



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

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER: 20186

## INHALTSVERZEICHNIS:

<b>Allgemeines:</b> Zur Kolonialfrage . . . . .	169	<b>Eisenbahner:</b>		<b>Transportarbeiter:</b>	
Aufbauende Kritik . . . . .	171	Der Einfluss der Elektrifizierung der Eisenbahnen auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals (Resolution) . . . . .	176	Löhne und Arbeitszeit des Autobuspersonals in Chicago und New York . . . . .	180
Berichtigung . . . . .	172	Die Personalvertretungen bei der deutschen Reichsbahn . . . . .	176	Zur Frage der Versicherungspflicht der deutschen Binnenschiffer auf der Donau . . . . .	182
Koalitionsfreiheit und Internationales Arbeitsamt (Resolution) . . . . .	172	Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Ungarn) . . . . .	177	<b>Seeleute:</b> Das Farbigen-Problem in der Seeschifffahrt . . . . .	182
Rundschau . . . . .	173			<b>Notizen . . . . .</b>	183
Satzungsänderungen . . . . .	174			<b>Esperanto . . . . .</b>	184
Aufnahme vom I.T.F.-Kongress in Paris 1900 . . . . .	175				
Mitteilungen des Sekretariats . . . . .	175				

**Abdruck der Berichte mit  
Quellenangabe erwünscht.**

## ALLGEMEINES

### Zur Kolonialfrage.

In den hundert Jahren, die seit der Eröffnung der ersten Dampfeisenbahn verlossen sind, hat sich das Gesicht der Welt von Grund aus verändert. Länder und Völker, die sich früher nur aus der Sage kannten, wurden durch Schienen mit einander verbunden und gleichzeitig verdrängte das von motorischer Kraft bewegte Gross-Schiff die kleinen Segler, die bisher den Verkehr über die grossen Meere hinweg vermittelten. Transporte und Reisen, die einst Monate und Jahre erforderten, sind heute auf ebenso viel Tage oder Wochen beschränkt und mit diesem gewaltigen Zeitgewinn geht eine ebenso gewaltige Steigerung des Transportvermögens einher.

Man weiss, wie diese Umspannung der Welt mit Eisenbahnen und Schiffahrtslinien zustande gekommen ist. Die sich ungestüm vermehrende und rasch von England nach dem europäischen Kontinent übergreifende Industrie zwang zur Erschliessung stets neuer Rohstoff- und Absatzmärkte. Dazu kam, dass die Bevölkerung Europas mit bisher ungeahnter Schnelligkeit wuchs und ihre Ernährung nur durch die Heranziehung der Ernten anderer Erdteile gesichert werden konnte. Ueber die möglichen Gefahren dieser sich ständig vergrössernden Abhängigkeit Eu-

ropas von den Bodenerzeugnissen der übrigen Welt machte man sich keine Sorgen. Es erschien als gottgewollte Ordnung, dass Europa die industrielle Werkstatt der Welt werde, dem die andern Kontinente dienstbar zu sein haben, sei es als Abnehmer seiner Produkte, sei es als Lieferant der von ihm benötigten Rohstoffe.

Lange Zeit ging die Entwicklung in dieser Richtung. Wo immer Menschenmassen wohnten oder der Boden kostbare Schätze barg, erschienen europäische Ingenieure und legten Eisenbahnen oder zogen Kanäle, um mit deren Hilfe Land und Leute in das von dem europäischen Kapital angestrebte System der Arbeitsteilung im Weltmasstab einzubeziehen.

Es ist hier nicht beabsichtigt, von den internationalen politischen Verwicklungen zu sprechen, mit denen diese moderne Welterschliessung gepaart ging. Ebenso wenig denken wir daran, die brutalen, bis zur Erpressung gehenden Methoden zu schildern, die hierbei zur Anwendung gekommen sind. Der europäische Arbeiter mochte diese verurteilen und verdammen: es bleibt eine unbestreitbare Tatsache, dass er indirekt Nutzniesser dieser expansiven Bestrebungen des europäischen Kapitals war, denn sie sicherten ihm die Gelegenheit, ungeachtet der durch die fortschreitende Technik bewirkten unauhaltsamen Steigerung der Arbeitsergebnisse, seine Arbeitskraft zu verkaufen und seinen Lebensstandard zu steigern.

Wir wissen, dass schon lange vor dem Weltkriege die industrielle Monopolstellung Europas eine starke Einbusse erlitten hatte, indem sowohl in Nordamerika als im Land der aufgehenden Sonne, in Japan, grosse eigene Industrien entstanden waren, aber eine direkte Gefährdung der Beschäftigungsgelegenheiten in den europäischen Industriestaaten brachte diese überseeische Industrialisierung zunächst nicht mit sich, denn einmal bezogen die industriellen Neuländer zu einem grossen Teile die benötigten Maschinen aus Europa oder aber sie nahmen — wie im Falle Amerikas — jährlich viele Hunderttausende Arbeiter auf, um sie im eigenen Lande zu beschäftigen.

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.

Seit dem Kriege hat sich aber eine grundlegende Aenderung in der wirtschaftlichen Struktur der Welt vollzogen. Während die europäischen Industriestaaten schier ihre gesamte Industrie dem Kriege dienstbar machten, weiteten die Vereinigten Staaten und Japan ihren Produktionsapparat ungeheuer aus und gingen auch Länder wie Indien und China zur industriellen Produktion über. Und dieser Prozess hat in der Nachkriegszeit aus verschiedenen Ursachen noch an Umfang zugenommen. Eine starke Anregung hierzu ging nicht zuletzt von der geschwächten Aufnahmefähigkeit des europäischen Marktes aus. Hierdurch machte sich die gesteigerte industrielle Verwertung der eigenen Roherzeugnisse für die bisherigen Agrarländer geradezu zum Zwang.

Man mag nun diesen Industrialisierungsprozess in den Ländern der Uebersee hoch oder gering anschlagen: Tatsache ist, dass eine einmal entstandene Industrie eigene Lebensinteressen entwickelt und alle Mittel zur Anwendung bringt, um sich gegen fremde Konkurrenz zu sichern. Aus diesem Grunde sind denn auch fast alle jene Länder zur Errichtung von Schutz-zollsystemen übergegangen, wodurch einerseits die Wareneinfuhr aus alten Industriestaaten erschwert und gleichzeitig die neue Industrie in die Möglichkeit versetzt wird, sich weiter zu entwickeln.

Es ist somit mit einem allgemeinen Fortgang jenes im Kriege begonnenen Industrialisierungsprozesses der sogenannten Neuländer zu rechnen und damit wird die Arbeiterschaft der alten Industrieländer in eine völlig neue Beziehung zu jenen Völkerschaften gebracht. Denn indem das Kapital sein Interesse in diesen rückständigen Ländern nicht mehr auf deren Bodenschätze und Agrarprodukte beschränkt, sondern mehr und mehr auch die einheimische Arbeitskraft zum Gegenstand industrieller Ausbeutung macht, wird deren niedriger Lebensstandard, der ihnen teilweise in Jahrhunderte langer Fremdherrschaft aufgezungen worden ist, zu einer direkten Gefahr für den Lebensstandard der Arbeiterschaft in den alten Industrieländern.

Daraus ergeben sich namentlich für die europäischen Gewerkschaften, denen die Wahrung der Arbeiterinteressen anvertraut ist, wichtige Aufgaben, die immer dringlicher nach einer Lösung fordern. Sie können den Kampf gegen die Ausbeutung nicht mehr allein wie bisher auf die eigenen Landesgebiete beschränken, sondern müssen beispielsweise auch den Schutz ihrer Klassengenossen in den Ländern des fernen Ostens als eine unerlässliche Aufgabe begreifen. Mit andern Worten: die Gewerkschaften der alten Industrieländer können wirksam und dauernd die bisherigen sozialen Errungenschaften nur sicherstellen und verbessern, wenn sie sich tatkräftig für eine Hebung des Lebensstandards in den Neuländern einsetzen und damit den sozialen Kampf, den die Arbeiter in Indien, China, Japan usw. führen, zu ihrem eigenen Kampf machen.

Wie dies zweckmässig geschehen kann wird Gegenstand besonderen Studiums sein müssen. Mit Sympathiebezeugungen und Resolutionen ist jedenfalls wenig getan. Wichtiger ist, dass wir uns einen klaren Einblick in die Lebens- und Arbeitsverhältnisse in

den Neuländern verschaffen und die besonderen Bedingungen kennen lernen, unter denen die dort erfreulicherweise bereits entstandenen Gewerkschaften zu ringen haben. Hierüber ist wohl in den letzten Jahren viel Material zusammengetragen worden. Namentlich hat, was wir gerne anerkennen, das Internationale Arbeitsamt durch seine Publikationen sehr viel zur Aufklärung beigetragen. Aber was uns fehlt, ist die systematische Auswertung all dieser Berichte und die methodologische Verfolgung aller Vorgänge. Wir brauchen eine gewerkschaftliche Stelle, die jederzeit verlässliche Berichte geben kann und deren Informationen uns in den Stand setzen, den wahren Kern auftretender Ereignisse zu erkennen. Es darf sich nicht wiederholen, dass wie im vorigen Jahre im Falle Chinas von gewerkschaftlicher Seite eingestanden werden muss, nichts von den wahren Vorgängen zu wissen und dass aus dieser Unwissenheit ein Grund abgeleitet wird, um sich einer konkreten und praktischen Stellungnahme in einem Kampf zu enthalten, in dem, wie später in einem Artikel des I.G.B.-Presse-dienstes erklärt wurde, die Lebensinteressen nicht nur der Arbeiterschaft Chinas sondern der ganzen Welt auf dem Spiele stehen.

Wichtig ist ferner, dass sich die Internationalen Kongresse mit der Kolonialfrage beschäftigen. Bisher ist dies noch nie geschehen. Offenbar war hierfür die Auffassung massgebend, dass dies in erster Linie eine Angelegenheit der betreffenden gewerkschaftlichen Organisationen in den Ländern mit Kolonialbesitz sei. Vielleicht ging man dieser Frage auch aus dem Wege, weil sie in hohem Masse politischen Charakter besitzt. Wir meinen demgegenüber, dass die Kolonialfrage eine die Gesamtarbeiterschaft berührende Angelegenheit ist und dass sie nur nach aussen als eine politische Frage auftritt, dass ihr wirklicher Kern aber ein eminent wirtschaftlicher ist.

Natürlich dürften wir es bei der Befolgung dieser Anregungen nicht bewenden lassen. Die vorzunehmende Forschungs- und Informationstätigkeit erscheint uns vielmehr nur als eine unerlässliche und notwendige Voraussetzung für die ferneren Schritte. Sie müsste uns gewissermassen helfen, das praktische Wirken der Gewerkschaften auf einen festen Boden zu stellen und eine verlässliche Richtschnur für deren Forderungen und Handlungen zu ziehen. Bisher haben wir diesen Boden nicht und bisher fehlt uns auch diese Richtschnur, und wahrscheinlich ist es in der Hauptsache hierauf zurückzuführen, dass es der internationalen Gewerkschaftsbewegung bisher nur in geringem Masse gelungen ist, mit den Gewerkschaften des fernen Ostens in engere Fühlung zu kommen und diese in unsere internationale Phalanx einzubeziehen. Wie notwendig dies aber ist, hat erst wieder der Vorsitzende der I.T.F. auf dem Pariser Kongress betont. „Wir werden nach meiner Auffassung“, sagte C. T. Cramp u.a., „unsere Bemühungen, Organisationen aus nichteuropäischen Ländern zum Anschluss zu bewegen, besonders hartnäckig fortsetzen müssen. Der Kapitalismus hat die ganze Welt zu seinem Operationsgebiet gemacht. Er kennt keinen Unterschied der Rasse und Farbe. Die Arbeiterklasse muss ebenfalls die Welt organisatorisch umspannen. Nur dadurch verhindert sie das europäische und amerikanische Kapital die Millionenbe-

völkerung in rückständigen Ländern gegen die besser organisierten Arbeiter in Europa und Amerika in Konkurrenz zu setzen“.

Der I.T.F. ist damit eine grosse Aufgabe vorgezeichnet worden. Die Transport- und Verkehrsarbeiterschaft ist in den meisten Ostländern teilweise die wichtigste Arbeitergruppe, die auch über die besten gewerkschaftlichen Organisationen verfügt. Aber es ist auch klar, dass der Erfolg der von der I.T.F. oder welchem Berufssekretariat auch zu unternehmenden Bemühungen in starkem Masse abhängig ist von dem, was die organisierte Gesamtarbeiterschaft Europas zu Gunsten der Arbeiter jener Länder und der Hebung ihres Lebensstandards tut. Darum erscheint es uns auch unerlässlich, dass auch der Internationale Gewerkschaftsbund diesen Fragen nähertritt.

(—le).

### Aufbauende Kritik.

„Der Deutsche Eisenbahner“, das Fachblatt des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands, veröffentlicht in der Nummer vom 26. September ds. Js. einen ausführlichen Artikel der Redaktion, worin diese Betrachtungen über den jüngst erschienenen Jahresbericht der I.T.F. anstellt. Diese Ausführungen zeugen von einer genauen Kenntnis der Tätigkeit des Sekretariats im allgemeinen und seiner Veröffentlichungen im besonderen, weshalb wir ihnen doppelten Wert beimessen.

Es freut uns, auch aus dem Kreise der Redaktionen die von uns stets wieder zum Ausdruck gebrachte Auffassung zu hören, dass wir noch in den Anfängen unserer Arbeit stecken und dass wir unsere Aufgaben nur dann erfüllen können, wenn zunächst die Ortsgruppenvorstände aller angeschlossenen Landesorganisationen mit der Tätigkeit und den Obliegenheiten ihrer Internationale vertraut gemacht und in deren Aufgabenkreis einbezogen werden, der internationale Gedanke durch stetige Propaganda unter der Arbeiterschaft immer mehr an Boden gewinnt und die Internationale durch tatkräftige Mitarbeit der Verbände unterstützt wird.

Wir geben nachstehend einen Auszug aus dem bewussten Artikel, der von der Arbeit unserer Internationale handelt:

„Das Sekretariat hat in der Berichtszeit eine umfangreiche durchaus anzuerkennende Arbeit geleistet. Seine Haupttätigkeit bestand in der Herausgabe von Publikationen über die Arbeitsbedingungen der in der I.T.F. vereinigten einzelnen Berufsgruppen. Diese Veröffentlichungen sind teilweise in Buchform, teilweise im Mitteilungsblatt der I.T.F. erschienen, das monatlich in vier Sprachen erscheint.

In Anbetracht der Mitgliederzahl der I.T.F. von über 2 Millionen ist die Auflagenziffer des Mitteilungsblattes allerdings sehr gering. Sie betrug für alle Ausgaben nur 6000. Davon bezogen die einzelnen Organisationen durch Abonnement nur 2500 Exemplare.

Man sieht, diese Ziffern sind nicht besonders ermutigend. Die Hauptursache der geringen Verbreitung des Mitteilungsblattes besteht wohl in der grossen Sprachenverschiedenheit. Es ist überaus charakteristisch, dass von der schwedischen Ausgabe des Mitteilungsblattes die meisten Exemplare durch Abonnement bezogen wurden, nämlich 1284. Für diese Ausgabe tragen allerdings die nordischen Länder selbst die druckkosten, sie sind deshalb an der Verbreitung des Mitteilungsblattes vom finanziellen Standpunkt aus viel stärker interessiert, als die übrigen Länderorganisationen.

Die englische Ausgabe hat trotz der grossen Reichweite der englischen Sprache die kleinste Abonnentenzahl, nämlich nur 115. Etwas höher ist die französische Ausgabe mit 148 Exemplaren. Deutschland rangiert an zweiter Stelle mit 953.

Man kann aus der geringen Auflage des Mitteilungsblattes schliessen, dass es in den Mitgliederkreisen der angeschlossenen Organisationen so gut wie gar nicht, in den Funktionärkreisen nur in sehr beschränktem Umfange gelesen wird. Bei dieser Sachlage wird man von einem Einfluss der I.T.F. auf die Massen der angeschlossenen Verbände nicht gut reden können. Nach unserer Auffassung müsste es möglich sein, die Auflageziffer des Mitteilungsblattes noch beträchtlich zu erhöhen, wie das schwedische Beispiel zeigt. Zum mindesten müsste jede Ortsgruppe unseres Verbandes Bezieherin dieses Blattes sein, da es eine gute Informationsquelle über die ausländischen Berufsverhältnisse ist. Das gleiche gilt auch für die anderen Organisationen in den betreffenden Sprachgebieten.“

Ergänzungshalber bringen wir unterstehend eine Aufstellung über die Abonnenten des Mitteilungsblattes und der von ihnen bezogenen Exemplare:

	F.	D.	E.	Schw.
Belgischer Eisenbahner-Verband	57	3	2	—
Canadischer Verband der Eisenbahnangestellten	—	—	10	—
Dänischer Transportarbeiter-Verband	—	—	—	250
„ Eisenbahner-Verband	—	—	—	100
„ Heizer-Verband	—	—	—	25
Deutscher Verkehrsbund	—	40	—	—
„ Eisenbahner-Verband (Einheitsverband)	—	57	—	—
Englischer Eisenbahner-Verband (N.U.R.)	—	—	100	—
Finnischer Transportarbeiter-Verband	—	—	—	25
„ Eisenbahner-Verband	—	—	—	5
Französischer Hafenarbeiter-Verband	—	12	—	—
„ Eisenbahner-Verband	35	1	—	—
Holländischer Transportarbeiter-Verband	—	2	—	—
„ Eisenbahner-Verband	5	26	9	—
Isländischer Hafenarbeiter-Verband	—	—	—	10
„ Seemanns- und Fischer-Verband	—	—	—	15
Luxemburgischer Eisenbahner-Verband	—	40	—	—
Norwegischer Eisenbahner-Verband	—	—	—	100
„ Eisenbahnangestellten-Verband	—	—	—	25
„ Lokomotivführer-Verband	—	—	—	25
„ Seeleute-Verband	1	1	3	28
„ Transportarbeiter-Verband	—	—	—	50
Oesterreichischer Transportarbeiter-Verband	—	2	—	—
Oesterr. Eisenbahner-Verband	—	350	—	—
Polnischer Eisenbahner-Verband	20	80	1	—
Deutscher Eisenbahner-Verband in der Tschechoslowakei	—	50	—	—
Deutscher Transportarb.-Verband in der Tschechoslowakei	—	70	—	—
Schwedischer Heizer-Verband	—	—	—	50
„ Eisenbahner-Verband	—	—	—	350
„ Lokomotivführer-Verband	—	—	—	50
„ Seeleute-Verband	—	—	—	51
„ Transportarbeiter-Verband	—	—	—	175
Schweizerischer Eisenbahner-Verband	30	200	—	—
insgesamt. . . .	148	974	125	1334

Die angeschlossenen Organisationen wissen, dass sich das Sekretariat die grösste Mühe gegeben hat und noch gibt, um die Zahl der Abonnenten zu erhöhen. Obwohl es in dieser Beziehung Erfolge zu verzeichnen hatte, ist die Zahl der neu hinzugekommenen Abonnenten doch als unzureichend zu betrachten. Wir haben den Verbänden bei verschiedenen Anlässen angeboten, ihnen Extranummern des Mitteilungsblattes zu Propagandazwecken zu überlassen, von welchem Angebot eine Reihe Organisationen Gebrauch machten.

Auch heute noch sind wir gerne bereit, ihnen solche zur Verteilung an die Ortsverwaltungsmitglieder zur Verfügung zu stellen.

An einer anderen Stelle des Artikels heisst es:

"Die weitere publizistische Tätigkeit des Sekretariats erstreckte sich auf die Herausgabe einer neuen Dokumentenserie in Buchform. Als erste Nummer erschien im April 1924 eine Broschüre über die automatische Kupplung, ebenfalls in den drei Hauptsprachen. Auch hier muss man die bedauerliche Feststellung machen, dass der Absatz dieser Schrift ausserordentlich gering ist. Von der französischen Ausgabe wurden 125, von der deutschen 350 und von der englischen gar nur 100 Exemplare bestellt.

Einen nicht viel besseren Erfolg hatte die zweite Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern. Von der deutschen Ausgabe wurden 531, von der englischen 161, von der französischen 87 und von der spanischen ganze 50 bestellt. Die Verlagstätigkeit der I.T.F. ist, wie man sieht, kein lukratives Geschäft. Die Herausgabe einer solchen Schrift in vier verschiedenen Sprachen erscheint unter diesen Umständen eine ungeheure Verschwendung von Energie und Geld, an der das Sekretariat allerdings ganz unschuldig ist.

Angesichts dieser Tatsache möchte man von ganzem Herzen wünschen, dass die Bestrebungen der I.T.F. nach Einführung einer einheitlichen internationalen Verkehrssprache, wie sie im Esperanto bereits existiert, recht bald von Erfolg begleitet sein mögen. Es liegt auch hier letzten Endes bei den angeschlossenen Organisationen, ob dieses Ziel in absehbarer Zeit erreicht wird."

Zum letzten Satz möchten wir bemerken, dass der Inhalt der Broschüren über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner jeweils nach Eingang der Berichte von den Organisationen im Mitteilungsblatt veröffentlicht wurde, also in den verschiedenen Sprachen bereits vorlag, sodass die mit der Herausgabe der Berichte in Broschürenform verbundenen Mehrkosten nicht so erheblich waren als auf den ersten Blick erscheinen möchte.

Nachstehende Liste über die bis jetzt auf die dritte Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals (Neue Dokumenten-Serie IV) eingegangenen Bestellungen zeigt, welchen Erfolg die unermüdlichen Bemühungen des Sekretariats um einen flotten Absatz gehabt haben; ferner wird man daraus ersehen, dass der vom Artikelschreiber erhobene Einwand einen berechtigten Kern hat.

Es haben bestellt:

	Exemplare		
	F.	D.	E. Schw.
die belgische Eisenbahner-Organisation	7	—	—
„ deutsche Eisenbahner- „	—	200	—
„ englische Eisenbahner- „	—	—	100
„ französische Eisenbahner „	100	—	—
„ „ Eisenbahnangestellten-Organisation (Gruppe Nordbahnen)	25	—	—
„ jugoslawische Eisenbahner-Organ.	—	25	—
„ norwegische Lokomotivführer-Organ.	—	—	25
„ österreichische Eisenbahner-Organ.	—	100	—
„ polnische Eisenbahner-Organ.	—	10	—
„ Organisation der deutschen Eisenbahner in der Tschechoslowakei	—	150	—
„ tschechische Lokomotivführer-Organ.	—	1	—
„ schwedische Eisenbahner-Organ.	—	—	300
„ schwedische Lokomotivführer-Organ.	—	—	10
„ schweizerische Eisenbahner-Organ.	20	50	—
„ palästinische Eisenbahner-Organ.	—	10	12
„ holländische Eisenbahner-Organ.	4	52	4
„ englische Eisenbahnangestellten-Org.	—	—	39
„ luxemburgische Eisenbahner-Organ.	—	40	—
„ norwegische Eisenbahner-Organ.	—	—	100
insgesamt. . . .	156	698	483

Der Artikel schliesst mit folgenden ermutigenden Bemerkungen:

"Betrachten wir den Bericht als Ganzes, dann kann gesagt werden, dass die I.T.F. als internationale Organisation der Transport- und Verkehrsarbeiter im Rahmen des zurzeit Möglichen ihre Aufgaben durchaus erfüllt hat. Ihren Einfluss zu stärken muss unser aller Bestreben auch in Zukunft sein. Gerade hier bleibt aber noch viel zu tun übrig. Die Existenz der I.T.F. nimmt noch einen viel zu geringen Raum in dem Bewusstsein der Eisenbahner ein. Ueber die Wirksamkeit unserer Berufsinternationale bestehen auch heute noch keine klaren

Vorstellungen, so dass Gleichgültigkeit und kühle Zurückhaltung die natürlichen Folgen sind. Das muss und wird in Zukunft anders werden. An uns soll es nicht liegen. Die internationale Verknüpfung und Verflechtung der Weltwirtschaft ist das herrschende Prinzip unseres Zeitalters. Wir können vom gewerkschaftlichen Standpunkt aus nichts Besseres tun, als uns dem anzupassen."

Es ist zu wünschen, dass diese Worte von der ganzen Transportarbeiterschaft beherzigt werden.

Wie die geforderte Vertiefung des Interesses der breiten Massen für das Wirken der I.T.F. zweckmässig gefördert werden kann, dürfte nicht der nebensächlichste Gegenstand sein, mit dem sich die beabsichtigte Konferenz mit den Redaktionen der Verbandszeitungen zu beschäftigen haben wird.

N.

### Berichtigung.

In dem Leitartikel „Paris“ der letzten Ausgabe des Mitteilungsblattes ist versehentlich am Schluss des drittletzten Absatzes der nachstehende Text ausgefallen:

... Die gleichen Worte des Dankes und des Wiedersehens gelten dem Kameraden Wilhelm Brodsky, der freiwillig von seinem Posten im Generalrat zurücktrat, um der von ihm vertretenen Ländergruppe Gelegenheit zu geben, ein anderes Mitglied in diese Körperschaft zu entsenden.

### Koalitionsfreiheit und Internationales Arbeitsamt.

Zu dieser Frage wurde auf dem Pariser Kongress nachstehende Resolution angenommen:

Von der Erwägung ausgehend,

dass die arbeiterfeindliche Politik des internationalen Kapitalismus — die in verschiedenen Ländern in der Unterdrückung der persönlichen und politischen Freiheit der Arbeiter ihren Höhepunkt erreicht hat — darauf abzielt, die von der Arbeiterklasse erworbenen Rechte zu schmälern und die Vorrechte und Machtstellung der herrschenden Klasse zu erweitern,

dass die im Schosse des Völkerbundes gegründete internationale Arbeitsorganisation wohl dazu berufen ist, die Interessen der Arbeiter zu fördern, für die Einräumung des Koalitions- und Versammlungsrechtes zu wirken und den Weltfrieden zu sichern, ihren Zweck aber durch die Schuld dieser herrschenden Klasse verfehlt hat, welche im Jahre 1919, von Gefühlen der Gerechtigkeit und Menschlichkeit beseelt, aber auch weil sie ihnen, im Gegensatz zu heute, zur Verfolgung ihrer eigenen Ziele nützlich erschien, die Schaffung dieser Einrichtung wünschten,

dass die Arbeiterklasse gegen die bestehende reaktionäre Politik ankämpfen und insbesondere bei den Mächten, welche für die das Arbeitsrecht behandelnden Teile der Friedensverträge und für die von den verschiedenen internationalen Konferenzen angenommenen Konventionen verantwortlich sind, auf deren Durchführung bestehen muss,

dass demzufolge der permanenten Arbeitsorganisation die Aufgabe zufällt, bei offensichtlicher Verletzung von Bestimmungen oder Nichteinhaltung eingegangener Verpflichtungen einzugreifen,

dass bereits jetzt ein Aktionsprogramm aufgestellt werden muss, im Falle der Kapitalismus die Verwirklichung seiner auf unumschränkte Herrschaft über die Arbeiterklasse ausgehenden reaktionären Pläne versuchen sollte,

dass ferner in einer vom Internationalen Gewerkschaftskongress 1920 zu London angenommenen Entschliessung erklärt wird, dass die Gewerkschaftsbewegung eine weitere Unterstützung der Bestrebungen des Internationalen Arbeitsamtes ablehnt, wenn die Ratifizierung der Washingtoner Beschlüsse innerhalb der festgesetzten Zeit nicht erfolgt ist,

fordert der 5. Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation den Internationalen Gewerkschaftsbund auf, die Frage der Internationalen Arbeitsorganisation des Völkerbundes in einer besonderen Besprechung zu behandeln unter Hinzuziehung derjenigen Regierungen, Parlamente, Parteien und sonstigen Einrichtungen, die der Gewerkschaftsbewegung Interesse entgegenbringen und ihr sympathisch gegenüberstehen, um so rechtzeitig die Vorbereitungen zu einer einheitlichen und gemeinsamen Aktion für die Arbeiterklasse zu treffen.

## Rundschau.

### *Wiederaufnahme der Arbeit im englischen Bergbau.*

Nach langem und zähem Widerstand waren die englischen Bergarbeiter gezwungen, sich den Bedingungen des Unternehmertums zu unterwerfen und hinfort länger und um geringere Stundenlöhne zu arbeiten als vor dem 1. Mai. Damit ist ein wirtschaftlicher Kampf zwischen Arbeit und Kapital zu Ende gegangen, der sowohl hinsichtlich des numerischen Umfangs der beteiligten Arbeiter als hinsichtlich der Dauer in der gesamten Geschichte der Arbeiterbewegung ohne Vorbild ist. Und doch wäre dies falsch, die Bedeutung dieses Kampfes nur in seiner Massenhaftigkeit und in seinem zeitlichen Umfang zu erblicken. Dieser Kampf unterschied sich von allen bisherigen nicht nur durch seine Grösse und seine Dauer, sondern vor allem durch sein Objekt: in ihm kämpften die Unternehmer unmittelbar für den Weiterbestand des privatkapitalistischen Produktionssystems, während die Arbeiter, ihren Lebensstandard verteidigend, mittelbar für die Verstaatlichung des Kohlenbergbaus stritten. Das ist es, was diesem Riesenkampf sein eigentliches Gepräge gab und dies erklärt auch, warum auf beiden Seiten mit so verzweifelter Hartnäckigkeit gerungen worden ist. Die nunmehr erfolgte Entscheidung setzt die Bergherren in die Lage, die Rentabilität des englischen Bergbaus noch einmal auf Kosten der Arbeiterschaft zu sichern, aber niemand kann verkennen, dass diese Entscheidung keine endgültige ist und dass früher oder später der nun abgebrochene Kampf aufs neue aufleben muss, da die privatwirtschaftliche Fortführung des englischen Kohlenbergbaus mit den Lebensinteressen der Bergarbeiterschaft unvereinbar geworden ist.

Inzwischen gilt es, aus den Erfahrungen dieses Kampfes zu lernen und in dieser Hinsicht werden auch die internationalen gewerkschaftlichen Organisationen nicht untätig bleiben dürfen, denn so erfreulich die unmittelbar nach Kampfausbruch bewiesene internationale Kampfsolidarität der Arbeiterschaft und speziell der Transportarbeiterschaft des Festlandes war und so hoch die gewährte finanzielle Unterstützung anzuschlagen ist: all das waren bestenfalls nur Ansätze zu einer wirkungsvollen internationalen Solidaritätsaktion. Das Geleistete blieb weit hinter dem Möglichen zurück. Woran dies lag, sei hier ununtersucht. Die Hauptsache ist, die den internationalen Organisationen der Gewerkschaftsbewegung noch anhaftenden Mängel zu erkennen und auf deren rascheste Beseitigung hinzuwirken. Dass in der I.T.F. dieser Wille vorhanden ist, zeigt der vom Pariser Kongress

dem Generalrat erteilte Auftrag, über den englischen Grosskampf einen eigenen Bericht fertigzustellen, um hieraus Lehren für die Praxis und Taktik der Zukunft zu ziehen.

### *Um die Washingtoner Arbeitszeit-Konvention.*

Die Aussichten auf endliche Ratifizierung der Washingtoner Arbeitszeitkonvention verdunkeln sich mit jedem Tage mehr. Auch der kürzlich von dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes veröffentlichte Artikel, der so etwas wie eine Flucht an die Öffentlichkeit war und zu dem einerseits Mussolini und andererseits die englische Regierung den unmittelbaren Anlass gegeben haben, hat die schwarzen Schicksalswolken, die seit sieben Jahren über dieser wichtigsten aller internationalen Konventionen schweben, nicht zu zerstreuen vermocht. Im Gegenteil: die Abneigung der Länderregierungen tritt stets offener zutage. So hat jetzt wieder die holländische Regierung in einem Memorandum ganz ohne Umschweife erklärt, dass sie nicht an eine Ratifizierung denke. Bemerkenswert ist hierbei, dass diese Haltung nicht nur mit dem alten und allmählich abgegriffenen Hinweis begründet wurde, dass die Ratifizierung der Washingtoner Konvention die Konkurrenzkraft der holländischen Industrie gegenüber der Industrie nichtratifizierender Länder schwäche, sondern dass auch die Bestimmungen der Washingtoner Konvention selbst als untragbar und unvereinbar mit den nationalen Wirtschaftsinteressen bezeichnet wurden. Auch das Arbeitsschutzgesetz, dem soeben das deutsche Reichskabinett zugestimmt hat, und das angeblich gleichzeitig auch die Ratifizierung der Washingtoner Arbeitszeitkonvention ermöglichen soll, zwingt zu starken Bedenken. Darin sind so viele Ausnahmen vorgesehen, dass der achtstündige Arbeitstag bzw. die 48-stündige Arbeitswoche direkt illusorisch gemacht wird. So wird u.a. bestimmt, dass bei Arbeiten, die ihrer Art nach einen ununterbrochenen Fortgang erfordern, die wöchentliche Arbeitszeit 56 Stunden betragen kann. Ferner wird ein Unterschied gemacht zwischen Arbeitszeit und Arbeitsbereitschaft, wodurch einer ganz unhaltbaren Durchbrechung des Achtstundentages Vorschub geleistet und gleichzeitig der in der Washingtoner Konvention vorgesehene Anspruch auf Ueberstunden-Zuschlag in allen diesen Fällen aufgehoben wird. Darüber hinaus sieht der Gesetzentwurf die Leistung von 300 Ueberstunden im Kalenderjahr vor. Aus alle diesen und andern in dem Entwurf vorhandenen Bestimmungen gewinnt man den Eindruck, dass es sich eher um ein Gesetz gegen den Achtstundentag und die 48-Stundenwoche handelt. Sollte dieses daher angenommen werden und würde die deutsche Regierung tatsächlich dieses Gesetz als Grundlage benutzen, um die Ratifikation der Washingtoner Konvention zu vollziehen, so wäre dies einfach eine Irreführung. Sogar in Belgien, dessen Regierung vor kurzem erst die Ratifizierung nach Genf berichtet hat, ist jetzt das Unternehmertum zu einem Angriff auf den Achtstundentag übergegangen. In der seitens der Regierung eingesetzten Achtstundentag-Kommission haben die Unternehmervertreter gefordert, dass die Leistung von Ueberstunden in Zukunft nicht mehr von der Zustimmung des Arbeitsministers abhängig sein solle, sondern direkt zwischen Unternehmern und Gewerkschaften vereinbart werden könne. Was damit beabsichtigt ist wird klar, wenn man sich die vertraulichen Instruktionen vergegenwärtigt, die kürzlich das Industrielle Zentral-Komitee den Unternehmern zugehen liess. Diese enthielten die Aufforderung, trotz eintretender Teuerung keine Lohnerhöhungen zu bewilligen und alle Verträge, die eine gleitende Lohnskala vorsehen, zu kündigen. Hieraus ist zu schliessen, dass das belgische Unternehmertum die im Gefolge

der Stabilisierung unvermeidbar eintretende Teuerung zu einer Verschlechterung der Reallöhne der Arbeiterschaft ausnützen will und damit die Hoffnung verbindet, dass die Arbeiterschaft gefügiger wird und sich der Leistung von Ueberstunden nicht widersetzt. Natürlich ist es auch in Belgien wie anderswo: das Unternehmertum beginnt Ausnahmen vom Achtstundentag-Gesetz zu fordern und kommt in seinem Kampf nicht eher zur Ruhe, als bis der Achtstundentag selbst die Ausnahme bildet.

Im Lichte dieser Vorgänge gewinnt die Londoner Konferenz der Arbeitsminister erstbeste Bedeutung. Es ist damals von uns sofort darauf hingewiesen worden, dass die in London gefundene Interpretation die Washingtoner Bestimmungen in entscheidenden Teilen abschwächt und jedem Missbrauch Tür und Tor öffnet. In der Tat könnte ohne diese Interpretation die deutsche Regierung niemals daran denken, auf Grund des entworfenen Arbeitszeitgesetzes die Ratifizierung des Washingtoner Abkommens vollziehen zu wollen. Gleichzeitig kann man sich darauf gefasst machen, dass auch die andern Länder, die sich vielleicht zur Ratifizierung bequemen, nicht eher Halt machen werden als bis sie die Washingtoner Konvention in der Praxis ebenso verschandelt haben wie die deutsche Regierung.

#### *Vor einer weiteren Verschärfung der Arbeitslosigkeit.*

Wie die Dinge liegen ist in der allernächsten Zeit mit einer weiteren Verschärfung der Arbeitslosigkeit zu rechnen. In England, wo die Zahl der Arbeitslosen infolge des Bergbaukonflikts um einige weitere Hunderttausend angeschwollen ist, mag in einzelnen Industrien wohl wieder eine Verbesserung im Beschäftigungsgrad auftreten, aber auf der andern Seite ist damit zu rechnen, dass mindestens 200 000 Bergarbeiter keine Arbeitsmöglichkeit mehr finden. Weiter muss beachtet werden, dass der Ausfall der Kohlenproduktion in England direkt und indirekt den Beschäftigungsgrad auf dem europäischen Festland — vor allem in der Transportindustrie — künstlich befehlt hat und das die Wiederaufnahme der Arbeit in den englischen Kohlengruben unvermeidbar zu einem Rückschlag führen muss. Den zweifellos grössten und nachteiligsten Einfluss auf den Arbeitsmarkt wird aber die im Gange befindliche Währungsstabilisierung in Belgien und Frankreich haben. Wie seiner Zeit in Deutschland hat auch in Belgien und in Frankreich die Inflation stimulierend auf den Arbeitsmarkt gewirkt und die Arbeitslosigkeit vollkommen verschleucht. Das ist begreiflich, denn dank der Inflation war die Arbeitskraft ausserordentlich billig und waren viele Industrien und Unternehmungen, denen sonst jede Voraussetzung hierzu fehlt, in der Lage, erfolgreich auf dem Weltmarkt zu konkurrieren. Auch sind viele Projekte zur Durchführung gekommen, an die anders nicht gedacht werden konnte. Mit der Stabilisierung der Währung hören diese Vorteile auf und beginnt die Periode, in der Staat, Gemeinden und Privats zur Durchführung von einschneidenden Ersparnismassnahmen gezwungen sind. Wohl mag erwartet werden, dass durch den Wegfall des Inflations-Dumping in Belgien und Frankreich eine Besserung in den Absatzverhältnissen der Industrieländer mit bereits stabilisierter Währung eintritt, aber erfahrungsgemäss vollziehen sich diese Rückwirkungen sehr langsam. Vorläufig ist damit zu rechnen, dass nunmehr auch in Belgien und Frankreich ein grosses Heer von Arbeitslosen entstehen wird.

Diese Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt wird noch verschärft durch die oben gekennzeichneten Tendenzen, entweder die bereits bestehenden langen Arbeitszeiten zu beständigen oder Verschlechterungen einzuführen.

(—le).

## Satzungsänderungen.

Der Pariser Kongress hat auf Antrag der Exekutive folgende Aenderungen der I. T. F.-Satzungen beschlossen:

### XI.

*Jetziger Wortlaut:* Von den angeschlossenen Organisationen wird zur Bestreitung der notwendigen Ausgaben der I.T.F. ein Beitrag erhoben, berechnet nach der durchschnittlichen Mitgliederzahl des Vorjahres.

*Beantragte Abänderung:* . . . , berechnet nach dem Mitgliederstand am Anfang des Jahres.

### XIV.

*Jetziger Wortlaut:* Der Empfang der Beiträge ist in dem vierteljährig erscheinenden Organ der I.T.F. zu quittieren, während über die Einnahmen und Ausgaben der I.T.F. halbjährlich eine Abrechnung zu geben ist.

*Beantragte Abänderung:* Der Empfang der Beiträge ist in der Zeitung zu quittieren.

### XXIII.

*Jetziger Wortlaut:* Der Generalrat setzt sich aus 10 Mitgliedern zusammen, die von dem internationalen Kongresse gewählt werden und zwar in der Weise, dass die verschiedenen Länder und die nachbenannten Gruppen nach Möglichkeit in ihm vertreten sind.

*Beantragte Abänderung:* Der Generalrat setzt sich aus 11 Mitgliedern zusammen, die von dem. . .

*Zusatz:* Die Sekretäre haben von Amts wegen Sitz und Stimme.

### XXXI.

*Jetziger Wortlaut:* Das Exekutivkomitee setzt sich aus 5 Mitgliedern zusammen. Sie werden von dem internationalen Kongress gewählt und sind Mitglieder des Generalrates. Bei ihrer Wahl ist darauf zu achten, dass die angeschlossenen Länder und ihre Organisationsauffassungen in zweckmässiger Weise ihre Vertretung finden.

Falls ein Mitglied des Exekutivkomitees verhindert sein sollte, wird sein Stellvertreter in dem Generalrate statt seiner der Sitzung beiwohnen.

*Beantragter Zusatz:* Der Generalsekretär hat von Amts wegen Sitz und Stimme.

### XXXV.

*Wortlaut:* Das Organ der I.T.F. heisst „Der Internationale Transportarbeiter“. Es erscheint in deutscher, englischer und französischer Sprache.

*Antrag:* Dieser Paragraph soll gestrichen werden.

### XXXVI.

*Wortlaut:* „Der Internationale Transportarbeiter“ dient nachfolgenden Zwecken:

- a.) der Propagierung der Prinzipien und der Taktik der I.T.F.;
- b.) der Diskussion wichtiger Fragen, Aktionen und Berichte, welche die Interessen der Transportarbeiter und der Arbeiterklasse im allgemeinen berühren.

*Beantragte Abänderung:* Die Zeitung dient nachfolgenden Zwecken. . . .

**Aufnahme vom I. T. F.-Kongress in Paris 1900. \*)**

*La Réunion de Congrès de l'Internationale Transports et de l'Education*

*Paris, Septembre 21-23 1900*



*Ch. Mackay*  
*P. Tisserand*  
*A. B. Pfeiffer*  
*Edmund G. Latham*

*Ben W. Platt*  
*Charles F. Taylor*  
*vice president*  
*Lorenzo Caporali*  
*vice president*  
*Guicciardini*  
*President*

*U. Eggen* *Paul Keller* *Justapies* *Georg* *Planchard* *11<sup>e</sup> Casteller*  
*Ernst Staikem* *Alb. Hornor* *Prof. Dr. J. B. P. de* *Wastclaw* *A. Lundin*  
*Edmund G. Latham* *Edmund G. Latham* *Edmund G. Latham* *Edmund G. Latham* *Edmund G. Latham*  
*Edmund G. Latham* *Edmund G. Latham* *Edmund G. Latham* *Edmund G. Latham* *Edmund G. Latham*

\*) Wie uns Kollege Tillett (England) mitteilt, sind Exemplare dieser Aufnahme (Format 12 : 10) noch erhältlich. Der Preis stellt sich auf 3 sh. 6d.—. Bestellungen sind aufzugeben bei: Messrs. Barrett's Photo Press Ltd., of 89, Fleet Street, London, E. C. 4.

**MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.**

**GENERALRAT UND BUREAU DER I. T. F. ENTBIETEN ALLEN KAMERADEN DIE BESTEN WUENSCHEN ZUM NEUEN JAHR.**

**Umlaufende Fragelisten.**

Die Organisationen werden gebeten, die nachstehenden umlaufenden Fragelisten recht bald auszufüllen und dem Sekretariat zu übersenden:  
Frageliste betr. den Mitgliederstand am 1. Januar 1927,  
" " das Strassenbahnpersonal,  
" " Kraftwagenführer.  
Letztere Frageliste geht dieser Tage aus.  
Ferner wird auf das Rundschreiben No. 6 vom 15. Dezember betr. den Bericht über den Pariser Kongress hingewiesen.

**Pressekonferenz in 1927.**

Hauptvorstände und Redaktionen werden besonders aufmerksam gemacht auf das Rundschreiben 1 Conf. Red. vom 15. Dezember betr. eine eventuell in 1927 abzuhaltende Pressekonferenz.

**Die Deutsche Eisenbahnerschaft unter dem neuen Reichbahngesetz.**

Allen Organisationen geht eine Abschrift bzw. eine Uebersetzung

der Eingabe zu, die der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands die Rechtsverhältnisse des Personals bei der Deutschen Reichsbahn betreffend an die Reichsregierung und den Reichstag gerichtet hat.

**Noch vorrätige Broschüren betr. die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals.**

Von diesen bisher erschienenen Broschüren sind noch vorrätig:  
Von Nr. II (Schweden, Spanien, Holland, Dänemark, Grossbritannien, Schweiz) 240 englische Exemplare;  
Von Nr. III (Norwegen, Jugoslawien, Belgien, Oesterreich, Italien, Canada) 30 französische, 60 deutsche und 350 englische Exemplare;  
Von Nr. IV (Russland, Estland, Tschecho-Slowakei, Bulgarien) 450 französische, 550 deutsche, 900 englische und 350 schwedische Exemplare.

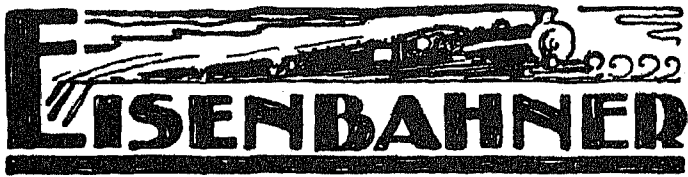
**Empfangene Beiträge.**

Seit der letzten Aufgabe wurden an Beiträgen empfangen:  
Vom Oesterreichischen Eisenbahnerverband . . . fl. 1296.—  
" Irländischen Gewerkschaftsverband . . . " 20.50  
" Belgischen Eisenbahnerverband . . . " 750.—  
" Ungarischen Transportarbeiterverband . . . " 132.80  
" Englischen Gewerkschaftsverband . . . £ 593.11.5  
" Einheitsverband der Eisenbahner Deutschland . R.M. 5000.—  
Von der Belgischen Strassenbahner-Foederation . . Frs. 1828.—

**Beiträge für 1927.**

Die Organisationen werden an die Bestimmung des Art. XII unserer Statuten erinnert, wonach die Beiträge quartalsweise im voraus zu überweisen sind.  
Amsterdam, Mitte Dezember 1926.

Das Sekretariat der I. T. F.



## Der Einfluss der Elektrifizierung der Eisenbahnen auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals.

Zu dieser Frage ist auf dem Pariser Kongress ausser der bereits veröffentlichten noch die nachstehende Resolution angenommen worden:

Die Weltwirtschaft steht im Zeichen der Rationalisierung. Hand in Hand damit geht die fortschreitende Ueberleitung des Dampfbetriebes der Eisenbahnen in den elektrischen Betrieb. Die Folgen sind: Notwendigkeit schnelleren Güterumschlages und damit Verdichtung der Zugfolge. In dieser Entwicklung liegen die immer schnelleren Umdrehungen des Arbeits- und Wirtschaftsrythmus mitbegründet. Mit einer Steigerung der Unfallgefahr ist zu rechnen. Auch eine technisch noch so hoch und einwandfrei konstruierte Signal- und Sicherungsanlage kann des menschlichen Kontrollauges nicht entbehren. Die trotz ihrer Einfachheit doch in der ganzen Anlage kompliziert konstruierte, grosse moderne elektrische Lokomotive erfordert deshalb zu ihrer betriebssicheren Führung eine Besetzung von mindestens zwei Mann. Diese Zwei-Mann-Besetzung ist mithin unerlässliche Voraussetzung für eine betriebssichere Abwicklung des mittels elektrischer Lokomotiven betriebenen Verkehrs. Die Regelung dieser Frage ist möglichst im Rahmen internationaler Vereinbarungen der Eisenbahnländer anzustreben.

### Die Personalvertretungen bei der deutschen Reichsbahn.

Die Arbeiter und Beamten der deutschen Reichsbahn haben seit mehreren Jahren Personalvertretungen, die in ihrem organisatorischen Aufbau einheitlich sind. Die Vertretung der Arbeiter beruht auf dem Betriebsrätegesetz vom 4. Februar 1920 und ist gemäss Par. 61 dieses Gesetzes auf dem Verordnungswege geregelt. Die Beamtenvertretung hat zur Zeit noch nicht gesetzlichen Charakter, sondern ist auf Grund einer vom Generaldirektor der Reichsbahn herausgegebenen Verwaltungsvorschrift gebildet.

Die beiden Vertretungen stimmen lediglich in ihrem aus einem dreistufigen System bestehenden organisatorischen Aufbau überein. Arbeiter wie Beamte wählen in einem Wahlgange ihre örtliche Vertretung bei der Dienst- oder Arbeitsstelle, die Bezirksvertretungen bei den 30 Reichsbahndirektionen und die zentrale Vertretung bei der Hauptverwaltung in Berlin und der Gruppenverwaltung Bayern.

Ueber den Rechtscharakter der Betriebsräteverordnung (BRV.) und des Beamtenräteerlasses (BRE.) sowie über das Aufgabengebiet der Betriebs- und Beamtenräte soll in einem weiteren Aufsatz berichtet werden. Die Wahlperioden der beiden Personalvertretungen stimmen nicht überein. Die Wahlzeit der Betriebsräte beträgt ein Jahr, die der Beamtenräte zwei Jahre. Die Arbeitervertretung besteht seit 1920 und wurde im Mai 1926 neugewählt, während die Be-

amtenvertretung seit 1921 besteht und im September d. J. wieder neugewählt wurde.

Ueber das Ergebnis dieser Wahlen und die an der Wahl beteiligten Richtungen soll hier kurz berichtet werden.

Bei den Betriebsräte wahlen sind bisher vier Gruppen als Bewerber aufgetreten, und zwar: Der der I.T.F. angeschlossene „Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands“, die christlich-nationale „Gewerkschaft deutscher Eisenbahner“ (G.D.E.), der neutrale „Allgemeine Eisenbahner Verband“ (A.E.V.) und der aus den Resten der kommunistischen Richtung bestehende „Industrie-Verband“. Das Stärkeverhältnis dieser Gruppen hat sich seit 1920 mit Ausnahme der kommunistischen Richtung, die zum ersten Male im Jahre 1922 aufgetreten ist, wenig verändert.

Der Stimmenanteil des Einheitsverbandes bzw. seines Vorgängers, des „Deutschen Eisenbahner-Verbandes“, betrug in den Jahren 1920 und 1921 rund 76 %. G. d. E. und A. E. V. teilten sich damals in den Rest zu annähernd gleichen Teilen. Mit dem Auftreten der kommunistischen Richtung im Jahre 1922, die damals 7 % der Stimmen erhielt, hat sich in den folgenden Jahren der Anteil des Einheitsverbandes und der beiden anderen Richtungen bis zum Jahre 1924 etwas gesenkt. So betrug z. B. der Anteil des Einheitsverbandes im Jahre 1924 rund 62 % und der Anteil der kommunistischen Gruppen 19 %. Das Stimmenverhältnis hat sich jedoch, wie sich aus dem nachstehenden Ergebnis der Betriebsräte wahl 1926 ergibt, seit dieser Zeit stark zugunsten des Einheitsverbandes geändert. Der Anteil des Industrieverbandes ist auf 2,06 % gesunken, dagegen ist bezeichnenderweise der Anteil der christlich-nationalen Gewerkschaft von 10 % im Jahre 1924 auf 17 % gestiegen.

Das Wahlergebnis der Betriebsräte wahl 1926 zeigt folgendes Bild: Von 294 567 abgegebenen gültigen Stimmen erhielten: Einheitsverband: 214 249 oder 72,73 %, G. d. E.: 50 411 oder 17,11 %, A. E. V.: 23 857 oder 8,10 %, Industrieverband: 6 050 oder 2,06 %. Die Wahlbeteiligung betrug 85 %.

Ein genaues Bild über die Stärke der einzelnen Gruppen lässt sich am besten aus der Mandatsverteilung in den Betriebsräte körperschaften gewinnen. Die Mandate verteilen sich wie folgt:

	Einh. Verb.	G.d.E.	A.E.V.	Industrie-Verband
Hauptbetriebsrat und Ausschuss der Grupp.-Verw. Bayern . . . . .	21	5	2	—
In 30 Bezirks Betr.-Räten . . . . .	271	57	20	2
Oertliche Betriebsräte . . . . .	11 670	1791	733	101
Insgesamt . . . . .	11 962	1853	755	103

Der Einheitsverband hat im Hauptbetriebsrat und in 28 von 30 Bezirksbetriebsräten die Mehrheit. In diesen Körperschaften sind fortlaufend 55 Mitglieder des Einheitsverbandes zur Erledigung der Betriebsratsgeschäfte tätig und zu diesem Zwecke von ihrer Berufsarbeit entbunden. Die restlichen drei freigestellten Betriebsratsmitglieder in diesen Körperschaften stellt die christlich-nationale Gewerkschaft. Die anderen Gruppen gehen leer aus. Ausserdem sind in einer Anzahl grösserer Betriebsstellen und Werkstätten — der rund 6000 Dienststellen der Reichsbahn mit selbständigen Betriebsvertretungen — Mitglieder des Einheitsverbandes zur Wahrnehmung der Betriebsräte geschäfte ganz oder teilweise von ihrer Berufsarbeit entbunden. Aus diesen Zahlen und Darlegungen ergibt sich der überragende Einfluss des Einheitsverbandes auf die Betriebsrätearbeit.

Etwas anders liegen die Verhältnisse bei den Beamten. An der Beamtenräte wahl Ende September 1926 beteiligten sich gleichfalls vier Organisations-



gruppen: der Einheitsverband und die christlich-nationale Gewerkschaft deutscher Eisenbahner, die beide gleichzeitig Beamte und Arbeiter organisieren, die „Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer“ (G.D.L.) und der aus 16 Fachgewerkschaften bestehende wirtschaftsfriedliche „Zentral-Gewerkschaftsbund Deutscher Reichsbahnbeamten“ (Z.G.D.R.). Das Ergebnis der Beamtenrätewahl zeigt folgendes Bild: Von 206 950 abgegebenen gültigen Stimmen erhielten: Einheitsverband: 66 707 oder 22,46 %, G. d. E.: 83 113 oder 27,99 %, G. D. L.: 51 934 oder 17,49 %, Z. G. D. R.: 95 200 oder 32,06 % Stimmen.

Die Beamtenschaft der Reichsbahn verteilt sich, wie das Wahlergebnis zeigt, in vier annähernd gleich starke Gruppen. Im Hauptbeamtenrat waren 17 Sitze zu vergeben, davon erhielten: Einheitsverband 4, G. d. E. 5, Z. G. D. R. 5 und die Lokomotivführer-Gewerkschaft 3 Sitze. Das endgültige Wahlergebnis zu den Bezirksbeamtenräten steht noch nicht fest. Nach den bis jetzt vorliegenden Berichten hat der Einheitsverband im Bezirk Sachsen die absolute Mehrheit (52,58 %) der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt und in zwei weiteren Bezirken die höchste Stimmenzahl erhalten; während in den übrigen Bezirken abwechselnd die christlich-nationale Gewerkschaft oder der wirtschaftsfriedliche Zentral-Gewerkschaftsbund die grösste Stimmenzahl erhielten.

Ein zutreffendes Bild über das Stärkeverhältnis zwischen Einheitsverband und den übrigen Eisenbahnorganisationen ergibt sich erst aus der Gegenüberstellung des Gesamtergebnisses der letzten Wahlen zu den beiden Personalvertretungen. Die Gesamtzahl der bei den Betriebs- und Beamtenrätewahlen 1926 abgegebenen gültigen Stimmen betrug 591 521 Stimmen. Davon erhielt der Einheitsverband 280 946 oder 47,5 %, alle anderen Organisationen zusammen erhielten 310 565 oder 52,5 %. Der Einheitsverband hat in sieben Bezirken von 50 bis 67 % und in weiteren 15 Bezirken von 40 bis 50 % aller abgegebenen gültigen Stimmen erhalten. Er bleibt nur in 8 Bezirken unter 40 % der abgegebenen Stimmen.

In der Beamtenschaft ist seit der Beamtenrätewahl im Jahre 1924 eine starke organisatorische Umgruppierung eingetreten. Die ehemalige „Reichsgewerkschaft der Reichsbahnbeamten“, in der bis zum Beamtenstreik im Jahre 1922 die grosse Mehrzahl der Beamten vereinigt war, wurde durch den Austritt verschiedener Beamtengruppen stark geschwächt und hat sich im Juli 1925 mit dem früheren „Deutschen Eisenbahner-Verband“ im Einheitsverband zusammengeschlossen. Ein Teil der abgesplitterten Gruppen hat sich unter Aufrechterhaltung ihrer selbständigen Fachgewerkschaften im Zentral-Gewerkschaftsbund vereinigt. Aber auch die Lokomotivführer, die in der Hauptsache die Träger des im Februar 1922 ausgebrochenen Beamtenstreiks waren, haben sich von der Reichsgewerkschaft losgesagt und sich wieder als selbständige Berufsorganisation etabliert.

Nach Abschluss der Beamtenrätewahl im September d. J. ist im Lager der Beamten eine neue organisatorische Umgruppierung erfolgt: die christlich-nationale Gewerkschaft hat sich nach Auflösung der christlich-nationalen Beamtenzentrale mit ihren Beamtenmitgliedern dem wirtschaftsfriedlichen „Deutschen Beamtenbund“ angeschlossen, dem auch der Zentral-Gewerkschaftsbund der Reichsbahnbeamten angehört. Diese Verschmelzung wird die so dringend notwendige Klärung in der Organisationsfrage der Beamten beschleunigen und weitere Umgruppierungen der Beamtenorganisationen zur Folge haben. Der Einheits-

verband, der mit seinen Beamtenmitgliedern dem auf gewerkschaftlichem Boden stehenden „Allgemeinen Deutschen Beamtenbund“ angeschlossen ist, begrüsst diese Entwicklung auf das lebhafteste und erhofft davon eine Förderung der gewerkschaftlichen Orientierung der Beamten im Sinne der freien Gewerkschaften. Das Ergebnis der Beamtenrätewahl ist ein neuer Beweis für die Richtigkeit dieser Auffassung. Es zeigt auch, dass sich ein grosser Teil der Beamten für das Zusammengehen mit den Arbeitern entschieden hat, um sich in gemeinsamer Arbeit bessere Arbeitsbedingungen zu erringen.

Der Vorstand des Einheitsverbandes hat sich seit jeher bemüht, den überwiegenden zahlenmässigen Einfluss in den Personalvertretungen der Reichsbahn durch Schulung seiner Mitglieder zu verstärken. Es ist sein Bestreben, seine Funktionäre systematisch zu schulen und ihnen jede durch die Organisation mögliche Unterstützung zu leihen.

Br.

## Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

### UNGARN.

#### I. Betriebsform.

In Ungarn ist der grösste Teil der Eisenbahnen Eigentum des Staates. Die Gesamtlänge der vom Staate betriebenen Eisenbahnen beträgt 7251,7 km.

Ausserdem gibt es in Ungarn durch die Staatseisenbahnen verwaltete Vizinalbahnen, sowie Privateisenbahnen und durch die Privateisenbahnunternehmungen verwaltete Vizinalbahnen.

Die Staatseisenbahnen bilden ein Handelsunternehmen.

Die Eisenbahnen werden in Hinsicht auf den Verkehr durch das Eisenbahn- und Schiffahrts-Generalinspektorat, in finanzieller Hinsicht aber durch den Staatlichen Obersten Rechnungshof kontrolliert. Dem Parlamente steht keine Kontrolle zu.

Die Privateisenbahnen sind verpflichtet, die für die Staatseisenbahnen gültigen Vorschriften sowohl in Betriebs- als auch in Personalfragen zu befolgen.

#### II. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Die „Ungarischen Staatseisenbahnen“ schlossen ihren Betrieb im Geschäftsjahr 1923/24 mit einem Defizit von 523 Milliarden Kronen.

Seit dem Jahre 1920 sind einschneidende Sparmassnahmen bei den Staatsbahnen durchgeführt worden zum Schaden der Angestellten und Arbeiter. Es wurden 22.860 Arbeiter und 3397 Beamte entlassen oder in den Ruhestand versetzt.

Da die klassenbewusste Organisation der ungarischen Eisenbahnarbeiter und -Beamten durch die Staatsgewalt aufgelöst wurde und den klassenbewussten Angestellten nicht erlaubt wird, eine Organisation zu gründen, so war auch keine Körperschaft da, die zu den Sparmassnahmen durch Entlassungen und Pensionierungen Stellung nehmen konnte. Die bestehenden gelben Organisationen haben gegen die Massnahmen, die grossenteils Massregelungen gleichkamen, keine Einwendung erhoben.

Ueber den Eisenbahnbetrieb schreiben die bürgerlichen Zeitungen im allgemeinen günstig, da sie Inserate und deren Redakteure Freikarten von den Staatsbahnen erhalten. Nur die „Népszava“, das Organ der ungarischen Sozialdemokratie, brandmarkt des öfters das Vorgehen der Eisenbahnunternehmungen. Die

Eisenbahner haben keine Zeitung, in der sie ihrer Meinung Ausdruck geben könnten, da die Regierung ihnen untersagt hat, eine Zeitung erscheinen zu lassen.

Die Staatsbahnen sind ein Unternehmen des Staates. Die Privateisenbahnen sind durchwegs Aktiengesellschaften; den Aktionären gegenüber garantiert aber der Staat keine Dividenden.

Die Regierung übt Einfluss aus bei Festsetzung der Tarife u. zw. sowohl bei den Staatseisenbahnen als bei den Privateisenbahnen.

Der Personen- und Gütertransport per Auto befindet sich derzeit im Anfangsstadium; dennoch macht sich die Wirkung der Konkurrenz bereits fühlbar.

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

Es besteht keine Regelung des Verhältnisses zwischen der Direktion der Eisenbahnen und den Organisationen des Personals.

Wie bereits erwähnt, gibt es keine Organisationen der klassenbewussten Eisenbahner. Hingegen bestehen zwei Organisationen der Eisenbahner, welche nach dem Sturze der Räteregierung der sogenannte „christliche Kurs“ ins Leben rief. Dies sind: die Eisenbahner-Gruppe des Nationalen Verbandes der Oeffentlichen Angestellten und die christlich-soziale Landeswirtschaftsvereinigung der Eisenbahner. Beide sind durch die Eisenbahndirektion anerkannt und geniessen die weitgehendste Unterstützung der Direktion. Es werden ihnen unentgeltlich Lokalitäten zugewiesen; die Beiträge ihrer Mitglieder werden vom Gehalt und Lohn von Amts wegen in Abzug gebracht. Ferner wird den leitenden Funktionären dieser Organisationen so oft wie sie es verlangen Urlaub erteilt, jedoch nicht um Interessen des Personals zu vertreten, sondern in Privatangelegenheiten. Für solche Urlaube werden keine Gehalts- oder Lohnabzüge vorgenommen.

Das Personal hat kein Mitspracherecht in der Betriebsleitung. Es wird von ihm eine militärische, blinde Befolgung der Befehle und Anordnungen gefordert.

### IV. Das Streikrecht.

Die ungarländische Eisenbahnerschaft hat kein Streikrecht. Die Eisenbahndirektionen können sich hierbei auf den Par. 162 des Gewerbesetzes (Gesetz XVII. aus dem Jahre 1884) berufen. Dieser Paragraph besagt: „Verabredungen, wodurch... Arbeiter, respektive Angestellte darnach trachten, die Arbeitgeber durch gemeinsame Arbeitseinstellung zur Bewilligung höherer Löhne zu zwingen und allgemein günstigere Arbeitsbedingungen abzunötigen, sowie alle jene Uebereinkommen, die bezwecken, diejenigen, die solche Verabredungen getroffen haben, zu unterstützen und andere, die sich solchen Verabredungen nicht anschliessen, zu benachteiligen, haben keine Rechtskraft.“ Wohl wird in dem gleichen Paragraphen auch jenen Verabredungen die Rechtskraft abgesprochen, „wodurch die Gewerbetreibenden bezwecken, durch Stilllegung ihres Betriebes oder durch Entlassung ihrer Arbeiter oder Angestellten drückendere Arbeitsbedingungen zu erzwingen und hauptsächlich deren Löhne herabzusetzen“, die Staatsgewalt ist jedoch noch nie gegen die Arbeitgeber, welche gegen die Verfügungen des Gesetzes verstossen, aufgetreten.

Trotz dieser gesetzlichen Bestimmungen, kam es in Ungarn in vier Fällen zum Streik der Eisenbahner. Am 21. April 1904 wurde ein Generalstreik der Eisenbahner Ungarns proklamiert und auch restlos durchgeführt. Der Minister des Innern, Graf Stefan Tisza, liess darauf alle Eisenbahner, die als Soldaten gedient

hatten, zu Waffentübungen einberufen, und sie zum Eisenbahndienst abkommandieren, wodurch die Eisenbahnen militarisiert wurden. Hierdurch gelang es der Regierung, die Streikbewegung zu brechen. Viele Eisenbahner wurden gemassregelt und teilweise aus dem Dienste entlassen.

Im Mai 1917 und August 1918, also noch während des Weltkrieges, brachen partielle Eisenbahnerstreiks aus, die aber unterdrückt worden sind. Dasselbe Schicksal hatte der am 2. August 1923 proklamierte Teilstreik der Lokomotivführer.

### V. Die Organisation des Personals.

Im Jahre 1920 standen im Dienste der Staatseisenbahnen 70 900, im Jahre 1925 58 970 Personen.

Die Eisenbahner haben keine Gewerkschaften in Ungarn. Es gibt dagegen die nationale Eisenbahner-Gruppe des Nationalen Verbandes der Oeffentlichen Angestellten und die christlich-soziale Landeswirtschaftsvereinigung der Eisenbahner.

Nach dem Umsturz im Jahre 1918 waren sämtliche Eisenbahner in einer freien Gewerkschaft vereinigt, die jedoch seitens der Regierung im Jahre 1919, nach dem Sturze der Räteregierung, aufgelöst wurde.

### VI. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Die Feststellung der Arbeitsbedingungen ist einseitig im Verordnungswege erfolgt. Es besteht diesbezüglich kein Abkommen zwischen der Direktion und den Organisationen.

Die durch die Direktion bestimmten Arbeitsbedingungen werden im Verordnungswege dem Personal schriftlich und mündlich zur Kenntnis gebracht.

Ueber die Arbeitsbedingungen gibt es ein Reglement, das auf das gesamte Personal Anwendung findet.

### VII. Arbeitsbedingungen. Rechtliche Stellung.

Gegen Straftlassungen besitzt das Personal keinerlei Garantien.

Es bestehen Disziplinargerichte, die aus 5 Mitgliedern zusammengesetzt sind, von denen 2 Mitglieder gewählt, 3 aber von Amts wegen ernannt werden.

Bei Disziplinarstrafen, die wegen schwerer Delikte verhängt werden, steht den ernannten Eisenbahnangestellten die Möglichkeit zu, gegen den Ausspruch des Disziplinargerichtes Berufung beim Disziplinargericht II. Instanz einzulegen. Die Arbeiter haben kein Berufungsrecht.

Die Direktion kann im Streikfalle unter Umgehung der Disziplinargerichte Angestellte und Arbeiter, die an einem Streik teilgenommen haben, entlassen. Die gleiche Massnahme kann die Direktion treffen, falls der Angestellte oder Arbeiter über 3 Tage ungerechtfertigt dem Dienste fernbleibt. In solchen Fällen steht niemand das Recht zu, Berufung einzulegen.

### VIII. Arbeitszeit.

Zwischen Arbeitszeit und Dienstzeit wird kein Unterschied gemacht.

Das Höchstmass der Dienst-, resp. Arbeitszeit stellt sich bei den Werkstättearbeitern auf 8 Stunden, bei den Bahnunterhaltungsarbeitern auf 10 Stunden täglich. Im Verkehrsdienst ist die Dienstzeit, resp. Arbeitszeit 14 Stunden. Die Dienstzeit des Lokomotiv- und Zugpersonals ist nicht geregelt.

Der wöchentliche Ruhetag ist nicht garantiert. Die Zahl der dienstfreien Tage ausser der jährlichen Urlaubszeit ist nicht feststellbar.

Beim Tod oder bei Erkrankung von Verwandten und in anderen begründeten Fällen kann der Dienstchef

nach seinem eigenen Ermessen einen Extra-Urlaub von höchstens 3 Tagen gewähren.

Für planmäßige Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit wird kein Zuschlag gewährt. In den anderen Fällen werden für die ersten 2 Ueberstunden 25 %, für die zweiten 2 Ueberstunden 50 %, für jede weitere Ueberstunde und für die Sonntags-Arbeitsstunde 100 % Zuschlag bezahlt.

**IX. Die Lohnregelungen.**

Die Lohnregelung sieht einen Mindest- und Höchstlohn mit periodischen Erhöhungen für die verschiedenen Gruppen des Personals vor.

Die Militärdienstzeit wird bei der Errechnung der Lohnerhöhungen den Kriegsteilnehmern angerechnet. (Die meisten Eisenbahner waren des Kriegsdienstes enthoben).

Der Lohn wird den ernannten Angestellten (Beamten) für alle Tage der Woche, also auch für Sonn- und Feiertage ausbezahlt, da sie Monatsgehaltempfänger sind; den Arbeitern hingegen wird der Lohn für Sonn- und Feiertage nicht ausbezahlt.

Die folgenden Tabellen geben eine Uebersicht über die Besoldungsgruppen und die für jede Gruppe festgesetzten Beträge. Aus diesen Tabellen ist auch zu ersehen, innerhalb welcher Perioden die Lohnerhöhungen gewöhnlich eintreten.

A. TABELLE.

*Beamte.*

Besoldungsgruppe	Klasse	Stufe	Charge	Wartezeit Jahre	Gehalt am 1.7.1925	
					A. Gruppe	B. Gruppe
					Jahresgehalt	
I.	1		Präsident		174 000 000.—	— —
II.	1		Direktor		138 000 000.—	115 200 000.—
	2		"	3	126 000 000.—	105 600 000.—
III.	1		Stellvertr. Direkt.		105 600 000.—	88 800 000.—
	2		Betriebsdirektor	2	93 600 000.—	81 600 000.—
IV.	1		Oberinspekteur		81 600 000.—	70 800 000.—
	2	3		75 600 000.—	66 000 000.—	
	3	3		69 600 000.—	62 400 000.—	
V.	1		Inspekteur		62 400 000.—	54 600 000.—
	2	3		56 400 000.—	49 800 000.—	
	3	3		50 400 000.—	45 600 000.—	
VI.	1		Oberingenieur		45 600 000.—	40 200 000.—
	2		Sekretär	3	42 600 000.—	37 800 000.—
	3		Oberverwalter <sup>1)</sup> Oberkontrolleur <sup>2)</sup>	3	39 600 000.—	36 000 000.—
VII.	1		Ingenieur Vice-Sekretär Verwalter <sup>1)</sup> Kontrolleur <sup>2)</sup>		36 000 000.—	33 120 000.—
	2	3		33 600 000.—	30 720 000.—	
	3	3		31 200 000.—	29 400 000.—	
VIII.	1		Ingenieur Konzipist Oberoffizial <sup>1)</sup> Beamter <sup>2)</sup>		29 400 000.—	26 040 000.—
	2	3		27 600 000.—	25 200 000.—	
	3	3		25 800 000.—	24 000 000.—	
IX.	1		Offizial		24 000 000.—	22 560 000.—
	2	2		22 800 000.—	21 360 000.—	
	3	2		21 600 000.—	20 160 000.—	

<sup>1)</sup> Beamte mit 8 Mittelklassenschulbildung.

<sup>2)</sup> " " 4 " " "

B. TABELLE.

*Mittelbeamte.*

Besoldungsstufe	Gehalt vom 1.7.1925	Wartezeit für										
		Oberwerkführer, Werkführer	Lokomotivführer	Streifen-, Semaphor- und Telegraphenaufseher	Obergärtner, Wagenerrevisor, Gasmeister, Maschinenaufseher, Gärtner, Wagenrevisor	Oberlokomotivführer, Obermotorwagenführer, Lokomotivführer, Motorwagenführer	Buchbinder-, Buchdrucker-, Lampenmeister, Buchdrucker, Buchbinder, Lampist	Kanzlist	Stationsvorstand, Oberwagenmeister, Obermagazineur, Telegraphist, Zugrevisor, Stationsaufseher, Wagenmeister, Magazinier	Beamten	Oberkondukteur, Kondukteur	
		Jahresgehalt	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
		Technische Betriebe										
1	37 800 000	o	o	o	—	—	—	o	o	—	—	—
2	34 200 000	4	4	4	o	o	—	4	4	—	—	—
3	30 720 000	3	3	3	4	3	—	4	4	—	o	—
4	28 440 000	x	x	x	x	x	—	x	x	o	x	—
5	26 640 000	3	3	3	4	3	—	4	4	4	4	—
6	24 840 000	3	3	3	3	3	o	3	3	3	4	—
7	23 640 000	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	—
8	22 440 000	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	—
9	21 240 000	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	—
10	20 160 000	—	—	x	x	x	x	x	x	x	x	—
11	18 120 000	—	—	2	3	2	3	3	3	3	3	—
12	16 200 000	—	—	—	2	—	3	2	2	2	3	—

Die erste Ernennung in den einzelnen Kategorien kann nur in der niedrigsten Gehaltsstufe erfolgen, zu welcher die Wartezeit bestimmt ist. In den mit o bezeichneten Rubriken können vorübergehend keine Vorrückungen stattfinden. Bei den mit x bezeichneten Kategorien ist kein Fortschritt gesichert.

Fortsetzung folgt.

## Löhne und Arbeitszeit des Autobuspersonals in Chicago und New York.

Gemäss den Feststellungen der National Automobile Chamber of Commerce waren in den Vereinigten Staaten im Januar 1926 insgesamt 69 425 Autobusse im Gebrauch. Von diesen waren 37 500 im öffentlichen Verkehr und bedienen ein Strassennetz, das hinsichtlich der Meilenzahl nicht weit hinter dem Gesamtnetz der Dampfeisenbahnen des Landes zurücksteht.

Ueber die Zahl der im amerikanischen Autobusdienst beschäftigten Personen sind bisher keine Erhebungen gemacht worden, aber man geht wohl nicht fehl, wenn man annimmt, dass allein das unmittelbar im Autobusverkehr beschäftigte Personal die Hunderttausend bei weitem überschreitet. Dabei ist mit einer fortwährenden weiteren Zunahme zu rechnen.

Das amerikanische Amt für Arbeitsstatistik hat vor kurzem den Versuch unternommen, einige Unterlagen zur Beurteilung der im amerikanischen Autobusbetrieb geltenden Arbeitsbedingungen zu sammeln und zwar unter Beschränkung auf die Städte Chicago und New York. Die Ergebnisse sind in der September-Nummer der von dem Amt herausgegebenen Monthly Labor Review veröffentlicht und wiewohl nur 14 verschiedene Gesellschaften in Chicago mit zusammen 1 557 Beschäftigten, und 10 Gesellschaften von New York mit 1 580 Beschäftigten statistisch erfasst worden sind, vermitteln die Ergebnisse doch ein brauchbares Bild der geltenden Löhne und Arbeitszeiten. Wir geben daher die Ermittlungen nachstehend für diejenigen Gesellschaften wieder, von denen ziemlich vollständige Angaben vorliegen.

Gesellschaft — Dienstart — Dienstzeit u.s.w.	Lohnsätze					Arbeitsstunden	
	pro Stunde	pro volle Arbeitswoche	für Ueberzeit	für Sonntagsarbeit	für Arbeit an Festtagen	pro Tag	pro Woche
<b>CHICAGO.</b>							
Gesellschaft Nr. 1:							
Fahrer, erste 3 Monate . . . . .	\$ 550	\$ 36.58	1	1	1	9½	66½
" zweite 3 " . . . . .	" 600	" 39.90	1	1	1	9½	66½
" dritte 3 " . . . . .	" 650	" 43.23	1	1	1	9½	66½
" 10—15 " . . . . .	" 700	" 46.55	1	1	1	9½	66½
" 16—21 " . . . . .	" 750	" 49.88	1	1	1	9½	66½
Schaffner . . . . .	" 700	" 46.55	1	1	1	9½	66½
Gesellschaft Nr. 3:							
Fahrer, erstes Halbjahr . . . . .	" 670	" 46.90	1½	1	1	10	70
" zweites " . . . . .	" 680	" 47.60	1½	1	1	10	70
" zweites Jahr . . . . .	" 690	" 48.30	1½	1	1	10	70
" drittes " . . . . .	" 710	" 49.70	1½	1	1	10	70
" viertes " . . . . .	" 730	" 51.10	1½	1	1	10	70
" nach 4 Jahren . . . . .	" 750	" 52.50	1½	1	1	10	70
Schaffner, erste 6 Monate . . . . .	" 600	" 42.—	1½	1	1	10	70
" weitere 6 " . . . . .	" 610	" 42.70	1½	1	1	10	70
" zweites Jahr . . . . .	" 620	" 43.40	1½	1	1	10	70
" drittes " . . . . .	" 640	" 44.80	1½	1	1	10	70
" viertes " . . . . .	" 660	" 46.20	1½	1	1	10	70
" nach 4 Jahren . . . . .	" 680	" 47.60	1½	1	1	10	70
Gesellschaft Nr. 4:							
Fahrer, erste 6 Monate . . . . .	" 545	" 36.—	1½	1½	1½	11	66
" nach 6 Monaten . . . . .	" 568	" 37.50	1½	1½	1½	11	66
Gesellschaft Nr. 5:							
Fahrer . . . . .	" 526	" 30.—	1	1	1	9½	57
" . . . . .	" 561	" 32.—	1	1	1	9½	57
" . . . . .	" 614	" 35.—	1	1	1	9½	57
Gesellschaft Nr. 6:							
Fahrer . . . . .	" 500	" 35.—	1	1	1	10	70
Schaffner (grosse Entfernungen) . . . . .	" 500	" 35.—	1	1	1	10	70
" . . . . .	" 429	" 30.—	1	1	1	10	70
Gesellschaft Nr. 7: Fahrer . . . . .							
" 8: " . . . . .	" 610	" 38.43	1½	1	1	9	63
" 10: " . . . . .	" 479	" 31.15	65 c.	1 ¹)	1	10	65
" 11: " . . . . .	" 875 ²)	" 42.—	1	1	1	8	48
" 12: " . . . . .	" 500	" 35.—	1	1	1 ³)	11¾	70
" 13: " . . . . .	" 658	" 37.50	90 c.	1	1	9½	57
" 14: " . . . . .	" 778	" 42.—	1	1	1	9	54
" 15: " . . . . .	" 615	" 30.—	80 c. ⁴)	—	—	9¾	48¾

¹) Jeden 2. Sonntag dienstfrei mit Bezahlung. ²) Ab 1. Juni \$ 7.50. pro 8-stündigen Arbeitstag. ³) Jeden 7. und 8. Tag frei mit Bezahlung  
⁴) Für andere Fahrten als Schulomnibusse.

Gesellschaft — Dienstart — Dienstzeit u.s.w.	Lohnsätze					Arbeitsstunden		
	pro Stunde	pro volle Arbeitswoche	für Ueberzeit	für Sonntagsarbeit	für Arbeit an Festtagen	pro Tag	pro Woche	
<b>NEW YORK CITY.</b>								
<b>Gesellschaft Nr. 1:</b>								
Fahrer, erste 2 Monate	Minimum . . . . .	\$ 455	\$ 35.—	—	—	—	11	77
" " 2 "	Maximum . . . . .	" 588	" 35.—	—	—	—	8½	59½
" nach 2 Monaten	Minimum . . . . .	" 519	" 40.—	—	—	—	11	77
" " 2 "	Maximum . . . . .	" 672	" 40.—	—	—	—	8½	59½
<b>Gesellschaft Nr. 2: Fahrer . . . . .</b>								
		" 765	" 39.—	1½	1	1	8½	51½
<b>Gesellschaft Nr. 4:</b>								
Fahrer, erstes Jahr	Minimum . . . . .	" 690	" 38.64	1½	1	1	8	56
" " "	Maximum . . . . .	" 690	" 48.30	1½	1	1	10	70
" zweites " "	Minimum . . . . .	" 700	" 39.20	1½	1	1	8	56
" " "	Maximum . . . . .	" 700	" 49.—	1½	1	1	10	70
" drittes " "	Minimum . . . . .	" 730	" 40.88	1½	1	1	8	56
" " "	Maximum . . . . .	" 730	" 51.10	1½	1	1	10	70
" viertes " "	Minimum . . . . .	" 740	" 41.44	1½	1	1	8	56
" " "	Maximum . . . . .	" 740	" 51.80	1½	1	1	10	70
" nach 4 Jahren	Minimum . . . . .	" 750	" 42.—	1½	1	1	8	56
" " 4 "	Maximum . . . . .	" 750	" 52.50	1½	1	1	10	70
Schaffner, erstes Jahr	Minimum . . . . .	" 620	" 34.72	1½	1	1	8	56
" " "	Maximum . . . . .	" 620	" 43.40	1½	1	1	10	70
" zweites " "	Minimum . . . . .	" 630	" 35.28	1½	1	1	8	56
" " "	Maximum . . . . .	" 630	" 44.10	1½	1	1	10	70
" drittes " "	Minimum . . . . .	" 660	" 36.96	1½	1	1	8	56
" " "	Maximum . . . . .	" 660	" 46.20	1½	1	1	10	70
" viertes " "	Minimum . . . . .	" 670	" 37.52	1½	1	1	8	56
" " "	Maximum . . . . .	" 670	" 46.90	1½	1	1	10	70
" nach 4 Jahren	Minimum . . . . .	" 680	" 38.08	1½	1	1	8	56
" " 4 "	Maximum . . . . .	" 680	" 47.60	1½	1	1	10	70
<b>Gesellschaft Nr. 6: Fahrer . . . . .</b>								
		" 595 <sup>1)</sup>	" 50.— <sup>1)</sup>	—	—	—	12	84
<b>Gesellschaft Nr. 8:</b>								
Fahrer, erste 6 Monate		" 556	" 35.—	1	1	1	9 <sup>2)</sup>	63
" weitere 6 "		" 611	" 38.50	1	1	1	9	63
" dritte 6 "		" 667	" 42.—	1	1	1	9	63
" vierte 6 "		" 694	" 43.75	1	1	1	9	63
" fünfte 6 "		" 722	" 45.50	1	1	1	9	63
" sechste 6 "		" 750	" 47.25	1	1	1	9	63
" nach drei Jahren (interstate)		" 778	" 49.—	1	1	1	9	63
		" 643	" 45.— <sup>3)</sup>	1	1	1	10 <sup>4)</sup>	70
<b>Gesellschaft Nr. 9:</b>								
Fahrer . . . . .		" 614	" 35.00 <sup>4)</sup>	<sup>5)</sup>	1	1	9½	57
" . . . . .		" 658	" 37.50 <sup>4)</sup>	<sup>5)</sup>	1	1	9½	57
" . . . . .		" 702	" 40.— <sup>4)</sup>	<sup>5)</sup>	1	1	9½	57
<b>Gesellschaft Nr. 10:</b>								
Fahrer Minimum . . . . .		" 670	" 36.18	1	1	1	9	54
" Maximum . . . . .		" 670	" 40.20	1	1	1	10	60

1) Zuzüglich Bonus. 2) Ein freier Sonntag im Monat. 3) Ein freier Tag alle 15 Tage. 4) Zuzüglich 10 \$ Bonus wöchentlich vom Juni bis Oktober. 5) Pro Fahrt \$ 3.00.

Das Gesamtbild, das diese Zahlen vermitteln, ist kein sehr günstiges. Die Arbeitszeiten sind ganz allgemein ungewöhnlich lang. Die 48-Stundenwoche besteht nur in einem einzigen Falle. Bei den weitaus meisten Gesellschaften wird 60 und mehr Stunden pro Woche gearbeitet. Extrazuschläge für Ueberzeitarbeit gehören zu den Ausnahmen.

Die Schlussfolgerung liegt nahe, dass das Unternehmertum den Umstand, dass auf diesem neuen Arbeitsgebiete die gewerkschaftliche Organisation erst in den Anfängen steht, zu einer ziemlich rücksichtslosen Ausbeutung des sich naturgemäss aus den verschiedensten Berufen und Gewerben rekrutierenden Personals benützt. Damit würde eine Gefahr erhellt, die in absehbarer Zeit auch in solchen europäischen Ländern drohend werden kann, in denen die Gewerkschaften sonst einen bestimmenden Einfluss auf die Gestaltung der Arbeitsbedingungen haben. So betrachtet erscheinen uns die amerikanischen Ziffern als ein dringender Hinweis auf die Notwendigkeit, dass die Gewerkschaftsbewegung frühzeitig alles unternimmt, das Kraftfahrergewerbe zu organisieren, da nur auf diese Weise verhindert werden kann, dass die Unternehmer die Arbeitsbedingungen in einer ohne Zweifel zukunftsreichen Industrie willkürlich gestalten.

## Zur Frage der Versicherungspflicht der deutschen Binnenschiffer auf der Donau.

Aus deutschen Binnenschifferkreisen wird uns geschrieben:

Die Reichsabteilung Binnenschiffer im Deutschen Verkehrsbund führt seit langem schon den Kampf um die Einreihung der in den deutschen Donau-Schiffahrtsbetrieben beschäftigten Binnenschiffer in die Reichsversicherungsordnung. (R.V.O.).

Was die Versicherung gegen Krankheitsfälle betrifft, so bestimmt Par. 165 der oben erwähnten R.V.O. folgendes:

„Für den Fall der Krankheit werden versichert:

die Schiffsbesatzung deutscher Seefahrzeuge, soweit sie weder unter die Par. 59 bis 62 der Seemannsordnung (Reichsgesetzblatt 1902 S. 175 und 1904 S. 167), noch unter die Par. 553 bis 555 des Handelsgesetzbuches fällt, sowie die Besatzung von Fahrzeugen der Binnenschiffahrt.

Voraussetzung für die Versicherung ist, dass die Versicherungspflichtigen gegen Entgelt (Par. 165) beschäftigt werden, sowie die unter Nr. 2 bis 5 in Par. 165 Bezeichneten und für Schiffer ausserdem, dass ihr regelmässiger Jahresarbeitsverdienst an Entgelt nicht den nach Par. 165a festgesetzten Betrag übersteigt.“

Hier wird klar zum Ausdruck gebracht, dass die Binnenschiffer der Versicherungspflicht in deutschen Betrieben unterstehen. Entgegen dieser klaren Bestimmung des Par. 165 der R.V.O. lehnt der Bayrische Lloyd es ab, die Binnenschiffer am Sitz des Betriebes, in diesem Falle bei der Ortskrankenkasse in Regensburg, zu versichern. Als Grund für seinen ablehnenden Standpunkt gibt der Bayrische Lloyd an, seine Mitglieder seien in einer Hilfskrankenkasse in Budapest versichert.

Der Bayrische Lloyd glaubt damit der zwingenden Verpflichtung, die durch Par. 165 der R.V.O. dem Inhaber gewerblicher Betriebe auferlegt wird, genügt zu haben und befindet sich eigentümlicherweise in Uebereinstimmung mit dem Bayrischen Staatsministerium für soziale Fürsorge in München, das eine Versicherungspflicht der beim Bayrischen Lloyd beschäftigten Binnenschiffer bei der zuständigen Ortskrankenkasse in Regensburg nicht zugeben will.

Gegen diese Auffassung der Bayrischen Lloyds sowohl wie des Bayrischen Staatsministeriums für soziale Fürsorge haben wir des öfteren Einspruch erhoben. Das hat dazu geführt, dass am 24. April 1925 in Regensburg unter Vorsitz des Herrn Ministerialdirektor Dr. Grieser verhandelt worden ist.

Eine Entscheidung ist in dieser Frage bisher nicht herbeigeführt worden. Hand in Hand mit den Versuchen zur Klärung dieser Frage ging unser Bestreben, den Donauschiffern die Möglichkeit des Bezuges der Erwerbslosenunterstützung gegebenenfalls sicherzustellen. Da seitens des Bayrischen Lloyd Beiträge für die Erwerbslosenfürsorge an die für die Versicherung des in Frage kommenden Binnenschiffahrtspersonals zuständige Krankenkasse in Regensburg nicht gezahlt wurden, konnten die bis dahin beim Bayrischen Lloyd beschäftigten Binnenschiffer Erwerbslosenunterstützung nicht beziehen. Wir haben dann darauf gedrungen, dass mindestens, wenn die Frage der Versicherungspflicht der beim Bayrischen Lloyd beschäftigten Binnenschiffer entsprechend den Bestimmungen der R.V.O. vorläufig noch offen bleibt, die Beiträge für die Erwerbslosenversicherung seitens des Bayrischen Lloyd an die zuständige Ortskrankenkasse in Regensburg abgeführt und somit den Bin-

nenschiffern der Bezug der Erwerbslosenunterstützung für die Zukunft ermöglicht werde. Unserem dahingehenden Antrage an das Staatsministerium für soziale Fürsorge in München ist nunmehr bedingterweise stattgegeben.

In einem uns übersandten Schreiben vom 8. Oktober 1926 heisst es:

„Der in Betracht kommende Arbeitgeber, der Bayrische Lloyd, A.G. und die beteiligten Arbeitnehmer haben ihre Bereitwilligkeit zur freiwilligen Leistung der Beiträge zur Erwerbslosenfürsorge erklärt unbeschadet der gesondert auszutragenden Frage ihrer Einbeziehung in die Krankenversicherung. Die Allgemeine Ortskrankenkasse Regensburg hat sich bereit erklärt, die Einhebung dieser Beiträge in entsprechender Anwendung der Bestimmungen der 7. Ausführungsverordnung zur R.E.V. durchzuführen.

Mit Rücksicht hierauf besteht auf Grund des Erlasses des Reichsarbeitsministeriums vom 6. Juli 1926 kein Bedenken, solchen Betriebsangehörigen des Bayrischen Lloyd die Leistungen der Erwerbslosenfürsorge zu gewähren, die unbeschadet der ungeklärten Frage ihrer Krankenversicherungspflicht in den letzten 12 Monaten vor dem Eintritt ihrer Unterstützungsbedürftigkeit mindestens 3 Monate lang freiwillige Beiträge zur Erwerbslosenfürsorge geleistet und die übrigen Voraussetzungen (ausser Par. 4 Abs. 1 R.E.V.) erfüllt haben.“

Wir werden den Kampf für die vollkommene Anwendung der Reichsversicherungsordnung auf deutsche gewerbliche Betriebe der Binnenschiffahrt und somit für die Möglichkeit der Inanspruchnahme dieser gesetzlichen Versicherungszweige in vollem Umfange durch die sämtlichen in deutschen Binnenschiffahrtsbetrieben beschäftigten Arbeiter fortführen.

L.



## Das Farbigen-Problem in der Seeschiffahrt.

Die Beschäftigung Farbiger in der Seeschiffahrt nimmt mehr und mehr einen Umfang an, der auf die Dauer nicht ohne nachteiligen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen der organisierten weissen Seeleute bleiben kann und darum zu einem akuten Problem für die Seeleute wird. Schon vor mehr als einem Jahre hat sich die Seelutesektion des Deutschen Verkehrsbundes gezwungen gesehen, den Reedereien gegenüber Schritte zu unternehmen und nun hat auch die Seelutesektion des Transportarbeiterbundes in Holland eine Aktion gegen den überhandnehmenden Brauch, einen beträchtlichen Teil der Besatzung aus den Reihen Farbiger zu nehmen, eingeleitet und das Einschreiten der Obrigkeit gefordert. Ein im Seeleuteorgan dieses Verbandes kürzlich erschienener Artikel spricht direkt von einer gelben Gefahr und wenn man hört, dass die Zahl der in der holländischen Handelsflotte beschäftigten Chinesen bereits in die Tausende geht, dann wird man begreifen, dass es sich hier um alles andere als um Gespensterscherei handelt.

Was bestimmt nun die Reeder, in wachsendem Umfang von der Arbeitskraft Farbiger Gebrauch zu machen? Nach ihren eigenen Erklärungen gehorchen sie nur einem Gebot der Menschlichkeit, denn, so argumentieren sie, die Angehörigen der farbigen Rassen

sind im Tropendienst widerstandsfähiger und in geringerem Masse den Fieberanfällen ausgesetzt als die weissen Seeleute. Hört man diese Erklärung, dann möchte sie überzeugend erscheinen. In der Tat ist der Dienst der Heizer und Konzentrierer bei Fahrten durch den Tropengürtel ein unerhört anstrengender, aber das gilt nicht nur für die weissen Seeleute sondern es gilt nicht minder für die farbigen. Auch Chinesen und Indier sind gegen die klimatischen Einflüsse in den Tropen nicht besser geschützt als weisse Seeleute. „Die Arbeitsfähigkeit und -leistung“, so erklärt in einem Gutachten der deutsche Medizinalrat Dr. Nocht, eine Autorität am Gebiet der Erforschung der Tropenkrankheiten, „ist im heuchtheissen Klima — und das gilt ganz besonders von Dampferfahrten in den Tropen — herabgesetzt, aber in gleicher Weise für Weisse wie für Farbige, und wenn man von dem weissen Feuermann an Bord nicht mehr verlangt als von einem farbigen, so ist er dieser Arbeit gewachsen.“

Mit dieser Erklärung ist zugleich das Farbigenproblem in der Schifffahrt in seinem wahren Kerne berührt; denn die Reeder stellen an die Farbigen nicht dieselben Ansprüche wie an die Weissen. Das wird schon dadurch bewiesen, dass sie bei der Beschäftigung von Chinesen in der Regel die Bemannungsstärke nicht unerheblich erhöhen. Nun benützen die Reeder gerade diesen Umstand, um den Nachweis zu führen, dass sie von der Beschäftigung Farbiger keinen finanziellen Vorteil haben, da die Gesamtlohn für Schiffe mit teilweiser, minder entlohnter farbiger Bemannung nicht hinter derjenigen solcher Schiffe zurücksteht, die allein mit Weissen fahren. Seht, so sagen sie heuchlerisch, die Beschäftigung Farbiger ist für uns keine Finanzfrage, sondern wirklich nur eine Frage der Menschlichkeit und des Erbarmens. Auch das klingt auf den ersten Blick wieder plausibel, aber damit wird das Problem absichtlich verdreht, denn die Frage, ob die für Farbige gezahlte Heuer dem Betrag entspricht, der anders den durch diese verdrängten Weissen zugute gekommen wäre, kann der Seeleuteschaft gleichgültig sein. Entscheidend ist: indem die Reedereien bei der Beschäftigung von Farbigen an Bord die Bemannungsstärke erhöhen, geben sie selbst zu, dass die Bemannungsstärke bei ausschliesslich weisser Besatzung viel zu schwach ist und dass die aufgetretenen Erkrankungsfälle bei Weissen nicht auf deren geringere physische Widerstandsfähigkeit gegenüber Farbigen, sondern auf deren übermässige und alle Gebote der Menschlichkeit ausser Acht lassende Inanspruchnahme zurückzuführen ist. Mit andern Worten: die Reeder sehen selbst ein, dass Tropenfahrten eine höhere Schiffsbesatzung erfordern, aber sie scheuen die dadurch entstehenden Mehrausgaben für das Personal und lösen die Frage einfach dadurch, dass sie von der billigeren Arbeitskraft Farbiger Gebrauch machen. Richtig besehen sind es also doch sehr wohl finanzielle Erwägungen, die den Reeder zur Beschäftigung farbiger Seeleute bestimmen.

Die unmittelbare Wirkung der Beschäftigung Farbiger auf Schiffen besteht in der Verminderung der Arbeitsgelegenheiten für die Weissen, die sich um so fühlbarer macht, als bereits grosse Teile der europäischen Seeleute von der Arbeitslosigkeit bedroht sind. Schon dies zwingt daher zu einer Stellungnahme zu dem Farbigenproblem. Daneben sind aber auch die möglichen Fernwirkungen nicht zu übersehen, denn auf die Dauer könnte die Heranziehung der Farbigen sehr wohl zu einer Unterminierung des Heuerstandes der Weissen benützt werden. Diese Gefahren gilt

es also ins Auge zu fassen. Daraus ergibt sich aber auch, dass die Beschäftigung von Farbigen auf Schiffen für die weissen Seeleute kein Rassenproblem, sondern nur ein Lohnproblem sein kann und dass sich also die organisierte Seeleuteschaft des Westens nicht gegen die Beschäftigung Farbiger wendet, weil sie im Seeleuteberuf ein Vorrecht der weissen Rasse erblicken, sondern weil die unorganisierten farbigen Seeleute genau so als Lohndrücker wirken wie unorganisierte weisse Arbeiter gegenüber ihren organisierten Klassengenossen.

Wie aber ist diese Gefahr am ehesten abzuwenden und welche Schritte erweisen sich als die erfolgversprechendsten? Das ist das Problem, vor dem die weisse Seeleuteschaft steht. Zwei Wege scheinen uns hierfür in Betracht zu kommen: einmal muss getrachtet werden, die Tarifverträge so zu gestalten, dass sie für die gesamte Schiffsbesatzung ohne Unterschied der Rassenzugehörigkeit gelten, und zweitens muss die weisse organisierte Seeleuteschaft alles einsetzen, um die Farbigen für das Organisationsprinzip zu gewinnen und möglicherweise die bereits sowohl in China wie in Indien vorhandenen gewerkschaftlichen Verbände praktisch unterstützen und fördern. Mit letzterem Hinweis berühren wir indessen wieder ein Problem, das je länger je gebieterischer nach einer Lösung ruft und das nicht allein die Seeleuteschaft, sondern die gesamte organisierte Arbeiterschaft der westlichen Industrieländer angeht. Denn mehr oder weniger stark bekommt heute fast die gesamte Industriearbeiterschaft der alten Industrieländer die Konkurrenz der billigen Arbeitskraft der ferneren Ostländer zu spüren. Das Problem präsentiert sich für die Arbeiter in den sonstigen Industrien nur in anderer äusserlicher Form als für die weissen Seeleute, denn während diesen der Träger der billigeren Arbeitskraft persönlich gegenübertritt, macht sich die Konkurrenz der billigen Arbeitskraft in andern Industrien durch das Arbeitsprodukt bemerkbar. Der Effekt, das Ergebnis, ist aber dasselbe: hier wie dort werden die Beschäftigungsmöglichkeiten für die Angehörigen der weissen Rasse mit ihrem höheren Lohn- und Lebensstandard gefährdet und die Chancen zur Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen verringert. Diesen Gefahren kann wirksam und erfolgreich allein dadurch begegnet werden, dass die gesamte organisierte Arbeiterschaft des Westens alles einsetzt, um die farbigen Klassengenossen gegen ihre Ausbeuter wehrbar zu machen und selbständige starke Gewerkschaften zu schaffen.

Werden darum die möglichen Erfolge durch Beschreitung des zweiten von uns aufgezeigten Weges bestimmend bedingt von der Art und Weise wie die Gesamtarbeiterschaft des Westens diese Aufgabe begreift und anfasst, so ist andererseits die entsprechende Ausgestaltung des Tarifvertrages in der Seeschifffahrt abhängig von der organisatorischen Geschlossenheit der weissen Seeleute selbst. Aber eine dauernde Abwendung der Konkurrenzgefahren ist nur erreichbar durch das energische Beschreiten beider Wege.

(—le).

## NOTIZEN.

### *Die Wohnungsfürsorge der Deutschen Reichsbahn.*

Der einschneidende Wohnungsmangel, der infolge des Rückgangs der Bautätigkeit in den Kriegs- und Nachkriegsjahren in Deutschland entstanden ist, hat die Deutsche Reichsbahn zu einer aktiven Wohnungspolitik gezwungen. In den Jahren 1920 bis einschliessl. 1925 hat die Reichsbahn insgesamt rund 24000 Wohnungen selbst und etwa ebenso viel durch Gewährung von Zuschüssen an Private, gemeinnützige Bauvereinigungen bezw. Gemeinden errichten lassen. Insgesamt wurden hierfür in den genannten sechs Jahren 205 Millionen Goldmark aufgewendet. In 1926 sind 500 bahneigene und 4000 Zuschuss-Wohnun-

gen mit einem Gesamtaufwand von 18 Mill. G.M. errichtet worden, was also weit hinter dem Durchschnitt der vorausgegangenen Jahre liegt. Insgesamt besitzt die Reichsbahn heute 113 000 bahneigene Wohnungen und rund 45 000 Wohnungen als Anteil an Genossenschaften usw.

*Ford's Gewinne.*

Die Ford Motor Company in Detroit hat in den Jahren 1917 bis 1924 insgesamt 526 441 951 Dollar (rund 2,1 Milliarden G.M.) Nettogewinn erzielt. Umgerechnet auf einen Arbeitstag entspricht dies einem Einkommen von 240 284 Dollar. Der absolut grösste jährliche Nettogewinn wurde in 1922 erzielt und zwar betrug dieser 115 797 361 Dollar.

*Wem gehören die Aktien in den Vereinigten Staaten?*

In der letzten Zeit konnte man wiederholt auf die Behauptung stossen, dass die Klasse der Lohnarbeiter in den Vereinigten Staaten einen ununterbrochen wachsenden Anteil an dem Aktienvermögen habe. Im Zusammenhang mit dieser Erscheinung sprach man bereits von einer stets zunehmenden Wirtschaftsdemokratie und einer immer ausgeprägter werdenden Verteilung des Aktienvermögens unter der amerikanischen Bevölkerung. Diese angebliche Entwicklungstendenz findet ihre endgültige Widerlegung durch die Berechnungen, die der Amerikaner Lewis Corey auf Grund der Einkommensteuer-Statistiken angestellt hat. Corey weist nach, dass die Einkommensgruppen unter 3 000 Dollar, die sich vornehmlich aus Lohnarbeitern, Farmern und Gewerbetreibenden zusammensetzen, an den ausgeschütteten Dividenden wie folgt beteiligt waren: in 1918 mit 5,6 %, in 1919 mit 5,2 %, in 1920 mit 5,5 %, in 1921 mit 13,5 %, in 1922 mit 9,9 %, in 1923 mit 8,4 %, und in 1924 mit 7,7 %. Die „Wirtschaftsdemokratische Tendenz“ hat also in den Vereinigten Staaten schon längst wieder umgeschlagen. „Aktienanteile“, erklärt Corvey, „sind wenn man die Farmer ausnimmt zu mindestens 95 % das Monopol der keine Lohnarbeit verrichtenden Klasse, und von diesen 95 % sind wieder 79,9 % in den Händen derjenigen konzentriert, die ein Einkommen über 5000 Dollar haben“.

*Ein rotes Heer.*

Bei den Wahlen zu den Soldatenräten des oesterreichischen Heeres wurden für den sozialdemokratischen Militärverband 11 130, und für den gelben Wehrbund 3770 Stimmen abgegeben. Von den Mandaten entfallen 201 auf den Militärverband und 49 auf den Wehrbund. Am glänzendsten ist das Wahlergebnis in Nieder-Oesterreich, wo 5232 rote und nur 578 gelbe Stimmen abgegeben wurden. In Wien vereinigte der Militärverband 3394 und der Wehrbund 1180 Stimmen auf sich.

*Die mechanische Energie in der Transport- und Verkehrsindustrie.*

Die moderne Transport- und Verkehrsindustrie ist der weitaus grösste Verbraucher mechanischer Energie. Nach einer in dem neuen statistischen Standardwerk Woytinskis wiedergegebenen Tabelle wurden bereits in 1896 von der damaligen Leistungsfähigkeit aller Kraftmaschinen vier Fünftel im Eisenbahn- und Schiffsfahrtsbetrieb und nur ein Fünftel zu andern Zwecken gebraucht. Im einzelnen stellt sich die Entwicklung zwischen 1840 und 1896 wie folgt dar:

Es betrug die Leistungsfähigkeit (in 1000 Pferdestärken):

	1840	1850	1860	1870	1880	1888	1896
der unbewegl. Dampfmaschinen . . . . .	830	1360	2200	4100	7670	10050	12470
der Lokomotiven . . . . .	490	1940	5710	11740	21240	31980	40420
der Schiffsdampfmaschinen . . . . .	330	690	1450	2620	5240	8120	13210
zusammen	1650	3990	9380	18460	34150	50150	66100

Es hat sich demnach eine ständige Verschiebung des Anteils an der Gesamterzeugung maschineller Energie zugunsten der Transport- und Verkehrsindustrie vollzogen, eine Entwicklung, die sich seit 1896 sicher noch weiter zugespitzt hat, denn in die Zwischenzeit hat sich das Eisenbahnnetz der Welt etwa verdoppelt, während die Schiffe mit mechanischem Antrieb eine Vervielfachung ihrer Tonnage erlebten. Ferner hat sich in der Zwischenzeit die Mechanisierung des Strassenverkehrs vollzogen, deren hauptsächlichster Träger der Kraftwagen ist. Welche gewaltige Menge mechanischer Energie dieses neueste Verkehrs- und Beförderungsmittel verschlingt erhellt eine vor kurzem in den Vereinigten Staaten veröffentlichte Statistik. Dieser zufolge entfielen fast drei Fünftel aller motorischen Pferdekkräfte auf Automobile während sich die Eisenbahnen mit rund einem Fünftel begnügen mussten. Natürlich steht es ausser Zweifel, dass auch die nicht zu Transport- und Verkehrszwecken verwendete motorische Energie seit 1896 gewaltig gestiegen ist, aber es ist kaum anzunehmen, dass diese Steigerung mit derjenigen Schritt gehalten hat, die in der Verkehrs- und Transportindustrie festzustellen ist.

*Wem gehören die Vereinigten Staaten?*

Einer Uebersicht der Federal Trade Commission zufolge beträgt der Nationalreichtum der Vereinigten Staaten von Nordamerika in 1922 353 000 000 000 Dollar. Benjamin C. Marsh von der People's Construction League hat errechnet, dass dieser Reichtum sich wie folgt verteilt:

250 000 Familien ( 10%)	besitzen	208 270 000 000	od.	918 565 p.Fam.
2 761 000	" (12%)	"	109 430 000 000	" 39 786 „ „
20 101 000	" (87%)	"	35 300 000 000	" 1 764 „ „

Von je 100 Familien mussten sich somit 87 in ein Zehntel des Nationalreichtums teilen während auf der andern Seite 1 Prozent aller Familien 59 % des Nationalreichtums besitzt. Stimmt diese Berechnung, dann würde dies auf eine weitere starke Konzentration des Nationalvermögens in Händen weniger hinweisen, denn nach den Errechnungen für 1915 waren es noch zwei Prozent der Bevölkerung, die jetzt in den Händen von 1 Prozent vereinigt sind.

**ESPERANTO.**

*Radio und Esperanto.*

Eine einstimmig angenommene Entschliessung des Kongresses der tschechischen Radio-Amateure in Brünn (30. Mai 1926) zeigt das immer mehr wachsende Interesse für Esperanto in den Kreisen der Radiofreunde. Der Wortlaut der Entschliessung ist folgender:

„Im Hinblick auf die Entschliessung des 1. Kongresses der Internationalen Union der Radio-Amateure in Paris vom 16. April 1925 und

im Hinblick auf die Schwierigkeiten, die sich in den internationalen Beziehungen aus der Verschiedenheit der Sprachen ergeben, haben wir beschlossen, allen tschechischen Radio-Amateuren den Gebrauch des Esperanto, als die die gegenseitige Verständigung erleichternde Hilfssprache, zu empfehlen und zwar für Radio-Sendungen, als auch für die Wiedergabe von Zeitungsartikeln und Kongressreden. Die gleiche Empfehlung wird ausgesprochen für den radiotelegraphischen Verkehr in allen Fällen, in denen die Korrespondenten nicht in der Lage sind, sich mit Hilfe einer Nationalsprache zu verständigen“.

Eine ähnliche Entschliessung wurde angenommen von dem 1. Allsowjetländischen Kongresse der Gesellschaft der Radiofreunde in Moskau, die empfiehlt, dass die Esperantolehrgänge und die Vorträge, welche die Hauptstationen senden, systematisch organisiert werden möchten. Die Entschliessung enthält auch eine Empfehlung an die Radio-Zeitungen, eine Seite für den Esperanto-Unterricht oder den Gebrauch des Esperanto bereitzustellen.

I. E. S.

*Esperanto als zweite Sprache.*

Die vielen Sprachen, die von den Völkern der Welt gesprochen werden, sind natürlich ein Hindernis für die Verständigung untereinander. Was nützt es, wenn ich sage: „Alle Menschen sind Brüder“; und wenn dann ein Menschenbruder aus Frankreich oder Russland uns gegenübersteht, dann müssen wir feststellen, dass wir nicht in der Lage sind, uns mit unserem Bruder zu unterhalten. Er versteht uns nicht, und wir verstehen ihn nicht.

Wir können dieses Hindernis überwinden, indem wir sagen: Wir wollen die Sprache unserer Brüder lernen. Aber, aber — unsere Brüder sprechen so viele verschiedene Sprachen. Und wir können doch nicht alle Sprachen lernen, wir müssen uns also auf eine gemeinsame Sprache einigen. Diese gemeinsame Sprache muss so sein, dass kein einzelnes Volk bevorzugt wird, sie muss leicht zu erlernen sein, so leicht, dass besonders jeder Arbeiter imstande ist, sie zu erlernen. Da irgendeine nationale Sprache diese Vorzüge nicht hat, müssen wir eine neutrale Sprache wählen. Und es ist nicht notwendig, hier lange zu zögern, allein Esperanto von allen Sprachprojekten hat seine Lebenstüchtigkeit bewiesen.

Selbstverständlich ist uns nicht geholfen mit blossen Empfehlungen. Notwendig ist, dass der Gedanke in die Tat umgesetzt wird, dass wirklich das Proletariat sich der kleinen Mühe unterzieht und sich dem Studium des Esperanto widmet.

Wir müssen danach streben, dass Esperanto gelehrt wird, aber wir können nicht warten auf die Einführung des Esperanto von oben herab, wir müssen selbst alles tun, um schon jetzt die Vorzüge einer gemeinsamen Sprache auszunutzen . . . A. SPROECK im Vorwärts

Ueber Esperanto wird noch viel Unsinn erzählt. Erst kürzlich hat wieder jemand in einer bekannten Wochenschrift seine Unkenntnis dadurch bewiesen, dass er behauptete, die Sprache habe nichts von der Einfachheit und der Kraft, die für eine gewöhnliche Zunge Erfordernis ist. Offenbar hat der Verfasser dieses Artikels Esperanto nie gebraucht und auch niemals einem der jährlich stattfindenden Kongresse beigewohnt, auf denen 30 bis 40 Nationen vertreten sind und alle Verhandlungen ohne die geringste Schwierigkeit in Esperanto geführt werden.

Esperanto wird auf der ganzen Welt gebraucht. Seine wohlthuende Wirkung wird um so stärker empfunden werden, je mehr die Völker zu begreifen beginnen, dass Esperanto eine leichte, ausdrucksvolle, geschmeidige und up-to-date-Sprache ist, die mit einem Male die Barrieren aller Sprachen niederbricht, mit denen man nicht vertraut ist. Auf Kongressen, die sich der Esperantosprache als dem offiziellen Medium bedienen, enthebt sie zugleich von den umständlichen Uebersetzungen, die so viel Zeit erfordern und dem gesprochenen Wort so viel von seiner unmittelbaren Wirkung nehmen.

Eine internationale Sprache mag nicht berufen sein, dem Hader zwischen Nationen ein Ende zu bereiten — Nationen mit gleicher Zunge haben oft miteinander im Kriege gestanden, aber zwischen Menschen, die von gutem Willen erfüllt sind, bildet Esperanto ein unschätzbare Band der Freundschaft. Diese Ergebnisse sind wahrscheinlich grösser als wir gegenwärtig voraussehen können.

BERNARD LONG im „Daily Herald“.

*Esperanto in der I. T. F.*

Nunmehr hat auch das Organ des Schwedischen Lokomotivpersonals einen Esperanto-Kursus eröffnet.