



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

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM	SITZ: AMSTERDAM [HOLLAND] VONDELSTRAAT 61	FERNSPRECHER: 20186
--	--	------------------------

**INHALTSVERZEICHNIS:**

**Allgemeines:**

China und wir . . . . .	37
Der englische Lebensstandard vor und nach dem Kriege . . . . .	39
Neue Kampfmethoden des deutschen Unternehmertums . . . . .	39
Der Umfang des deutschen Verkehrsgerbes . . . . .	40
Rundschau . . . . .	41
Mitteilungen des Sekretariats . . . . .	42

**Eisenbahner:**

Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Polen) . . . . .	42
Die Arbeitervertretungen bei der Reichsbahn . . . . .	45
Der Streik bei der Bengal Nagpur-Eisenbahn . . . . .	46
<b>Transportarbeiter: Tagesordnung der Strassenbahnerkonferenz . . . . .</b>	<b>47</b>
<b>Tagesordnung der Kraftfahrerkonferenz . . . . .</b>	<b>47</b>

Übereinkunft der Gewerkschaften in der Donauschiffahrt . . . . .	47
Die Strassenbahnerlöhne in Deutschland . . . . .	48
Der internationale Kraftwagenverkehr . . . . .	49
<b>Seeleute: 1929 — nicht 1928!</b> . . . . .	<b>49</b>
An- und Abmusterungen in Schweden während 1926 . . . . .	50
Der Weltschiffbau im Jahre 1926 . . . . .	50
Heuersätze der Seeleute in verschiedenen Ländern . . . . .	51
Notizen . . . . .	51

**Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.**

# ALLGEMEINES

## CHINA UND WIR.

Es ist eine kaum bestreitbare Tatsache, dass dem Leben und Leiden der Völker im allgemeinen, und im besonderen dem der Arbeiter, soweit sie zu einer anderen Rasse gehören und eine andere Hautfarbe tragen als wir, innerhalb der europäischen Gewerkschaftsbewegung nur sehr geringes Interesse entgegengebracht worden ist. Fast schien es, als ob das Wort von Karl Marx „Proletarier aller Länder, vereinigt euch!“ nur zu dem Proletariat mit weisser Hautfarbe gesprochen war und dass darum auch die Versuche, die Arbeiter zu organisieren, auf die weisse Rasse beschränkt blieben.

Für diese Erscheinungen gibt es natürlich zahlreiche Erklärungen sowohl wirtschaftlicher als psychologischer Art.

Aber die Tatsache bleibt gleichwohl bestehen, dass, während sich Europa, Amerika und Australien, sowohl national als international, Organisationen schufen, ausserhalb dieser Welteile eine wirtschaftliche Entwicklung stattgefunden hat, deren Bedeutung uns entgangen ist. Für viele sind darum die jetzt über die industrielle Entwicklung im fernen Osten, in China, Indien und Japan, bekannt werdenden Tatsa-

chen, nicht viel weniger als eine Offenbarung. Viele Tausende Millionen Pfund und Dollar sind seitens des europäischen und amerikanischen Kapitals im fernen Osten in industriellen Unternehmungen angelegt und Hundert- und Aberhunderttausende eingeborener Arbeiter arbeiten und schuften in modern eingerichteten Fabriken und Minen, und produzieren direkt für den Markt, der in noch verhältnismässig kurz zurückliegender Vergangenheit ausschliesslich durch europäische und amerikanische Industrien versorgt wurde.

Statistiken sehr kurzen Datums zufolge sind in China bereits rund sechs Millionen Arbeiter in den wichtigsten Industrien tätig. Von ihnen entfallen nicht weniger als 300 000 auf das Kleidungsgewerbe, 600 000 auf das Baugewerbe, 600 000 auf die verschiedenen Zweige der Textilindustrie, 200 000 auf die Metallindustrie und etwa ebensoviele auf die Steingutindustrie, 720 000 auf den Bergbau, wovon 300 000 auf die Salzminen, 100 000 auf die Eisenbahnindustrie, ebensoviele auf die Schifffahrt und 700 000 auf den Landtransport. All diese Menschen arbeiten unter Bedingungen, wie man sie sich erbärmlicher kaum ausdenken kann. Der Achtstundentag ist unbekannt; die Räder der Fabriken laufen während 365 Tagen im Jahr; Sonn- und Festtage gibt es nicht. Im günstigsten Falle umfasst der Arbeitstag zwölf Stunden, doch sind Arbeitstage von 15 und 16 und mehr Stunden keine Ausnahme; ein Unterschied zwischen Erwachsenen, zwischen Männern, Frauen und Kindern, wird hierbei nicht gemacht. Ferien sind unbekannt. Entschädigungen bei Erkrankung und bei Unfällen werden nicht gewährt. Ist ein Arbeiter das Opfer eines Unfalls, so sind Hunderte vorhanden, um ihn zu ersetzen. Die Löhne sind erbärmlich. Ein Zimmermann verdient 1,20 bis 1,80 Mk. im Tag, ein Metallarbeiter 1,40 bis 1,60 Mk., ein Maurer 1,40 Mk., ein Hafearbeiter 1,20 Mk.; ungelernete Arbeiter erhalten im Tag 60 bis 80 Pfg. und Fabrikarbeiterinnen gar nur 40 bis 60 Pfg. In der Eisenbahnindustrie laufen

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.

die Löhne weit auseinander. Im günstigsten Falle kann es ein Bediensteter auf etwa 5 Mk. im Tag bringen. Aber solche Löhne gehören zu den seltenen Ausnahmen. Für die grosse Masse der Eisenbahnerschaft bleiben die Löhne weit unter diesem Niveau. In den Eisenbahnwerkstätten sinkt der Taglohn selbst auf 28 Pfg.

Dass derartig erbärmliche Arbeitsbedingungen China für den Kapitalismus zu einem wahren Dorado machen, liegt auf der Hand. Die Arbeitskraft ist so gut wie um nichts erhältlich und von allen gesetzlichen Einengungen, die der Ausbeutung in Europa und Amerika gezogen sind, ist in China keine Spur zu entdecken. Wie sehr denn auch der Kapitalexport nach China in den letzten Jahren zugenommen hat, zeigen einige Ziffern:

Während China in 1890 nur für rund eine Million Mark und in 1900 für rund drei Millionen Mark Maschinen einfuhrte, war diese Ziffer in 1912 auf etwas über hundert Millionen Mark gestiegen und erreichte in 1921 157 Millionen Mark.

Die Zahl der Spindeln in der Textilindustrie war in 1895 etwa 180 000 und in 1900 etwa 500 000. In 1913 erreichte sie bereits eine Million und in 1923 1 800 000, um dann im Verlaufe eines einzigen Jahres auf 4 300 000 zu springen.

Fast noch deutlicher wird die Erschliessung Chinas für den Kapitalismus durch die Entwicklung des Eisenbahnnetzes erhellt. In 1876 wurde die erste Eisenbahn angelegt. Es war dies eine Linie von 15 Kilometern, die Schanghai mit Wusung verband. In 1900 betrug die Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes noch nicht mehr als 650 Kilometer. In 1910 hatte das Eisenbahnnetz aber bereits eine Ausdehnung von 7500, in 1915 von 9000 und in 1921 von rund 14 500 Kilometern. Zur gleichen Zeit waren für nicht weniger als 25 000 Kilometer Konzessionen erteilt.

Dass dieser stets zunehmende Kapitalexport und die hierdurch bewirkte stets weiter greifende Industrialisierung Chinas nicht ohne Einfluss auf die Arbeitsbedingungen der Arbeiterschaft in Europa und Amerika bleibt und diese in stets steigendem Grade gefährden muss, ist für jeden, der auch nur etwas darüber nachdenkt, klar. Was im Hinblick auf den gegenseitigen Zusammenhang und die gegenseitige Beeinflussung der Arbeitsbedingungen in gleichartigen Industrien in verschiedenen Ländern Europas und zwischen dem europäischen und amerikanischen Kontinent gilt, das gilt auch im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen in den Industrien des fernen Ostens. Bereits jetzt spüren namentlich die Textilarbeiter in Europa unmittelbar die Folgen der Tatsache, dass Textilwaren, die früher vorwiegend in England und Holland erzeugt wurden, nunmehr in China und Indien fabriziert werden und zwar zu einem nicht geringen Teil in von europäischem Kapital kontrollierten Fabriken. In England sind Zehntausende und Zehntau-

sende Textilarbeiter arbeitslos oder arbeiten nur an einigen Tagen in der Woche, weil die von ihnen bisher verrichtete Arbeit nunmehr in Britisch-Indien unter Arbeitsbedingungen geschieht, die den Unternehmern erlauben, den drei- und vierfachen Profit zu machen.

Eine engstmögliche Verbindung zwischen den jungen, im Aufkommen begriffenen Arbeiterorganisationen im fernen Osten, und in China insbesondere, mit der europäischen Arbeiterbewegung ist daher von allergrösstem Gewicht und zwar in erster Linie für das europäische Proletariat selbst. Dass die Arbeiter im Osten, dass die chinesischen Kulis erwachen und sich erheben, dass sie sich organisieren gegen die ausländischen und auch gegen die einheimischen Kapitalisten ist nicht das geringste, was wir der russischen Revolution zu verdanken haben.

Der Kampf der chinesischen Arbeiter für politische und wirtschaftliche Unabhängigkeit ist ein Unterteil des Kampfes, den das Proletariat aller Länder für seine Befreiung vom kapitalistischen Regime führt. Ist die chinesische Revolution siegreich, dann bedeutet dies für den Weltimperialismus einen Todesstoss; er würde derart geschwächt, dass auch die unterdrückten und ausgebeuteten Kolonialvölker in Britisch-Indien, Niederländisch-Indien, Aegypten, Arabien und Mesopotamien den Kampf gegen die Fremdherrschaft mit Aussicht auf Erfolg aufnehmen werden können.

Die Ausbeuter des chinesischen Proletariats, die gleichzeitig unsere Ausbeuter sind, begreifen diese Zusammenhänge sehr wohl. Auf jede erdenkbare Weise und mit jedem Mittel trachten sie darum den Widerstand der chinesischen Arbeiter zu brechen und gleichzeitig die gähnende Kluft zwischen dem Proletariat des fernen Ostens und der sogenannten zivilisierten Länder zu beständigen und zu vertiefen. Sie wissen, dass die Einheit zwischen den Arbeitern Asiens und Europas das Ende ihrer Herrschaft bedeutet.

Möge die Arbeiterklasse in Europa, Amerika und Australien den Ernst der Lage vollständig begreifen und erkennen, dass der Kampf, der im Augenblick in China durch chinesische Kulis gegen die fremden Beherrscher, aber gleichzeitig auch gegen die einheimischen Ausbeuter geführt wird, auch ihr Kampf ist, und dem chinesischen Proletariat mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln helfen und beistehen.

E. F.

## Der englische Lebensstandard vor und nach dem Kriege.

Der kürzlich veröffentlichte Bericht des englischen „Committee on National Debt and Taxation“ (Steuerkommission) enthält unter anderem auch einen Abschnitt über den Lebensstandard der englischen Arbeiterklasse. Die Mehrheit des Komitees fasste die Schlussfolgerungen daraus wie folgt zusammen:

„Aus der Statistik ist zu schliessen, dass für den beschäftigten Lohnarbeiter das Realeinkommen im allgemeinen Durchschnitt dasselbe geblieben ist wie in 1914 und dass es, soweit dieses von der Akkordarbeit beeinflusst wird, wohl höher sein mag.

„Für die arbeitende Bevölkerung als Ganzes bedeutet die Zunahme der Arbeitslosigkeit einen ernsten drückenden Faktor. Diesem Austall stehen auf der andern Seite höhere Unterstützungen bei Arbeitslosigkeit, Erkrankung, sowie Pensions- und sonstige Wohlfahrtsleistungen gegenüber.

„In der relativen Lage der Arbeiter verschiedener Industrien sind grosse Veränderungen eingetreten. Sowohl hinsichtlich der Lohnsätze als im Hinblick auf die Beständigkeit der Beschäftigung haben die Arbeiter in geschützten Industrien gewöhnlich, aber nicht immer, ihre Lage im Verhältnis zu den Arbeitern in solchen Industrien, die der ausländischen Konkurrenz offen stehen, verbessert.

„Das Einkommen der ungelerten Arbeiter hat im Verhältnis zu dem der gelernten Arbeiter im allgemeinen zugenommen. Die letzterwähnte Tatsache lässt vermuten, dass, wenn es möglich wäre, Ausgaben und Ersparnisse abzuwiegen, es sich herausstellen würde, dass der Ausgabenteil im Vergleich zu den Ersparnissen heute grösser ist als vor dem Krieg. Gewisse statistische Erhebungen scheinen zwar eher auf das Gegenteil hinzuweisen, doch sind diese alles andere als schlüssig. Was die Totaleinnahmen und die Gesamtersparnisse der Arbeiterbevölkerung angeht, so leiten die reinen statistischen Ergebnisse zur Vermutung, dass eher weniger ausgegeben wird als in 1914. Aber das statistische Material ist zu mangelhaft, um eine derartige Schlussfolgerung zu rechtfertigen. Ausserdem weisen Angaben über die Konsumtion verschiedener wichtiger Artikel in eine entgegengesetzte Richtung.

„Eine allgemeine Betrachtung leitet zur Schlussfolgerung, dass im Ganzen genommen, der Lebensstandard sich etwas gebessert hat. Diese nach unserer Auffassung bestehende Verbesserung, kann teilweise auf den kleineren Umfang der Familien und auf Veränderungen in der Richtung der Ausgaben und der Qualität der verfügbaren Waren zurückgeführt werden. Die Nachweise sind zu ungenügend, um genaue und endgültige Schlussfolgerungen zuzulassen. Beim Abwiegen des vor uns liegenden Materials können wir lediglich schlussfolgern, dass, wenn der durchschnittliche Lebensstandard des Arbeiters von dem des Jahres 1914 abweicht, dieser heute eher höher als niedriger ist. Die gegenwärtige Lage stellt sich jedoch so dar, dass, während in einigen Industrien eine grosse Zahl von Arbeitern ihren Standard verbessert hat, in andern sehr viele eine Verschlechterung erlitten haben. Es bestehen also grosse Veränderungen und die Lage der weniger Begünstigten wird erschwert durch die Erinnerung an die hohen Löhne in der dem Kriege folgenden Konjunkturperiode.“

Man sieht: die Schlussfolgerungen der Kommissions-

mehrheit sind sehr zaghaft und alles andere als überzeugend. Gleichwohl enthalten sie eine Reihe interessanter Feststellungen. So wird von den Unterzeichnern des Berichts selbst erklärt, dass heute von der Gesamtlohnsumme weniger gespart wird als früher, was doch wohl als ein Hinweis dafür angesehen werden muss, dass der englische Arbeiter heute weniger sparen kann, denn dass heute *allgemein* der Sparsinn unter der englischen Arbeiterschaft weniger entwickelt wäre als vor dem Krieg, ist um so weniger anzunehmen, als sich fortwährend das Gespenst der Arbeitslosigkeit drohend vor ihr erhebt. Bemerkenswert ist auch, dass die Kommissionsmehrheit die Ursachen des angeblich etwas höheren Lebensstandards auf mehr indirekte Faktoren, wie Umfangsverkleinerung der Familien, Verschiebungen in der Art der Ausgaben und in der Qualität der zu Gebote stehenden Artikel und nicht direkt auf die Entwicklung der Löhne zurückführt. Soweit auch Veränderungen im Lohnstandard darauf von Einfluss sind, haben wohl fast nur ungelerte Arbeiter davon profitiert. Wie weit diese Veränderungen aber den Rückgang im Lohnstandard der gelernten Arbeiter und vor allen Dingen den Einkommensausfall infolge der jahrelangen, ungeheuren Arbeitslosigkeit aufzuwiegen vermögen, ist eine grosse Frage.

## Neue Kampfmethoden des deutschen Unternehmertums.

VON

H. JAHN,

*Vorstandsmitglied des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands.*

Seitdem sich das deutsche Unternehmertum in seinen Hoffnungen, die durch die jahrelange Inflation bereits stark geschwächte deutsche Gewerkschaftsbewegung im offenen Kampfe zermürben zu können, betrogen sieht und im Gegenteil feststellen muss, dass die wirtschaftlichen Organisationen der deutschen Arbeiterschaft auf dem Wege sind, sich wieder zu ihrer früheren Kampfstärke zu erheben, nimmt es zu neuartigen Bekämpfungsmethoden Zuflucht und greift die Gewerkschaften von einer andern Seite an: es versucht, die Klassensolidarität des Lohnproletariats durch die Zusammenfassung der Arbeiter in Betriebsgemeinschaften zu sprengen, um auf diese Weise die Gewerkschaftsbewegung von innen auszuhöhlen.

Diesem Zwecke dient das von den Unternehmern mit grossen Geldmitteln errichtete „*Deutsche Institut für technische Arbeitsschulung*“. Das DINTA — das ist die in Deutschland schnell geläufig gewordene Bezeichnung für dieses Institut — steht unter dem Protektorat des bekannten Generalsyndikus des deutschen Unternehmertums, Dr. Vögeler, und wird von dem Obergeringenieur Arnold geleitet. Seine Arbeitsweise beruht vornehmlich auf der Anwendung psychologischer Methoden. Es wendet sich nicht nur an den einzelnen Arbeiter, sondern auch an seine Frau und sucht somit ein Band zwischen Familie und Betrieb herzustellen. Um dies zu erreichen werden von den einzelnen Betrieben Spiel- und Sportvereinigungen gegründet, Unterhaltungsabende organisiert, Bastelklubs errichtet usw. usw. Neben diesen Organen sollen Werkszeitungen als Bindeglied zwischen der Arbeiterfamilie und dem Betriebe dienen. Zur Zeit bestehen in Deutschland bereits 52 solcher Werkszeitungen mit einer Gesamtauflage von 330 000 Exem-

plaren. Die Zeitungen sind in vielen Fällen sehr geschickt aufgemacht. Sie veröffentlichen populär gehaltene Artikel über Betriebsangelegenheiten und haben besondere Rubriken für Gartenbau, Kleinviehzucht, Sport und dergleichen. In politischer Hinsicht wahren die Zeitungen *bisher* Neutralität. Es wird bewusst vermieden, die Leser durch Betonung einer gewissen politischen Gesinnung von vornherein zu brüskieren. Die einzige Gesinnung, die propagiert wird, ist die der Betriebssolidarität. Im übrigen haben die Zeitungen den Charakter von Unterhaltungsorganen.

Ferner werden für die Arbeiterfrauen Kurse im Kochen und in der Führung der Haushaltung sowie Krippen für die Arbeiterkinder errichtet.

Besondere Sorgfalt wird auf die Erziehung und Ausbildung der Lehrlinge verwendet. Bis jetzt sind in Deutschland und Oesterreich, wohin die Dinta-Bewegung bereits übergegriffen hat, 40 Dinta-Lehrwerkstätten in den verschiedensten Betrieben eingerichtet worden. In diesen wird der jugendliche Arbeiter zunächst während zwei Jahren im Schlosserhandwerk ausgebildet und zwar gleichgültig, ob der Lehrling später Bergmann, Giesser, Dreher, Monteur oder was immer werden soll. Die endgültige Ausbildung für den erwählten Beruf beginnt nach Beendigung der Lehrzeit als Schlosser. Diese Ausbildung ist wiederum auf zwei Jahre bemessen. Hat ein Arbeiter diese vier Jahre Lehrzeit durchlaufen, so wird er einer Prüfung unterzogen und wenn er diese bestanden hat, dann erfolgt unter mittelalterlich-mystischem Zeremoniell der Freispruch.

Die Arbeitswoche in diesen Lehrwerkstätten setzt sich zusammen aus 5 Tagen Werkstattarbeit zu je 10 Stunden und einem Tag theoretischer Ausbildung. Die Stunden ausserhalb der Arbeitszeit sind Spiel und Sport, dem Sprachenstudium, dem Basteln usw. gewidmet.

Auf den ersten Blick erscheint dieses Wirken des DINTA als recht harmlos. Aber es besteht kein Zweifel: diese „Harmlosigkeit“ ist vorläufig nur Vorspiegelung. Die DINTA-Bewegung steht noch in ihren Anfängen und muss sich schon aus diesem Grunde hüten, von vornherein Misstrauen unter den Arbeitern zu wecken, da anders sie sich den Weg zu der Arbeiterseele, auf deren Werbung alle Massnahmen des DINTA gerichtet sind, für immer verschliesst. Es ist darum bisher auch nicht möglich, ihr andere Absichten als die der „Erziehung leistungsfähiger Menschen“ und die „Herausbildung einer Betriebsgesinnung“ nachzuweisen. Nur einmal hat der Oberingenieur Arnold einen Einblick in die wirklichen Ziele des von ihm geleiteten Instituts gestattet. Es war dies gelegentlich einer vor Studierenden der Bonner Universität gehaltenen Rede. In dieser kam der folgende Ausspruch vor: „Letzten Endes soll die Erziehung der Belegschaften in unserer Industrie Ersatz für das alte Heer sein. Der Arbeiter muss begreifen lernen, dass im Produktionsprozess mehr *gedient* als *verdient* werden muss. Wir sind der Ueberzeugung, dass uns der Herrgott an diese Stelle gesetzt hat und werden versuchen, die uns gestellte Aufgabe zu lösen“. Hiernach wäre also die ganze Dinta-Bewegung darauf gerichtet, den Arbeiter zur Unterordnung und Disziplin gegenüber dem Betrieb bzw. dem Unternehmer zu erziehen, was sehr wohl dahin zu deuten wäre, dass das Dinta früher oder später auch die Errichtung gelber Werkvereine ins Auge fassen wird, wenn die Dinta-Bewegung selbst erst einmal genügend Grund unter den Füßen hat, um ohne Gefahr den Gewerkschaften den Fehdehandschuh hinzuwerfen.

Als erster Anfang solcher gelber Werkvereine wäre auch das von dem Dinta errichtete System der sogenannten „Einsatzingenieure“ auszulegen. Diese „Einsatzingenieure“ werden in besonderen Dinta-Kursen ausgebildet und abexerziert. Diese Kurse dauern vier Monate, während welcher die Kurssteilnehmer einen monatlichen Zuschuss von 200 Mark erhalten. Für diese Ausbildung kommen nur die tüchtigsten Kräfte in Betracht und auch hierunter findet dann wieder eine strenge Auswahl statt. Bisher ist die Zahl der „Einsatzingenieure“ auf etwa 40 beschränkt, aber sie haben wichtige Funktionen, denn sie sind die eigentlichen Propagandisten der „Werksgesinnung“. Täglich vermehrt sich auch ihre Zahl, sodass sie im gegebenen Moment sehr wohl als Funktionärkörper gelber Werkvereine auftreten können. Uebrigens bilden diese „Einsatzingenieure“ ein geschlossenes Korps. Sie werden jeden Samstag nach Düsseldorf, dem Sitz der „Dinta“ zusammengerufen, und dort neu instruiert und einexerziert.

Die Deutsche Gewerkschaftsbewegung gibt sich von den möglichen Gefahren der Dinta-Bewegung vollauf Rechenschaft und hat sie von Anfang an bekämpft.

## Der Umfang des deutschen Verkehrsgewerbes.

Nach der deutschen Berufszählung vom 16. Juni 1925 gab es an diesem Tage in Deutschland 91 267 Verkehrsbetriebe mit insgesamt 1 454 713 beschäftigten Personen (wovon 97 037 weibliche). In diesen Zahlen ist ausser der Reichsbahn auch die Deutsche Reichspost einbegriffen. Insgesamt wurden 3 455 111 gewerbliche Unternehmungen mit zusammen 18 388 696 beschäftigten Personen gezählt.

Ein Vergleich mit den Ergebnissen der Berufszählung von 1907 ist nicht ohne weiteres möglich, da abgesehen von der Verkleinerung des Reichsgebietes bei der neuen Berufszählung verschiedene Gewerbe berücksichtigt worden sind, die in 1907 von der Statistik nicht erfasst wurden. Das gilt u.a. von den Betrieben der Reichspost und der Reichsbahn. Scheidet man nun diese Betriebe aus und zieht man zum Vergleich nur die früheren Zählungsergebnisse für das jetzige Reichsgebiet in Betracht, so zeigt sich für das Verkehrsgewerbe eine Zunahme des prozentualen Anteils an der Gesamtzahl der Beschäftigten von 3,8 auf 4,3 Prozent.

Die Gruppe „Verkehrswesen“ gliedert sich der Erhebung von 1925 zufolge wie folgt:

	Zahl der Betriebe	Zahl der beschäftigten Personen	
		insgesamt	davon weiblich
Seeschifffahrt	1 105	42 655	1 177
Binnenschifffahrt	8 799	41 982	1 827
Küsten- usw. -Wesen	1 028	24 946	361
Post- u. Telegraph	15 848	355 878	71 192
Reichsbahn	11 421	755 529	11 512
Privatbahnen	2 514	115 957	8 609
Sonstige Landbeförderung	50 050	111 297	6 550
Luftverkehr	45	904	76
Reiseauskunft	405	2 117	583
Sonstiges	52	3 448	150

Bemerkenswert ist auch, dass der Prozentsatz der gewerblich tätigen Personen seit 1907 auf dem neuen Reichsgebiet rascher gestiegen ist als der Prozentsatz der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter. Während



sich nämlich die männliche erwerbsfähige Bevölkerung um 22,1 v. H. und die weibliche um 30,5 v. H. erhöht hat, ist die Gesamtzahl der gewerblich tätigen Männer um 25,0 v. H. und der gewerblich tätigen Frauen um 39,1 v. H. gestiegen. (In derselben Zeit stieg die *Gesamth*bevölkerung in dem jetzigen Reichsgebiet nur um 13,5 v. H.).

„Der Industrialisierungsprozess“, bemerkt die vom deutschen Statistischen Reichsamt herausgegebene *Wirtschaft und Statistik* bei Besprechung dieser Ziffern, „hat also weitere erhebliche Fortschritte gemacht. Von dem gesamten Zuwachs an erwerbsfähigen Männern, den das Reich in seinen heutigen Grenzen in der Zeit von 1907 bis 1925 erfahren hat, und der auf etwa 3,7 Millionen beziffert werden kann, haben über 3 Mill. Männer in Industrie, Handel und Verkehr (nach dem Stand vom Juni 1925) ihr Unterkommen gefunden. Die volkswirtschaftliche Kräfteverteilung hat sich damit zahlenmässig noch mehr im Sinne einer Verstärkung des zahlenmässigen Gewichts von Industrie, Handel und Verkehr verschoben.“

## Rundschau.

### Ein Anschlag auf die englische Gewerkschaftsbewegung.

Die weitaus bedeutsamste Begebenheit im internationalen Gewerkschaftsleben während der letzten Wochen ist die am 4. April im englischen Unterhaus erfolgte Vorlage eines Gesetzentwurfes der Baldwin-Regierung, der die Regelung der Befugnisse und Zuständigkeiten der Gewerkschaften zum Gegenstand hat. Schon seit längerer Zeit hat man gerüchtweise vernommen, dass das konservative Kabinett mit Plänen beschäftigt ist, um auf dem Wege der Gesetzgebung die Tätigkeit der Gewerkschaften zu erschweren, aber was in diesem Entwurf an Bestimmungen zusammengetragen ist, das stellt selbst die schlimmsten Erwartungen in den Schatten, denn ein solches Gesetz würde in den Händen einer reaktionären Regierung ein Mittel darstellen, um die Gewerkschaften vollkommen an Ketten zu legen.

Die Vorlage sieht im wesentlichen drei verschiedene Eingriffe in die gegenwärtigen Rechte der Gewerkschaften vor: Erstens soll das Streikrecht beschnitten werden, zweitens will die Regierung den Gewerkschaften die Erhebung von Beiträgen für die *politische* Arbeiterorganisation (Labour Party) erschweren, und drittens schränkt der Gesetzentwurf das Koalitionsrecht für Staatsbedienstete ein.

Die entschieden wichtigsten und folgenreichsten Bestimmungen sind diejenigen, die sich mit dem *Streikrecht* befassen. In ihnen wird der Begriff „illegale Streiks“ in die englische Gesetzgebung eingeführt. Der entsprechende Passus lautet in wortgetreuer Uebersetzung: „Hierdurch wird erklärt, dass jeder Streik, der irgend ein Ziel hat ausserhalb der Austragung eines industriellen Konfliktes in der bestreikten Industrie, ein illegaler Streik ist, wenn es sich um einen Streik handelt, vom dem gesagt ist oder der darauf angelegt ist, einen Zwang auf die Regierung auszuüben oder die Allgemeinheit oder einen ansehnlichen Teil der Allgemeinheit einzuschüchtern.“ Wer an einem als illegal bezeichneten Streik in irgendeiner Weise teilnimmt, einen solchen erklärt, fördert oder dazu aufreizt, kann zu einer Geldstrafe bis zu 10 Pfund (200 R.M.) oder einer Gefängnisstrafe bis zu drei Monaten bzw. zwei Jahren verurteilt werden.

Man begreift unschwer, worauf diese Sätze hinzielen: in erster Linie soll durch sie die Führung von Sympathiestreiks unmöglich gemacht werden. Läge ihnen keine andere Absicht zugrunde als diese — sie allein würde die Entrüstung rechtfertigen, die sich der englischen Gewerkschaftsbewegung ob des Gesetzentwurfes bemächtigt hat. Aber die angeführten Sätze geben gleichzeitig eine so schwammige Umschreibung des Begriffs „illegale Streiks“, dass unter ihm sehr wohl auch andere grosse Streiks innerhalb ein und derselben Industrie untergebracht werden können. Dass der Baldwin-Regierung tatsächlich daran gelegen ist, auch die Führung rein wirtschaftlicher Streiks mit allen Mitteln zu erschweren, darauf deutet der Abschnitt, der sich mit dem Streikposten stehen befasst. Auch hier ist der Wortlaut so gewählt, dass sogut wie jegliche Beeinflussung von Arbeitern eines bestreikten Betriebes als „Einschüchterung“ ausgelegt und Anlass zu einer gesetzlichen Bestrafung werden kann.

Was die Erhebung von Beiträgen für die politische Organisation durch die Gewerkschaften angeht, so bestimmt der Gesetzentwurf, dass hinfort die einzelnen Mitglieder ausdrücklich Zustimmung zur Erhebung eines politischen Beitrags geben müssen, während bisher diejenigen, die davon ausgenommen werden wollten, eine entsprechende Erklärung abgeben mussten. Wiederholt hatten konservative Parlamentsmitglieder eine derartige Neuregelung gefordert, weil sie hofften, der Arbeiterpartei, der sogut wie fast alle Gewerkschaften korporativ angehören, auf diese Weise die finanzielle Basis zertrümmern zu können. Bisher hatte sich im englischen Parlament aber nie eine Mehrheit für eine solche Aenderung der Gesetze gefunden.

Bedeutsam sind ferner die Bestimmungen über das Koalitionsrecht der Staatsbediensteten. Einmal wird ihnen untersagt, sich in Gewerkschaften zu organisieren, die auch andere Bedienstetengruppen umfassen, und zum andern wird den Gewerkschaften der Staatsbediensteten verboten, sich dem Allgemeinen Englischen Gewerkschaftsbund oder der Labour-Party anzuschliessen. Damit würde ein wichtiger Bestandteil des englischen Koalitionsrechtes beseitigt werden. Aber auch hierbei belässt es der Gesetzentwurf noch nicht, denn in einem andern Paragraphen stellt es jeden unter Kontraktbruch vollzogenen Streik öffentlicher Bediensteten unter Strafe und beraubt sie auf diese Weise des Streikrechts.

Dies ist in groben Umrissen der Inhalt des Gesetzentwurfes. Wie weit das Baldwin-Kabinett seine Pläne durchsetzt, wird sich demnächst zeigen. Die bisherige Aufnahme in der Oeffentlichkeit ist keine sehr günstige. Einmal wird der Regierung vorgeworfen, dass sie durch die Wählerschaft nicht zu derartig drastischen Massnahmen legitimiert sei und zum andern weist man darauf hin, dass diese angeblich durch das Wohl der Oeffentlichkeit bedingte Beschneidung der Rechte der Gewerkschaften auch eine entsprechende Beschneidung der Rechte des Unternehmertums notwendig mache, da die Oeffentlichkeit von dieser Seite nicht geringeren Bedrohungen ausgesetzt sei.

Für die englische Arbeiterschaft hat die Vorlage des Gesetzentwurfes das Signal zu einer grossen Gegenbewegung gegeben. Einmütig wird das Vorgehen der Baldwin-Regierung als eine Kriegserklärung an die Gewerkschaften und als Ausfluss eines verhassten Klassenkampfes der Kapitalisten gegen das Proletariat gedeutet.

## MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

### Aufgabe des Mitgliederstandes und der Verbandsfinanzen.

Diesjenigen Organisationen, die uns die erbetenen Angaben über ihre Mitgliederzahl am 1. Januar 1927 und über ihre Kassenverhältnisse am Anfang des Jahres über 1926 noch nicht übersandt haben, werden ersucht dies raschestens zu tun.

### Gebundener Jahrgang 1927.

Allen angeschlossenen Organisationen ist ein gebundener, mit Inhaltsverzeichnis versehener Jahrgang 1927 des Mitteilungsblattes unentgeltlich zugeschickt worden.

### Internationale Konferenz der Chauffeurs.

Alle Organisationen sind eingeladen worden, Delegierte zu einer vom 27.—29. Juni d. J. in Paris abzuhaltenden internationalen Chauffeurkonferenz zu entsenden. (Tagesordnung siehe unter „Transportarbeiter“).

### Internationale Strassenbahnerkonferenz.

Vorausgesetzt, dass die angeschlossenen Verbände zeitig ihre Berichte einsenden, wird eine Internationale Strassenbahnerkonferenz vom 30. Juni—2. Juli d. J. in Paris stattfinden. (Tagesordnung siehe unter „Transportarbeiter“).

### Empfangene Beiträge:

Isländischer Hafenarbeiterverband	f	80.40
Griechischer Eisenbahnerverband	„	66.—
Eisenbahnerverband Palästinas	£	2.11.3
Schwedischer Transportarbeiterverband	f	1008.36
Dänischer Gewerkschaftsverband	„	1625.76
Tschechischer Eisenbahnerverband (Tunie)	„	2480.28
Luxemburgischer Eisenbahnerverband	„	300.—
Rumänischer Hafenarbeiterverband	„	418.—
Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals	„	294.—
Schwedischer Matrosenverband (Restbetrag)	„	294.96
Bulgarischer Eisenbahnerverband	„	247.—
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	M.	5056.80
Schwedischer Eisenbahnerverband (Restbetrag)	f	20.64

### Empfangene Sonderbeiträge für den Seelentfonds:

Zentralverband der Maschinisten und Heizer Deutschlands	f	1250.—
Holländischer Transportarbeiterverband	„	461.50
Dänischer Heizerverband	„	500.—

### Empfangene Beiträge für den Streik der Bengal-Nagpur-Eisenbahner:

Englischer Verband der Eisenbahnkassisten	£	25.0.0
Deutscher Transportarbeiterverband in der Tschechoslowakei	f	73.50

### Kongresse von I.T.F.-Organisationen.

Verband des dänischen Lokomotivpersonals:	Kopenhagen, 26.—29. April.
Schweizerischer Transportarbeiterverband:	Luzern, 21.—22. Mai.
Holländ. Eisenbahner- u. Strassenbahnerverband:	Utrecht, 21.—24. Mai.
Englischer Eisenbahnkassisten-Verband:	Ramsgate, 22.—25. Mai.
Nelgischer Verband der Eisenbahner usw.:	Brüssel, 29.—30. Mai.
Eisenbahnerverband Jugoslawiens:	Laibach, 3.—4. Juni.
Balkankonferenz der Transportarbeiter:	Laibach, 4.—6. Juni.
Verband der deutschen Transportarbeiter in der Tschechoslowakei:	Reichenberg, 5.—6. Juni.
Finnischer Transportarbeiterverband:	Helsingfors, 11.—15. Juni.

### Revisionsbericht der Kontrollkommission.

Unterzeichnete Kontrollkommission hat die Geschäfts- und Kassenbücher der I.T.F. über das Jahr 1926 geprüft und in vollkommener Ordnung vorgefunden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung über das Berichtsjahr wies nach Vornahme reichlicher Abschreibungen einen Gewinnsaldo von fl. 3 622,27 auf.

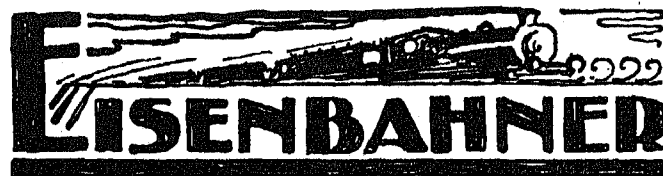
Im Berichtsjahre sind wiederum einige Organisationen ihrer Beitragspflicht gegenüber der I.T.F. nicht vollständig nachgekommen, weshalb sicherheitshalber fl. 6 000.— als wahrscheinlich unbringlich von den Beiträgen für 1926 abgeschrieben wurden.

### Die Kontrollkommission:

gez. W. VAN DELEFT, Kassierer des Holländischen Eisen- und Strassenbahner-Verbandes;

gez. H. v. DUGTEREN, Kassierer des Holländischen Zentralverbandes der Transportarbeiter.

Amsterdam, 21. April 1927.



## Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

### POLEN.

(Fortsetzung).

### VIII. Arbeitszeit.

Die normale Arbeitswoche ist auf 46 Stunden festgesetzt; der normale Arbeitstag auf acht bzw. an Samstagen auf 6 Stunden.

Zwischen effektiver Arbeitszeit und Dienstbereitschaft wird unterschieden und zwar verlängert sich die Dienstzeit mit dem Ausmass der Dienstbereitschaftsstunden.

Zwecks Festsetzung der obligatorischen Dienstdauer sind für die verschiedenen Bedienstetenkategorien und -Gruppen fünf verschiedene „Dienstzeitkoeffizienten“ aufgestellt und zwar gemäss folgender Tabelle:

Der Dienstzeitkoeffizient ist:

- 1 wenn die effektive Arbeitszeit 1 und die Dienstbereitschaft 0 beträgt,
- 5/6 wenn die effektive Arbeitszeit 3/4 und die Dienstbereitschaft 1/4 beträgt,
- 2/3 wenn die effektive Arbeitszeit 2/4 und die Dienstbereitschaft 2/4 beträgt,
- 1/2 wenn die effektive Arbeitszeit 1/4 und die Dienstbereitschaft 3/4 beträgt,
- 1/3 wenn die effektive Arbeitszeit 0 und die Dienstbereitschaft 1 beträgt.

Je nach dem Dienstkoeffizienten ist die obligatorische Dienstdauer verschieden.

Bei Dienstzeitkoeffizient:

	(in Stunden)		
	pro Tag	pro Woche	pro Monat
1 beträgt die Dienstdauer	8	46	200
5/6 „ „ „	9	56	240
2/3 „ „ „	12	70	300
1/2 „ „ „	16	91	400
1/3 „ „ „	20/	138/	600/

/ theoretisch.

Um eine Vorstellung über den Umfang der Dienstdauer zu vermitteln, führen wir nachstehend für einige Bedienstetenkategorien den Dienstzeitkoeffizienten an. Es handelt sich hierbei aber nur um einzelne Beispiele, da der gesamte Einteilungsplan derart detailliert und kompliziert ist, dass hier von seiner vollständigen Wiedergabe abgesehen werden muss.

Dienstkategorie.

	Dienstzeitkoeffizient
<b>Kanzleidienst:</b>	
Kanzleipersonal	1
Pförtner, Wärter, Nachtwächter, Diener	2/3
<b>Streckendienst:</b>	
Handwerker, Streckenarbeiter	1
Brückenwärter	1/2
Tunnelwärter (Dienstzeit innerhalb des Tunnels)	1
„ ( „ ausserhalb „ „ )	1/2

*Lokomotivschuppen:*

Aufseher bei 19 und mehr ein- und ausfahrenden Lokomotiven	1
Aufseher bei 13 bis 18 ein- und ausfahrenden Lokomotiven	5/6
Aufseher bei 7 bis 12 ein- und ausfahrenden Lokomotiven	2/3
Aufseher bei 6 und weniger ein- und ausfahrenden Lokomotiven	1/2

*Lokomotivpersonal:*

Dienstzeit während der Fahrt (von Uebernahme bis Abgabe der Lokomotive)	1
Wartezeit im Schuppen	2/3
„ ohne Lokomotive	1/2

*Personal feststehender Maschinen, Wagenaufseher und -Schmierer:*

Maschinisten und Heizer an Dampfmaschinen und Kesseln	1
Wagenaufseher- und Schmierer:	
wenn die durchschnittl. Achszahl in 24 Stunden mindestens 480 beträgt:	1
wenn die durchschnittl. Achszahl in 24 Stunden mindestens 340 beträgt:	5/6
wenn die durchschnittl. Achszahl in 24 Stunden mindestens 182 beträgt:	2/3

*Werkstättenpersonal:*

Für das allgemeine Werkstättenpersonal ist der Koeffizient meistens 1

*Stationsdienst:*

Der Dienstzeitkoeffizient bzw. die Dienstdauer des Stationspersonals hängt ab von der Zahl der ein-, ab- und durchfahrenden Züge, der technischen Ausrüstung der Station, der Zahl der Lokomotiven, die ausgewechselt werden und von der Art der Geleise (ob ein- oder doppelspurig).

Der Dienstzeitkoeffizient beträgt für Stationsassistenten, technische Kanzlisten, Verschubpersonal, Weichensteller, usw.:

bei einer durchschnittl. Zugzahl (in 24 Stunden) von 49 und mehr	1
bei einer durchschnittl. Zugzahl (in 24 Stunden) von 33 bis 48	5/6
bei einer durchschnittl. Zugzahl (in 24 Stunden) von 17 bis 32	2/3
bei einer durchschnittl. Zugzahl (in 24 Stunden) von 7 bis 16	1/2
bei einer durchschnittl. Zugzahl (in 24 Stunden) von 6 und weniger.	1/3

Dem Durchlass eines Zuges ist u.a. gleichgestellt:

a) halbstündiges Manövrieren, b) Auswechslung von 2 Lokomotiven. Für jede Streckenabzweigung wird die wirkliche Zahl der Zugbehandlungen um 10 Prozent, bei schlechter Stationsausrüstung um 30 Prozent vermehrt.

*Bahnsteigschaffner:*

wenn die Zahl der anhaltenden Züge im Tagesdurchschnitt 33 u. mehr beträgt:	1
bei 21 bis 32 Zügen	5/6
„ 9 „ 20 „	2/3
„ 8 und weniger Zügen	1/2

*Zugpersonal:*

Dienstzeit von der Annahme bis zur Uebergabe aller Personen-, Gemischten- und direkten Güterzüge auf Strecken mit einem Gefälle über 10 Prozent	1
Dienstzeit in sonstigen Zügen bzw. auf sonstigen Strecken	5/6
Dienstbereitschaft und Abwarten verspäteter Züge	1/3

*Telegraphisten:*

bei einer Abfertigung von 270 Depeschen mit 10 Worten im Tagesdurchschnitt	1
bei einer Abfertigung von 180 bis 270 Depeschen mit 10 Worten im Tagesdurchschnitt	5/6
bei einer Abfertigung von 90 bis 180 Depeschen mit 10 Worten im Tagesdurchschnitt	2/3
bei einer Abfertigung von 90 u. weniger Depeschen mit 10 Worten im Tagesdurchschnitt	1/2

*Telephonisten (innen):*

Für die Dienstzeit des Telephonpersonals ist der Dienstkoeffizient 1

*Güterexpeditionsdienst:*

Funktionäre der Transport- und Tarifabteilung, Kassierer, Rechner, Güterschuppenaufseher, Wagenmeister, Speditionsarbeiter 1

*Allgemein:*

Für die Fahrzeit von einem zum andern Dienstorte im Dienst einschliesslich Rückfahrt gilt der Dienstkoeffizient 1/2

*Sonstige Bestimmungen:*

Bei einem Dienstzeitkoeffizient von 1 und 5/6 kann die ununterbrochene Dienstzeit im Höchsfalle 12, für Lokomotiv- und Zugpersonal bei Zugverspätungen 16 Stunden betragen. Bei Dienstzeitkoeffizient 2/3 und 1/2 ist die höchst zulässige Dienstdauer 16 Stunden.

Für das turnusweise tätige Personal mit Dienstzeitkoeffizient 1 kann die Dienstdauer 56 Stunden in der Woche nicht übersteigen. Eine Ausnahme hiervon macht das Lokomotiv- und Zugpersonal. Dienststunden, soweit sie über 46 Stunden die Woche hinausgehen, gelten in diesen Fällen als Ueberstunden.

Jeder Beschäftigte hat Anrecht auf eine 24-stündige zusammenhängende Ruhezeit in je zwei Wochen. Nach einer ununterbrochenen Dienstdauer von mindestens 8 Stunden bei einem Dienstzeitkoeffizient von 1 und 5/6 soll eine Ruhepause folgen, die am Aufenthaltsorte mindestens ebensoviel Stunden betragen muss wie die vorausgegangene ununterbrochene Dienstzeit. Ausserhalb des Aufenthaltsortes muss ihre Dauer mindestens der halben Dauer des verrichteten Tagdienstes und der ganzen Dauer des verrichteten Nachtdienstes (als Nachtdienstzeit gelten die Stunden zwischen 21 und 5 Uhr) entsprechen. Nach jeder ununterbrochenen Dienstdauer von mindestens 12 Stunden bei Dienstzeitkoeffizient 2/3 und 1/2 soll eine Ruhepause folgen, die mindestens halb so lang sein muss wie die Dauer der vorausgegangenen ununterbrochenen Dienstzeit.

Als Ueberstunden gelten Arbeitsstunden, die die sich durch den Dienstzeitkoeffizienten ergebende Dienstdauer überschreiten. Ueberstunden an Werktagen werden mit einem Zuschlag von 50 Prozent für die ersten beiden Stunden und von 100 Prozent für die weiteren Stunden vergütet. Der 100-prozentige Zuschlag gebührt auch für Ueberstunden an Feiertagen. Im Turnusdienst werden alle Ueberstunden mit einem 25-prozentigen Zuschlag vergütet. Dasselbe ist der Fall für Ueberstunden desjenigen Personals, das normalerweise auch an Sonntagen Dienst verrichten muss. Alle die hier erwähnten prozentualen Zuschläge beziehen sich auf den Grundlohn.

*Urlaub.*

Ein Erlass des Eisenbahnministeriums für 1925 setzt die Urlaubstage wie folgt fest:

a) für festangestellte Bedienstete:	
nach 1 bis 3 Dienstjahren	2 Wochen
„ 3 „ 10 „	3 „
„ 10 „	4 „

- b) für ständige Arbeiter:  
nach 1 bis 3 Arbeitsjahren 8 Tage  
„ 3 „ 15 „
- c) für nicht-etatmässige Kanzleibedienstete  
und Jungen unter 18 Jahren:  
nach 1 Dienst- oder Arbeitsjahr 15 Tage
- d) Saisonarbeiter haben keinen Ferienanspruch.

Sonder-Urlaub kann in ausserordentlichen Fällen bis zu drei Tagen gewährt werden. Landtagsabgeordnete erhalten zur Ausübung ihres Mandats Dauerurlaub ohne Bezüge. In letzterem Falle wird der Urlaub nicht in die Dienstjahre eingerechnet.

#### IX. Die Lohnregelung. \*)

Zwecks Festsetzung der Bezüge ist das Personal in drei Gruppen eingeteilt:

- a) festangestellte (etatmässige) Bedienstete;  
b) ständige Arbeiter, die im Taglohn arbeiten;  
c) ständige Arbeiter, die turnusweise arbeiten.

Innerhalb dieser Gruppen ist das Personal wieder in Gehalts- bzw. Lohnkategorien und Altersstufen eingeteilt.

#### a) Gehaltsregelung für festangestellte Bedienstete.

Die Gehälter des zu dieser Gruppe gehörigen Personals ergeben sich aus der nachstehenden Punktskala:

Gehalts- kategorie	Dienstaltersstufe:						
	a	b	c	d	e	f	g
IV.	1400	1500	1600	1700	1800	—	—
V.	1100	1200	1300	1400	1500	1600	—
VI.	800	875	950	1025	1100	1175	—
VII.	600	660	720	780	840	900	—
VIII.	480	520	560	600	640	680	—
IX.	390	420	450	480	510	540	—
X.	330	350	370	390	410	430	450
XI.	270	290	310	330	350	370	390
XII.	240	255	270	285	300	315	330
XIII.	210	225	240	255	270	285	300
XIV.	180	195	210	225	240	255	270
XV.	150	165	180	195	210	225	240
XVI.	130	140	150	160	170	180	190

Jeder Gehaltskategorie und Dienstaltersstufe entspricht also eine bestimmte Punktzahl. Die Errechnung des Gehalts erfolgt in der Weise, dass die Punktzahl mit einer jeweils von der Untersuchungskommission der Lebensmittelkosten festgesetzten Ziffer vervielfacht wird, deren Ergebnis dann den Monatsgehalt in polnischen Groschen (ein Hundertteil von einem Zloty) darstellt. Seit Ende 1925 ist der Multiplikant auf 43 festgesetzt.

Vor der Multiplikation der entsprechenden Punktzahl werden dieser in jedem Falle noch 60 Punkte als Teuerungszulage und ferner 44 Punkte für jedes Familienmitglied (aber nicht für mehr als fünf) als Familienzuschlag zugezählt. Diese Punktzahl wird dann noch um 10 Prozent vermehrt, was einer Extra-Teuerungszulage entspricht.

Zwei Beispiele mögen diese Errechnungsmethode erhellen:

1) ein lediger etatmässiger Funktionär der Gehaltsgruppe X. Dienstaltersstufe d:

Punktzahl auf Grund der obigen Punktskala	390 Punkte
Teuerungszuschlag	60 „
	<hr/> 450 Punkte
hierzu als Extra-Teuerungszuschlag 10 %	45 „
	<hr/> insgesamt 495 Punkte
	Multiplikant 43 x
	<hr/> ergibt 21285 Groschen
	oder 212 Zloty 85 Gr.

2) Verheirateter etatmässiger Funktionär (mit Frau und zwei Kindern) der Gehaltsgruppe X, Dienstaltersstufe d:

Punktzahl auf Grund der obigen Punktskala	390 Punkte
Teuerungszuschlag	60 „
Familienzuschlag (3 mal 44 Punkte)	132 „
	<hr/> 582 Punkte
hierzu als Extra-Teuerungszuschlag 10 %	58.2 „
	<hr/> insgesamt 640,2 Punkte
	Multiplikant 43 „
	<hr/> ergibt 27528 Groschen
	oder 275 Zloty und 28 Groschen

Es gehören u.a.:

zur Gehaltskategorie V: Sektionsleiter, Vertreter der Abteilungschefs;

zur Gehaltskategorie VI: Stationschef der Hauptstation Warschau, Betriebs- und Bahnkontrolleure, Bezirksarzt 1. Kl., Obertechniker, Stationschef 1. Kl.;

zur Gehaltskategorie VII: Oberwerkmeister, Oberaufseher der Signalabteilung, Oberbahnmeister, Stationskassierer 1. Kl.;

zur Gehaltskategorie VIII: Techniker, Lokomotivführer-Instrukteur, Bahnmeister, Stationschef 2. Kl., Stationskassierer 2. Kl., Lokomotivführer 1. Kl., Sektionsleiter in Werkstätten, Werkmeister 1. Kl.;

zur Gehaltskategorie IX: Oberwagenkontrolleur, Stationschef 3. Kl., Oberschaffner 1. Kl., Lokomotivführer 2. Kl., Werkmeister 2. Kl.;

zur Gehaltskategorie X: Oberassistent, Oberkanzlist, Stationschef 4. Kl., Oberschaffner 2. Kl., Bahnmeistergehilfe, Oberrangiermeister, Magazinaufseher, Lokomotivführergehilfe 1. Kl., Elektromonteur 1. Kl., Wagenkontrolleur 1. Kl.;

zur Gehaltskategorie XI: Assistent, Kanzlist 1. Kl., Strecken-Oberaufseher, Rangiermeister, Oberweichensteller, Schaffner 1. Kl., Lokomotivführergehilfe 2. Kl., Motorwagenführer 1. u. 2. Kl., Lokomotivschuppen-Oberheizer, Stromleitungsaufseher;

zur Gehaltskategorie XII: Kanzlist 2. Kl., Lokomotivheizer 1. Kl., Lokomotivschuppenheizer, Heizer der 1. u. 2. Kl. an ortsfesten Dampfkesseln, Streckenaufseher, Weichenwärter 1. Kl., Schaffner 2. Kl.;

zur Gehaltskategorie XIII: Oberrangiermeister, Streckenwärter, Stationsbote, Weichensteller 2. Kl., Lokomotivheizer 2. Kl., Verschieber, Magazinsdiener, Güterschaffner;

zur Gehaltskategorie XIV: Wächter, Eisenbahnwärter.

Die Vorrückung in höhere Dienstaltersstufen erfolgt automatisch um die drei Jahre.

\*) Fortsetzung dieses Abschnitts und Abschnitt XVIII folgen in der nächsten Nummer.



## Die Arbeitervertretungen bei der Reichsbahn\*)

## II.

Die Aufgaben und Befugnisse der Betriebsräte der Reichsbahn stimmen ebenfalls im wesentlichen mit den Bestimmungen des Betriebsrätegesetzes überein und beruhen wie jene auf öffentlichem Recht. Sie lassen sich in drei Hauptaufgaben teilen, und zwar 1) Mitwirkung bei der Regelung der Arbeitsverhältnisse, 2) Entlassungsschutz und 3) produktionspolitische Aufgaben. Es kann in diesem Zusammenhänge nur auf die wichtigsten gesetzlichen Aufgaben und Befugnisse eingegangen werden.

Das Recht der Mitwirkung und die Gleichberechtigung des Betriebsrats mit dem Arbeitgeber findet ihren stärksten Ausdruck in den Bestimmungen über die Betriebsvereinbarung (Par. 70 Ziff. 8 und Par. 76 BRV). Nach diesen Bestimmungen hat die zuständige Betriebsvertretung das Recht, die Arbeitsordnung „im Rahmen der geltenden Tarifverträge mit der Reichsbahn-Gesellschaft zu vereinbaren.“ Als zuständige Betriebsvertretung kommt zunächst der Hauptbetriebsrat in Betracht. Wenn eine Einigung über den Inhalt der Arbeitsordnung zwischen Hauptbetriebsrat und Generaldirektor nicht möglich ist, so können beide Teile den Schlichtungsausschuss anrufen, der eine bindende Entscheidung trifft. Die gegenwärtig geltende Arbeitsordnung, die in ihrem zweiten Teile noch Raum lässt für besondere Vereinbarungen zwischen den örtlichen Verwaltungsstellen und den örtlichen Betriebsvertretungen, beruht auf freier Vereinbarung. Beim Abschluss der Betriebsvereinbarung stehen sich beide Teile (Verwaltung und Betriebsvertretung) rechtlich vollkommen gleich gegenüber. Weder die Reichsbahnverwaltung noch die Betriebsvertretung ist rechtlich befugt, Dienstvorschriften aus eigenem Ermessen oder eigenem Willen zwingend zu erlassen. Die Arbeitsordnung oder sonstigen Dienstvorschriften unterliegen stets der Vereinbarung zwischen Betriebsvertretung und Arbeitgeber. Neben der Vereinbarung der Arbeitsordnung bestehen noch weitere Möglichkeiten zum Abschluss von Betriebsvereinbarungen. So hat z.B. die Betriebsvertretung die Aufgabe, „soweit eine tarifvertragliche Regelung nicht besteht, im Benehmen mit den beteiligten wirtschaftlichen Vereinigungen bei der Regelung der Löhne und sonstigen Arbeitsverhältnisse mitzuwirken“ (Par. 70 Ziff. 7 BRV). Diese Mitwirkung hat die gleiche rechtliche Bedeutung wie bei der Vereinbarung der Arbeitsordnung. Auf Grund dieser Bestimmung haben die Betriebsvertretungen der Hauptwerkstätten und der Bahnunterhaltung das Recht, Beginn und Ende der Arbeitszeit und Pausen mit der Verwaltung zu vereinbaren und, wenn keine Uebereinstimmung erzielt wird, die Schlichtungsbehörde anzurufen. Die Entscheidung der Schlichtungsbehörde ist allerdings in diesem Falle nicht ohne weiteres bindend, kann aber auf Antrag für verbindlich erklärt werden. Die Verbindlichkeitserklärung erfolgt jedoch nur, wenn ein öffentliches Interesse vorliegt.

Die Schlichtungsbehörden (Schlichtungsausschüsse und Schlichter) haben auf Grund der Schlichtungsordnung vom 30. 10. 1923 bei dem Abschluss von Gesamtvereinbarungen (Tarifverträgen, Betriebsvereinbarungen) Hilfe zu leisten.

Im Betriebs- und Verkehrsdienst haben die Betriebsvertretungen bei der Aufstellung der Dienstpläne nach den Bestimmungen der Dienstdauer-

schriften mitzuwirken. Die Anrufung einer Schiedsstelle kommt jedoch in diesem Falle mangels Einigung nicht in Betracht. Es ist vielmehr ein Berufungsverfahren vorgesehen, wobei die endgültige Entscheidung den Präsidenten der Reichsbahndirektionen zusteht. Bei der Aufstellung der Dienstpläne wirken in der Regel Arbeiter- und Beamtenvertretung gemeinsam mit.

Beim Entlassungsschutz liegt ein ähnliches Verhältnis zwischen Betriebsrat und Arbeitgeber vor wie beim Abschluss von Betriebsvereinbarungen. Auch hier ist das Recht des Arbeitgebers zu eigenmächtiger Handlung beschränkt durch die Möglichkeit, eine Entscheidung des Arbeitsgerichts herbeizuführen. Gemäss Par. 80 BRV können Arbeiter im Falle der Kündigung unter bestimmten Voraussetzungen durch Anrufung des Betriebsrats Einspruch erheben. Der Einspruch kann sich z.B. darauf stützen, dass die Kündigung wegen politischer oder gewerkschaftlicher Betätigung erfolgt ist oder dass die Kündigung eine unbillige Härte darstellt. Der Betriebsrat ist, falls er den Einspruch für begründet erachtet, berechtigt, das Arbeitsgericht zur Entscheidung anzurufen.

Eine wesentliche Aufgabe der Betriebsvertretung besteht ferner darin, dass sie nach Par. 70 Ziff. 6 BRV darüber zu wachen hat, dass in den Betrieben und Dienststellen die zugunsten der Arbeiter bestehenden Vorschriften und die massgebenden Tarifverträge durchgeführt werden. Der Betriebsrat kann allerdings nicht selbst Partei des Tarifvertrages sein. Er kann lediglich den Arbeitgeber auf eine mangelhafte Durchführung des Gesetzes oder der Tarifverträge und sonstigen Vereinbarungen aufmerksam machen. Wenn es auf diese Weise nicht gelingt, die beanstandeten Mängel abzustellen, so bleibt der Betriebsvertretung nur noch die Möglichkeit, der als Tarifpartei zuständigen gewerkschaftlichen Organisation die Mängel zu melden. Die Betriebsvertretung hat ferner die Aufgabe, „auf die Bekämpfung von Unfall- und Gesundheitsverfahren in Betrieben zu achten, die zuständigen Stellen bei dieser Bekämpfung zu unterstützen, sowie auf die Durchführung der Unfallverhütungsvorschriften hinzuwirken“.

Neben die Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Betriebsbelegschaft hat die Betriebsvertretung auch die Aufgabe, Beschwerden einzelner Arbeiter zu untersuchen und auf ihre Abstellung durch Verhandlungen mit der Verwaltung hinzuwirken. Die Anrufung eines Schiedsorgans ist in diesem Falle nicht vorgesehen. Ferner hat sie auf Grund der mit dem Hauptbetriebsrat vereinbarten Arbeitsordnung das Recht, bei der Festsetzung von Ordnungsstrafen mitzuwirken und, wenn mit der Verwaltung keine Einigung erzielt wird, das Arbeitsgericht zur Entscheidung anzurufen.

Die meist problematischen Aufgaben der Betriebsräte sind diejenigen gemäss Par. 70 Ziff. 1 und 2 BRV, die als produktionspolitische Aufgaben bezeichnet werden können. Sie bestehen darin, dass die Betriebsvertretung die Reichsbahn-Gesellschaft durch Rat unterstützen soll, um einen möglichst hohen Stand und möglichste Wirtschaftlichkeit der Betriebsleistungen zu erzielen. Daneben soll die Betriebsvertretung an der Einführung neuer Arbeitsmethoden fördernd mitarbeiten. Der Arbeitgeber ist jedoch in diesen Fällen nur zur sachlichen Anhörung der Betriebsvertretung verpflichtet. Im übrigen bleibt es vollkommen dem Arbeitgeber überlassen, ob er von der Raterteilung der Betriebsvertretung Gebrauch machen will oder nicht.

Ausser den hier dargelegten Aufgaben und Befug-

\*) Siehe Mitteilungsblatt vom Februar 1927.

nissen haben die Betriebsvertretungen noch einige weniger wichtige konkrete Einzelaufgaben zu erfüllen. Die Geschäfte des Betriebsrats werden im wesentlichen von dem Vorsitzenden, der auch die Sitzungen einberuft und die Tagesordnung aufstellt, oder seinem Stellvertreter wahrgenommen: Zu den Aufgaben der Geschäftsführung gehört auch die Durchführung des Berufsverfahrens, die sich aus der nach Par. 61 des Betriebsrätegesetzes zugelassenen Abgrenzung der Befugnisse der Betriebsvertretungen ergibt.

Die Mitglieder der Betriebsvertretungen geniessen gemäss Par. 91 bis 93 BRV einen weitergehenden gesetzlichen Schutz gegen Entlassungen und Versetzungen als die übrigen Arbeiter. Die Kündigung des Arbeitsverhältnisses der Mitglieder der Betriebsvertretungen kann in der Regel nur mit Zustimmung der Betriebsvertretung oder Ersatzzustimmung des Arbeitsgerichts erfolgen. Ausserdem droht Par. 99 des Betriebsrätegesetzes dem Arbeitgeber oder seinen Vertretern Strafen an, wenn sie vorsätzlich den Schutzbestimmungen des Betriebsrätegesetzes zuwiderhandeln oder die Arbeiter an der Ausübung des Wahlrechts zu den Betriebsvertretungen oder in der Uebernahme und Ausübung der Pflichten eines Mitgliedes der gesetzlichen Betriebsvertretung beschränken oder sie deswegen benachteiligen. Es hat sich jedoch unseres Wissens bis jetzt noch kein Staatsanwalt gefunden, der die trotzdem vielfach vorgekommenen Gesetzesverletzungen verfolgt hätte.

Hiermit ist der wesentliche Inhalt des Betriebsrätegesetzes sowie die rechtliche Stellung der Betriebsräte und ihre Aufgaben und Befugnisse umrissen. Die praktische Bedeutung der Betriebsräte wird darüber hinaus von der richtigen Wahrnehmung ihrer Rechte und Pflichten bestimmt. Die richtige Durchführung des Gesetzes ist somit in erster Linie von der Arbeiterschaft und ihren Funktionären selbst abhängig. Aus dieser Erkenntnis heraus sind auch die Bemühungen des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands in erster Linie darauf gerichtet, die Mitglieder der Personalvertretungen für ihre Aufgaben zu schulen, um dadurch eine einheitliche und restlose Ausnutzung der arbeitsrechtlichen Bestimmungen zu ermöglichen. Diese Bestrebungen haben schon gute Erfolge zu verzeichnen.

Br.

## Der Streik bei der Bengal Nagpur-Eisenbahn.

Nach einer Dauer von etwa vier Wochen ging der grosse Streik bei der Bengal Nagpur-Eisenbahn am 8. März zu Ende. Die eigentliche Geschichte des Streiks begann am 24. November 1926. An diesem Tage erwarteten Vertreter der Bengal Indian Railway Union den Direktor der Eisenbahngesellschaft und überreichten ihm eine Aufzeichnung ihrer Beschwerden mit dem Ersuchen um Abhilfe.

Die Beschwerdeschrift umfasste vier Abschnitte:

### 1) Willkürliche Entlassungen.

In diesem Abschnitt wurde allgemein darüber geklagt, dass in zahlreichen Fällen wegen geringer Verstösse und ohne eigentliche Untersuchung Personal entlassen worden ist, das oft auf eine lange und einwandfreie Dienstzeit zurückblickte. Er wurde ersucht, dass die einzelnen Fälle untersucht und dass in allen zukünftigen Entlassungsfällen zuvor eine Untersuchung im Beisein von Gewerkschaftsvertretern vorgenommen werde.

### 2) Schlechte Behandlung.

Zahlreiche Fälle schlechter Behandlung wurden angeführt, von denen einige sehr schwerer Art waren. So wurde ein Mann, der einen Sonnenstich erlitten hatte und bewusstlos geworden war, an den Haaren gezogen und getreten. Die Gewerkschaft forderte, dass in Zukunft derartige Fälle zum Gegenstand einer unparteiischen Untersuchung seitens Vertreter des Verbandes und der Eisenbahn gemacht und Vorgesetzte, die sich derartiger Misshandlungen schuldig machen, gestraft werden, oder dass den Beschwerdeführern erlaubt werde, sich an die Gerichte zu wenden ohne deswegen entlassen zu werden.

### 3) Löhne.

Ferner wurde Beschwerde über die Löhne geführt. Diese sind unerhört niedrig. Ungelernte Arbeiter erhalten im Monat 10 bis 14 Rupien, was 15 bis 21 Mark entspricht. Was solche Löhne bedeuten, kann daraus ermessen werden, dass das Arbeitsamt von Bombay auf Grund einer vor kurzem durchgeführten eingehenden Untersuchung festgestellt hat, dass eine Inländer-Familie im Durchschnitt zu ihrem Unterhalt mehr als 30 Rupien im Monat benötigt.

Die Gewerkschaft verlangte, dass die Minimumlöhne auf 15 Rupien im Monat festgesetzt, die gegenwärtig 30 Rupien betragenden Löhne um 20 Prozent, und die darüber hinausgehenden Löhne um 10 Prozent erhöht werden.

### 4) Wohnungsverhältnisse.

Die Wohnungsverhältnisse wurden als ungenügend und ungesund bezeichnet. Um diese Klagen zu verstehen, muss darauf hingewiesen werden, dass Khargpur, wo die Werkstätten der B. N. Eisenbahn gelegen sind und wo der Streik seinen Ausgang nahm, ausschliesslich ein Eisenbahndepot ist und private Wohngelegenheiten nicht bestehen. In vielen Fällen mussten Beschäftigte, da sie von der Eisenbahn keine Wohnung zugewiesen erhielten, primitive Hütten bauen und darin hausen. Die Beseitigung einiger dieser Hütten bildete eine der hauptsächlichen Ursachen des Streiks.

Ausserdem wurde eine grosse Zahl allgemeiner Beschwerden erhoben, von denen die meisten Fragen der Arbeitszeit, der freien Tage, der allgemeinen Zurücksetzung der Eingeborenen, sowie der Ausbildung und der medizinischen Behandlung betrafen.

Der Eisenbahndirektor versprach der Personaldelegation eine sofortige Untersuchung einiger angeführter Fälle. Es dauerte aber Monate, bis er etwas von sich hören liess und auch dann noch war die Erwiderung höchst unbefriedigend, da aus ihr klar hervorging, dass die versprochene Untersuchung nicht durchgeführt wird. Die lange Hinauszögerung der Antwort brachte das Personal begreiflicherweise in grosse Erregung und diese wurde noch gesteigert durch neue provokatorische Akte seitens der Eisenbahngesellschaft. So wurden zahlreiche Hütten, die sich die Arbeiter in Ermangelung anderer Wohngelegenheiten errichtet hatten, seitens der Eisenbahnbehörden zerstört und dem (aus Bediensteten bestehenden) Stationskomitee verweigert, gewisse Entlassungen, deren Berechtigung zweifelhaft war, zu besprechen. Der bereits stark gespannte Bogen kam zum Brechen, als zu alledem der Abteilungssekretär der Gewerkschaft, Mr. Naidu, am 8. Februar versetzt und dienstlich demselben Beamten unterstellt wurde, dem die Ausführung der Beschlüsse des Stationskomitees oblag. Der Stachel dieser Massnahme lag darin, dass auf diese Weise Mr. Naidu, der gewähltes Mitglied des Stationskomitees ist, einem Beamten untergeordnet wurde, der eigentlich besoldigter Angestellter dieses Stationskomitees und

somit selbst ein Untergeordneter von Naidu in seiner Eigenschaft als Stationskomitee-Mitglied war. Dies brachte die Arbeiter derart in Erregung, dass sie sofort die Arbeit niederlegten. Erst nachdem der Eisenbahndirektor angeordnet hatte, dass die Versetzung rückgängig gemacht werde, konnten die Gewerkschaftsfunktionäre die Arbeiter zur Wiederaufnahme bewegen. Indessen führte der lokale Beamte die Anordnung des Direktors nicht aus, weshalb in einer von etwa 8000 Werkstättenarbeitern besuchten Versammlung in Khargpur am 11. Februar beschlossen wurde, in den Streik zu treten.

Der Streik begann mit einem blutigen Zwischenfall. Die Behörden hatten sofort das Eisenbahnhilfskorps, eine halb-militäre und fast ausschliesslich aus Europäern und Anglo-Indern bestehende Organisation, mobilisiert. Als nun eine Gruppe Werkstättenarbeiter nach dem Bahnhof kam, um das Personal des Verkehrsdienstes zum Eintritt in eine Sympathie-Aktion zu bewegen, feuerten die Führer des Eisenbahnkorps in die Menge hinein und gingen mit Bajonetten gegen sie vor, wobei 13 Personen getötet wurden. Die Entrüstung über diesen Vorfall wurde noch gesteigert durch den Umstand, dass gerade diejenigen Beamten, die von der Gewerkschaft beschuldigt worden waren, das Personal schlecht zu behandeln, Mitglieder dieses Eisenbahnkorps waren und sich an der Schiesserei beteiligt hatten.

Am Tage derauf beschloss der Eisenbahnerverband, den allgemeinen Eisenbahnerstreik zu proklamieren. Die Streikbewegung griff schnell auf das ganze Netz der Bengal Nagpur-Eisenbahn über und schon wenige Tage nach Verkündung des Streiks hatten zwei Drittel des rund 60 000 Köpfe starken Personals die Arbeit niedergelegt. Sämtliche Werkstätten mussten geschlossen und der Zugsdienst aufs äusserste beschränkt werden.

Am 8. März wurde der Streik seitens der Gewerkschaft als beendet erklärt und zwar auf Grund eines Versprechens seitens der Regierung, dass die Beschwerden der Arbeiter untersucht würden.



*Tagesordnung der vom 30. Juni bis 2. Juli d. J. in Paris stattfindenden internationalen Strassenbahnerkonferenz:*

1. Eröffnung.
2. Wahl des Büros.
3. Die Organisation der Klein- und Strassenbahner in den verschiedenen Ländern.
4. Gesetzliche Bestimmungen betr. Arbeitsrecht und Arbeitsschutz.
5. Strafbestimmungen.
6. Gesetzliche Bestimmungen, an welche die Strassenbahnen gebunden sind, unter Berücksichtigung der für den Kraftfahrzeugverkehr bestehenden Vorschriften.
7. Beschaffenheit des Wagenmaterials unter Berücksichtigung der automatischen Kuppelung.
8. Einsetzung eines Beirats für die Strassenbahnersektion.

Es besteht die Absicht, für die Tagesordnungspunkte 3—8 Referenten zu bestimmen, deren Namen noch bekannt gegeben werden.

*Die Tagesordnung der vom 27.—29. Juni in Paris stattfindenden Internationalen Kraftfahrerkonferenz lautet wie folgt:*

- 1.) Eröffnung.
- 2.) Wahl des Büros.
- 3.) Die Organisationen der Chauffeure in den verschiedenen Ländern. (Referent: N. Nathans — I.T.F.).
- 4.) a) die Bestimmungen über die Zulassung der Chauffeure in den einzelnen Ländern. (Referent: A. Henderson — England).  
b) Die verschiedenen Vorschriften zur Sicherheit des Verkehrs. (Referent: J. Gulnehard — Frankreich).
- 5.) Bericht über die internationalen Konferenzen in Mailand und Paris. (Referenten: A. Forstner — Oesterreich; A. Reltz — Deutschland).
- 6.) Aufstellung eines internationalen Programms der Forderungen der Berufskraftfahrer. (Referent: A. Reltz — Deutschland).
- 7.) Schaffung eines Beirats für das Kraftfahrwesen bei der I.T.F.

### Uebereinkunft der Gewerkschaften in der Donauschiffahrt.

Am 9. März fand in Budapest eine durch die I.T.F. organisierte Internationale Donauschifferkonferenz statt, an der Delegierte des Deutschen Verkehrsbundes, des Ungarischen Transportarbeiterverbandes und des Freien Gewerkschaftsverbandes in Oesterreich teilnahmen. Die I.T.F. war durch ihr Vorstandsmitglied J. D ö r i n g vertreten.

Unter Mitwirkung und Zustimmung des Ungarischen Gewerkschaftsrates wurden sich die Vertreter der verschiedenen Organisationen einig, die Organisation der Donauschiffer auch auf der mittleren und unteren Donau gemeinschaftlich wirksam zu fördern.

„Zu diesem Behufe“, so ist in den gemeinsam angenommenen Richtlinien niedergelegt, „werden der Deutsche Verkehrsbund und der Freie Gewerkschaftsverband einen Beauftragten in Budapest anstellen. Dieser wird das Beitragsinkasso bei dem gesamten Schiffspersonal, gleichgiltig bei welcher Unternehmung dieses beschäftigt ist, nach Weisungen des Freien Gewerkschaftsverbandes besorgen. Ferner hat dieser zur Aufgabe, Mitteilungen der beiden Verbände an das Schiffsfahrpersonal weiterzuleiten.“

Der Ungarische Transportarbeiterverband, sowie der Ungarische Gewerkschaftsrat werden diesem Beauftragten (Inkassanten) helfend und schützend zur Seite stehen und überhaupt die ganze Aktion nach Kräften unterstützen.

Der Deutsche Verkehrsbund und der Freie Gewerkschaftsverband erkennen grundsätzlich das Recht des Ungarischen Transportarbeiterverbandes auf Organisation des Schiffsfahrpersonals derjenigen Unternehmungen, deren Generaldirektionen ihren Sitz in Ungarn haben (Bestimmungen der Satzungen der I.A.G.) an und werden die Mitglieder aus den Reihen dieses Personals dem Ungarischen Transportarbeiterverband zu dem Zeitpunkte übergeben, in dem einvernehmlich festgestellt werden kann, dass genügende Garantien für den Bestand einer Schifferorganisation im Ungarischen Transportarbeiterverband und für deren Erhaltung und Fortentwicklung vorhanden ist.

„Der Beitritt anderer Organisationen zu dieser Abmachung ist nur mit Zustimmung aller unterzeichneten Verbände möglich.“

Das Abkommen trägt die Unterschriften der nachstehenden Organisationen: Deutscher Verkehrsbund, Freier Gewerkschaftsverband in Oesterreich, Ungarischer Transportarbeiterverband, Ungarländischer Gewerkschaftsrat, Internationale Transportarbeiter Föderation.

## Die Strassenbahnerlöhne in Deutschland,

Nach dem Stand vom Januar 1927.

Die vom Deutschen Verkehrsbund herausgegebene „Deutsche Privat- und Strassenbahner Zeitung“ veröffentlicht in ihrer Ausgabe vom 5. März eine Uebersicht über die Strassenbahnerlöhne nach dem Stand vom Monat Januar 1927. Nachstehend ein gedrängter Auszug dieser Tabelle:

ORT.	Das Lohn- abkommen hat Gültigkeit vom	a) Anfangslohn b) Höchstlohn		Der Höchstlohn wird erreicht nach Dienstjahren	Handwerker	Angelernte Arbeiter	Ungelernte Arbeiter	Frauzulage pro Std.	Kinderzulage pro Std.
		Fahrer	Schaffner						
		pro Monat Mark			pro Stunde Pfennig.				
Mannheim . . . . .	1. 4.26	a) 179,66 b) 248,—	a) 169,66 b) 238,—	16	90	85	77	12 M. bezw. 3 Pf.	20 M. bezw. 3 Pf.
München . . . . .	1. 4.26	a) 131,— b) 231,—	a) 131,— b) 231,—	24	87 96	77 81	73 77	12 M. bezw. 3 Pf.	20 M. bezw. 3 Pf.
Frankfurt a. M. . . . .	1.12.26	a) 215,— b) 227,—	a) 213,— b) 225,—	16	97	89	77	12 M.	20 M.
Augsburg . . . . .	1. 4.26	a) 158,50 b) 222,—	a) 134,50 b) 189,50	16	79	69	69	12 M. bezw. 3 Pf.	20 M. bezw. 3 Pf.
Nürnberg . . . . .	1. 4.26	a) 140,50 b) 222,—	a) 140,50 b) 222,—	16	91 96	79 81	74 77	12 M. bezw. 3 Pf.	20 M. bezw. 3 Pf.
Berlin (Hochbahn) . . . . .	1.10.26	a) 190,50 b) 220,50	a) 175,50 b) 190,50	16 <sup>1)</sup> 21 <sup>2)</sup>	85 90	74 78	69 72	—	M. 4.60 bezw. 3 Pf.
Stuttgart—Esslingen . . . . .	1. 9.25	a) 182,— b) 216,—	a) 182,— b) 216,—	16	1,05	95	93	—	—
Hamburg . . . . .	1.10.26	a) 189,— b) 214,—	a) 182,— b) 207,—	10	91	81 85	77 81	—	M. 4,50
Köln a.Rh. . . . .	24. 7.25	a) 184,20 b) 190,60	a) 184,20 b) 188,60	5	90 94	80 84	70 80	M. 6,60 bezw. 3 Pf.	M. 6,60 bezw. 3 Pf.
Bremen . . . . .	1. 1.26	a) 135,— b) 166,50	a) 135,20 b) 166,50	10	77 85	72 82	69	3 Pf.	3 Pf.
		pro Schicht Mark							
Düsseldorf . . . . .		a) 7,59 b) 7,91	a) 6,97 b) 7,29	1	84	81	79	3 „	3 „
Bochum, Dortmund, Essen und weitere 29 Bahnen . . . . .	15.10.25	a) 5,79 b) 6,55	a) 5,49 b) 6,25	2	79	71	63	2 „	2 „
München Gladbach . . . . . Reidt . . . . .	1.11.25	a) 6,22 b) 6,52	a) 5,87 b) 6,17	1	79	71	63	3 „	3 „
Koblenz. Neuwied . . . . .	1.11.25	a) 6,04 b) 6,34	a) 5,71 b) 6,01	1	75	67	60	3 „	3 „
Hamm—Letmathe Unna—Kamen . . . . .	15.10.25	a) 5,52 b) 6,23	a) 5,22 b) 5,93	2	75	68	60	2 „	2 „
Siegen i.W., Wesel—Emmerich—Rees— Empel . . . . .	15.10.25	a) 5,24 b) 5,92	a) 4,94 b) 5,62	2	71	64	57	2 „	2 „
		pro Stunde Pfennig							
Berliner-Omnibus . . . . .	1.10.26	a) 85 b) 93	a) 69 b) 74	5	96	81	71	3 „	3 „
Berliner-Strassenbahn . . . . .	1.10.26	a) 77 b) 90	a) 67 b) 80	5	79 92	67 76	61 68	3 „	3 „
Leipzig . . . . .	1.12.26	85	81	sofort	83	77	72	2 „	2 „
Zwickau . . . . .	1.11.26	80	76	„	81	72	67	2 „	2 „
Magdeburg Braunschweig. Merseburg . . . . .	1.10.26	a) 71 b) 72	a) 67 b) 68	1	74	67	60	—	—
Hannover . . . . .	29. 1.27	a) 66 b) 70	a) 66 b) 70	20	72 76	66 70	61 65	—	—
Breslau . . . . .	1.10.26	a) 65,5 b) 71,5	a) 60 b) 65	6	72	63	60	3 „	3 „

1) Fahrer 2) Schaffner.



## Der internationale Kraftwagenverkehr.

Die nachstehende Tabelle zeigt den Kraftwagenbestand in den einzelnen Ländern zu Beginn des Jahres 1926. Sie ist — unter Auslassung der Motorräder — dem soeben erschienenen Band V des von Wl. W o y t i n s k y herausgegebenen statistischen Standardwerkes „Die Welt in Zahlen“ entnommen und stützt sich auf eine Veröffentlichung in den „Commerce Reports“ (Washington).

Es betrug der Bestand an Kraftwagen Anfang 1926:

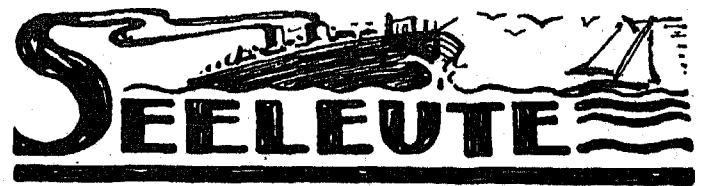
Land	Personen- wagen	Omni- busse	Lastkraft- wagen	Insgesamt
Deutschland	215 150	500	107 350	323 000
Grossbritannien u. Irland	600 734	18 000	224 287	903 021
Frankreich	450 000	35 000	250 000	735 000
Italien	78 000	4 700	32 000	114 700
Polen	12 022	475	3 503	16 000
Spanien	65 000	5 000	6 000	76 000
Rumänien	9 500	500 <sup>1/2</sup>	3 000	13 000
Tschechoslowakei	12 300	500	4 500	17 300
Jugoslawien	4 500	110	2 000	6 610
Ungarn	5 815	42	1 320	7 177
Belgien	50 270	1 000	41 443	92 713
Niederlande	40 500	1 800	14 000	56 300
Portugal	10 785	175	2 494	13 454
Oesterreich	11 200	250	5 850	17 300
Schweden	60 300	2 500	18 800	81 600
Griechenland	5 000	1 700	2 300	9 000
Bulgarien	1 000	—	450	1 450
Schweiz	20 000	500	7 900	37 400
Finnland	8 100	900	3 000	12 000
Dänemark	45 500	820	14 000	60 320
Norwegen	17 000	960	7 700	25 660
Litauen	454	21	70	545
Lettland	750	140	300	1 190
Estland	273	—	420	693
China	11 200	480	2 000	13 680
Japan	21 245	1 600	9 853	32 698
Indien	58 363	1 700	9 064	69 127
Persien	2 500	4	510	3 014
Türkei	3 300	—	1 100	4 400
Malalische Staaten	16 500	2 000	2 200	20 700
Philippinen	13 266	1 760	3 212	18 238
Ceylon	6 620	1 750	1 140	9 510
Hawai-Inseln	22 000	25	5 000	27 025
Ver. St. v. Amer.	17 317 357	80 000	2 446 579	19 843 936
Kanada	644 725	2 000	72 093	719 718
Brasilien	50 000	150	13 500	63 650
Argentinien	165 000	1 050	12 000	178 050
Mexiko	31 579	400	5 845	37 824
Chile	13 250	1 200	2 520	16 970
Uruguay	20 000	200	3 400	23 600
Kuba	20 000	1 150	7 500	37 650
Aegypten	13 775	1 000	1 350	16 125
Südafrika	64 450	450	4 450	69 350
Algerien	17 700	600	2 500	20 800
Marokko	6 000	2 100	1 100	9 200
Australien	243 055	1 653	46 504	291 212
Neuseeland	81 698	1 386	13 264	96 348
Ganze Welt *)	20 799 151	181 573	3 454 939	24 435 663

\*) In diesen Zahlen ist auch der Kraftwagenbestand der nicht einzeln angeführten Länder — mit Ausnahme der Sowjetrepubliken — einbegriffen.

Der Hauptwert dieser Zusammenstellung liegt für uns darin, dass sie die Autobusse besonders aufführt. Die meisten Landesstatistiken machten bisher diese Unterscheidung nicht. Die für die Autobusse angegebenen Zahlen beruhen darum wohl fast ausschliesslich auf Schätzungen, wobei sich sicher Fehler einge-

schlichen haben. So ist die für Deutschland angeführte Autobuszahl (500) entschieden viel zu niedrig gegriffen, da der Autobusverkehr gerade in Deutschland sehr ausgedehnt ist. Unterhielt doch allein die Deutsche Reichspost in 1926 1373 Autobuslinien mit einer Länge von mehr als 26000 Kilometern. Auch für einige andere Länder erscheinen uns die Autobusziffern als stark anfechtbar. Aber bei aller Vorsicht, mit der gerade diese Zahlen zu bewerten sind, lässt sich doch eine wichtige Feststellung aus ihnen ableiten: die verhältnismässig grosse Verbreitung, die der Autobusverkehr in so kurzer Zeit vor allem in verkehrstechnisch rückständigen Ländern gefunden hat.

Die Zahlen für Personen- und Lastkraftwagen dürften im allgemeinen der Wirklichkeit ziemlich nahe kommen. Der Gesamtzahl nach kommt auf je sechs Personenkraftwagen etwa ein Lastkraftwagen. Mehr als zwei Drittel sämtlicher Lastkraftwagen entfallen auf die Vereinigten Staaten, aber ihr Verhältnis zu den im gleichen Lande umlaufenden Personenkraftwagen ist geringer als in den meisten andern Ländern, da nur auf jeden siebten Personenkraftwagen ein Lastkraftwagen kommt, während das Verhältnis bei Ausscheidung aller sich auf die Vereinigten Staaten beziehenden Ziffern  $3\frac{1}{2}$  zu 1 ist. Soweit Vergleichszahlen aus früheren Jahren zur Verfügung stehen (siehe No. 11 des Mitteilungsblattes, Jahrgang 1925) ist als allgemeine Erscheinung festzustellen, dass die Zahl der Lastkraftwagen rascher gestiegen ist als die der Personenkraftwagen, was auf eine zunehmende Bedeutung des Kraftwagens als Gütertransportmittel hinweist.



1929 — nicht 1928!

In der Februar-Nummer des Mitteilungsblattes berichteten wir, dass der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes in seiner Sitzung vom 29. Januar mit 12 gegen 9 Stimmen und zwei Stimmenthaltungen beschlossen hatte, die Frage der internationalen Regelung der Arbeitszeit auf See auf die Tagesordnung einer besonderen, im Jahre 1928 zu haltenden Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen.

Dem war nicht so. Was wir selber — und viele mit uns — für einen Beschluss gehalten hatten, war kein Beschluss, wenigstens kein *endgültiger* Beschluss, sondern nur ein *vorläufiger* Beschluss, der in der erstfolgenden Sitzung der Verwaltungsrats nochmals besprochen werden musste, bevor er zu einem endgültigen Beschluss, d. h. einem wirklichen und richtigen Beschluss erhoben werden konnte.

Diese nochmalige Besprechung fand nun in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 1. April in Genf statt. Der *vorläufige* Beschluss wurde abermals mit grosser Gründlichkeit nachgeprüft und schliesslich mit 15 gegen 6 Stimmen und drei Stimmenthaltungen in einen *endgültigen* Beschluss umgewandelt, aber mit dem Verstande, dass nicht „schon“ in 1928, sondern erst in 1929 Gelegenheit gewährt wird, um auf einer Internationalen Arbeitskonferenz über die Notwendigkeit einer internationalen Arbeitszeitregelung für Seeleute zu sprechen.

Damit ist die Frage aufs neue um ein Jahr hinausgeschoben.

Die der I.T.F. angeschlossenen Seeleuteorganisationen hatten die Besprechung dieser Frage auf der in 1926 gehaltenen Internationalen Arbeitskonferenz gefragt. Damals wurde ihnen mitgeteilt, dass dies nicht möglich sei, weil die Tagesordnung schon vordem festgestellt worden war. Indessen begleitete man diesen Bescheid mit der trostspendenden Mitteilung, dass was in 1926 nicht mehr möglich war nicht zu den Unmöglichkeiten in 1927 gehören würde. Aber auch für 1927 musste die Frage aus Erwägungen „technischer Art“ ausgeschaltet werden und so kam man überein, diese in 1928 zu behandeln. Das war ein Vorschlag der Paritären Maritimen Kommission, dem der Verwaltungsrat — in erster Instanz und vorläufig — die Zustimmung gegeben hatte. Nun aber wird die Behandlung erst in 1929 stattfinden.

Es wird dann ausgerechnet 10 Jahre sein, seitdem für die Industriearbeiter an Land in Washington der Achtstundentag — auf dem Papier — festgelegt worden ist. Diese Erinnerung allein schon muss den Seeleuten aller Länder ein Ansporn sein, sich ohne Verzug national und international auf das engstmögliche zusammenzuschliessen und auf diese Weise sich zu einem Machtfaktor zu entwickeln, nicht allein imstande, in 1929 auf die in Genf zusammenkommenden Herren einen „sanften“ Druck auszuüben, sondern durch eigene Kraft und Aktion den Achtstundentag zu verwirklichen.

E. F.

### An- und Abmusterungen in Schweden während 1926.

Während 1926 sind in Schweden — den Angaben der Seemannshäuser an das Sozialministerium zufolge — 39 040 Anmusterungen und 37 176 Abmusterungen erfolgt. Es entfielen demnach auf 100 Abmusterungen 105 Anmusterungen. Die inländische Schifffahrt war an den Anmusterungen mit 8,1, an den Abmusterungen mit 8 Prozent beteiligt.

Unter den angemusterten Personen befanden sich 2379 Kapitäne, 6521 Steuerleute und Maschinisten, 14 195 Decksleute; 9507 gehörten dem Maschinenraumpersonal und 6439 dem Küchen- und Bedienungspersonal an. Die abgemusterten Personen verteilten sich auf die verschiedenen Kategorien wie folgt: 2146 Kapitäne, 5992 Steuerleute und Maschinisten, 13561 Deckspersonal, 9261 Maschinenraumpersonal und 6216 Küchen- und Bedienungspersonal.

Der Nationalität nach waren 98,4 % des angemusterten und 97,8 % des abgemusterten Personals Schweden. 119 angemusterte Personen waren Norweger, 133 Dänen, 134 Deutsche, 153 Finnen; 78 gehörten andern Nationalitäten der weissen Rasse und 10 der farbigen Rasse an. Die abgemusterten Personen nicht schwedischer Nationalität setzten sich wie folgt zusammen: 179 Norweger, 189 Dänen, 167 Deutsche, 193 Finnen; 87 gehörten andern Nationalitäten der weissen Rasse und 17 der farbigen Rasse an.

Die Anzahl der Stellungsuchenden bei den Arbeitsvermittlungen war 56 364, die Zahl der freien Stellen 20 697, die Zahl der vermittelten Stellen 20 245. Verglichen mit 1925 ist die Zahl der Stellensuchenden um 2 %, die Zahl der freien Stellen um 0,7 % und die Zahl der vermittelten Stellen um 3 % gestiegen.

Der grosse Unterschied zwischen der Zahl der erfolgten Anmusterungen und der Zahl der vermittelten Stellen ist daraus zu erklären, dass ein hoher Prozentsatz der Angemusterten die Stellenvermittlungen nicht in Anspruch zu nehmen brauchte, da ihr Heuervertrag unmittelbar nach Erlöschen erneuert worden ist.

### Der Weltschiffbau im Jahre 1926.

Nach Lloyd's Register of Shipping fanden in 1926 folgende Stapelläufe von Schiffen der Handelsmarine von 100 Br. R. T. und darüber statt:

Länder	Segelschiffe u. Seeleichter		Dampfschiffe		Motorschiffe		Zusammen	
	No.	Br.R.T.	No.	Br.R.T.	No.	Br.R.T.	No.	Br.R.T.
Deutschland . .	2	3 644	36	106 426	22	70 748	60	180 548
Grossbritannien u. Irland . . .	18	5 822	142	431 833	37	201 913	197	639 568
Brit. Besitzgen .	16	4 413	17	27 818	9	1 447	42	33 678
Ver. Staaten . .	27	25 954	21	100 823	30	23 836	78	150 613
Dänemark . . .	—	—	7	8 571	18	63 537	25	72 108
Frankreich . . .	—	—	21	86 939	13	34 403	34	121 342
Italien . . . .	1	520	9	66 380	17	153 121	27	220 021
Japan . . . . .	—	—	13	24 554	13	27 851	26	52 405
Holland . . . .	2	200	20	38 301	25	55 170	47	93 671
Norwegen . . .	1	600	20	7 876	4	761	25	9 237
Schweden . . .	—	—	2	1 858	12	51 660	14	53 518
Sonst. Länder .	8	3 690	11	24 749	6	19 829	25	48 268
<b>Zusammen</b>								
in 1926 . . . .	75	44 843	319	926 128	206	704 006	600	1 674 977
„ 1925 . . . .	113	51 079	544	1 298 696	198	843 629	855	2 193 404
„ 1924 . . . .	86	47 010	689	1 698 943	149	501 798	924	2 247 751

Die Stapelläufe blieben somit sowohl hinsichtlich der Schiffszahl als hinsichtlich des Tonnage-Umfangs beachtlich hinter denen der beiden vorangegangenen Jahre zurück. Verglichen mit 1925 wurde über eine halbe Million weniger Schiffsraum vom Stapel gelassen und zwar hauptsächlich auf Kosten der Dampfschiff-tonnage. Die Motorschiff-tonnage ist an dem Rückgang nur mit einem Viertel beteiligt. Infolgedessen hat sich das Verhältnis der im Jahre 1926 zugegangenen Dampfschiff- und Motorschiff-tonnage weiter zugunsten der letzteren verschoben. Lag die vom Stapel gelassene Motorschiff-tonnage noch in 1924 weit unter einem Drittel der in der gleichen Zeit vom Stapel gelassenen Dampfschiff-tonnage, so ist das Verhältnis der ersteren zur zweiten für 1926 bereits drei zu vier. Und dieser Wandel in der Antriebsart dürfte sich in den nächsten Jahren mit grosser Raschheit fortsetzen. Darauf weist insbesondere auch der Umstand, dass von der am 31. Dezember 1926 in Anbau befindlichen Schiff-tonnage 1 005 224 Br. R.T. auf Dampfschiffe und 905 675 Br. R.T. auf Motorschiffe entfielen. Die Ende 1926 in Anbau befindliche Motorschiff-tonnage machte also bereits neun Zehntel der in Anbau befindlichen Dampfschiff-tonnage aus.

Beachtlich ist auch, dass für einige Länder der Umfang der im vergangenen Jahre vom Stapel gelassenen Motorschiff-tonnage den der Dampfschiff-tonnage bereits übertraf. Es sind dies Dänemark, Japan, Holland und vor allem Schweden, wo einer Dampfschiff-tonnage von 1 858 eine Motorschiff-tonnage von 51 660 Br. R.T. gegenübersteht.

Für die Seeleute hat diese Veränderung in der Antriebsart der Schiffe einschneidende Folgen, denn während beispielsweise im Jahre 1923 in der schwedischen Schifffahrt bei Dampfschiffen auf den Kopf der Besatzung 42,70 Nettotonnen entfielen, kamen im selben Jahre bei Motorschiffen 70,73 Netto-Tonnen auf den Kopf. Auf dieser Basis könnten somit die Reeder ihre Netto-Dampfschiff-tonnage durch eine um 75 Prozent grössere Netto-Motorschiff-tonnage ersetzen, ohne die Arbeitsgelegenheiten für Seeleute zu verbessern.

Heuersätze der Seeleute in verschiedenen Ländern.

(Nach dem Stand von Anfang April 1927).

Kategorie	Grossbritannien und Irland		Vereinigte Staaten		Frankreich		Deutschland		Holland	
	£	R.M.	\$	R.M.	Frs.	R.M.	R.M.	Fl.	R.M.	
1. Bootsmann . . . .	10.10	214.36	72-74	302.83-311.24	610	100.77	124.-	115	193.35	
2. " . . . .	9.10	193.94	—	—	595	98.29	110.-	—	—	
1. Zimmermann . . .	15.10	316.43	74-78	311.24-328.07	610	100.77	124	—	—	
2. " . . . .	11.10	234.77	74-78	311.24-328.07	—	—	110	115	193.35	
Vollmatrose . . . .	9.-	183.74	59-62	248.15-260.77	540	89.20	100	100	168.13	
Leichtmatrose . . . .	5.17	119.43	—	—	470	77.64	50	—	—	
Jungmann . . . .	4.10	91.87	44-47	185.06-197.68	285	67.08	35	50	84.07	
Junge . . . .	—	—	—	—	215	55.52	26	25	42.03	
Donkeymann . . . .	10.10	214.36	—	—	610	100.77	119	115	193.35	
Oeler . . . .	10.-	204.15	67-71	281.80-298.63	610	100.77	119	115	193.35	
Heizer . . . .	9.10	193.94	62-65	260.77-273.39	580	95.82	112	105	176.54	
Trimmer (qualif.) . .	9.-	183.74	—	—	—	—	—	85	140.42	
" . . . .	5.-	102.08	52-58	218.61-243.95	540	89.20	96	75	126.09	
Junge . . . .	—	—	—	—	—	—	—	25	42.03	

Kategorie	Australien		Schweden		Norwegen		Belgien		Russland	
	Sh.	R.M.	Kr.	R.M.	N. Kr.	R.M.	B. Frs.	R.M.	£	R.M.
1. Bootsmann . . . .	345	352.16	160-170	179.92-191.16	178	194.95	850	99.37	7.-7.15	142.91-158.22
2. " . . . .	—	—	148-158	166.42-177.67	—	—	—	—	—	—
1. Zimmermann . . .	—	—	160-170	179.92-191.16	178	194.95	875	102.29	6.10-7.05	132.70-143.33
2. " . . . .	—	—	148-158	166.42-177.67	—	—	—	—	—	—
Vollmatrose . . . .	325	331.74	140-154	157.43-173.17	160	175.23	700	81.83	6.-	122.49
Leichtmatrose . . . .	—	—	104-123	116.95-138.31	85	93.08	—	—	4.15	96.97
Jungmann . . . .	—	—	80-103	89.96-115.82	61	66.81	350	40.92	—	—
Junge . . . .	—	—	(33-55)	37.11-61.85	40	43.81	275	32.15	—	—
Donkeymann . . . .	—	—	(43-64)	48.35-71.97	—	—	—	—	—	—
Donkeymann . . . .	358	365.43	160-170	179.92-191.16	178	194.95	825	101.44	6.14	136.78
Oeler . . . .	365	372.57	148-158	166.42-177.67	—	—	800	98.52	—	—
Heizer . . . .	365	372.57	99-123	111.33-136.31	165	180.71	750	87.68	6.09	123.26
Trimmer (qualif.) . .	—	—	94-103	105.70-115.82	93	101.85	—	—	—	—
" . . . .	325	331.74	64-73	71.97-82.09	—	—	675	78.91	5.05	102.50
Junge . . . .	—	—	43-64	48.35-71.97	40	43.81	275	32.15	—	—
Messraumjunge . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Der Umrechnung in deutsche Währung liegen die Berliner Notierungen vom 1. April zu Grunde.

NOTIZEN.

*Nationalisierung in der deutschen Kohlenverfrachtung.*

Um erfolgreich mit dem Wassertransport konkurrieren zu können, hat die deutsche Reichsbahn die Frachtsätze für Kohlentransporte vom Ruhrgebiet und vom oberschlesischen Kohlengebiet nach Berlin auf 2,1 Pfennig pro Tonnenkilometer herabgesetzt. Voraussetzung, um in den Genuss dieser Tarifverünstigung zu kommen, ist die Uebernahme der vertraglichen Gewähr, dass innerhalb eines Jahres eine Beförderungsmenge von mindestens 800 000 t. bei gleichmässiger Verteilung der Mengen auf die einzelnen Monate in Grossgüterwagen und in geschlossenen Zügen von mindestens 1000 t. aufgegeben wird. Diese Massnahme hat hauptsächlich den Zweck, dem deutschen Bergbau den Wettbewerb gegen ausländische Kohle bei der Versorgung Gross-Berlins zu erleichtern. Grosse Beachtung ist hierbei dem raschen Umlauf der Kohlenzüge gewidmet. Beispielsweise soll die Entfernung "Oberschlesien-Berlin-Oberschlesien" (rund 1000 km.) einschliesslich Beladung, Wiegen, Abfertigung und Entladung in zwei Tagen zurückgelegt werden. Die Entladung der Züge erfolgt mechanisch und zwar mit der Schnelligkeit von acht Sekunden pro Wagen (50 t.) oder zweieinhalb Minuten pro Zug von 20 Wagen mit 1000 Tonnen Inhalt. Dabei besteht das ganze an der Entladung mitwirkende Personal nur aus zwei Köpfen. Demnächst wird die Reichsbahn neue Grossgüterwagen für Kohlentransporte in den Dienst stellen, die bei einem Eigengewicht von nur 19 Tonnen 60 Tonnen Kohlen fassen, sodass die Wagenzahl eines 1020 Tonnen Kohle führenden Zuges auf 17 beschränkt wird. Die Länge eines derartigen Zuges beträgt 170 Meter gegenüber 570 Meter bei einem aus 68 Wagen von je 15 Tonnen bestehenden Zug. Dies hat für die Kohlenruben den Vorteil, dass sie bei

Aufstellung der neuen Wagen nur wenig mehr als ein Viertel der früheren Gleislänge gebrauchen und dass gleichzeitig die Rangierarbeit beträchtlich vermindert wird, zumal die neuen Wagen mit Rollenlagern und selbsttätigen Zug- und Brems-schlauch-Kupplungen ausgerüstet sind.

*Ein Einmann-Schiff.*

Wie der Daily Mail berichtet, wird in England im Auftrage einer amerikanischen Petroleumgesellschaft ein Tankschiff von 12 500 t. gebaut, das von einem einzigen Mann gesteuert werden können soll. Das Schiff ist mit Dieselmotoren ausgestattet, deren Energie nicht unmittelbar als Antriebskraft für das Schiff, sondern zur Erzeugung von Elektrizität verwendet wird. Auf der Brücke ist ein Apparat angebracht, der grosse Aehnlichkeit mit der Steuereinrichtung eines elektrischen Motorwagens besitzt. Durch Umdrehen eines Handgriffes kann der Kapitän dem Schiffe jede Fahrtgeschwindigkeit bis zu 11 Knoten geben, das Schiff zum Stillstand bringen oder rückwärts fahren lassen. Ein automatisches Steuer hält das Schiff stets im richtigen Kurs. Der Mann auf der Brücke ist der einzige, der mit der eigentlichen Führung des Schiffes beschäftigt ist. Die Tätigkeit des übrigen Personals beschränkt sich auf das Oelen und die Unterhaltung der Maschinen, das Reinhalten des Schiffes u. dergl. und kann somit auf ein Minimum beschränkt werden. Besondere Maschinisten oder Elektrotechniker sind bei der Schiffsbesatzung nicht vorgesehen.

*Aufkauf einer Konkurrenz-Reederei in der Mittelmeerfahrt.*

In der Schifffahrt im Mittelländischen Meer sind seit langem alle Reedereien in einer Konferenz zusammengeschlossen. Eine Ausnahme bildete nur die Hamburger Reederei Röchling-Menzell, die ihre eigenen Wege ging und darum den übrigen Reedereien in diesem Teil der Seeschifffahrt mehr oder weniger empfindliche Konkurrenz bereitete. Nunmehr wird bekannt,

dass zwischen der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Reederei Röchling-Menzell Fusionsverhandlungen schweben. Die Absicht besteht, die Schiffe der letztgenannten Gesellschaft auf die übrigen Reedereien der Mitteländischen Schiffahrtskonferenz zu verteilen.

#### Das englische Schiffahrtseinkommen.

Das englische Board of Trade schätzt das Netto-Einkommen Englands aus der Schiffahrt für 1926 (einschliesslich der Ausgaben fremder Schiffe in englischen Häfen) auf rund £ 120 000 000 (rund 2,4 Milliarden R.M.), lässt aber einen Spielraum von 5 Prozent nach unten oder oben zu. Für 1925 war die entsprechende Ziffer £ 124 000 000, und für 1924 £ 140 000 000.

#### Starke Zunahme der Autobusse und Frachtwagen in den Vereinigten Staaten.

Wie die von der "New York Trust Cy." herausgegebene Monatschrift "The Index" in einer ihrer letzten Nummern mitteilt, hat sich der Gebrauch von Frachtautos, Traktoren und Autobussen in den letzten zehn Jahren in den Vereinigten Staaten vervielfacht. In 1926 wurden ungefähr 15 000 Autobusse erzeugt. Insgesamt gibt es in den Vereinigten Staaten gegenwärtig 80 000 Autobusse. Die Produktion an Frachtautos stieg von 92 000 in 1916 auf 530 000 Wagen in 1926.

#### Herabsetzung der Personentarife bei den norwegischen Staatsbahnen.

Die norwegischen Staatsbahnen haben ab 1. April die Personentarife erheblich herabgesetzt. Prozentual ist die Tarifierabsetzung am grössten für kurze Entfernungen. Bei einem Abstand von 10 km. in der dritten Klasse stellt sich der Fahrpreis in Personenzügen um 18,8 und bei einer Entfernung von 200 km. um 10,5 Prozent niedriger als bisher. Für Schnellzüge ist die Verbilligung (ebenfalls in der dritten Wagenklasse) bei einer Entfernung von 10 km. 26 Prozent und bei einer Entfernung von 200 km. 18,2 Prozent.

Bei dem gegenwärtigen Verkehrsumfang würde die Tarifierabsetzung für die norwegischen Staatseisenbahnen einen Einnahmerückgang im Betrage von etwa 6½ Millionen Kronen bedeuten, doch wird erwartet, dass ein stärkerer Verkehr einsetzt und ein Einnahmeausfall vermieden wird.

#### Die Betriebsresultate der schwedischen Staatsbahnen.

Die Einnahmen der schwedischen Staatsbahnen beliefen sich in 1926 auf 191,3 Mill. Kr., die Ausgaben auf 153,4 Mill. Kr. Der Ueberschuss beträgt somit 37,9 Mill. Kr. Für 1925 waren die Einnahmen: 186,7 Mill. Kr., die Ausgaben: 159,6 Mill. Kr. und der Ueberschuss 31,1 Mill. Kr.

Der für die Darlehensverzinsung notwendige Betrag wird für 1926 auf 41,5 Mill. Kr. beziffert. Für 1926 ergibt sich somit für die schwedischen Staatsbahnen ein Defizit von 8,6 Mill. Kr.

#### Starke Leistungssteigerung in der deutschen Eisenindustrie.

Die (katholische) Kölnische Volkszeitung stellte kürzlich fest, dass im dritten Vierteljahr 1926 die deutsche Produktion an Roheisen um 91,5 Prozent, an Rohstahl um 111,82 Prozent, und an Walzwerkerzeugnissen um 99,78 Prozent höher lag als im Vierteljahrsdurchschnitt 1913. Die Leistungssteigerung einzelner Werke wird durch folgende Ziffern illustriert:

	Belegschaft	Produktion
Gutehoffnungshütte	Rückgang 8,0 %	Steigerung 71,6 %
Vulkanwerke Duisburg	" 19,2 %	" 60,3 %
Tyssenhütte Hamborn	" 16,3 %	" 62,0 %
Krupp Rheihausen	" 11,9 %	" 7,8 %
Hoesch Dortmund	" 14,5 %	" 31,2 %
Union Dortmund	" 9,6 %	" 22,9 %

Es ist also allgemein ein Rückgang in der Belegschaftsstärke, aber in allen Fällen eine meist recht ansehnliche Steigerung in den Leistungen zu verzeichnen.

#### Zunahme der Arbeitsunfälle in England.

Englischen amtlichen Erhebungen zufolge ereigneten sich in sieben verschiedenen Industriegruppen (unter Ausschluss des Strassentransports und der Bauindustrie), die zusammen 7 451 014 Personen beschäftigten, in 1925 insgesamt 476 085 persönliche Unfälle, wovon 3 030 mit tödlichem Ablauf. Verglichen

mit den entsprechenden Ziffern für 1921 bedeutet dies eine starke Zunahme. Es entfielen auf 1000 Beschäftigte:

	tödl. Unfälle		andere Unfälle	
	1921	1925	1921	1925
in der Schiffahrt	1,2	1,5	20,6	33,4
„ Fabriken	0,2	0,2	20,1	38,1
auf Docks	0,7	0,9	67,8	86,9
im Bergbau	0,8	1,1	101,4	184,2
in der Industrie der Steine	0,7	1,2	58,8	88,5
Konstruktion (ausser Baugewerbe)	0,6	0,6	42,8	81,2
Eisenbahnen	0,6	0,6	28,5	41,8

Die Zunahme der Unfälle ist also eine allen obigen Industriegruppen eigentümliche Erscheinung. Bemerkenswert ist der hohe Prozentsatz der tödlichen Unfälle in der Schiffahrt. Sowohl in 1921 als in 1925 übertraf dieser den entsprechenden Prozentsatz aller übrigen Industrien.

#### Produktivitätssteigerung der amerikanischen Eisenbahnerschaft.

Walter H. Dunlap von der statistischen Abteilung des Arbeitsamtes der Vereinigten Staaten weist in einer Studie nach, dass die durchschnittliche Produktivität eines Eisenbahners in den Vereinigten Staaten in 1926 zweieinhalbmal so hoch war als in 1889. Besonders bemerkenswert ist, dass die durchschnittliche jährliche Steigerung seit 1912 wesentlich höher war als in den 23 vorausgegangenen Jahren. In den Jahren vor 1912 war die prozentuale Zunahme nur zwei Prozent, dagegen in den Jahren nach 1912 5,1 Prozent.

Den Berechnungen ist der Umfang der beförderten Frachten zugrunde gelegt, für die die Eisenbahnen Zahlungen erhalten. Die geleisteten Personenmeilen sind der von allen Eisenbahnstatistikern angenommenen Methode zufolge durch Verdreifachung in Tonnenmeilen umgerechnet worden. Als Massstab für die aufgewendete Arbeit dienten jeweils die geleisteten Arbeitsstunden.

#### Die Londoner Omnibusgesellschaft verbietet dem Personal das Singen und Pfeifen.

Die grosse Londoner Omnibusgesellschaft hat dem Personal das Singen und Pfeifen im Dienst verboten. Dies hat eine Reihe einflussreicher Personen veranlasst, an den Vorsitzenden der Gesellschaft einen in bewegten Worten gehaltenen Protest zu richten. "Wir möchten"; so heisst es in dem Schreiben u.a., "mit allem Nachdruck gegen den traurigen Beschluss protestieren. Das Leben ist bereits öde genug, ohne dass man alle spontanen Aeusserungen der Lebensfreude unterdrückt. Wir hoffen darum, dass diese abscheuliche Verordnung wieder zurückgenommen werden wird. Wenn die undankbaren Murrer, die Beschwerde erhoben haben, diese Aeusserungen der Gemütlichkeit nicht ertragen können, dann könnte vielleicht für diese ein besonderer stiller Dienst errichtet werden."

#### Eine Versicherung für arbeitslose Reeder.

Die vorhandene Uebertonnage bereitet den Reedern noch immer grosse Sorgen, da sie einen starken Druck auf die Frachtsätze ausübt. Viele Pläne sind denn auch schon zwecks ihrer Beseitigung ausgearbeitet worden. Die meisten empfahlen ein gemeinsames Abwracken der alten Schiffe nach einem bestimmten Schlüssel, aber der praktischen Durchführung aller dieser Pläne stellten sich bisher unüberbrückbare Schwierigkeiten entgegen. Kein Land und kein Reeder wollte bisher die zerstörende Hand an den vorhandenen Schiffsbestand anlegen und so teilten gewissermassen alle Abwrackpläne ihr Schicksal mit den in Genf behandelten Plänen zur allgemeinen militärischen Abrüstung: während man darüber debattierte, wurden immer neue Schiffe auf Stapel gelegt. Um nun aus dem Dilemma herauszukommen, macht ein Herr L. F. M y r h e im Februarheft der Baltic and White Sea Conference einen neuen Vorschlag, dessen Grundidee darin besteht, dass die Reeder sich in einer Versicherungsgesellschaft zusammenschliessen und sich hierdurch gegen Nichtbeschäftigung versichern sollen. Wie sich Herr M y r h e die praktische Durchführung dieses Planes denkt, geht aus seinen Ausführungen nicht hervor, aber eine gewisse Kühnheit ist dieser Idee nicht abzusprechen, denn letzten Endes würde der Plan darauf hinauslaufen, allen Reedern einen gewissen Profitstandard zu sichern. Dass es von hier bis zur Zusammenfassung aller Reeder in eine die Welt umspannende Interessengemeinschaft nur ein kurzer Schritt wäre, liegt auf der Hand.