranken der staatlichen Ordnung das Vereinsrecht gewährleistet sei. Dem Beamten wird untersagt, einem Verein anzugehören, der in seinem Zwecke oder den dafür bestimmten Mitteln rechtswidrig oder staatsgefährlich ist. Vereine, die den Streik von Beamten vorsehen, begünstigen oder anwenden, gelten als rechtswidrig. Alle Versuche, diese Einschränkung des bisherigen Vereinsrechtes zu beseitigen, blieben erfolglos. Mit Mehrheit hat der Nationalrat diesen Vorschriften beigepflichtet. Wiederholt ist in der Kommission wie im Plenum des Nationalrates die Frage gestellt worden, ob der schweizerische Eisenbahnerverband in seiner heutigen Form nach Inkrafttreten dieser Bestimmung als rechtswidriger Verein gelte. Eine Antwort blieb aus. Aus den Äusserungen des Finanzministers geht hervor, dass man beabsichtigt, die Eisenbahner vom Gewerkschaftsbunde, dessen Statuten die Erklärung eines Generalstreiks unter bestimmten Voraussetzungen zulassen, und damit von der übrigen Arbeiterschaft zu trennen. Dieser Versuch wird aber misslingen.

In direktem Zusammenhang mit dem Artikel 13 steht der Artikel 22, der das absolute Streikverbot für die Beamten enthält. Er sagt, dass der Beamte weder selbst in den Streik treten noch andere Beamten dazu veranlassen darf. Vereine und Genossenschaften dürfen einen Beamten wegen Nichtteilnahme an einem Streik weder der Mitgliedschaft verlustig erklären, noch ihm einen wirtschaftlichen Nachteil zufügen. Diesen Verboten zuwiderlaufende Abreden, Statutenbestimmungen oder Anordnungen von Vereinen und Genossenschaften sind nichtig. Mit grosser Mehrheit hat der Nationalrat diesen Bestimmungen beigepflichtet. Allzu grosse Bedeutung misst die Organisation diesen Bestimmungen nicht bei, obschon sie nicht unterschätzt werden dürfen. Man steht auf dem richtigen Standpunkt, dass der Streik immer ein Machtmittel ist. Wenn die notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind und die gegebenen Verhältnisse das Personal zur Anwendung dieses Machtmittels zwingen, dann wird auch die schärfste Bestimmung dagegen nichts nützen.

In der Sommersession war die Beratung des Gesetzes im Nationalrat bis zum Art. 36 gediehen. Mit Spannung erwartete das Personal den Entscheid über den Art. 37, der die Besoldungen festsetzt. Er fiel in der ausserordentlichen Septembersession, in der die ganze Vorlage durchberaten wurde. Der Ständerat hatte als Minimum 2800 und als Maximum 3700

Franken festgesetzt. Diesem Antrag schloss sich der Bundesrat an, dagegen setzte er sich mit allen Mitteln gegen eine weitere Erhöhung zur Wehr. Der Antrag der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission ging auf 2700 im Minimum und 3900 Franken im Maximum. Der Nationalrat hat nach unerwartet kurzer Debatte mit überraschender Mehrheit mit 108 gegen 75 Stimmen dem Antrag der Kommission beigepflichtet. Sowohl der Bundesrat als namentlich auch die Arbeitgeber-Verbände wendeten sich ganz entschieden gegen diese Ansätze. Es darf als erfreulicher Erfolg für das Personal bezeichnet werden, dass trotz dieser starken Widerstände im Rate diese Mehrheit für die bessern Ansätze zustande kam. Nicht zuletzt ist es der klugen und umsichtigen Tätigkeit des Generalsekretärs des Eisenbahnerverbandes, Kollegen Bratschi, in der vorberatenden Kommission wie im Rate selbst zuzuschreiben, wenn dieses Ergebnis erzielt werden konnte. Freilich gingen die Forderungen des Personals weiter, aber unter den gegebenen Verhältnissen stellt der Beschluss des Nationalrates das Maximum dessen dar, was erreicht werden konnte. Für die höhern Ansätze, wie sie das Personal postulierte, stimmten nur die Sozialdemokraten. Die vom Nationalrat beschlossene Besoldungsskala sieht nunmehr folgende Ansätze vor:

Besoldungsklasse:	Minimum:	Maximum:
1	14,000	17,000
2	12,500	15,500
3	11,000	14,000
4	9,000	12,000
5	8,000	11,000
6	7,500	11,100
7	7,000	10,000
8	6,500	10,100
9	6,000	9,000
10	5,600	9,200
11	5,200	8,800
12	4,800	8,400
13	4,400	8,000
14	4,100	7,700
15	3,800	7,400
16	3,700	7,100
17	3,600	6,800
18	3,500	6,500
19	3,400	6,200
20	3,300	5,700
21	3,200	5,400
22	3,100	5,100
23	3,000	4,800
24	2,900	4,500
25	2,800	4,200
26	2,700	3,900

In der Festsetzung der Kinderzulagen ging der Nationalrat ebenfalls über den Beschluss des Ständerates hinaus, indem der Betrag pro Kind auf Fr. 150.— statt auf Fr. 120.— festgesetzt wurde. Ebenso beschloss der Nationalrat die Einführung einer 6. Ortszulagenstufe; dagegen soll die heutige Differenzierung in der Höhe zwischen Ledigen und Verheirateten beibehalten werden. Die Ortszulage beträgt in der ersten Stufe 100 Franken und steigt um je 100 Franken in jeder Stufe bis zum Höchstbetrag von Fr. 600. Die Ledigen erhalten 3/4 des entsprechenden Betrages.

Das Gesetz enthält auch eine Art gleitende Lohnskala. Der betreffende Artikel hat folgenden Wortlaut:

„Die Bundesversammlung kann die Besoldungen der Kaufkraft des Geldes anpassen, wenn sie sich gegenüber der durchschnittlichen Höhe in den sechs Monaten vor Einigung der eidgenössischen Räte über die Besoldungsskala wesentlich geändert hat.“

Der von Kollege Bratschi mit Unterstützung der Sozialdemokraten gestellte Streichungsantrag zu diesem Artikel wurde abgelehnt.

Eine begrüssenswerte Neuerung bildet die beschlossene Schaffung einer paritätischen Kommission, be-

stehend aus je 10 Vertretern der Verwaltung und des Personals unter Vorsitz eines neutralen Obmannes. Das Personal wählt seine Vertreter selbst und zwar nach dem Proporz. Da der grosse Teil des Personals den freigewerkschaftlichen Verbänden angehört, ist kaum anzunehmen, dass die bestehende kleine Organisation der Christlichen ein Mandat zu dieser Kommission erringt. In den Aufgabenkreis der Kommission gehört die Begutachtung aller wichtigen, mit dem Gesetz im Zusammenhang stehenden Fragen. Sie wird sich, wie angedeutet, gegebenenfalls auch mit der Einreihung des Personals in die Gehaltsstufen zu beschäftigten haben. Zu erwähnen ist noch, dass der Bundesrat in Verbindung mit der Gesetzesrevision einen Abbau der heute zur Ausrichtung gelangenden Pensionen plante. Trotzdem der Finanzminister den betreffenden Artikel verteidigte, erhob sich dafür im ganzen Rate nicht eine Stimme.

Aus der Beschlussfassung der beiden Räte, Stände-

rat und Nationalrat, ergeben sich verschiedene Differenzen, die noch bereinigt werden müssen. Der Ständerat wird die Vorlage erst im Frühling nächsten Jahres wieder behandeln und es wird sich zeigen, ob er den Beschlüssen des Nationalrates beifügt oder ob der letztere nochmals dazu Stellung zu nehmen hat. So wie die Verhältnisse heute liegen, muss damit gerechnet werden, dass in den besoldungstechnischen Fragen der Ständerat eine vom Beschluss des Nationalrates abweichende Haltung einnimmt und weniger weit geht. Wenigstens wird von verschiedenen Seiten versucht, ihn dazu zu veranlassen.

Eine abschliessende Würdigung des Gesetzes, aus dem nur die wichtigsten Bestimmungen erwähnt werden konnten, muss auf einen spätern Zeitpunkt verschoben werden. Das Personal selbst wird sein Urteil erst dann fällen, wenn die ganze Vorlage endgültig bereinigt ist. Das dürfte im Sommer 1927 der Fall sein.

L.



Resolutionen des Pariser Kongresses der I. T. F.

Resolution betreffend die Errichtung eines Hafenarbeiterbeirats innerhalb der I. T. F.

Der Kongress beschliesst die Errichtung eines Hafenarbeiterbeirats innerhalb der I.T.F., zu dem jede Mitgliedorganisation, die Hafenarbeiter umfasst, ein Mitglied anweisen soll. Der Hafenarbeiterbeirat hat die Aufgabe, mit dem Sekretariat der I.T.F. auf ähnlicher Grundlage zusammenzuwirken wie der bereits bestehende Seeleutebeirat.

Resolution betr. den Schutz von Gesundheit und Leben der Hafenarbeiter.

Der Kongress beauftragt das Sekretariat, gemeinsam mit dem Hafenarbeiterbeirat einen Plan zwecks Verbesserung der bestehenden Massnahmen zum Schutze von Gesundheit und Leben der Hafenarbeiter zu entwerfen und seine Durchführung in Angriff zu nehmen.

Resolution betr. das Arbeiten von Seeleuten in der Ladung

Der Kongress beauftragt das Sekretariat, gemeinsam mit dem Hafenarbeiterbeirat der I.T.F. diejenigen Massnahmen zu ergreifen, die für die Beseitigung des noch in verschiedenen Ländern bestehenden Brauches, Seeleute in den Häfen zu Ladearbeiten heranzuziehen, als erforderlich erscheinen mögen.

Resolution betr. Lohn- und Arbeitsverhältnisse in der Binnenschifffahrt.

Die auf dem 4. Kongress der I.T.F. 1924 in Hamburg angenommene Resolution

betr. die Beschlüsse der internationalen Arbeitskonferenzen ist noch nicht durchgeführt. Der 5. Kongress der I.T.F. fordert daher, dass Massnahmen getroffen werden, um die Ausführung der in der Resolution niedergelegten Forderungen in die Wege zu leiten.

Ferner ersucht der Kongress die Exekutive der I.T.F., die angeschlossenen Landesorganisationen aufzufordern, die auf dem 4. Kongress in Hamburg in der Resolution

betr. Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt zusammengestellten Vorschläge zur Durchführung zu bringen und dem Generalrat entsprechende Anträge für ein internationales Vorgehen in der Binnenschifffahrt zuzuleiten.

Als notwendige Massnahmen, deren Durchführung alsbald in Angriff genommen werden muss, bezeichnet der 5. Kongress:

Regelung der Arbeitszeit und der Arbeitsruhe.

1. a) Arbeitszeit im Hafen usw.

Die Arbeitszeit des Personals auf den Fahrzeugen darf beim Laden, Löschen, Leichtern, Stilliegen in den Häfen oder an den Reparaturwerkstätten und Werften 8 Stunden pro Tag nicht überschreiten.

Für die Schleppkähne, die hinsichtlich des Ladens und des Löschens usw. an den Hafenumschlagsbetrieb gebunden sind, sind bezüglich der Bezahlung von Ueber- und Nacharbeit besondere Vereinbarungen festzulegen.

b) Während der Fahrt.

Während der Fahrt soll die Mindestnachtruhe 10 Stunden betragen, in den 4 Wintermonaten 12 Stunden. Die Nachtruhe ist eine gemeinsame und ununterbrochene; sie fällt in die Zeit von abends 6 Uhr bis morgens 7 Uhr.

Auf jenen Strömen (z.B. die Donau), wo eine bei Tag und Nacht durchgehende Schifffahrt betrieben wird, muss die tägliche ununterbrochene Mindestruhezeit 10 Stunden betragen. Als Arbeitsbeginn wird 6 Uhr morgens angenommen. Ist Schichtwechsel möglich, so kann die Arbeitszeit auch in anderer Weise festgesetzt werden.

2. Arbeitsruhe.

Dampfer dürfen am Tage der Ankunft an ihrem Bestimmungsort eine neue Reise nicht mehr antreten.

An den Sonn- und Feiertagen wird dem Personal der Fahrzeuge vollständige Ruhe gewährt. Samstags nachmittags nach zwei Uhr und an den Sonn- und Feiertagen darf ein neuer Schleppzug nicht angemacht werden.

Auf jenen Strömen, auf denen bei Tag und Nacht durchgehende Schifffahrt betrieben wird, ist für jede Arbeitswoche ein Ruhetag zu gewähren. Diese Ruhetage können auch nach Beendigung einer Reise zusammen gewährt werden.

Bemannung der Fahrzeuge.

Für alle Fahrzeuge in der Binnenschifffahrt ist eine Bemannungsskala festzusetzen. Für Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft gilt die Tragfähigkeit (Tonnage) als Grundlage der Berechnung.

Für maschinell angetriebene Fahrzeuge gilt die Kesselheizfläche oder Maschinenstärke als Grundlage der Berechnung. Ferner ist bei der Festsetzung der Bemannung auf die Eigenart der einzelnen Wasserstrassen und die Ausrüstung der Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen.

Ueber die nach den obigen Grundsätzen festgelegte Bemannungsskala hinaus müssen insbesondere die Personendampfer eine höhere Bemannung fahren.

Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit ausserordentlichen mechanischen Hilfsmitteln darf keine Veranlassung zur Verminderung des Personals sein.

Die Beschäftigung von Frauen mit Schiffsarbeiten ist zu verbieten.

Arbeiten in der Ladung.

Die Beschäftigung von Seeleuten und Binnenschiffen mit Ladearbeiten hat zu unterbleiben. Die entsprechenden Festlegungen in den Tarifverträgen sind überall zu treffen.

Sozialgesetzgebung.

Für das Binnenschiffahrtspersonal aller Länder ist Krankenversicherung (Krankenhauspflege, Arzthilfe, Medikamente), Unfall, Invaliditäts- und Altersversicherung sowie die Erwerbslosenfürsorge — Arbeitslosenversicherung — gesetzlich so festzulegen, dass ohne Rücksicht auf Nationalität oder Wohnort des Arbeitgebers sowie Heimatsort des Fahrzeuges der Anspruch auf die Leistungen dieser sozialen Einrichtungen gewährleistet ist.

Soweit keine soziale Gesetzgebung besteht oder keine Abmachungen oder Gegenseitigkeitsverträge zwischen den einzelnen Staaten abgeschlossen sind, soll durch die I.T.F. und die angeschlossenen Organisationen auf die in Frage kommenden Regierungen dahingehend eingewirkt werden, dass eine Sozialgesetzgebung bzw. Abmachungen und Gegenseitigkeitsverträge schnellstens geschaffen werden.

Konferenz der Strassenbahner und Kraftfahrer in Paris.

Gelegentlich des Pariser Kongresses fand auch eine gemeinsame Delegiertenkonferenz der Strassenbahner und Kraftfahrer statt. Ueber deren Verhandlungen erstattete Koll. Rathmann vom Deutschen Verkehrsbund dem Kongress den nachstehenden Bericht:

Am Donnerstag, den 16. September 1926, traten die Vertreter der Strassenbahner und Kraftfahrer zu einer gemeinsamen Konferenz zusammen, um zu den Anträgen No. 13 bis 16 Stellung zu nehmen. An dieser Konferenz nahmen 49 Delegierte aus 8 verschiedenen Ländern teil.

Den Vorsitz führte Kollege Moltmaker-Holland; zum Berichtstatter wurde Kollege Rathmann-Deutschland gewählt.

Der Antrag No. 13, gestellt von den Kollegen des Internationalen Verbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter- und Arbeiterinnen im Bereiche der tschechoslowakischen Republik, besagt, dass der Kongress die Frage der Feier des 1. Mai bei den Strassenbahnern behandeln wolle. Ein Vertreter des genannten Verbandes begründete diesen Antrag eingehend. Insbesondere wies er darauf hin, dass in der Tschechoslowakei der 1. Mai als gesetzlicher Feiertag gelte, auch für die Strassenbahner. Dadurch, dass in den meisten andern Ländern die Feier des 1. Mai nicht geregelt ist, bestehe die Gefahr, dass die Unternehmer in der Tschechoslowakei mit ihrem Vorsatz, den Strassenbahnern die Feier zu nehmen, Erfolg haben könnten. Redner fordert, der Kongress möge beschliessen, die Strassenbahner aller Länder, zum mindesten diejenigen, welche der I.T.F. angeschlossen sind, sollen den 1. Mai als Feiertag durchführen. Redner wünscht auch, dass das Sekretariat der I.T.F. sich mit dem I.G.B. in Verbindung setzen möge, damit der Beschluss des Kongresses wirkungsvoll durchgesetzt werde. Vertreter der deutschen, französischen, englischen, holländischen u. a. Delegationen unterstützen den Antrag zwar grundsätzlich, weisen jedoch darauf hin, dass der Kongress nicht nur für eine Gruppe einen solchen Beschluss herbeiführen könne. Dazu käme, dass ein solcher Beschluss in seiner Auswirkung wesentlich abgeschwächt würde, wenn nicht die Verhältnisse jedes Landes berücksichtigt würden. Daher sei es notwendig, an die gewerkschaftlichen Landeszentralen heranzutreten, damit diese gemeinsam mit den ihnen angeschlossenen Verbänden die Durchführung und Ausdehnung der Feier des 1. Mai regeln können. Im Einverständnis mit den Antragstellern schlugen die Vertreter der deutschen Delegation schliesslich folgende Erklärung vor:

„Der Frage des 1. Mai als Weltfeiertag der Arbeiterklasse wendet der Kongress seine grösste Aufmerksamkeit zu. In Behandlung dieser Frage erblickt der Kongress seine Aufgabe auch darin, dahingehend zu wirken, dass allen der I.T.F. angehörenden Berufsgruppen die Möglichkeit geschaffen werde, mit der Gesamtarbeiterschaft diesen Tag durch Arbeitsruhe zu feiern, um für die Forderungen des Proletariats demonstrieren zu können.“

Dem Antrag No. 13 entsprechend, beschliesst daher der Kongress, im Einvernehmen mit dem I.G.B., alle gewerkschaftliche Landeszentralen aufzufordern, jene Massnahmen zu treffen, die geeignet sind, die Maifeier zu einer vollständigen wirkungsvollen Demonstration zu gestalten.“

Nach Antrag No. 14 beantragen die Vertreter der französischen Transportarbeiter, dass der Kongress sich über die Beschlüsse der Brüsseler Strassenbahnerkonferenz am 18. Juli 1925 und ihre Durchführung aussprechen möge.

Ein Vertreter der französischen Delegation begründet den Antrag u. a. damit, dass bisher nicht genügend getan sei, um zu erfahren, in welchem Umfange die Durchführung der Beschlüsse der Brüsseler Konferenz

herbeigeführt worden sei. Die Konferenz habe insbesondere Beschlüsse gefasst über:

- a) die Gefahren des Einmannwagens;
- b) die Konkurrenz durch Autobusse;
- c) die Nationalisierung der Strassenbahnbetriebe;
- d) die Vereinheitlichung des Strassenbahnmaterials;
- e) die geltenden gesetzlichen Straf- und Sozialbestimmungen;
- f) Herbeiführung grösserer Solidaritätsbekundung zwischen Autobusführern und Schaffnern.

Redner wünscht, dass das Sekretariat der I.T.F. die notwendigen Erhebungen vornehme und das Resultat den in Frage kommenden Verbänden bekanntgeben möge. Der Vertreter des Sekretariats weist darauf hin, dass schon im Dezember 1925 ein Rundschreiben an die einzelnen Verbände gegangen sei, welches aber nicht genügend Beachtung gefunden. Dessenungeachtet soll in der nächsten Zeit erneut ein Rundschreiben an die Organisationen gesandt werden, um den Beschlüssen der Brüsseler Konferenz im vollen Umfange zur Durchführung zu verhelfen.

Die deutsche Vertretung regt an, das so gesammelte Material in einer Sonderkonferenz der Strassenbahner zur Beratung zu stellen. Diesen Standpunkt teilen sämtliche Delegierten und stellen an den Kongress das Ersuchen, der Einberufung der Sonderkonferenz seine Zustimmung zu erteilen.

Die Anträge Nr. 15. Internationaler Führerschein für Kraftfahrer und Nr. 16. Anbringung einheitlicher Warnungszeichen an gefährlichen Wegestrecken, gestellt vom französischen Transportarbeiter-Verband, werden vom Vertreter der französischen Delegation begründet. Redner wünscht die Ausarbeitung von Richtlinien, welche in vollem Umfange durchgeführt werden müssen. Die Vertretung der deutschen Delegation ist hingegen der Auffassung, dass das dem Kongress vorliegende Material bei dem Umfang und der Kompliziertheit dieser Fragen nicht ausreiche, um alles erfassende Richtlinien ausarbeiten und dem Kongress zur Beschlussfassung vorlegen zu können. Sie wünschen daher, dass alsbald eine neue Erhebung stattfinden soll und das Resultat dieser Erhebung möge dann in einer Sonderkonferenz der Kraftfahrer zur Aufstellung von Richtlinien dienen.

Die österreichischen Vertreter schliessen sich dieser Auffassung an, wünschen aber noch, dass das Sekretariat der I.T.F. mit dem Verkehrsausschuss des Völkerbundes in Verbindung treten möge. In diesem Ausschuss seien eine Anzahl von Vorschriften für den internationalen Autoverkehr beraten, welche eventuell von wesentlicher Bedeutung für die Aufstellung der beabsichtigten Richtlinien sein könnten. Ausserdem könne man aus diesem zu fordernden Material erkennen, inwieweit es überhaupt mit den praktischen Verhältnissen in Uebereinstimmung zu bringen sei.

Die Vertreter der französischen Delegation erklären sich mit diesen Anregungen einverstanden, umsomehr als sie dadurch in die Lage kämen, noch eine weitere Anzahl von Vorschlägen zu unterbreiten.

Die Kommission der gemeinsamen Konferenz ersucht daher den Kongress, seine Zustimmung zu den genannten Anregungen zu geben, um ihre Durchführung zu ermöglichen.

Der Kongress stimmte dem Bericht einmütig zu und erhob hierdurch die gestellten Anträge zu Kongressbeschlüssen.

Die Aussperrung in Dünkirchen.

Die am 11. Juni im Hafen von Dünkirchen verhängte Aussperrung wurde am 27. September zurückgenom-

men. Der Konflikt dauerte demnach insgesamt 100 Tage.

Die Arbeitsverhältnisse werden jetzt durch eine Uebereinkunft geregelt, die für die Dauer eines Jahres in Kraft bleiben soll. Eventuelle Aenderungen, die während der Gültigkeitsdauer der Uebereinkunft angeregt werden, sind durch eine paritätische Kommission zu prüfen. Ferner ist eine gemischte Kommission bestehend aus 4 Vertretern der Unternehmer und vier Vertretern der Hafenarbeiter eingesetzt, die etwaige Zwistigkeiten, die sich aus der Interpretation und der Durchführung des Abkommens ergeben, beizulegen hat.

Der Taglohn ist in der neuen Uebereinkunft auf 43 Franken festgesetzt, was dem Taglohn vom August 1914, vervielfacht mit dem Teuerungsindex, entspricht. Aenderungen im Teuerungsindex sollen automatisch entsprechende Aenderungen des Lohnsatzes zur Folge haben.

Die Unternehmer behalten sich das Recht vor, die Arbeitsgruppen, sofern maschinelle Arbeit in Betracht kommt, selbst zusammenzustellen. Dagegen wird bei sonstigen Arbeiten die Bildung und die Entlohnung der Arbeitsgruppen durch den Tarif geregelt.

Das sind, in grossen Zügen, die Bedingungen, aufgrund deren die Verständigung erreicht worden ist.

Das Unternehmertum hat somit keine Veranlassung, ein Triumphgeschrei zu erheben. Der einzige Sieg, den es erfochten hat, besteht in der oben erwähnten Klausel betr. die Zusammensetzung der Arbeitsgruppen bei maschineller Arbeit. Erinnerung man sich, dass die Unternehmer gleich bei Ausbruch des Konflikts einen Fonds von 15 Millionen aufgebracht haben, um die Gewerkschaft zu vernichten und dass sie während annähernd drei Monaten alles zur Erreichung dieses Zieles aufgewendet haben, dann kann man angesichts des Ergebnisses feststellen, dass der Feldzug gegen die Arbeiter misslungen ist.

Dieses Misslingen ist um so offenkundiger, als sich die Dünkirchener Unternehmer der vollen Unterstützung sowohl des französischen als des ausländischen Kapitals erfreute. Ja man kann sogar sagen, dass die Dünkirchener Unternehmer bei Verhängung der Aussperrung und bei der Durchführung des Kampfes den unmittelbaren Weisungen des Reederverbandes und der Shipping Federation folgte. Alles Mögliche ist aufgeboten worden, um den Widerstand der Arbeiterschaft zu brechen, aber alles zerbrach an dem heldenhaften Ausharren und der Geschlossenheit der Hafenarbeiterschaft in diesem bisher grössten Konflikte, den die französische Hafenarbeiter Föderation zu führen hatte.

Ein Vorfall, der für das Verhalten der Arbeiterschaft in dem Konflikt besonders kennzeichnend ist, verdient hier besondere Erwähnung. Die Unternehmer wollten 800 Leute auf Grund eines Monatsgehals von 1000 Franken anstellen, wobei ausdrücklich erklärt wurde, dass Ueberstunden und Arbeit an Sonn- und Feiertagen besonders vergütet werden soll. Insgesamt meldeten sich hierauf ganze 27 Leute, unter denen sich aber kein einziger gelernter Hafenarbeiter befand. Dieser Misserfolg hat dem Dünkirchener Unternehmertum gezeigt, dass eine Fortführung des Kampfes vergeblich ist und dass die Arbeiterschaft noch ebenso ungebrochen steht wie am Beginne des Kampfes. Darum erschien es ihnen auch ratsamer, die Vermittlung des Arbeitsministers zwecks Beilegung des Konfliktes anzurufen.

Konnten sich die Unternehmer in ihrem Vernichtungskampf weitgehender Unterstützung erfreuen, so darf andererseits erfreulicherweise festgestellt werden,

dass auch die Dünkirchener Hafenarbeiter nicht sich selbst überlassen blieben. Von den Verbänden sämtlicher französischer Häfen flossen beträchtliche Summen nach Dünkirchen, was umso höher anzuschlagen ist, als im Zusammenhang mit dem Konflikt im englischen Kohlenbergbau der Beschäftigungsgrad überall stark zurückgegangen ist. Auch der französische Gewerkschaftsbund förderte vom ersten Tage an die Unterstützungsaktion, indem er Geldmittel aus der Bundeskasse zur Verfügung stellte und im späteren Stadium des Konfliktes auch eine allgemeine Sammlung einleitete. Seitens des Bundesorgans „Le Peuple“ war während der Konfliktdauer ein Vertreter zur Wahrung der Arbeiterinteressen anwesend.

Seitens der französischen Hafenarbeiter-Föderation wurde vom ersten Konfliktstage an eine Solidaritätsaktion organisiert, indem über alle Schiffe, die von Dünkirchen kamen und nach Dünkirchen gehen sollten, der Boykott verhängt wurde. Diese Massnahmen wurden in allen Häfen, in denen die Föderation Anhänger hatte, mit aller Strenge durchgeführt.

Auch an internationaler Unterstützung gebrach es den Hafenarbeitern nicht. Namentlich hat die I.T.F. den Widerstand der Hafenarbeiter in tatkräftigster und lobenswertester Weise unterstützt. Sie hat die Organisationen anderer Länder angewiesen, ebenfalls einen Boykott über die nach Dünkirchen abgehenden oder von Dünkirchen kommenden Schiffe zu verhängen und forderte darüber hinaus zur finanziellen Unterstützung der ausgesperrten Hafenarbeiter auf. Mit Genugtuung stellen wir fest, dass der Appel der I.T.F. befolgt wurde. Ungeachtet der Drohungen der Schiffskapitäne haben die Besatzungen ausländischer Schiffe geweigert, Löscharbeiten zu verrichten und sich lieber abmühseln lassen als Streikbrecherarbeit zu verrichten. Ferner wurde in Antwerpen, dem Dünkirchen nächst liegenden Hafen, jede Arbeit an boykottierten Schiffen verweigert. Auch sind die Kameraden Mahlman und Somers wiederholt in Dünkirchen gewesen, um den ausgesperrten Hafenarbeitern die moralische und finanzielle Unterstützung ihrer Organisationen zuzusichern.

Insgesamt hat das Streikkomitee von der I.T.F. und ihren Organisationen 83 500 Franken überwiesen erhalten. Seitens der französischen Hafenarbeiterföderation wurden 51 000 Franken aufgebracht. In dieser Summe sind die Beträge, die die Sektionen der vom französischen Gewerkschaftsbund eingeleiteten und im Augenblick noch nicht abgeschlossenen Sammlung überwiesen haben, noch nicht einbezogen.

Im Augenblick der Wiederaufnahme der Arbeit war der Dünkirchener Hafen völlig verlassen. Die während des Konfliktes eingetroffenen Schiffe sind ohne Ausnahme wieder abgefahren und andere Schiffe, die nach Dünkirchen bestimmt waren, sind während der Fahrt umgeleitet worden. Es wird daher einige Zeit dauern, bis die Arbeit wieder normal geworden ist. Viele Hafenarbeiter werden also noch einige Zeit zur Arbeitslosigkeit verurteilt und weiter finanziell zu unterstützen sein. Das ist umso notwendiger, als die Hafenarbeiter durch das Ausharren in diesem hinsichtlich der Dauer in der Geschichte der französischen Arbeiterschaft unerreichten Kampfe vollkommen erschöpft sind.

Wie dem aber sei: die Hafenarbeiter haben durch ihre Ausdauer und Geschlossenheit ihre Organisation gerettet und das ist von grösster Wichtigkeit. Sie danken darum allen, die ihnen in dem langen und heftigen Kampfe beigestanden haben und verbinden damit das Versprechen, dass sie wie in der Vergangenheit so auch in Zukunft die Pflichten internationaler Solidarität erfüllen werden.

E. VIGNAUD.

Die Auflösung des italienischen Sindacato Trasporti Secondari.

Am 6. September wurden die Leiter des der I.T.F. angeschlossenen Sindacato Trasporti Secondari verständigt, dass der Präfekt der Provinz Rom die Auflösung der Gewerkschaft dekretiert habe. Eine Abschrift dieses Dekrets wurde erst am 17. Oktober übergeben, sodass das Sekretariat bis dahin über die Gründe, die zur Auflösung der Gewerkschaft führten, in Unkenntnis verharrte. Nun der Wortlaut des Dekrets bekannt ist, unterliegt es keinem Zweifel, dass die Auflösung einen reinen Akt der Willkür darstellt, denn zur Rechtfertigung dieser Massnahme wird lediglich erklärt, dass sich das Sindacato Trasporti Secondari den Berichten der Sicherheitsbehörden zufolge in der Mehrheit aus „aufrührerischen Elementen zusammensetze, die eine direkte, auf den Umsturz des Staates gerichtete Aktion führen“ und dass die Vereinigung selbst „eine ständige Gefahr für die öffentliche Sicherheit“ darstelle.

Würde dies Beispiel des römischen Präfekten Schule machen, dann eröffnen sich bisher kaum geahnte Perspektiven, denn man wird zugeben müssen, dass mit einer solchen Behauptung jede nichtfaschistische Organisation ohne weiteres aufgelöst werden kann, gleichgültig ob diese bei ihrer Tätigkeit die faschistischen Gesetze achtet oder nicht. Für ein solches Vorgehen bieten aber nicht einmal die faschistischen Gesetze eine Handhabe. Das Gewerkschaftsgesetz vom 3. April 1926 beraubt zwar alle nichtfaschistischen Gewerkschaften der Möglichkeit, die Interessen der Mitglieder wahrzunehmen, aber spricht diesen doch die formelle Existenzberechtigung zu, soweit sich diese selbst nicht mit den Gesetzen in Widerspruch stellen. Mit keinem Wort wird in dem faschistischen Gewerkschaftsgesetz gesagt, dass für die Beurteilung nichtfaschistischer Organisationen die etwaige Gesinnung der individuellen Mitglieder massgebend ist und dass „aufrührerische Elemente“ aus diesen Organisationen zu wehren sind. Es ist ja auch ganz selbstverständlich, dass eine Vereinigung nur für ihre eigenen Handlungen und nicht für die individuellen Handlungen, oder, wie in dem vorliegenden Falle, die persönlichen Anschauungen ihrer Mitglieder verantwortlich gemacht werden kann.

Die Leitung des Sindacato Trasporti Secondari hat sofort nach Kenntnisnahme von dem Dekret bei dem italienischen Ministerium Protest erhoben und die Massnahme des römischen Präfekten als ungesetzlich bezeichnet. Es bleiben nun zwei Möglichkeiten: entweder die Auflösung wird zurückgenommen oder aber die italienische Regierung deckt die Handlungsweise des römischen Präfekten. Wie die Dinge in Italien liegen, erscheint das letztere als das wahrscheinlichste. Trifft dies zu, dann wird damit aber auch vor aller Welt offenbar, dass selbst das Existenzrecht, welches den nichtfaschistischen Gewerkschaften durch das faschistische Gewerkschaftsgesetz eingeräumt wurde, nur Schein und Trug ist.

Im übrigen weiss man ja, was die Bezeichnung „aufrührerische Elemente“ im faschistischem Sprachgebrauch bedeutet. Unter diesen Begriff fallen nicht nur alle, die den Faschismus bekämpfen, sondern auch alle jene, die ihn einfach ablehnen ohne sich selbst antifaschistischer Handlungen schuldig zu machen. Das sind naturgemäss auch die Elemente, die heute in den nichtfaschistischen Gewerkschaften vereinigt sind, denn wer mit dem Faschismus sympathisiert, sucht nichtfaschistische Organisationen nicht

auf, es sei denn um dort Spitzeltätigkeit zu verrichten.

Die Faschisten hatten offenbar bestimmt damit gerechnet, dass ihr drashtisches Gewerkschaftsgesetz unweigerlich auch das Ende der freien Gewerkschaftsbewegung bedeuten würde und in der Tat erschien diese Hoffnung nicht als unbegründet. Die Tatsachen haben diese Rechnung aber durchkreuzt. Es zeigt sich dass breite Schichten der Arbeiterschaft nach wie vor in Treue zu den vom Faschismus entrechteten Gewerkschaften stehen und diese Tatsache ist es, die die Faschisten nun zu Massnahmen greifen lässt, die den freien Gewerkschaften auch ihr formelles Weiterbestehen unmöglich machen.

Nachdrücklich sei noch betont, dass die Auflösung des Sindacato Trasporti Secondari bereits Wochen vor dem letzten angeblichen Attentat auf Mussolini erfolgt ist und also nicht zu jener Flut terroristischer Akte gehört, denen dieses zum Vorwand dienen muss.

Der Kongress des Belgischen Transportarbeiterbundes.

In den Tagen vom 2. bis 4. Oktober traten die Delegierten des Belgischen Transportarbeiterbundes zu dem zweijährlichen Kongress zusammen.

Mahlman erläuterte in längeren Ausführungen den dem Kongress vom Vorstand vorgelegten Tätigkeitsbericht und stellte fest, dass der Verband mit Zufriedenheit auf die beiden zurückliegenden Jahre zurückschauen könne. Seit 1925 habe sich der Mitgliederstand um 2000 erhöht. Nachdrücklich verwies Mahlman auf die Notwendigkeit, junge Leute für die spätere Uebernahme der Verbandsleitung heranzubilden. Gegenüber früheren Zeiten würden viel höhere Ansprüche an die Leitungen der Gewerkschaften gestellt und während die ältere Generation mit der Ausbreitung der gewerkschaftlichen Aufgaben auch ihre Erfahrungen und Erkenntnisse erweitert habe, setze die Uebernahme der Leitung durch jüngere Kräfte eine eingehende Vorbereitung voraus.

Der Kongress stimmte den Ausführungen Mahlman's zu und hiess den vorgelegten Bericht mit allgemeinen Stimmen gut. Zu einer Meinungsverschiedenheit führte nur der vom Vorstand vor einigen Monaten getroffene Beschluss, wonach die Brüsseler Abteilung des Verbandes die Gruppe selbständige Kraftwagenführer organisatorisch von sich abtrennen musste. Seitens eines Brüsseler Delegierten wurde die Auffassung vertreten, dass ein Zusammenwirken mit den in Frage kommenden Kraftwagenführern, die meistens nur einen einzigen Wagen besitzen und diesen selbst führen, auch im Interesse der übrigen Kraftwagenführer gelegen sei. Der Kongress erkannte dies wohl an, hielt es aber für zweckmässiger, dass dieses Zusammenwirken nicht im Rahmen der Organisation selbst erfolge. Die Entscheidung des Vorstandes wurde demnach gebilligt.

Der gleichfalls vorgelegte Finanzbericht gab zu besonderen Bemerkungen keine Veranlassung.

Hierauf wurden die Berichte der einzelnen Abteilungen entgegengenommen. U.a. berichteten Chappelle für die Sektion Seeleute, Jan Samijn für die Sektion Binnenschiffer, P. Somers für den Antwerpener Hafnarbeiterbund. All diese Berichte waren sehr optimistisch gehalten. Schwierigkeiten, die da und dort während 1924 infolge besonderer wirtschaftlicher Verhältnisse oder erfolgloser Bewegungen noch bestanden, sind überall behoben. Allgemein sieht man der weiteren Entwicklung mit Zuversicht entgegen. Eine Ausnahme von der allgemeinen Aufwärtsentwicklung bildet das Landtransport-Gewerbe. In diesem sind die Organisationserfolge nicht zufriedenstellend.

Samijn, das Parlamentsmitglied des Verbandes,

erstattete Bericht über seine verschiedenen Bemühungen gegenüber den höheren Behörden. Der Redner führte starke Klage über die mangelhafte Arbeitsaufsicht im Antwerpener Hafen und forderte, dass die Arbeitskontrolle unabhängig von dem zentralen Aufsichtsdienst erfolge.

Hierauf ging der Kongress zur Behandlung der ihm unterbreiteten Anträge über. Die wichtigsten Beschlüsse seien hier wiedergegeben:

1) Die Arbeitsaufsicht.

Der Kongress des B.T.B. ersucht den Arbeitsminister, die Arbeitsaufsicht im Hafen zu verschärfen sowohl im Hinblick auf die verwendeten Materialien als im Hinblick auf den Achtstundentag.

Begründung: Es besteht so gut wie keine Aufsicht mehr über Materialien. Es ist daher nicht erstaunlich, dass die Arbeitsunfälle zunehmen. In 1925 gab es deren 6500 und für 1926 werden diese sicher die Zahl von 7000 erreichen.

Hinsichtlich der Aufsicht über die Arbeitszeit liegen die Verhältnisse nicht besser. Unser Verband ist selbst genötigt, 8 Beauftragte oder Aufsichtspersonen zu bezahlen, um Uebertretungen zu begegnen. Eine Arbeitsaufsicht im Hafen, die auf sich selbst steht, ist notwendig.

2) Die Arbeitsunfälle.

Der in den Tagen vom 2., 3. und 4. Oktober in Lüttich stattgefundene Kongress des B.T.B. stellt fest, dass das Arbeiten im Hafen beim Laden und Löschen mit grosser Unfallgefahr verbunden ist und demgemäss frühzeitige Invalidität zur Folge hat,

dass die Arbeit schwer und ungesund ist und frühzeitigen Verlust der Arbeitsfähigkeit mit sich bringt, und beschliesst:

für die kostenlose Pensionierung im Alter von 60 Jahren einzutreten.

3) Gratispension.

Der Kongress usw. ersucht die Vorstände der Belgischen Arbeiterpartei und der Gewerkschaftszentrale die Frage der kostenlosen Pensionen sobald wie möglich zu behandeln.

Der Kongress ist der Auffassung, dass dieser Punkt einen Platz auf den Tagesordnungen der erstfolgenden Sitzungen genannter Körperschaften einnehmen muss.

4) Berufskrankheiten.

Der Kongress dringt darauf an, dass bei der Revision des Arbeitsunfallgesetzes Rechnung gehalten werden muss mit den Berufskrankheiten, die in der Transportindustrie vorkommen.

Begründung: Es geschieht, dass sich die Arbeiter bei der Behandlung von Erzen und anderen schmutzigen Waren die Haut aufreiben, was Berufskrankheiten und damit Arbeitsunfähigkeit zur Folge hat. Das Gesetz ist dahingehend zu ändern, dass derartige Arbeitsunfähigkeit als Arbeitsunfall zu entschädigen ist.

Erwähnung verdient noch der Beschluss, eine ständige Registratur über die in den verschiedenen Landesteilen und in den verschiedenen Zweigen der Transportindustrie geltenden Löhne zu führen.

Als Vertreter der I.T.F. wohnte Brautigam vom Holländischen Transportarbeiterbund dem Kongress in Lüttich bei. Der Deutsche Verkehrsbund war durch seinen Vize-Vorsitzenden Döring, die Transport and General Workers' Union durch Greenwood, und der Holländische Transportarbeiterbund durch Zieverink vertreten. Der englische Delegierte überreichte dem Vorstand einen Betrag von 5250 Franken für das Hafnarbeiter-Sanatorium.

Die Strassenbahnerlöhne in Deutschland.

Die vom Deutschen Verkehrsbund herausgegebene „Deutsche Privat- und Strassenbahner Zeitung“ enthält in ihrer Nummer vom 2. Oktober eine Gesamtübersicht über die gegenwärtig bei den verschiedenen Strassenbahnbetrieben Deutschlands geltenden Lohnsätze. Wir greifen aus dieser wertvollen Uebersicht die bekannteren Städte heraus.

Ort	Geltungsdauer des Lohnabkommens	a) Anfangslohn b) Höchstlohn		Der Höchstlohn wird erreicht nach Dienstjahren	Handwerker	Angelernte Arbeiter	Ungelernte Arbeiter	Frauenzulage pro Stunde	Kinderzulage pro Stunde	
		Fahrer	Schaffner							
		pro Monat Mark			pro Stunde Pfennig					
Mannheim	1.4.26 bis auf weiteres	a) 170.— b) 248.—	a) 169.— b) 238.—	16	96	90	76	12 M. bezw. 3 Pf.	20 M. bezw. 3 Pf.	
München	1.4.26 bis auf weiteres	a) 131.— b) 231.—	a) 131.— b) 231.—	24	96	81	77	12 M. bezw. 3 Pf.	20 M. bezw. 3 Pf.	
Frankfurt a. Main	1.11.25 bis auf weiteres	a) 206.— b) 218.—	a) 206.— b) 218.—	16	91	83	73	7 M. bezw. 3 Pf.	7 M. bezw. 3 Pf.	
Stuttgart	1.9.25 bis auf weiteres	a) 182.— b) 216.—	a) 182.— b) 216.—	16	105	95	85 93	—	—	
Hamburg	1.4.25 bis auf weiteres	a) 189.— b) 214.—	a) 182.— b) 207.—	11	91	85	81	—	Mk. 4.50	
Karlsruhe	1.4.26 bis auf weiteres	a) 139.54 b) 212.47	a) 129.54 b) 202.47	17	82 90	79	71	12 M. bezw. 3 Pf.	20 M. bezw. 3 Pf.	
Wiesbaden	1.10.25 bis auf weiteres	a) 188.— b) 204.—	a) 188.— b) 204.—	16	87	79	73	7 M. bezw. 3 Pf.	7 M. bezw. 3 Pf.	
Berlin (Hochbahn)	1.11.25 bis auf weiteres	a) 185.90 b) 200.90	a) 170.90 b) 179.90	11	79 88	68 76	63 70	M. 4.60	M. 4.60 bezw. 2 Pf.	
Freiburg i. Br.	bis auf weiteres	a) 140.50 b) 198.50	a) 127.— b) 166.50	16	90	82	79	12 M. bezw. 3 Pf.	20 M. bezw. 3 Pf.	
Bremerhaven	August 25 bis auf weiteres	a) 135.— b) 161.—	a) 120.— b) 146.—	3	80	76	71	—	3	
Bremen	1.1.26 bis auf weiteres	a) 135.20 b) 166.40	a) 135.40 b) 166.40	10	77 85	74 82	69	3	3	
Stettin	bis auf weiteres	a) 150.— b) 160.—	150.—	1½	71	68	64	—	3	
		pro Stunde Pfennig								
Barmen	bis auf weiteres	a) 84.— b) 92.—	a) 84.— b) 92.—	6	81	73	65	3	3	
Berlin (Omnibus)	1.11.25 bis auf weiteres	a) 82.— b) 90.—	a) 68.— b) 73.—	5	95	80	70	3	3	
Berlin (Strassenbahn)	1.11.25 bis auf weiteres	a) 76.— b) 85.—	a) 66.— b) 75.—	2	72 87	60 73	54 65	3	3	
Leipzig	1.7.25 bis auf weiteres	83.—	77.—	sofort	80	74	69	2	2	
Dresden) Chemnitz)	1.7.25 bis auf weiteres	a) 74.— b) 79.—	a) 70.— b) 75.—	1	80	71	66	2	2	
Zwickau	1.7.25 bis auf weiteres	77.—	73.—	sofort	78	69	64	2	2	
Magdeburg Braunschweig Merseburg	1.10.25 bis auf weiteres	a) 70.— b) 71.—	a) 66.— a) 67.—	1	73	66	59	—	—	
Breslau	bis auf weiteres	a) 63.— b) 69.—	a) 58.— b) 64.—	6	70	60 61	56 68	3	3	
Hannover	bis auf weiteres	a) 63.— b) 67.—	a) 63.— b) 67.—	20	69 73	63 67	58 62	—	—	
		pro Schicht Mark								
Bochum Dortmund Essen Hagen Remscheid Aachen u. a.	15.10.25 bis auf weiteres	a) 5.79 b) 6.54	a) 5.49 b) 6.24	2	79	71	63	2	2	
Hamm Siegen u. a.	15.10.25 bis auf weiteres	a) 5.50 b) 6.24	a) 5.20 b) 5.94	2	75	68	60	2	2	
München-Gladbach	bis auf weiteres	a) 6.22 b) 6.52	a) 5.87 b) 6.17	1	79	71	63	3	3	



Resolutionen des Pariser Kongresses der I. T. F.

Resolution betreffend den Kampf der Seeleute für den Achtstundentag.

Die Seeleute-Sektion der I.T.F. ist der Ansicht, dass eine intensive internationale Propaganda zur Erlangung einer Regelung der Arbeitszeit auf See unter Zugrundelegung des Programms der I.T.F. unternommen werden muss und dass eine solche Propaganda mittels Versammlungen, Flugblättern usw. einzuleiten ist; sie beauftragt das Sekretariat der I.T.F., im Einverständnis mit dem Seeleutebeirat alle zweckentsprechenden Massnahmen zu treffen.

Ferner werden der Generatrat der I.T.F. und alle der I.T.F. angeschlossenen Organisationen ersucht, alles zu tun, um die Aktion der Seeleute zu fördern.

Resolution betr. Unterstützung schutzbedürftiger Seeleute.

Der Kongress hält es für geboten, dass schutzbedürftigen Seeleuten, die Mitglieder von I.T.F.-Organisationen sind, bei Aufenthalt im Ausland nach einheitlichen internationalen Grundsätzen Unterstützung geboten wird und beauftragt das Sekretariat der I.T.F., in gemeinsamer Beratung mit dem Seeleutebeirat die hierfür geeignetsten Massnahmen zu untersuchen und deren Durchführung vorzubereiten.

Resolution betr. einheitliche Organisation der Seeleute

Der Kongress erklärt, dass die erfolgreiche Wahrung der Interessen der Seeleute deren lückenlose organisatorische Zusammenfassung, ohne Unterschied des Landes und des Grades, in einer Internationale notwendig macht, da es nur hierdurch gelingen wird, den Seeleuteorganisationen jene Schlagkraft zu sichern, die der Kampf für die Eroberung des Achtstundentages in der Seeschifffahrt, die notwendige Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen und ihres Lebensstandards, sowie für die gesetzliche Gleichstellung mit der Arbeiterschaft an Land bedingt;

der Kongress gibt sich Rechenschaft darüber, dass die bevorstehenden Kämpfe der Seeleute in immer grösserer internationaler Umfassung geführt werden müssen und beauftragt das Sekretariat der I.T.F., im Einvernehmen mit dem Seeleutebeirat der I.T.F. alle zur Vorbereitung und erfolgreichen Durchführung dieser Kämpfe erforderlichen Massnahmen zu treffen.

Die Lage der Bengalischen Seeleute.

Bewegte Klage über die Lage der Bengalischen Seeleute wird in einem Bericht geführt, den die vor kurzem der I.T.F. beigetretene Bengal Mariners' Union dem Internationalen Sekretariat zugehen liess. Abgesehen davon, dass die Arbeitsbedingungen willkürlich von einem keine Rücksichten auf Gesund-

heit und Leben kennenden Unternehmertum festgesetzt werden, ist den weitaus meisten bengalischen Seeleuten auch jeder gesetzliche Schutz bei Erkrankung oder Unfällen vorenthalten. Wird ein Arbeiter von solchem Missgeschick betroffen oder tritt er in ein Lebensalter, in dem er nicht mehr im Vollbesitz der Arbeitskraft ist, so erfolgt in der Regel Entlassung ohne irgendwelche Sicherung seiner ferneren Existenz. Not und Elend sind somit die einzigen Ausblicke, die sich einem Seemann eröffnen.

Wohl besteht ein Gesetz, das den Arbeitern bei Invalidität eine Unterstützung zuspricht, aber dieses weist, besonders was seine Anwendung auf Seeleute anbetrifft, so viele Maschen auf, dass es dem Unternehmertum leicht fällt, sich den gesetzlichen Verpflichtungen zu entziehen. Einmal ist es schwierig, bei eintretender Arbeitsunfähigkeit den Nachweis zu führen, dass sie die Folge der Berufsausübung ist, und zum andern schliesst das Gesetz von vornherein indische Schiffe unter 100 Tonnen aus. Namentlich letztere Bestimmung ist ein Uebelstand, aus dem sich für die bengalischen Seeleute die verhängnisvollsten Folgen ergeben, denn in Indien gibt es eine Reihe grosser Reedereien, deren Flotte fast ausschliesslich aus kleineren Schiffen besteht und die somit von vornherein ausserhalb des Gesetzes stehen.

Zu welchen ungeheuren Misständen dies führt, wird erschreckend in einem Schreiben erhellt, das die Bengal Mariners' Union vor kurzem an die bengalische Regierung gerichtet hat. Hierin werden nicht weniger als 10 verschiedene Fälle aufgezählt, in denen ältere Seeleute, die seit ihrer Kindheit bei einer Reederei beschäftigt waren, kurzerhand entlassen worden sind, weil der Unternehmer es für vorteilhafter hielt, den im Dienst selbst gebrechlich gewordenen Seemann durch jüngere Kräfte zu ersetzen. In allen diesen Fällen seitens der Gewerkschaft unternommene Bemühungen, den Entlassenen wenigstens eine dürftige Unterstützung zu sichern, schlugen ohne Ausnahme fehl.

Um diesen Misständen zu begegnen, erhebt die Bengal Mariners' Union nachstehende Forderungen:

- 1) Gesetzliche Regelung der Arbeit auf Schiffen;
- 2) Festsetzung einer Lohnskala;
- 3) Schutz der Bediensteten gegen die Willkür des Unternehmertums;
- 4) Entschädigung bei Arbeitsunfällen;
- 5) Regelung der Arbeitszeit.

Zurecht weist die Gewerkschaft in ihrem an die Bengalische Regierung gerichteten Schreiben darauf hin, dass solange nicht feste Grundsätze geschaffen sind, die die Arbeit bei den Reedereien regeln, die Seeleute schutzlos der Willkür des Unternehmertums ausgeliefert sind und dass die Schaffung eines gesetzlichen Schutzes eine heilige Pflicht der Regierung ist, da viele Tausende britischer Staatsbürger hiervon berührt werden.

Leider ist nicht zu erwarten, dass die bengalische Regierung die Klage der Gewerkschaft zur Veranlassung nehmen wird, gesetzliche Schranken gegen die Ausbeutung der bengalischen Seeleute und gegen die Willkür des Unternehmertums aufzurichten. Hierzu wird die Regierung erst übergehen, wenn sowohl von der bengalischen Bevölkerung ein wachsender moralischer Druck ausgeübt wird und wenn vor allem auch das Ausland den in Indien herrschenden Zuständen seine Aufmerksamkeit widmet und die dortigen Rechtsverhältnisse der gebührenden Kritik unterzieht. Er ist aus diesem Grunde, dass sich die Bengal Mariners' Union an die Organisationen der I.T.F. wendet und von diesen ihre moralische Unterstützung in dem von der Gewerkschaft zu führenden Kampf erbittet.

ESPERANTO.

Die Oesterreichischen Eisenbahn-Ordner für Esperanto.

Die Reichs-Konferenz der Oesterreichischen Eisenbahn-Ordner, die Anfang Oktober ds. Js. abgehalten wurde, hat nachstehende Resolution einmütig angenommen:

"In Erwägung, dass das Bedürfnis eines internationalen Verständigungsmittels bei Kongressen und Konferenzen immer grösser wird und in Erwägung, dass der internationale Personenverkehr auf den Eisenbahnen ein immer stärkerer wird, ist es ein Gebot der Pflicht, einen Weg zu finden. Der gangbarste Weg wäre die Erlernung des bereits auf der ganzen Welt, besonders aber unter der internationalen Arbeiterschaft verbreiteten Esperanto".

Die Direktionsleitung Graz stellte daher folgende Anträge:

1. Die Hauptleitung wird beauftragt, in das Bildungsprogramm die obligatorische Einführung von Esperanto-Kursen aufzunehmen.
2. Die Hauptleitung wird beauftragt, an die Arbeiterkammern aller Bundesländer heranzutreten, damit zumindest am Sitze der Kammern alljährlich wiederkehrende Esperanto-Kurse abgehalten werden.

Ein Urteil der Pariser Handelskammer über Esperanto.

In einem von der Handelskammer in Paris gutgeheissenen Bericht wird über die Welthilfssprache "Esperanto" folgendes erklärt:

"Zunächst ist es unerlässlich, dass diese Sprache nicht zum Schaden der französischen Sprache eingeführt wird, der wir wegen ihrer Schönheiten, die durch das Genie unserer Schriftsteller unsterblich gemacht wurden, treulich anhängen.

Aus dieser ersten Vorbedingung müssen wir jedoch sofort auch den Schluss ziehen, dass wir, als eifrige Verteidiger unserer Muttersprache, die Sprachen der anderen Völker, die ebenfalls durch ihre literarischen Werke reich sind, achten müssen.

Daraus geht hervor, dass die Welthilfssprache keine nationale Sprache sein kann.

Würde man eine beliebige Sprache auswählen, so stiesse dies auf lebhaftesten Widerspruch anderer Völker und jeder unparteiliche Mensch sieht ein, dass es absolut unmöglich ist, diesen Weg zu beschreiten. Die Welthilfssprache kann daher nur eine künstliche sein...

... Die Unterkommission kam zu dem einmütigen Beschluss, dass ihr Berichterstatter der Unterrichts-Kommission bestätigen könne, dass, soweit sie aufgrund ihrer Arbeiten und Erfahrungen beurteilen kann, Esperanto diejenigen Eigenschaften besitzt, die man von einer internationalen Hilfssprache verlangt, nämlich Genauigkeit, Deutlichkeit und leichte Erlernbarkeit."

Aus dem Bericht des Völkerbundes über Esperanto in Frankreich.

Diesem Bericht des Völkerbundsekretariats entnehmen wir folgendes:

"Die Esperanto-Bewegung ist gefördert worden durch den Touristen-Club Frankreichs, durch die französische Gesellschaft

für die Verbreitung der Wissenschaften, durch die französische maritime Liga, durch zahlreiche Handelskammern; durch Schriftsteller wie Tristan Bernard, François Coppé, Léon Frappé, Victor Marguerite, Georges Ohnet; durch Staatsmänner wie Chaumet, Deschamps, Justin Godard, Sembat, Steeg ehemalige Minister, Herriot, Bürgermeister von Lyon, Painlevé, ehemaliger Minister-Präsident; durch 25 Gelehrte der Akademie der Wissenschaften wie Professor d'Arsonval, Prinz Roland Bonaparte, General Bourgeois, Prinz von Monaco, Professor Charles Richet, Dr. Roux, General Sébert und durch bekannte Flieger und Industrielle, wie Farman, Quinten, Archdescon, Michelin u. a."

Veröffentlichungen.

Etiko I (Sittenlehre) von P. Kropotkin, Preis 2 Rmk. Ausgabe S, A. T. (Rich. Lerchner, Culmstrasse 1, Leipzig O. 27).

Ausser der Wochenzeitschrift „Sennaciulo“ (8—10 Seiten stark) die Artikel aus verschiedenen Ländern enthält, einer monatlich erscheinenden, wissenschaftlich-literarisch-pädagogischen Revue, und einem Jahrbuch hat diese sehr rührige Arbeiter-Esperantisten-Internationale bereits verschiedene Werke in Esperanto herausgegeben, z.B. von Goethe, Tolstoi, Marx, Lenin, Barbusse, Jean Tousseul.

Die Uebersetzung solche Werke wird von Landsleuten der Schriftsteller besorgt, die deren Sprache gründlich beherrschen. Auf diese Weise ist Gewähr dafür geboten, dass die Gedanken richtig und genau wiedergegeben werden. Der grosse Wert des Esperanto ist ohne weiteres darin zu erblicken, dass die Werke grosser Männer mit einem Schlage allen Völkern zugänglich gemacht werden können, wenn sie sich nur der geringen Mühe unterziehen, diese Hilfssprache zu erlernen. Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist Esperanto vor allem für solche Völker, deren Sprache sich nur auf einen kleinen Landesteil erstreckt und die, sei es aus kaufmännischen oder anderen Gründen von der Kultur anderer Länder unberührt bleiben.

Bei der Festsetzung des Preises der Esperanto Werke, der bei der gediegenen Ausstattung als niedrig angesehen werden muss, wurde die Möglichkeit einer grossen Auflage in Betracht gezogen.

Die verschiedenen Uebersetzungen in Esperanto beweisen (es sind auch Original-Werke in Esperanto erschienen), dass selbst die subtilsten Gedanken in dieser Sprache wiedergegeben werden können.

Veröffentlichungen.

La Langue Internationale. Ce que tout militant ouvrier doit connaître de la question. (Was jeder Arbeiter über das Problem der internationalen Sprache wissen muss). Von E. L a n t y, herausgegeben von der Fédération Esperantiste Ouvrière, 177 Rue de Bagnolet; XX Paris, Preis frs. 2.50.

Dieses in französischer Sprache erschienene Büchlein ist bereits in 1925 zur Herausgabe gelangt. Es behandelt die Frage der Welthilfssprache Esperanto vom Standpunkt des Arbeiters und kann aufs wärmste empfohlen werden. Der Wert dieser gründlichen Arbeit wird noch erhöht durch die Beigabe einer Uebersicht über die bestehenden Esperanto-Zeitschriften und Esperanto-Organisationen der gesamten Welt. Ferner sind einige Photographien aufgenommen. Unter den angeführten Zitaten befinden sich auch Aussprüche im Mitteilungsblatt der I. T. F.