



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:

<p>Allgemeines:</p> <p>Rundschau 1</p> <p>Mitteilungen des Sekretariats 2</p> <p>Eisenbahner:</p> <p>Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Ungarn) 2</p> <p>Die E. T. O. (Eisenbahnordner) und ihre Bedeutung innerhalb der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft 5</p>	<p>Gewerkschaftliche Einheitsfront der bulgarischen Eisenbahner 6</p> <p>Ueber die Arbeitsverhältnisse der Eisenbahner in Palästina 6</p> <p>Arbeitslöhne und Arbeitszeiten bei den Eisenbahnen Australiens 7</p> <p>Kongress des Spanischen Eisenbahnerverbandes 7</p>	<p>Transportarbeiter:</p> <p>Organisierungsmöglichkeiten und Arbeitsverhältnisse der ungarischen Strassenbahner 8</p> <p>Der Schulunterricht an Schifferkinder in Holland 9</p> <p>Seeleute: Arbeitszeit in der schwedischen Seeschifffahrt 10</p> <p>Notizen 11</p> <p>Esperanto 12</p>
---	---	--

**Abdruck der Berichte mit
Quellenangabe erwünscht.**

ALLGEMEINES

Rundschau.

Die geplante Arbeitszeitregelung für Deutschland.

Die Washingtoner Arbeitskonferenz zeitigt entschieden sonderliche Blüten. Jahrelang machten die meisten Regierungen überhaupt keine Anstalten, die Washingtoner Arbeitszeitkonvention zu ratifizieren und dann entdeckten sie plötzlich, dass die Fassung der Konvention eine verschiedene Auslegung gestatte. Um diese angeblichen Mängel zu beheben, kamen die Arbeitsminister verschiedener Industrie-Länder zunächst in Bern und schliesslich (im März 1926) in London zusammen. Diese letztere Aussprache war nicht ganz unfruchtbar. Es kam eine "Vereinbarung" zustande, die so ziemlich allen besonderen Wünschen der verschiedenen Arbeitsminister Rechnung trug und so schien der Weg zur Ratifizierung der Washingtoner Konvention durch die wichtigsten europäischen Industrie-staaten formell geebnet, zumal von Genf aus keinerlei Protest gegen die gefundene Interpretation erhoben wurde. Aber von den beteiligt gewesenen Ländern hat bisher nur Belgien die Ratifizierung nach Genf berichtet. Die übrigen zögern noch immer, diesem Schritt zu folgen. Lediglich in Deutschland bereitet man die Ratifizierung vor. Dort wurde ein Gesetzentwurf ausgearbeitet, der demnächst dem Parlament unterbreitet werden soll und nach dessen Annahme Deutschland sich zur Ratifizierung der Washingtoner Konvention berechtigt glaubt. Sieht

man indessen die in dem Entwurf enthaltene Regelung der Arbeitszeit näher an, und vergleicht man gar dessen Fassung mit dem Washingtoner Text, so stösst man auf derart weitgehende Abweichungen, dass die Absicht, dieses Arbeitszeitgesetz zur Grundlage für die Ratifizierung der Washingtoner Konvention zu machen, einem Betrugsversuch sehr nahe kommt. Wohl wird in der Einleitung gesagt: "Die Arbeitszeit des einzelnen Arbeitnehmers darf acht Stunden täglich und achtundvierzig Stunden wöchentlich nicht überschreiten", aber die Geltung dieses Satzes wird durch die weiteren Bestimmungen derart eingeengt, dass aus dem in ihm proklamierten Maximum-Arbeitstag ein Minimum-Arbeitstag und aus der verkündeten Regel eine Ausnahme wird.

Zunächst sind von dem Geltungsbereich des Gesetzes neben den Betrieben der *Land- und Forstwirtschaft* und der *Seeschifffahrt* die *Fischerei*, die *Binnenschifffahrt*, die *Flösserei* und die *Luftschifffahrt* ausgenommen. Dann ist da ein Paragraph, der eine "andere Verteilung der Arbeitszeit" gestattet und also den Achtstundentag bzw. die Achtundvierzigstundenwoche mit einer weitgehenden Beweglichkeit versieht. Danach sollen aber die Arbeitsstunden nicht nur ungleich verteilt werden können, sondern auch Arbeit, die infolge "aussergewöhnlicher Ereignisse" ausgefallen ist, soll nachgeholt werden können. Was der Gesetzgeber mit "aussergewöhnlichen Ereignissen" meint, ist nicht umschrieben, aber man begreift, dass unter Umständen auch Streiks und Aussperrungen zu diesen gerechnet werden könnten. Für Betriebe mit *ununterbrochener Arbeit* wird von vornherein bestimmt, dass die Wochenarbeitszeit einschl. der Sonntagsarbeit *sechsendfünfzig Stunden* beträgt. Da Absatz 4 dieses Paragraphen bestimmt: "Für die dem Reichspostminister unterstellten Betriebe werden die Bestimmungen im Einvernehmen mit dem Reichspostminister, für die *Bahnen des öffentlichen Verkehrs* im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister getroffen", so scheint man die Eisenbahnen von vornherein als kontinuierliche Betriebe begreifen und also für die Eisenbahnerschaft die Arbeitswoche von 56 Stunden zur Regel machen zu wollen. Eine noch grössere Abweichung vom Achtstundentag und der Achtundvierzigstundenwoche wird im Paragraphen 13 durch die

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.

Einführung des Begriffs „Arbeitsbereitschaft“ vorgenommen. Hiernach kann die Arbeitszeit u.a. für *Führer und Begleiter von Kraftfahrzeugen und Fuhrwerken* zehn Stunden täglich und sechzig Stunden wöchentlich betragen. Dabei ist die einzige Grenze, die der Schichtdauer dieser Arbeiterkategorie gesetzt wird, die *Gewährung einer ununterbrochenen Nachtruhe von mindestens acht Stunden*, „vorbehaltlich aussergewöhnlicher Fälle“. Hier brachten es die Entwerfer des Gesetzes also fertig, den Grundsatz der achtstündigen Arbeitszeit in einen Grundsatz der achtstündigen Nachtruhe umzuwandeln.

Nun erst folgt aber die Ausführung der Fälle, in denen Mehrarbeit gestattet werden kann. Einmal ist bei dringendem Bedarf Mehrarbeit bis zu zwei Stunden täglich und bis zu zwölf Stunden wöchentlich ohne weiteres zulässig und zwar bis zu 60 Stunden im Kalenderjahr. Darüberhinaus können aber auch noch 240 Stunden Mehrarbeit im Kalenderjahr durch Tarifvertrag vereinbart werden. Mangels einer tarifvertraglichen Regelung ist das Arbeitsaufsichtsamt bzw. der Reichsarbeitsminister (für die Eisenbahnen gemeinsam mit dem Reichsverkehrsminister) befugt, Mehrarbeit in dem genannten Umfang zuzulassen. *Bein Beladen und Entladen von Schiffen* und den damit zusammenhängenden Arbeiten in Seehäfen kann die Mehrarbeit *täglich bis zu drei Stunden* betragen, doch darf die pro Woche zu leistende Mehrarbeit 12 Stunden nicht überschreiten.

Wie die hier angeführten Bestimmungen mit der Washingtoner Konvention vereinbart werden sollen, ist ein unlösbares Rätsel. Jedenfalls müsste die Arbeiterschaft dagegen protestieren, dass einer derartig weitgehenden Verzerrung und Entstellung des Washingtoner Textes die Sanktion des Internationalen Arbeitsamtes erhält.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

Mahnung.

Des Sekretariat erinnert an die Erledigung der Rundschreiben betr. den Mitgliederstand und die Finanzübersicht;
die Beitragsentrichtung für das erste Quartal 1927;
die Strassenbahnerschaft (Fragebogen vom November);
die Kraftwagenführer (Fragebogen vom Dezember).

Presskonferenz 1927.

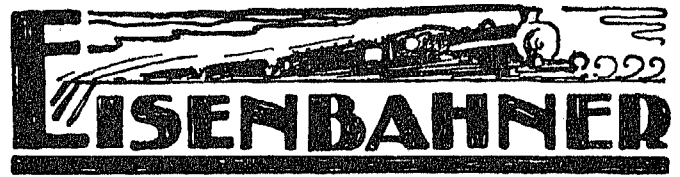
Das Exekutivkomitee wird hierzu in der erstfolgenden Sitzung auf Grund der eingelaufenen Antworten beschliessen.

Empfangene Beiträge.

Seit der letzten Aufgabe empfangt das Sekretariat folgende Beiträge:

Schwedischer Heizer-Verband	fl. 120.—
Lettländischer Eisenbahnverband	„ 273,54
Französischer Eisenbahnverband	Fr. 10,000.—
Französische Hafnarbeiter	fl. 600.—

Das Sekretariat der I. T. F.



UNGARN.

C. TABELLE.

Unterbeamte.

Besoldungsstufe	Gehalt vom 1. Juli 1925	Wartezeit												
		Vorheizer	Heizer	Schlosser	Zugbegleitungsschlosser	Maschinenwärter, Pumpen-, Lokomotivputzer	Buchbinder-, Gärtner-, Drucker-gehilfe, Telegraphenvorarbeiter	Türsteher	Verschubführer, Rangierer	Stationsleiter	Haltestellwächter	Wagenwärter	Bremsler	Packer, Aviseur, Lampenputzer, Weichenwärter
		II	III	IV	V	V	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV
		Technische Betriebs-Unterbeamte												
1	22 440 000	o	o	—	—	—	—	o	o	o	—	—	—	—
2	21 240 000	4	o	4	—	o	—	3	3	4	—	—	—	—
3	20 160 000	3	3	3	o	4	o	3	3	4	o	o	—	o
4	19 080 000	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	—	x
5	18 120 000	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	o	4
6	17 160 000	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	—
7	16 120 000	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	—
8	15 240 000	—	2	2	3	4	3	2	3	—	3	3	3	o
9	14 280 000	—	2	2	3	4	3	2	3	2	3	3	3	4
10	13 320 000	—	—	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x	x
11	12 600 000	—	—	—	—	—	3	2	2	2	2	2	2	3
12	11 880 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
13	11 160 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4

Die erste Ernennung bei den einzelnen Kategorien kann nur in der niedrigsten Gehaltsstufe erfolgen. In den mit o bezeichneten Rubriken können vorübergehend keine Vorrückungen stattfinden. Für die mit x bezeichneten Kategorien ist keine Beförderung vorgesehen.

D. TABELLE.

Praktikanten.

	Monatsgehalt von 1.7.1925
Technische Praktikanten . . .	1 780 000.—
Konzipist „ . . .	1 780 000.—
Betriebs „ . . .	1 650 000.—

E. TABELLE.

Monatslohnempfänger		Taglohnempfänger	
Ununterbrochene Dienstzeit	Gehalt auf einen Monat von 1.7.1925		
	mit Beamten- vorbildung	ohne Beamten- vorbildung	
	auf einen Monat		
Monatslohn oder Taglohn			
25 Jahr	2 000 000.—	1 860 000.—	
22—24 „	1 860 000.—	1 720 000.—	
19—21 „	1 720 000.—	1 600 000.—	
16—18 „	1 600 000.—	1 480 000.—	
13—15 „	1 480 000.—	1 360 000.—	
10—12 „	1 360 000.—	1 300 000.—	
7—9 „	1 300 000.—	1 240 000.—	
4—6 „	2 240 000.—	1 180 000.—	
2—3 „	1 180 000.—	1 120 000.—	
1 „	1 120 000.—	1 060 000.—	

F. TABELLE.

Mittelbeamten, Praktikanten, (Gehilfen).

Ununterbrochene Zeit	
19 Jahre	1 150 000.—
16—18 „	1 110 000.—
13—15 „	1 070 000.—
10—12 „	1 030 000.—
7—9 „	990 000.—
4—6 „	950 000.—
2—3 „	910 000.—
1 „	870 000.—

Arbeiter:

Der durchschnittliche Monatslohn beträgt für Hilfsarbeiter und Tagelöhner 700.000—800.000 Kronen, für angelernte Maschinenarbeiter 1.000.000—1.100.000 Kronen, für Facharbeiter 1.500.000—2.000.000 Kronen.

Gemäss den statistischen Erhebungen und Feststellungen des Gewerkschaftsrates (der Gewerkschaftskommission) sind zur Erhaltung einer fünfköpfigen Arbeiterfamilie wöchentlich 776.234 Kronen notwendig. Die Löhne aller Arbeiter sowie der weitaus meisten Angestellten liegen also unter dem Existenzminimum.

Zulagen:

Ausser dem Gehalt, resp. Lohn erhalten die ernannten Angestellten eine Familienzulage von monatlich 170.000 Kronen, in den unteren Kategorien von 126.000 Kronen pro Familienmitglied. Die Arbeiter bekommen keine Familienzulage.

Das Lokomotivpersonal erhält an Kilometergeld, Stundengeld und Kohlenprämie jährlich 18.000.000 Kronen. Dem Zugsbegleitpersonal wird an Kilometergeld und Stundengeld jährlich 7.000.000 Kronen gewährt.

Sonstiges:

Von den Löhnen des Eisenbahnpersonals werden für Pensionsfonds 2,5 %, für Krankenversicherung 3,0 %, für Spitalfonds 1,5 % in Abzug gebracht.

Bei nachgesuchten Versetzungen wird nichts vergütet; im Falle einer Versetzung von Amts wegen wird eine kaum nennenswerte Umzugspauschale gewährt.

Die Entlohnung des Post- und Telegraphenpersonals ist um beiläufig 20 % günstiger als die des Eisenbahnpersonals.

X. Pensions- und Krankengeldregelung.

Bei Krankheitsfällen beziehen die Ernannten ein Jahr hindurch ihren vollen Gehalt, den Arbeitern wird 4 Wochen hindurch 90 % des Lohnes ausbezahlt.

Bei Betriebsunfällen gelangen die Gehälter, resp. die Löhne durch die gleiche Zeit und im selben Ausmasse wie in Erkrankungsfällen zur Auszahlung.

Zur Verhinderung von Simulationsfällen wird die Kontrolle durch Aerzte und Krankenkontrolleure ausgeübt.

Dieselben Verfügungen beziehen sich auch auf die Hinterbliebenen des verstorbenen, auf Pensionlohn berechtigten oder bereits in Pensionlohn gestandenen Arbeiters.

Pensionsregelung:

Die Ernannten haben ein Pensionsinstitut, die Arbeiter eine Pensionskasse. In der Verwaltung dieser Institutionen steht dem Personal nur dem Namen nach ein Mitbestimmungsrecht zu, da die Hälfte der Leitung durch die Mitglieder gewählt, die andere Hälfte und der Obmann aber von Amts wegen ernannt werden. Demzufolge werden die Gewählten, falls sie sich auch eventuell für das Personal einzutreten trauen, durch die ernannten Mitglieder und den Obmann überstimmt.

Für den Pensionsfonds werden 1½ % der Bezüge in Abzug gebracht.

Da nach dem Ende des Weltkrieges ein grosser Teil Ungarns durch die damaligen feindlichen Heere besetzt wurde und aus dem besetzten Gebiet sehr viele Eisenbahner nach dem jetzigen Gebiet Ungarns flüchteten, deren Anzahl nach Wegnahme der besetzt gewesenen Gebiete sich noch beträchtlich erhöhte, und da ferner infolge der sogenannten Sanierung Ungarns sehr viele Eisenbahner in den Ruhestand versetzt wurden, war die Regierung genötigt dem Pensionsfonds sehr beträchtliche Beträge zu überweisen.

Die Pensionsberechtigung beginnt allgemein nach 10 voll eingezahlten Dienstjahren. Der Bedienstete hat das Recht, bei Erlangung der vollen Pension oder Zurücklegung des 60-sien Lebensjahres sich freiwillig in den Ruhestand versetzen zu lassen.

Bei Invalidität infolge Betriebsunfalles wird auch eine geringere Dienstzeit 10 Dienstjahren gleichgesetzt.

Bei dem Lokomotiv- und Zugsbegleitpersonal wird jedes Dienstjahr bei der Ermessung der Pension anderthalb Jahren gleichgesetzt. Dieses Personal kann schon bei Erreichung des 50. Lebensjahres die Versetzung in den Ruhestand beantragen.

Die Pension der Ernannten beträgt bei Erlangung der vollen Pensionszeit 100 % des Gehaltes. Die gewerblichen Facharbeiter erhalten nach 30 Dienstjahren 1.190.000.—, die Bahnunterhaltungsarbeiter nach 40 Dienstjahren 850.000.— Papierkronen monatlich.

Die Witwenpension beträgt 50 %, die Waisenpension für jedes Kind 10 % der Pension des Verstorbenen. Witwen- und Waisenpensionen zusammen können nicht mehr betragen als 90 % der Pension des Verstorbenen.

XI. *Freifahrtscheine.*

Die aktiven Bediensteten haben Anspruch jährlich auf 6 Freikarten, welche zur Benützung von Personen- und Schnellzügen gültig sind; ausserdem können sie jährlich 6 auf Personenzüge gültige Regiekarten und in unbeschränkter Anzahl Personalkarten beanspruchen.

Die Familienmitglieder der aktiv Dienenden bekommen jährlich 3 Freikarten zur Benützung aller Züge, des weiteren 3 Regiekarten und in beliebiger Anzahl Fahrkarten zum vierten Teil des Tarifs.

Die Pensionisten und Pensionslohnempfänger sowie deren Familienmitglieder haben auf dieselben Begünstigungen Anrecht, wie die Familienmitglieder der aktiv Dienenden.

Dauerfreikarten erhalten nur die Oberbeamten der Direktion und der Geschäfts- (Betriebs-)leitungen und jene Angestellte, die oft Dienstfahrten zu machen haben.

Freifahrtscheine für die 1. Klasse erhalten Angehörige der I.—V. Gehaltsgruppe, für die 2. Klasse die anderen Beamten und einzelne Kategorien der Offiziale. Alle andern Angestellten haben nur auf freie Fahrt in der 3. Klasse Anspruch.

Von der freien Fahrt auf ausländischen Strecken sind die Arbeiter ausgeschlossen.

XII. *Belohnungen und Strafen.*

Ueber die Belohnungen bestehen keine Bestimmungen. Belohnungen werden in sehr seltenen Fällen gewährt, doch handelt es sich stets um sehr geringe Beträge.

Es gibt Ordnungsstrafen und Disziplinarstrafen. Die Ordnungsstrafe kann ein Verweis oder eine Geldstrafe sein. Für die Geldstrafen ist ein Maximum, nämlich 2 % des Gehaltes (Lohnes) festgesetzt.

Disziplinarstrafen sind: a) Rüge; b) Geldstrafen bis 5 % des Jahresgehaltes; c) strafweise Versetzung; d) Ausschliessung aus der Beförderung auf die Dauer von $\frac{1}{2}$ bis 2 Jahren.

Die Strafbeträge werden dem Pensionsfonds des Pensionsinstitutes und der Pensionskasse überwiesen.

Dem bestraften ernannten Angestellten stehen 8 Tage zur Berufung gegen das Urteil zu. Für Arbeiter gibt es keine Berufungsinstanz.

Die Strafe wird den Bestraften stets schriftlich zur Kenntnis gebracht.

Für bestimmte Verfehlungen besteht keine feste Strafnorm.

Die Dienstentlassung mit sofortiger Wirksamkeit kann wegen Teilnahme an Streik oder passiver Resistenz erfolgen. Der solcherweise gemassregelte definitive Angestellte wird ohne jedweden Rechtsanspruch entlassen.

XIII. *Wohnungsfrage.*

Die Direktion kümmert sich formell um die Befriedigung der Wohnungsansprüche, kann jedoch nur geringen Erfolg aufweisen. Der Mangel an Wohnungen ist riesig gross.

XIV. *Aufenthaltsräume, hygienische und Sicherheitsmassnahmen.*

An einigen Arbeitsplätzen, wo die Angestellten sehr schmutzige Arbeiten zu erledigen haben, bestehen primitive Badeeinrichtungen. Waschgelegenheiten sind vielfach vorhanden.

Die Bäder, wie auch die Wascheinrichtungen werden durch die Angestellten bis zur äussersten Grenze

ihrer Ausnützbarkeit in Anspruch genommen. Die Instandhaltung ist schlecht und führt oft zu Klagen. Uebernachtungsgelegenheiten sind zum grössten Teil vorhanden und zwar in zum Eigentum der Eisenbahnen gehörigen Gebäuden.

Zum Einnehmen der Mahlzeiten gibt es auf den frequentierten Stationen Speiseräume; auch Kantinen für das Eisenbahnpersonal sind an soliden Stationen vorhanden.

In den Bahnhofrestaurationen und Buffets werden Essen und Getränke an das Personal zu ermässigten Preisen verabfolgt. Die Direktion zeigt kein Bestreben, die Abstinenzbewegung zu fördern.

Zur Reinigung und Desinfizierung der Wagen sind maschinelle Einrichtungen vorhanden.

Das automatische Kuppelungssystem ist nicht eingeführt.

XV. *Dienstkleidung.*

Das während des Dienstes mit dem Publikum verkehrende Personal erhält Dienstuniform. Die Beamten bekommen eine Tuchhose jährlich, eine Tuchbluse 2-jährlich und einen Tuchmantel 3-jährlich, die bei der Kasse angestellten Beamten eine Tuchbluse jährlich.

Die Pförtner erhalten:

einen mit Pelz gefütterten Mantel,	Tragzeit 6 Jahre,
„ Tuchmantel,	„ 3 „
„ Tuchrock,	„ 3 „
eine Tuchhose,	„ 2 „
„ Tuchbluse,	„ 1 Jahr,
„ Wintermütze,	„ 4 Jahre.

Dieselben Dienstkleider bekommen mit manchen Unterschieden die Bahnhofpacker, Weichenwärter, Wagenrangierer.

Den Lokomotivführern und Heizern gebührt ein mit Pelz gefüllter Mantel, eine Wintermütze, ein Paar Filzstiefel und ein blauer Leinenanzug.

XVI. *Körperliche Prüfung und Augenrevision.*

Bei der Aufnahme in den Eisenbahndienst wird jede Person einer gründlichen ärztlichen Untersuchung und Augenprüfung unterworfen. Bei dem im Verkehrsdienst stehenden Personal findet jährlich eine Augenrevision statt.

Falls der Untersuchte auf Grund einer gesundheitlichen Revision hinsichtlich seiner ursprünglichen Beschäftigung als dienstuntauglich erklärt wird, so wird er — trotzdem dafür keine systematischen Vorschriften bestehen — einem anderen Dienstzweig überwiesen oder in den Ruhestand versetzt.

XVII. *Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.*

Die Eisenbahnen haben für das Personal keine Erholungsheime, Ferienkolonien oder Heilanstalten. Einzelne Heil- oder Erholungsbedürftige werden auf Grund von Verträgen in Privatanstalten untergebracht.

XVIII. *Technische Ausbildung.*

Dem Lokomotivpersonal wird durch die Ingenieure der Heizhäuser im Wege von Lehrkursen betriebstechnische, fachmännische Ausbildung zu Teil. Das Zugbegleitungspersonal wird durch berufsmässige Fachbeamte belehrt. Das andere Personal wird in grösseren Stationen durch berufsmässige Lehroffiziere, in kleineren Stationen durch den Stationsvorsteher ausgebildet.

Beamtenaspiranten müssen einen zehn Monate dauernden Fachkurs absolvieren.

Die E. T. O. (Eisenbahnordner) und ihre Bedeutung innerhalb der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft.

Allen Kollegen, die Gelegenheit hatten, in Oesterreich Arbeiterdemonstrationen beizuwohnen, ist bekannt, dass die Gewerkschaften und die sozialdemokratische Partei Oesterreichs halb-militärische Organisationen ins Leben gerufen haben. Wir hielten es für angebracht, über die Aufgaben und Bestrebungen dieser Formationen, denen besonders die österreichische Eisenbahnergewerkschaft grosse Aufmerksamkeit zuwendet, weitere Kreise zu unterrichten. Zu diesem Zwecke wurde uns von dem Leiter der österreichischen Eisenbahnerordner, Kollege J. Vogt, der nachstehende Artikel zur Verfügung gestellt.

In wenigen, wenn nicht gar in keiner der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen dürfte das innige Verhältnis von Gewerkschaft und Partei so deutlich zum Ausdruck kommen, als bei der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft. (Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein österreichischer Eisenbahner).

Dieses Verhältnis ist den internationalen Gewerkschaftsinstanzen, sowie auch der sozialistischen Internationale wohl bekannt. Dass aber innerhalb der österreichischen Eisenbahnerorganisation noch eine besondere Spezialformation (E. T. O. Eisenbahn- und Telegraphenordner) besteht, die gleichzeitig im „Republikanischen Schutzbund“ verankert ist, dürfte dagegen weniger bekannt sein. Welche Ueberlegungen haben zu der Errichtung dieser Spezialformation geleitet? Eine Antwort auf diese Frage geben die ihr gestellten Aufgaben.

Die E. T. O. hat den Zweck:

1. Zu verhindern, dass die Reaktion unbeschränkten Besitz von den Verkehrsmitteln und -Anstalten ergreift, um sie gegen die Arbeiterschaft anzuwenden.
2. Bei gewerkschaftlichen oder politischen Kämpfen den Verkehr so zu führen, wie es das Interesse der Partei oder der Gewerkschaft jeweils verlangt.
3. Dafür Sorge zu tragen, dass in bewegten Zeiten Zerstörungen, Sabotagen usw., die von der Seite der Gegner versucht werden mögen, hintangehalten werden.
4. Durch Schulung und fachliche Ausbildung ihre Mitglieder zu tüchtigen Beamten zu erziehen, die fähig sind, im Falle der Besitzergreifung der Macht durch die Arbeiterschaft, alle administrativen und verkehrstechnisch wichtigen Posten auszufüllen.
5. Die Ausbildung eines eigenen Samariter-Sanitätskorps insoweit vorzubereiten, dass die Mitglieder allen Anforderungen auf diesem Gebiet und zwar nicht nur im eigenen Wirkungsbereich der Verkehrsanstalten, sondern auch bei anderen Anlässen (Elementarereignissen, Katastrophen u.s.w.) fachmännisch voll und ganz entsprechen. (Ein eigenes Aerztekorpis leitet die Ausbildung und Verwendung).
6. Durch Errichtung von Schulen, Kursen, Veranstaltung von Vorträgen, Exkursionen usw., für die geistige Erziehung der Gesamtmitgliedschaft der Gewerkschaft zu wirken und gleichzeitig auch für die spezielle Erziehung und Ausbildung der Vertrauensmänner Sorge zu tragen. (Ein besonderes Augenmerk wird hierbei dem Esperanto-Unterricht gewidmet).

Verunglückte oder mit dem Gesetz in Konflikt ge-

ratene Mitglieder dieser Formation werden, insoweit sie auf Grund eines erteilten Auftrages gehandelt haben, aus einem eigenen Unterstützungsfonds teilweise oder ganz entschädigt.

Für diese Leistungen erhält die Spezialformation von seiten ihrer Gewerkschaft einen obligatorischen Beitrag. Sönstige Einnahmen hat die Formation nicht. Die untergeordneten Leitungen, wie Direktions-, Kreis- und Ortsgruppenleitungen erhalten ihren prozentualen Anteil von dem obligatorischen Beitrag.

Eine eigene Hauptleitung (Sekretariat), die in eigenen Fragen vollständig autonom ist, führt die Geschäfte und veranlasst die Durchführung aller notwendigen Verfügungen, die von seiten der eigenen Gewerkschaftszentrale, bzw. von der Partei oder Zentralleitung des Republikanischen Schutzbundes in besonderen Fällen an sie ergehen.

Durch ein eigenes Organisationssystem, (welches grösstenteils dem eigengewerkschaftlichen Organisationsplan angepasst ist), das in den Direktions-, Kreis- und Ortsgruppenleitungen seine Verankerung hat, ist die Hauptleitung jederzeit in der Lage, alle für besondere Zwecke notwendig erscheinende Verfügungen zu treffen, ohne dass die Gewerkschaft davon direkt in Mitleidenschaft gezogen wird.

Eine besondere Tätigkeit entfaltet die Spezialformation der E. T. O. auf dem Gebiet des Radiowesens. Durch den Umstand, dass die Arbeiter-Radio-Bewegung in Oesterreich in ihre Hände gelegt ist, ist sie in der angenehmen Lage, in der allernächsten Zeit über einen eigenen von allen übrigen Verständigungsmitteln unabhängigen Mitteilungs- und Berichtsapparat (u. z. v. in technischer und organisatorischer Hinsicht) zu verfügen, der nicht nur eigenen Zwecken, sondern auch denen von Partei und Gewerkschaft dient.

Die Spezialformation hat einen ausgesprochen politischen Charakter. Es können ihr nur solche Mitglieder der eigenen Gewerkschaft angehören, die sich schriftlich und mündlich verpflichten, die besonderen statutarischen Bestimmungen genauestens zu befolgen. (Die Mitglieder müssen mindestens ein Jahr politisch und gewerkschaftlich organisiert sein).

Das Bestreben der E. T. O. ist darauf gerichtet, ihre Spezialformation, bzw. deren Mitglieder nicht nur im eigengewerkschaftlichen und eigenpolitischen Interesse, sondern hauptsächlich im Interesse der Gesamtorganisation des Welt-Proletariats bis zur höchsten Entwicklung auszubauen und zu erziehen. Demgemäss setzt sie sich auch zum Ziele, den übrigen Verkehrsorganisationen bei der Schaffung ähnlicher Formationen behilflich zu sein.

Das sind in kurzer Zusammenfassung die Aufgaben und Bestrebungen einer Spezialformation, deren sowohl die Parteien als die Gewerkschaften nach unserer Auffassung dringend bedürfen, wenn diese imstande sein wollen, jederzeit die Reaktion zu entwarenen. Wir österreichischen Eisenbahner haben die Notwendigkeit dieser Spezialformation erkannt und werten sie auch dementsprechend.

In ähnlicher Form bestehen auch Spezialformationen innerhalb der Post-, Telefon- und Telegraphenorganisation in Oesterreich, die jedoch noch nicht soweit ausgebaut sind.

In Oesterreich wurde der Anfang gemacht. Es wäre zu wünschen, dass die Transport- und Verkehrsarbeitergewerkschaften diesem Beispiel in Bälde folgen.

J. VOGT.

Gewerkschaftliche Einheitsfront der bulgarischen Eisenbahner.

Seitens des Bulgarischen Eisenbahnerverbandes wird uns berichtet:

Neben unserem Verband bestand bisher in Bulgarien eine zahlenmässig schwache Eisenbahnerorganisation, die im Januar 1924 durch Parteigänger der Regierung errichtet worden ist. Sie führte erst den Namen einer Vereinigung neutraler Eisenbahner und lautete im April 1926 in „Neutralna jéléznitcharska organisatsia“ (Neutrale Organisation der Eisenbahner) um. Doch hat auch die Annahme dieser Bezeichnung ihre Anziehungskraft unter der Eisenbahnerschaft nicht erhöht. Gegen Ende August regte diese Organisation bei unserm Verband Verhandlungen an zwecks Herbeiführung einer Einigung. Unser Verband hat diesem Vorschlag grundsätzlich zugestimmt, aber gleichzeitig zur Vorbedingung gemacht, dass die Neutrale Organisation die ideologische Einstellung unserer Gewerkschaft anerkenne und dass diese zum Ausgang für die praktische Lösung der aufgeworfenen Frage genommen werde.

Die erste Besprechung unter den Beauftragten der beiden Organisationen hat am 5. Dezember stattgefunden. Die Verhandlungen dauerten drei Stunden und hatten zum Ergebnis, dass die Vorstände der beiden Organisationen der Verschmelzung auf Grund der folgenden Vereinbarung zustimmten:

1) Name, Statut, Reglemente und Zeitung der verschmolzenen Organisationen bleiben die des Bulgarischen Eisenbahnerverbandes.

2) Die Vorstände, Kontrollkommissionen sowie die Redaktionskomitees werden bis zur Neuwahl fusioniert.

3) Das vorhandene Vermögen und die sonstigen Besitzstände der beiden Organisationen, sowie die Archive werden zusammengelegt und gelten als gemeinsames Eigentum.

4) Die Komitees der Sektionen und Gruppen fusionieren sich ebenfalls und legen ihre Besitzstände zusammen.

Bis 20. Dezember müssen alle Sektionen und Gruppen der Vereinbarung betr. die Verschmelzung zugestimmt haben.

6) Die Fusion der Haupt-, Sektions- und Gruppenvorstände muss am 24. Dezember vollzogen werden, dem Festtage des Verbands.

7) Zum 4. und 5. März wird der XII. Kongress einberufen, der zur Aufgabe hat, die vollzogene Verschmelzung zu sanktionieren und den neuen Vorstand und die neue Kontrollkommission zu wählen.

Damit haben auch die Eisenbahner Bulgariens, dem Vorbild der Post- und Telegraphen-Bediensteten folgend, eine Einheitsorganisation geschaffen, wodurch sich die Bedingungen für eine weitgreifende Aktion erheblich verbessert haben. Man begreift daher, dass der zur Erinnerung an die früheren Eisenbahnerstreiks — sie fallen zufälligerweise ohne Ausnahme in den Monat Dezember — am 24. Dezember begangene Festtag des Verbands in besonders freudiger und zuversichtlicher Stimmung gefeiert worden ist.

Einen starken Anstoss zu dieser Verschmelzung hat die im Frühjahr stattgefundene gewerkschaftliche Balkankonferenz gegeben. Es ist unverkennbar, dass

seit dieser Veranstaltung der Einheitsgedanke auf dem Balkan beträchtlich Boden gewonnen hat und wir benützen daher gerne diese Gelegenheit, um auch dem Generalsekretär der I.T.F., Edo F i m m e n, für seine Bemühungen in dieser Frage zu danken.

Es ist zu hoffen, dass andere Gewerkschaften unserem Vorbild und dem der Post- und Telegraphenbediensteten bald folgen werden. Zur Zeit stehen auch die Bekleidungsarbeiter sowie die Schreiner in Verschmelzungsverhandlungen. Wahrscheinlich hätten diese schon jetzt zu einem Erfolg geführt, wenn nicht nebeneinander zwei Gewerkschaftszentralen — die freie und die „unabhängige“ — beständen. Die letztere ist gegen die Verschmelzung der Berufsverbände und hierauf ist es auch zurückzuführen, dass eine kleine Gruppe kommunistischer Typographen noch ausserhalb des Allgemeinen Typographenverbandes steht und dass letzterer Verband sich gezwungen sieht, sich keiner der beiden Landeszentralen anzuschliessen.

Ungeachtet dieser Schwierigkeiten bahnt sich der Einheitsgedanke unter den bulgarischen Gewerkschaften Bahn. Für den Bulgarischen Eisenbahnerverband ergibt sich nun als Hauptaufgabe, den weitmöglichsten Nutzen aus der vollzogenen Einigung zu ziehen und in jenes grosse Heer der Indifferenten einzudringen, das gegenwärtig etwa zwei Drittel der gesamten Eisenbahnerschaft umfasst. Wir sind uns bewusst, dass die Durchführung dieser Aufgabe nicht leicht sein wird, nehmen sie aber mit Zuversicht in Angriff.

ISSAIEFF,

Generalsekretär des Bulgarischen Eisenbahner-Verbandes.

Ueber die Arbeitsverhältnisse der Eisenbahner in Palästina.

Seitens der Gewerkschaft der Eisenbahner, Post- und Telegraphenbediensteten in Palästina wird uns u.a. berichtet:

Unserer jungen Organisation ist es in den sechs Jahren ihres Bestehens nicht gelungen, alle Bediensteten der Eisenbahnen, Post- und Telegraphenbetriebe von Palästina zusammenzuführen. Von dem gesamten, etwa 4000-köpfigen Personal gehören unserer Organisation 900 an.

Die Eisenbahnen sind im Besitz des englischen Staates und beschäftigen insgesamt 3500 Personen. Die Löhne schwanken zwischen 3 und 7 Shilling im Tage und liegen erheblich unter den Löhnen der Privatindustrie, in welcher für ungelernte Arbeiter 5 bis 6, und für gelernte Arbeiter 8 bis 10 Shilling im Tag bezahlt werden. Bei Unfall, Erkrankung usw. erhalten die Bediensteten keine Unterstützung. Ein festes Dienstverhältnis besteht eigentlich nur für die Gruppe der Kanzlisten, die ebenso wie Lokomotivführer und Heizer Monatsgehalt beziehen, aber mit einmonatiger Kündigungsfrist entlassen werden können. Lokomotivführer und Heizer können dagegen wie alle sonstigen Bediensteten jederzeit sofort entlassen werden, ohne dass eine Kündigungsfrist einzuhalten ist. Infolgedessen können Entlassungen sehr willkürlich erfolgen. Die Direktion ist nicht gehalten, hierfür eine Begründung anzugeben.

Diese Dienstverhältnisse sind seit der Mitte des vo-

rigen Jahres noch weiter verschlechtert worden. Bis zum 12. Juli hatten die Bediensteten einen Anspruch auf 15 Tage Ferien im Jahr bestehend aus 7 Ferientagen und 8 Feiertagen. Diese Vergünstigung ist seitens der Direktion aufgehoben worden. Ueberzeitarbeit, die früher extra bezahlt worden ist, wird jetzt von der Arbeitszeit in Abzug gebracht.

In den Werkstätten ist die tägliche Arbeitszeit 8 Stunden. Für Lokomotivführer und Heizer ist die tägliche Arbeitszeit mindestens 10 bis 12 Stunden.

Eine Alters- und Invalidenversicherung besteht nicht.

Arbeitslöhne und Arbeitszeiten bei den Eisenbahnen Australiens.

(Nach dem Stand vom 1. August 1926).

Wir veröffentlichen nachstehend die Stundenlöhne einiger Eisenbahnerkategorien der Eisenbahnen Australiens. Sie beziehen sich in jedem einzelnen Falle auf einen Arbeitstag von 8 Stunden und sind in englischer Währung ausgedrückt. (1 sh. gleich 1 RM., 1 d. gleich 8½ Pfg.).

Kategorie	Tasmanien		Viktorien		N. S. Wales		Süd-Austr.		West-Austr.		Queensland	
	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.
Ungelernte Arbeiter	14	3	15	2	14	10	14	3	15	6	14	4
Erwachsene Maschinensputzer	14	9	15	8	15	4	14/9-15/3	16	1	14	4	
Heizer												
Minimum	15	3	16	2	15	10	16	7	16	7	15	0
Maximum	17	3	18	2	17	10	17	10	19	3	16	0
Lokomotiv- und Motorw.führer (Allgem. Klasse)												
Minimum	18	3	19	2	18	10	19	1	19	10	17	0
Maximum	21	3	22	2	21	10	21	6	23	10	20	0

Bemerkungen.

Die Vorrückung der Heizer und Lokomotivführer in höhere Lohnstufen erfolgt von Jahr zu Jahr automatisch. Heizer erreichen das Maximum in Süd-Australien nach fünf Jahren, in Queensland nach 2 Jahren, und Westaustralien nach 1½ Jahren und sonst nach drei Jahren. Lokomotivführer erreichen das Maximum je nach dem Staat nach vier bis 6 Jahren.

Arbeitszeit.

Die normale Arbeitszeit beträgt in allen Staaten 8 Stunden. In Tasmanien, Viktorien und Südastralien besteht die 48-Stundenwoche, in Neusüdwestaustralien und Queensland die 44-Stundenwoche. In den beiden letzt angeführten Staaten verteilt sich die Arbeitszeit auf 5½ Tage.

Garantierter Wochenlohn.

In allen Staaten, mit Ausnahme von Queensland, ist der Wochenlohn garantiert und zwar auf der Grundlage von 96 Stunden in zwei Wochen. In Queensland ist der Wochenlohn nicht garantiert, doch werden gewöhnlich 44 Stunden die Woche bezahlt.

Sonntagszuschlag.

Für Arbeit an Sonntagen wird ein Zuschlag von 50 % gezahlt. Nach einer Dienstschrift von 12 Stunden erhöht sich der Zuschlag auf 100 Prozent.

Ueberstundenzuschlag.

In Tasmanien, Viktorien und Neusüdwestaustralien werden Ueberstunden von der 11. Arbeitsstunde ab mit 50 Prozent und von der 13. Stunde ab mit 100 Prozent bezahlt. In Queensland und Westaustralien werden Ueberstunden von der 9. Arbeitsstunde ab mit 50 Prozent und von der 13. Arbeitsstunde ab mit 100 Prozent Zuschlag bezahlt.

Gebühren.

Wenn die Bediensteten ihre Mahlzeiten auswärts einnehmen und auswärts übernachten müssen, werden folgende Gebühren gezahlt:

In Viktorien pro Mahlzeit bzw. Uebernachtung 2 sh. 3 d. und bei einer Abwesenheit von 24 Stunden 9 sh. pro Tag. — In Tasmanien 2 sh. bei einer Abwesenheit von 10 bis 15 Stunden und 3 d. für jede weitere Stunde zuzüglich 2 sh. bei auswärtiger Uebernachtung. — In Neusüdwestaustralien werden bei Dienstschriften von 10 bis 16 Stunden 2 sh. 2 d., ein gleicher Betrag für je weitere 8 Stunden Abwesenheit, und ausserdem 2 sh. 6 d. für Uebernachtung gezahlt. — In Südaustralien ist eine gleitende Skala eingeführt. Sie beginnt mit 1 sh. 7 d. nach einer Abwesenheit von 10 bis 16 Stunden und steigt auf 39 sh. 9 d. bei einer Abwesenheit von 168 Stunden.

Kongress des Spanischen Eisenbahnverbandes.

In den Tagen vom 6. bis 10. November fand in Zaragoza der zweijährliche Kongress des Spanischen Eisenbahnverbandes statt. Anwesend waren 91 Delegierte, die 35 Gruppen mit zusammen 13 255 Mitgliedern vertraten. Zum ersten Mal waren auch Vertreter von den Balearischen Inseln und Marokko anwesend.

Naturgemäss legt die in Spanien herrschende Diktatur der Tätigkeit der Gewerkschaften grosse Beschränkungen auf und setzt sie der Gefahr aus, überhaupt zur Inaktivität gezwungen zu werden. Das Exekutiv-Komitee des Eisenbahnverbandes hat sich von diesen Schwierigkeiten Rechenschaft gegeben, denn in dem Tätigkeitsbericht wird erklärt: „Nach der Auffassung des Exekutiv-Komitees ist es Pflicht unseres Verbandes, innerhalb der uns durch die herrschenden Umstände nur zu eng gezogenen Grenzen zu wirken, wobei das Bestreben nicht so sehr auf die Sicherung verbesserter Arbeitsbedingungen als darauf gerichtet ist, im Verbandsinteresse so weitgehend als möglich Propaganda zu treiben“.

Der Erfolg dieser Politik lässt sich daran ermessen, dass in den 22 Monaten, die der Tätigkeitsbericht umspannt, die Mitgliederzahl von 6519 auf 12 548 gestiegen ist. Der Verband rechnet mit einem weiteren Ansteigen der Mitgliederziffern und wie zuversichtlich er in dieser Hinsicht ist, lässt sich aus dem Umstand ableiten, dass er bei Aufstellung des Budgets für die nächste Finanzperiode von einem Mitgliederzuwachs um 20 Prozent ausgeht. Die intensive Propaganda-Kampagne hat es unmöglich gemacht, starke finanzielle Reserven zu bilden, aber die Ausgaben sind vollständig gedeckt und ausserdem ist ein Ueberschuss von 15 273,40 Pesetas (rund 10 000 Mk.) zu verzeichnen.

Der Tätigkeitsbericht wurde von dem Kongress einstimmig angenommen.

Eingehend besprach der Kongress die Frage, ob die spanische Gewerkschaftsbewegung eine Vertretung in

der Nationalen Beratenden Versammlung annehmen soll, deren Errichtung von Primo de Rivera vorgeschlagen ist. Die vorwiegende Auffassung war die, dass infolge des Mangels an vollständigen Einzelheiten hinsichtlich der Vertretungsbedingungen ein Beschluss nicht gefasst werden könne. Der Kongress kam daher überein, dass die Exekutive diese Frage sofort nach Erscheinen des betreffenden Kgl. Dekrets den Abteilungen unterbreiten und gleichzeitig ihre Empfehlungen beifügen soll. Das Ergebnis des von diesen vorzunehmenden Referendums soll dann bestimmend sein für das Verhalten der Verbandsdelegierten auf dem Kongress des Spanischen Gewerkschaftsbundes.

In einer gefassten Resolution wurde das Exekutiv-Komitee beauftragt, wenn immer sich die Möglichkeit hierzu bietet, einige Verbandsvertreter zu bestimmen, um allen Untersuchungen über die Ursachen von Eisenbahnunfällen beizuwohnen.

Unter den sonstigen Verhandlungsgegenständen des Kongresses verdient ein sorgsam ausgearbeiteter Bericht Erwähnung, der sich mit der Verstaatlichung und eventuellen Sozialisierung der Eisenbahnen beschäf-

tigte. Bemerkenswert ist auch ein Beschluss, der sich gegen Ausnahmen vom 8stündigen Arbeitstag bei den spanischen Eisenbahnen wandte.

Das Exekutiv-Komitee wurde beauftragt, bei der Eisenbahngesellschaft vorstellig zu werden, um diese zur Errichtung von Wasch- und Badeeinrichtungen für die Bediensteten zu bewegen und auf die Beseitigung des Kontraktsystems anzudringen, mittels dessen ein grosser Teil von Eisenbahnarbeiten Kontraktoren übergeben wird, die niedrige Löhne bezahlen.

Ferner beschloss der Kongress, bei der Regierung zu fordern, dass die Vertretung der Eisenbahner und Eisenbahngesellschaften im Obersten Eisenbahnrat auf paritätischer Grundlage erfolgt, dass die Eisenbahner ermächtigt werden, Vertreter in alle bestehende oder in Zukunft zu errichtende Körperschaften zu entsenden, und die Einführung der automatischen Kuppelung und der durchgehender Bremse zu fördern.

Der Kongress liess den englischen Bergarbeitern durch Vermittlung der I.T.F. dessen Sympathien aussprechen.



Organisierungsmöglichkeiten und Arbeitsverhältnisse der ungarischen Strassenbahner.

Aus ungarischen Gewerkschaftskreisen wird uns berichtet:

Die Strassenbahner Ungarns haben im Jahre 1925 einen Verein gegründet, dessen Statuten der „königlich“ ungarische Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern am 29. November 1925 unter Zahl 83457/1925/V genehmigte. Diesem „Landesverband der Angestellten der Strassen- und Vicinalbahnen“ genannten Verein dürfen ausschliesslich Strassenbahner und Angestellte der Vicinalbahnen angehören. Laut Verfügung des Par. 2, Punkt 9, der Statuten „übt der Verband seine Tätigkeit im allgemeinen von allen politischen Parteien und allen andern Verbänden und Gewerkschaften gänzlich unabhängig aus und darf sich andern Verbänden oder anderen die gleichen Ziele verfolgenden Formationen nicht anschliessen.“

Der Verband nahm seine Tätigkeit am 1. Januar 1926 auf. Seine Mitglieder rekrutieren sich mit einigen Ausnahmen aus den Angestellten der Budapester Strassen- und Vicinal-(Vorort-)bahnen.

Die Statuten enthalten manche Bestimmungen, die für die modernen freien Gewerkschaften unannehmbar wären. Die Strassenbahner und die Angestellten der Vicinalbahnen waren aber gezwungen, falls sie überhaupt eine Vereinigung haben wollten, die bestehende Fassung der Statuten anzunehmen. Zu deren Charakterisierung sei angeführt, dass der Par. 15 u.a. folgendes bestimmt: „Der Verband darf nur einen im aktiven Dienste stehenden oder pensionierten Strassenbahner als Beamten anstellen.“ „Als Leiter der Zentralkanzlei darf er auch einen Beamten anstellen, der kein Mitglied der Verbandsleitung und kein Stras-

sen- oder Vicinalbahnangestellter ist. Die Anstellung eines solchen Beamten bedarf zuvor der Genehmigung des Kgl. ung. Handelsministers.“ Gestützt auf diesen Paragraphen, hat das Handelsministerium, als der Verband einen Sozialdemokraten als Kanzleileiter anstellen wollte, die Genehmigung verweigert, weil der betreffende wegen eines politischen Deliktes vorbestraft war. Darauf ersuchte der Verband die Direktion der Strassenbahngesellschaft um unbesoldete Beurlaubung des Obmannes, (Sekretär und Kassier des Verbandes) damit dieser die Organisationsarbeiten wahrnehmen könnte. Diesem Ansuchen wurde indessen keine Folge gegeben und so mussten und müssen die aktiv dienenden Kollegen die Arbeiten der Organisation nach Ableistung eines 10-11stündigen Dienstes erledigen. Es bedarf keiner näheren Begründung, dass von ermüdeten und entnervten Schaffnern oder Fahrern nach ihrem Dienste eine intensive Organisationsarbeit kaum erwartet werden kann.

Eine weitere, für zivilisierte Länder undenkbare Bestimmung der Statuten ist die folgende:

(Par. 20). „Regierungsbehördliche Kontrolle. Der Kgl. ung. Handelsminister kontrolliert die Tätigkeit des Verbandes durch seinen Emissär. Behufs Ausübung der Kontrolle darf der Emissär von der Korrespondenz des Verbandes und der Ortsgruppen jederzeit Einsicht nehmen; weiter ist er zu sämtlichen Sitzungen der Verbandsleitung, also zu den Generalversammlungen, Ausschuss-, Ortsgruppen- und Fachgruppensitzungen bei gleichzeitiger Bekanntgabe der Tagesordnung mindestens acht Tage zuvor einzuladen. Er ist berechtigt, den Sitzungen beizuwohnen, in diesen das Wort zu ergreifen und insofern er es für notwendig erachtet, deren Auflösung vorzunehmen. Ueber sämtliche Sitzungen des Verbandes (Generalversammlung, Ausschüsse, Fachgruppen, Ortsgruppen, Zahlstellen u.s.w.) müssen Protokolle aufgenommen und in einem Exemplar spätestens 15 Tage nach der Sitzung dem mit der Kontrolle betrauten Kgl. ung. Generalinspektorat für das Eisenbahn- und Schiffahrtswesen vorgelegt werden.“

Wahrheits- und genauigkeitshalber müssen wir bemerken, dass die Statuten des Strassenbahnerverbandes der Christlich-Socialen ähnliche Verfügungen enthalten. Dieser Umstand bedeutet jedoch nicht, dass mit beiden Verbänden gleich verfahren wird. Es gibt sogar eine dritte Strassenbahner-Organisation, die vom „Verein der Erwachenden Ungarn“ als „Gesellschaftsverein“ gegründete „Eisenbahner-Fachgruppe“, in der die Strassenbahner vollkommen frei zusammenkommen und ohne jede behördliche Ueberwachung Versammlungen abhalten können.

Zur Charakterisierung der Arbeits- und Anstellungsverhältnisse sei folgendes erwähnt:

An den Arbeitsstätten und bei der Direktion werden die leitenden Posten von Christlich sozialen oder „erwachenden Ungarn“ bekleidet. Umr aufgeklärte Leute vom Strassenbahndienste womöglich fernzuhalten, wurden, solange die Reaktion im Gemeinderat von Budapest und demzufolge auch in der Direktion der Strassenbahnen eine unumschränkte Herrschaft ausübte, nur verlässliche Provinzleute angestellt. Seit dem Jahre 1925 haben die Sozialdemokraten einige Sitze im Gemeinderat, zwei Sitze in der Direktion und einen Sitz im Aufsichtsrat der Strassenbahnen und auf ihr Drängen hin hat die Direktion den Beschluss gefasst, dass, solange arbeitslose Budapester Einwohner um eine Stelle bei den Strassenbahnen nachsuchen, die Anstellung von Leuten aus der Provinz unterbleiben muss.

Dem Neugestellten wird bei Antritt der Dienststelle vom Unterrichter, dem unmittelbaren Vorgesetzten, die Beitrittserklärung zum Christlich-sozialen Verein eingehändigt. Da gibt es keine Wahl für den Rekruten zwischen Unterschreiben oder Nichtunterschreiben, denn sollte er eventuell den Beitritt verweigern, so fällt er bei der Prüfung bestimmt durch. Dazu kommt, dass die Mitgliedsbeiträge des Christlich-sozialen Verbandes von Amts wegen vom Lohne abgezogen werden. Es gehört noch ungewöhnlicher Mut dazu, bis sich jemand getraut, bei der Direktion um Einstellung des Beitragsabzugs vorstellig zu werden, weil er aus dem Verbands der Christlich-sozialen ausgetreten sei. Wer trotz alledem solchen Mut aufbringt, der wird vom Kontrolleur, Oberkontrolleur, Stationschef, Sprengelleiter und der liebe Gott weiss von wem noch „beobachtet“.

Infolge des Umstandes, dass die Christlich-sozialen und „erwachenden Ungarn“ die leitenden Stellen innehaben, wird jeder Angestellte nach seiner Parteistellung beurteilt. Anlässlich der Budapester Gemeinderatswahlen wurden ein freigewerkschaftlich organisierter Strassenbahner entlassen und zwei streng bestraft, weil sie ausserhalb ihrer Arbeitsstelle für die sozialdemokratische Partei agitiert hatten. Hingegen haben dieselben, leitende Stellen bekleidenden Personen, die diese Bestrafung ausgesprochen hatten, bei den letzten Nationalratswahlen selbst während der Dienstzeit in den Dienststellen die grösstmögliche Propaganda für die Christlich-soziale und erwachende Partei getrieben. Nach energischem Auftreten der in der Direktion der Strassenbahnen sitzenden Sozialdemokraten hat die Direktion nachträglich, als die Empfehlungsbogen für die Christlich-sozialen Kandidaten bereits unterschrieben waren, verboten, die Angestellten politisch zu beeinflussen. Auch wurde die dem Disziplinarverfahren vorangehende Untersuchung gegen die angezeigten Agitatoren eingeleitet. Gewährung freier Tage, Dienstkleidung, Arbeitseinteilung, Beförderung, all das hängt davon ab, welcher Partei der Angestellte angehört. Bisher konnte noch kein einziger Sozialdemokrat die Rangstufe eines Kontrolleurs erlangen. Auch von den leichteren Dienststellen sind Sozialdemokraten

ausgeschlossen. Die Beurteilung nach der politischen Parteistellung betrifft auch die Pensionisten, da die für Pensionisten gewährten sogenannten „Schnellhilfen“ gleichfalls der Parteistellung gemäss bemessen werden.

Was die soziale Fürsorge dem Personal gegenüber anbelangt, soll angeführt werden, dass die letzte Generalversammlung der Strassenbahngesellschaft die folgenden Beträge für Wohllätigkeitszwecke bestimmte: Vereinigung für Bildende Künste 40 Millionen, Pfadfinder-Verband 30 Millionen, Pensionsinstitut der Journalisten 30 Millionen, Erholungsheim der Hauptstädtischen Beamten 60 Millionen, Unterstützungsfonds der Hörer der Hochschulen 40 Millionen. Körperertüchtigungsfonds vier und ein viertel Milliarden Kronen. (Dieser Fonds dient dazu, die schulpflichtigen Kinder als Pfadfinder und die Lehrlinge und Bauernjünglinge über 14 Jahre militärisch auszubilden. Die letzteren sind verpflichtet, an den Uebungen (sogenannte Levente-Kurse) teilzunehmen. Falls sie diesen fern bleiben, werden über ihre Eltern ungeheure Geldstrafen verhängt).

Für Wohlfahrtseinrichtungen des Personals fiel kein roter Heller ab!

Betreffs der Gehälter erwähnen wir, dass das Anfangsgehalt eines Schaffners oder Fahrers monatlich 1 218 000 Kronen beträgt. Nach 35-jährigem Dienst kommt er auf ein Monatsgehalt von 2 030 000 Kronen, vorausgesetzt, dass er im Avancieren nicht verhindert wird, da die Gehaltsstatuten so verfasst sind, dass der Angestellte in jedem fünften Jahre im Vorrücken gehemmt werden kann. (Zur Erhaltung einer Familie sind zumindest monatlich 3 000 000 Kronen erforderlich. Es ist für die ungarischen, hauptsächlich aber für die Budapester Verhältnisse bezeichnend, dass trotz dieser schlechten Entlohnung viele arbeitslose Arbeiter sich nach einer Stelle bei den Strassenbahnen sehnen).

Die Arbeitszeit beträgt bei den Budapester Strassenbahnen prinzipiell 8 Stunden, in der Wirklichkeit aber 9—11 Stunden. Die Ueberstunden werden zwar bezahlt, das Personal würde aber darauf sehr gerne verzichten, da es an dem Achtstundenlag festhält. Die Dienstzeit ist infolge der unrichtigen Einteilung für das Personal sehr lästig. Die Diensttoure liegen nämlich in einem Zeitraum von 17 bis 18 Stunden bei zwei- bis dreimaligem Ablösen, wobei auf die Mahlzeiten keine Rücksicht genommen wird. Es kommt zum Beispiel vor, dass der Angestellte einen 6-stündigen Dienst in einem Zuge und zweimal 2—2½ Stunden Dienst leistet. Ein weiterer Uebelstand besteht darin, dass der Angestellte immer nur zwischen 5 und 7 Uhr nachmittags erfährt, wie seine Diensterteilung für den folgenden Tag sein wird.

Der Schulunterricht an Schifferkinder in Holland.

Die Durchführung des obligatorischen Unterrichts stösst naturgemäss bei Kindern von Binnenschiffen auf grosse Schwierigkeiten. Die Eltern halten sich, gezwungen durch ihren Beruf, nie längere Zeit an ein und demselben Orte auf und da sie nur in den wenigsten Fällen über hinreichende Mittel verfügen, um die Kinder zwecks Schulbesuch am Lande lassen zu können, so versteht sich von selbst, dass der Unterricht sehr darunter leidet.

In Holland gewährt die Regierung den Schiffen zwecks

Erhöhung der Unterrichtsmöglichkeiten für ihre Kinder unter verschiedenen Formen Zuschüsse. Auch hat sich eine ziemlich umfangreiche Bewegung entwickelt, die sich die Förderung des Unterrichts für Schifferkinder zur Aufgabe setzt. In Rotterdam, Brielle und Vreeswyk haben besondere Vereinigungen eigens Internate für Schifferkinder errichtet, deren Lehrkräfte nach den Bestimmungen des Schulgesetzes besoldet werden. In all diesen Fällen trägt der Staat die Kosten des Lehrpersonals und gibt ausserdem noch einen Zuschuss von fl. 1,50 pro Woche und Kind. Die restlichen Kosten werden von den betreffenden Vereinigungen und von den Eltern der Internatskinder aufgebracht.

Ein anderes Mittel zur Förderung des Unterrichts an Schifferkinder besteht in der Errichtung sogenannter Unterrichtskassen, in die der Staat ebenfalls fl. 1,50 pro Woche und Kind einzahlt. Diese Kassen gewähren ihren Mitgliedern bestimmte Zuschüsse, um ihnen zu erleichtern, ihre Kinder während des schulpflichtigen Alters bei auf dem Land wohnenden Familien unterzubringen und auf diese Weise den geregelten Schulbesuch zu gewährleisten. Der Zuschuss von fl. 1,50 pro Kind und Woche wird auch solchen Schifferfamilien gewährt, die ihre Kinder in einem für die Rheinschiffer in Duisburg errichteten Heim untergebracht haben, wodurch den Kindern ermöglicht wird, die Schulen dieser Stadt zu besuchen. In diesem Heim werden übrigens auch Kinder von deutschen und belgischen Rheinschiffern aufgenommen.

Alle diese Hilfsmittel haben sich indessen als ungenügend erwiesen. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass allein der Schulbesuch an den Anlegeplätzen der Schiffe eine allgemeine Erfassung der Kinder gestattet und den Unterricht durchgreifend sicherstellt. Aus diesem Grund sind die Bestrebungen heute hauptsächlich darauf gerichtet, den Unterricht an diesen Plätzen so gut wie möglich zu organisieren. Einen Anfang hierzu haben einige Städte gemacht, indem sie besondere Schulklassen für Schifferkinder errichtet haben. Die grossen Städte wie Amsterdam und Rotterdam sind sogar dazu übergegangen, Spezialschulen für diesen Zweck zu schaffen.

Die Elementarschule für Schifferkinder in Rotterdam wurde bereits in 1899 gegründet. Gelegentlich ihres 25-jährigen Bestehens — in 1924 — wurde festgestellt, dass insgesamt 7000 Kinder deren Unterrichtskurse besucht haben, was einem durchschnittlichen Jahresbesuch von 300 Kindern entsprechen würde. In 1924 waren in der Unterklasse 478 Kinder eingeschrieben. Die Elementarschule für Schifferkinder in Amsterdam ist erst in 1919 gegründet worden. Bis dahin wurde

der Unterricht an Schifferkinder in besonderen Lokalitäten der städtischen Schulen erteilt. In 1925 wurde die Schule in einem neuen Gebäude untergebracht, das unmittelbar am Hafen gelegen ist und über ganz moderne Einrichtungen verfügt. Die Zahl der im Verlaufe eines Jahres zur Eintragung gelangenden Kinder beläuft sich auf etwa 1000, doch sind hiervon infolge des ständigen Wechsels in der Regel nur durchschnittlich 100 Kinder zugleich anwesend.

An diese Spezialschulen und Spezialklassen anknüpfend hat nun die Vereinigung der Kapitäne in der Binnenschifffahrt eine Reform des den Schifferkindern zu gewährenden Unterrichts angestrebt derart, dass Lehr- und Stundenpläne aller dieser über das Land verstreuten Schulen vereinheitlicht werden. Diese Bestrebungen haben bereits zu einem Erfolg geführt. Ein von Autoritäten auf dem Gebiete des Unterrichtswesens gemeinsam mit Gemeindevertretern ausgearbeitetes Programm fand bei 8 verschiedenen Gemeinden Einführung. Einige Grundsätze dieses Programms seien hier angeführt:

- 1) Alle Klassen und Schulen für Schifferkinder müssen auch was die Durchführung des Unterrichtsplanes angeht, möglichst ein Ganzes bilden.
- 2) Die Schüler sind auf 6 Klassen zu verteilen; von der Zahl vorhanden Lehrkräfte hängt es ab, ob einzelne dieser Klassen zusammenzulegen sind.
- 3) Die Einschreibung der Schüler erfolgt täglich.
- 4) Die Beförderung in eine höhere Klasse hat zu geschehen, sobald ein Schüler den Lehrstoff der betreffenden Klasse mit Erfolg verarbeitet hat. Die erfolgte Beförderung gilt für das ganze Land.
- 5) Die Schulferien richten sich nach den lokalen Notwendigkeiten.

Die Grundlage für den einheitlichen Lehrplan bildet der Lehrplan der Elementarschulen; Unterricht in Naturgeschichte, Singen und Zeichnen soll jedoch nur in solchen Klassen erteilt werden, die ziemlich regelmässig von den selben Kindern besucht werden. Die hauptsächlichsten Unterrichtsfächer sind demnach: Lesen, Schreiben, Rechnen, Holländisch, Geschichte, Geographie und ausserdem für Mädchen Handarbeit. Dabei ist den besonderen Bedürfnissen der Schifferkinder und den Schwierigkeiten, unter denen sich ihre Ausbildung vollzieht, weitgehend Rechnung zu tragen. In allen Klassen des ganzen Landes werden die selben Schulbücher gebraucht. Der Lehrplan ist so bemessen, dass er in drei Schuljahren durchgegangen werden kann.



Die Arbeitszeit in der schwedischen Seeschifffahrt.

Bis 1915 wurde die Arbeitszeit der schwedischen Seeleute durch gewisse Bestimmungen des Seegesetzes geregelt. Dieses schrieb in Paragraph 44 vor:

„Während der Freiwache sowie an Sonn- und andern offiziellen Feiertagen in Schweden ist der Kapitän nicht befugt, der Mannschaft solche Arbeiten aufzutragen, die hinausgeschoben werden können.“ Jedoch

bestimmte Paragraph 78 desselben Gesetzes: „dass jedes Mitglied der Besatzung verpflichtet ist, im Hafen, auf See und an Land genau den Befehlen der Offiziere, soweit diese mit dem Dienst zusammenhängen, zu folgen, das Schiff und die Güter sorgfältig zu überwachen und den Dienst stets mit Verantwortlichkeit auszuüben, sowohl bei Nacht als bei Tag, und an Sonn-, Feier- und Werktagen.“ Da die Seeleute Schwedens früher noch keine Organisationen besaßen, die imstande waren, mit den Unternehmern Uebereinkünfte betr. die Regelung der Arbeitszeit sowie der Ueberstundenzuschläge abzuschliessen, so kann man sich leicht vorstellen, wie es in dieser Beziehung in der Praxis in Schweden ausgesehen hat. Wohl gab es damals Reedereien, die Ueberstundenzuschläge in Höhe von 25 bis 45 öre die Stunde gewährten, wenn das Schiff im Hafen lag, aber da keinerlei Bestimmungen hierüber bestanden, so herrschte hierbei grosse Willkür. Nicht

nur enthielten die Reedereien den Mannschaften diese Vergünstigung in möglichst weitgehendem Masse, sondern gleichzeitig bot sich dabei auch den Schiffsoffizieren Gelegenheit, diese Vergünstigung zu missbrauchen.

Indessen gelang es Charles Lindley und anderen am 16. Oktober 1914, im Reichstag einen Gesetzentwurf zur Annahme zu bringen, der die Arbeitszeit der Seeleute bei Aufenthalt des Schiffes im Hafen einschränkte und gleichzeitig die Höhe des Ueberstundenzuschlags festsetzte. Dieses Gesetz bestimmte, dass die Arbeitszeit für Seeleute im Hafen 10 Stunden beträgt, aber da es verschiedene Ausnahmen zulies, führte die praktische Anwendung des Gesetzes dazu, dass viele Arbeitsverrichtungen als Sicherheitsdienste bezeichnet wurden.

Die Arbeitszeit auf See blieb von einer Regelung ausgeschlossen. Die einzigen Bestimmungen hierüber blieben die alten Vorschriften über die Bemannungsstärke der Schiffe. Diesen zufolge mussten Schiffe, die länger als 12 Stunden in Fahrt bleiben, hinreichende Bemannung haben, um ein Zweiwachensystem durchzuführen, während hinsichtlich der Schiffe in der Ozeanfahrt die Vorschrift bestand, dass das Maschinenpersonal hinreichend sein muss, um — mit Ausnahme der Oeler und Trimmer — eine Einteilung in drei Wachen zu gestatten. Praktisch bedeutete dies, dass die Mindestarbeitszeit für Decks- und Maschinenmannschaften — mit Ausnahme der Heizer in der Ozeanfahrt — 12 Stunden im Tage betrug. Die Fahrten ins Mitteländische Meer sowie in die Schwarze See fielen nach allgemeinem Gebrauche nicht unter die Ozeanfarten, sodass auch in diesem Teil des Schiffsverkehrs die Heizer durchweg mindestens 12 Stunden im Tage arbeiteten. Diese Arbeitszeitregelung wurde in 1920 eingeführt.

Im Jahre 1917 verlangten die Seeleuteorganisationen eine zeitgemässere Sozialgesetzgebung, die u. a. eine bessere Regelung der Arbeitszeit vorsah. Die Regierung setzte hierauf eine Kommission ein mit dem Auftrag, eine Untersuchung hinsichtlich der Arbeitsverhältnisse der Seeleute vorzunehmen und Vorschläge auszuarbeiten, die u. a. auch die Arbeitszeit betreffen. Die Kommission, die unmittelbar vor Kriegsbeendigung ihre Arbeit in Angriff nahm, knüpfte an die damals auf den Schiffen der verschiedenen Nationen herrschenden Zustände an und der Ende 1918 von ihr eingebrachte Gesetzentwurf über die Arbeitszeit der Seeleute lehnte sich denn auch in der Hauptsache, wenn auch da und dort etwas gemildert, an die damals in der internationalen Seeschifffahrt vorherrschenden Verhältnisse an. Dieser Gesetzentwurf kam 1919 im schwedischen Reichstag zur Behandlung und man hätte damals verlangen können, dass darin den in 1918

eingetretenen Veränderungen Rechnung getragen würde, aber statt dessen wurde der Gesetzentwurf von der bürgerlichen Mehrheit zerpfückt, sodass das Gesetz in seiner endgültigen Form die Arbeitszeit nicht entfernt auf das Maximum begrenzte, das bei Schiffen anderer Nationen bestand.

Einmal wurden Segelschiffe, gleichgültig ob sie mit Hilfsmaschine ausgestattet waren oder nicht, die 100 Tonnen nicht überstiegen, ebenso wie andere Schiffe bis 20 Tonnen, von den Bestimmungen des Gesetzes ausgenommen. Das bedeutete, dass die jüngsten Seeleute, die hauptsächlich diese Schiffe bedienen, nach wie vor der Willkür sowohl des Kapitäns als der Reederei ausgesetzt blieben. Ferner kamen Fischereifahrzeuge, Eisbrecher und Bergungsschiffe ausserhalb des Gesetzes zu stehen.

Weiter wurde bestimmt, dass Heizer auf Schiffen unter 250 indizierten P.S. in der Nordsee- und Atlantikfahrt, sowie Schiffe unter 150 indizierten P.S. in der Ostseefahrt, mindestens 12 Stunden innerhalb eines Tages arbeiten sollen, wenn das Schiff auf See ist. Damit gilt von vornherein für einen nicht unbeträchtlichen Teil der Schiffsheizer der Minimum-Arbeitstag von 12 Stunden.

Eine weitere Bestimmung des Gesetzes besagt, dass die 8-stündige Arbeitszeit in denjenigen Fällen nicht überschritten werden darf, in denen drei Motorleute, Oeler oder Trimmer an Bord sind. Dies hat dazu geführt, dass die Reeder darauf achten, die Zahl der Leute in jeder der angeführten Kategorien unter drei zu halten. So ist es allgemein üblich, dass auf einem Schiff zwei Oeler und ein Donkeymann beschäftigt werden. Die zwei Oeler müssen sich dann gegenseitig ablösen, während der Donkeymann als Tagmann beschäftigt wird. Auf diese Weise beträgt die Arbeitszeit für beide Oeler 12 Stunden und 9 Stunden für den Donkeymann, was dem Reeder einen Gewinn von 9 Arbeitsstunden einbringt.

Diese Bestimmungen stellen grosse Mängel des jetzigen Gesetzes über die Arbeitszeit auf Schiffen dar. Ein grosser Teil der Seeleute wird dadurch von den Vergünstigungen von vornherein ausgeschlossen, während ein Drittel der Maschinenmannschaften nach wie vor eine Arbeitszeit von 12 Stunden hat. Die Reeder waren aber auch hiermit nicht zufrieden und mit Hilfe der bürgerlichen Parlamentsmehrheit ist es ihnen gelungen, die Arbeitszeit im Hafen, die früher 8 Stunden betrug, um eine halbe Stunde zu verlängern und ausserdem noch einige Verschlechterungen im Gesetz anzubringen, wodurch die zwölfstündige Arbeitszeit für einen noch grösseren Teil der Maschinenmannschaft als bisher zur Regel wird.

S. L.

NOTIZEN.

Die Luftdruckbremse in Schweden.

Von den 20000 Güterwagen der schwedischen Eisenbahnen sind bis jetzt 6000 mit einer vollständigen Bremsenrichtung versehen. Die andern haben nur Luftdruckleitung. Es kann somit der Luftdruck über die gesamte Länge eines Zuges durchgeleitet werden. Presseberichten zufolge soll hierdurch eine Ersparnis erreicht worden sein, die einer 16%igen Verzinsung der Einrichtungskosten entspricht. Dieses finanzielle Ergebnis ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass insgesamt 830 Bremsen eingespart werden konnten.

Die ersten Luft-Taxameter.

In England ist in diesen Tagen eine Aktiengesellschaft errichtet worden, die sich die Durchführung eines Taxameter-Verkehrs in der Luft zum Ziele setzt. Die Gesellschaft will

sowohl Personen als Güter nach jedem beliebigen Ziele befördern.

Rationalisierung und Beamtenschaft.

"Das soziale Ringen der Besitzenden und Besitzlosen", erklären die drei freigewerkschaftlichen Spitzenverbände Deutschlands in einem kürzlich an die deutsche Beamtenschaft gerichteten Aufruf, "hat sich in den letzten Monaten ausserordentlich verschärft. Immer deutlicher zeigt sich, dass alle aus dem Krieg entstandenen Lasten auf die breiten Schichten der Beamten, Angestellten, Arbeiter und der sonstigen werktätigen Kreise unseres Volkes abgewälzt werden sollen. Die Rationalisierung der Betriebe ist begleitet von Lohnrückgang und Verlängerung der Arbeitszeit; sie hat nicht etwa zur Verbilligung der Preise, sondern lediglich zur Erhöhung der Gewinnquoten der Unternehmer geführt. Die Hebung der sozialen Lage der Beamten, Angestellten und Arbeiter wird in dieser Zeit mehr denn je davon abhängig sein, dass die drei grossen Gruppen der Arbeitnehmer ihre gemeinsamen Konsumenteninteressen erkennen und in geschlossener Front für eine Aenderung der deutschen Wirtschaftspolitik eintreten. Die Rationalisierung der

Industrie und die damit gesteigerte Produktion darf nicht zur Bereicherung einzelner Grosskapitalisten führen, sondern sie muss eine sichtbare Preissenkung, eine Steigerung des Absatzes und damit auch die Wiedereinführung von Arbeitslosen in die Betriebe zur Folge haben.

Ein vom Untergang bedrohtes Kleingewerbe.

60 000 selbständige Schuhmacher der Tschechoslowakei sehen sich dadurch in ihrer Existenz bedroht, dass die bekannte tschechische Schuhfabrik BATA ihren über das ganze Land verzweigten Verkaufsfilialen Reparaturwerkstätten angliedert. Die Reparaturen sollen sich um 50 Prozent billiger stellen als der Schuhmacher bei niedrigst gehaltenem Verdienst in Rechnung stellen muss.

Der elektrische Schlepper im Kai- und Hafenbetrieb.

Wie der "Hansa" mitgeteilt wird, haben Erfahrungen, die die Hamburg-Amerika-Linie mit der Verwendung elektrischer Schlepper zu Transportzwecken vom Kran in die Schuppen und umgekehrt ergeben, dass sich die gesamten Anschaffungskosten schon nach 9 bis 10 Monaten decken. Als besonderer Vorteil wird bezeichnet, dass nunmehr die Transportentfernungen keine Rolle mehr spielen, und dass sich die Liegezeiten für Schiffe, die bisher mit der Löschung warten mussten bis die grossen Ueberseedampfer ihnen in der Nähe der Schuppen Platz machten, erheblich verminderten. Gewöhnlich führt ein Elektrokarren zwei bis drei Anhängewagen.

Die Galeeren des 20. Jahrhunderts.

George Hicks, der Vorsitzende des Englischen Gewerkschaftskongresses, schreibt in einem Artikel in "The Labour Magazine" u.a. über die Löhne- und Arbeitsbedingungen in den Vereinigten Staaten:

Die Geldlöhne in den Vereinigten Staaten sind hoch. Aber im Verhältnis zu den Lebenskosten sind sie nicht so hoch als man sich einbilden möchte. Nach dem, was ich gehört und gesehen habe, denke ich nicht, dass die Arbeiter in Amerika irgendwie besser leben als in England. Eine Ausnahme hiervon mögen technische Spezialisten und hochgelernte Handwerker bilden. Dies trifft auch auf die Handwerker in der Bauindustrie zu, die in New York mindestens 14 und sogar 17 Dollar im Tag verdienen. Mit derart weit über dem Einkommensniveau ähnlicher Arbeiterkategorien Englands liegenden Verdiensten, können sich diese höheren Komfort und Wohlstand leisten. Aber betrachtet man die amerikanische Arbeiterschaft als Ganzes, dann schrumpft die Bedeutung dieses Vorsprungs zusammen: Der amerikanische Arbeiter mag im Genuss gewisser Entschädigungen sein, die dem englischen Arbeiter fehlen. Aber das hat auch seine Schattenseiten. Viele Arbeiter besitzen ein Fordauto. Die Wohnungen vieler weisen eine bessere Ausstattung auf als in England. Aber ihr Leben ist mehr mechanisiert und standardisiert. Ich habe die grossen Fabrikräume von Ford in Detroit besucht und sah dort die Arbeiter am Werk. Das endlose Wiederholen, auf dem die Arbeit dort beruht, hatte etwas banales, abstumpfendes, unmenschliches und geisttötendes. Die Fordarbeiter und alle, die unter sogenannten wissenschaftlichen und "Taylorisierten" Methoden arbeiten, sind wahre Robots. Sie werden aus menschlichen Geschöpfen in Robots umgewandelt. Ich würde um keinen Preis in einer solchen Weise arbeiten wollen. Nichts könnte mich für die tödliche Monotonie solcher Arbeit und die geistige Degradierung, zu der sie führt, entschädigen. . . . Die Mechanisierung und Standardisierung der amerikanischen Industrie muss auf Kosten eines unendlichen Umfangs an individueller Initiative, an Wunsch und Intelligenz erfolgen sein.

Geringer Umfang des Autobusverkehrs in New York.

In 1925 waren die Autobusse in New York an dem von den drei Stadttransportsystemen (Untergrund- bzw. Hochbahn, Strassenbahnen, Autobuslinien) bewilligten Personenverkehr nur mit 3 Prozent beteiligt, während die Untergrund- und Hochbahn 60 Prozent, und die Strassenbahnen 37 Prozent beförderten. In 1921 betrug der Anteil der drei verschiedenen Transportmittel bzw. 2, 58 und 40 Prozent. — In London betrug dagegen der Anteil der Autobuslinien am Personentransport in 1925 52 Prozent (gegen 36 in 1921), der Anteil der Untergrundbahn 17 Prozent (gegen 24 in 1921), und der Strassenbahnen 31 Prozent (gegen 40 in 1921).

Während sich demnach die Bedeutung der Autobusse als Stadtbeförderungsmittel in New York nur geringfügig hebt, der Anteil der Untergrund- bzw. Hochbahn noch weiter steigt, geht der Strassenbahntransport — immer relativ gesehen und unter Ausserachtlassung der absoluten Zahlen — nur langsam zurück. Ganz anders dagegen in London: hier haben sowohl Untergrund- bzw. Hochbahn als die Strassenbahnen einen beträchtlichen Verkehrsanteil an die Autobuslinien abgegeben.

ESPERANTO.

Technische Wörterbücher in Esperanto.

Der technische Verlag Chiron in Paris hat soeben den ersten Band einer Reihe von technischen Wörterbüchern in 5 Sprachen einschliesslich Esperanto herausgebracht.

I. E. S.

Radio und Esperanto.

Der Sender "Deutsche Welle" in Königswusterhausen hat am 6. November die Verbreitung eines neuen Esperanto-Lehrganges begonnen; ebenso Radio-Genf seit dem 4. November.

Am 9. Oktober hat die Station in Novosibirsk in Sibirien ihren ersten Esperanto-Vortrag gesendet.

Radio-Wien und Zagreb, sowie die Station von Sydney (Australien) geben regelmässige Wochensendungen in Esperanto.

I. E. S.

Esperanto in den internationalen Kongressen.

Der Internationale Kongress des Bundes der Alkoholgegner-Gesellschaften der Eisenbahner in Paris, hat in seiner Sitzung vom 25. Oktober einstimmig folgende Entschliessung angenommen:

"Überzeugt, dass die Verständigung von ausserordentlicher Bedeutung für einen internationalen Kongress ist und bewusst der Schwierigkeiten, denen die Gesellschaften bestimmter Länder begegnen, um Delegierte in ihrem Kreise zu finden, die die Sprachen können, die in der Regel auf den Kongressen gebraucht werden,

erkennt der Kongress die Tatsache, dass eine gemeinsame Hilfssprache von grösstem Nutzen sein könnte und spricht den Wunsch aus, dass das Sekretariat zum nächsten Kongress einen Bericht vorlege über die Ergebnisse auf diesem Gebiete."

I. E. S.

Esperanto in der Luftschiffahrt.

Ab 1. Januar 1927 wurde Esperanto auf allen Fliegerschulen Polens offiziell als Unterrichtsfach eingeführt.

Die Sozialistische Jugendbewegung und die Welthilfssprache.

Die Sozialistische Jugendinternationale hat auf ihrem letzten Kongress auf Antrag der englischen Delegation beschlossen, dass zwecks Erleichterung der sprachlichen Verständigung Esperanto gebraucht werden soll, dass ab Januar 1928 die angeschlossenen Organisationen die Korrespondenz mit dem Internationalen Sekretariat in Esperanto führen können, und dass die Mitgliederorganisationen das Studium von Esperanto fördern sollen.

Esperanto in der I. T. F.

Die Schwedische Seceleutorganisation hat nicht nur in ihrem Organ einen Lehrkursus für Esperanto eröffnet, sondern darüber hinaus noch 1000 Unterrichtsbücher zur Verfügung der Mitglieder gestellt. Ferner hat sich die Organisation dem Schwedischen Arbeiter-Esperantistenbund angeschlossen, der jetzt im ganzen 41 Vereinigungen als Mitglieder vereinigt.

Der Holländische Eisenbahner- und Strassenbahnverband hat dem Holländischen Gewerkschaftsbund folgenden Antrag übersandt mit der Bitte, ihn dem Internationalen Gewerkschaftskongress, der dieses Jahr in Paris stattfindet, zu unterbreiten:

Der kongress des I. G. B.

erkennt die sehr grossen Behinderungen, die der Sprachenunterschied sowohl für die Arbeit der internationalen Organisationen als für die direkte Verständigung der Arbeiter verschiedener Länder bildet, und ersucht den Vorstand des I.G.B., in der Erwägung, dass die Welthilfssprache Esperanto durch ihre Anhänger bereits auf mehreren Kongressen, auch solchen sehr grossen Umfangs, sowie auch im schriftlichen Verkehr als führende Sprache gebraucht wird und deren Verwendung stets grössere Fortschritte macht, die Möglichkeit und Angebrachtheit der Verwendung von Esperanto in unserer internationalen Gewerkschaftsbewegung zu untersuchen bzw. eine Kommission damit zu betrauen, und den Bericht nebst Schlussfolgerungen dieser Untersuchung im Laufe des Jahres 1928 zu veröffentlichen, damit auf dem nächsten Kongress eventuelle Massnahmen zwecks Einführung der Hilfssprache ergriffen werden können.