



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

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

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

**INHALTSVERZEICHNIS:**

<p><b>Allgemeines:</b></p> <p>Das englische Anti-Gewerkschaftsgesetz und seine Bedeutung . . . . . 53</p> <p>Sacco und Vanzetti . . . . . 55</p> <p>Vorgeschobene Posten auf schwierigem Terrain . . . . . 55</p> <p>Rundschau . . . . . 56</p> <p>Mitteilungen des Sekretariats . . . . . 57</p>	<p><b>Eisenbahner:</b></p> <p>Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Polen) . . . 58</p> <p>Das Koalitionsrecht und die Eisenbahnerschaft . . . . . 59</p> <p><b>Transportarbeiter:</b></p> <p>Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft (Oesterreich) . . . . . 59</p>	<p>Passive Resistenz als gewerkschaftliche Waffe der Strassenbahner . . . . . 61</p> <p>Hermann Rathmann gestorben . . . . . 62</p> <p><b>Seeleute:</b></p> <p>Aufruf an die Seeleute aller Länder . . 62</p> <p>Sitzung des Seeleutebetrats der I. T. F. 63</p> <p>Die Reeder auf dem Kriegspfad . . . . 63</p> <p><b>Notizen . . . . . 64</b></p> <p><b>Esperanto . . . . . 64</b></p>
---	---	--

# ALLGEMEINES

## Das englische 'Anti-Gewerkschaftsgesetz und seine Bedeutung.

Zur selben Zeit, da in Genf die X. Internationale Arbeitskonferenz zusammentritt, um über die Schaffung einer internationalen Konvention zwecks Sicherung des in den Friedensverträgen feierlich verkündeten Koalitionsrechts zu beraten, wird im englischen Unterhaus die Entscheidung über ein Gesetz fallen, das in denkbar höchstem Grade geeignet ist, das Koalitionsrecht für die englische Arbeiterschaft mit dermassen vielen und wirksamen Fussangeln zu versehen, dass hierdurch dieses Recht selbst in Frage gestellt wird. Ist dieses zeitliche Zusammentreffen ein reiner Zufall oder verfolgte die englische Regierung mit der Einbringung des betreffenden Gesetzentwurfes gerade in diesem Augenblick bestimmte Absichten und wollte das Baldwin-Kabinett der Internationalen Arbeitsorganisation einen nicht misszuverstehenden Wink geben, in welcher Form und Fassung ihm eine Internationale Arbeitskonvention über das Koalitionsrecht der Arbeiter allein annehmbar erscheint?

Wie dem sei: es ist unvermeidlich, dass die Handlungsweise der konservativen englischen Regierung die Beratungen in Genf beeinflussen und den Widerstand der Unternehmer- und Regierungsvertreter gegen die internationale Regelung des Koalitionsrechts nach den Richtlinien der Arbeiterschaft erhärten und versteifen wird. Aber das wäre nur die erste sichtbare Fernwirkung dieses englischen Gesetzentwurfes. Dahinter lauern viel grössere und viel weitergehende Gefahren, über die man im Augenblick noch zu leicht hinwegsieht. Denn allgemein besteht eine Neigung, den Schritt der englischen Regierung als ein Nachspiel der im vorigen Jahre stattgefundenen

grossen Streikbewegung zu betrachten und somit den von ihr eingebrachten Gesetzentwurf als eine Massnahme zu bewerten, die die Wiederholung solcher Ereignisse nicht nur erschweren, sondern vollständig verhindern will. Eine solche Erklärung wird der wahren Bedeutung des englischen Gesetzentwurfes indessen nur teilweise gerecht. Der grosse Streik im vergangenen Jahre, der das englische Wirtschaftsleben zeitweilig zum Stocken brachte und nachhaltig an den Fundamenten des gegenwärtigen Wirtschaftssystems rüttelte — dieses grosse Geschehen war für die derzeitigen Machthaber im englischen Inselreich bestenfalls nur *Vorwand*, nicht Anlass und Beweggrund. Tatsächlich hat es schon vor den Mai-Ereignissen des vorigen Jahres in England nicht an Zeichen gefehlt, die auf das Bevorstehen eines grossen Schlags gegen die englische Arbeiterbewegung hinwiesen. Zwar bildeten die Worte „peace and goodwill in industry“ (Friede und guter Wille im Wirtschaftsleben) einen der stehenden Programmsätze des Ministerpräsidenten *Baldwin*, aber diese bis zur Ausleierung wiederholte Redensart diente nur dazu, die wahren Absichten und Ziele der Konservativen zu verdecken. Schliesslich war dieser Baldwin von jeher nur gefügiges Wachs in den Händen seiner übrigen Ministerkollegen, die, während er vom sozialen Frieden und von der Versöhnung der Klassen schwatzte, nur um so ungestörter die längst gegen die Arbeiterklasse geschmiedeten Kriegspläne ausarbeiten und zu dem nun vorliegenden hinterhältigen Gesetzentwurf verdichten konnten.

Denn auch das ist ein dem neuen Paragraphenwerk eigentümliches Merkmal: die einzelnen Bestimmungen erscheinen auf den ersten Blick als harm- und arglos. Die meisten erwecken den Eindruck als ob sie lediglich bestimmte Richtlinien für die Tätigkeit der Gewerkschaften darstellen und die Rechte der Mitglieder bezw. die Freiheit der Person missachtende Auswüchse verhindern sollen. Auch ist der gewählte Wortlaut mitunter sehr unbestimmt und schwammig, sodass er den verschiedensten Deutungen Raum lässt. Aber hinter alledem steckt Berechnung. Die englische öffentliche Meinung soll dem Gesetzentwurf günstig

Dieser Nummer liegt bei:

## Das Koalitionsrecht und die Eisenbahnerschaft

Denkschrift der I. T. F. an die X. Internationale Arbeitskonferenz.

gestimmt und von den wahren Absichten der Gesetzesmacher möglichst in Unkenntnis gehalten werden. Denn diese Paragraphen sind keineswegs das Resultat überhasteter Arbeit. Sie sind Wort für Wort in langen Beratungen gereift und die prominentesten Juristen der konservativen Partei haben an dem Zeugungsakt teilgenommen. Unmöglich kann darum angenommen werden, dass dieses Ungeheuer von einem Gesetz nur unbeholfenes Flickwerk und die Undeutlichkeit der gewählten Formulierung zufälliger Mangel ist. Nein, hier ist weder Flüchtigkeit noch Zufall im Spiel. Vielmehr sind Undeutlichkeit und Elastizität des Gesetzesentwurfes bewusst gewollt. Absichtlich sollte ein solches wirres Netz von Gesetzesfäden gezogen werden, dass die Gewerkschaften jederzeit Gefahr laufen müssen, sich darin zu verstricken, und somit jederzeit für die Behörden ein Grund zum Eingreifen und zum Vorgehen gegen die Gewerkschaften konstruiert werden kann.

Was will nun die englische konservative Regierung mit diesen drastischen Gesetzesmassnahmen, die die Gewerkschaftsbewegung des Landes in rechtlicher Hinsicht auf den Stand vor 1824 zurückdrängen? Was schwebte den konservativen Juristen vor, als sie diese Sätze meisselten, die nun jederzeit die Gewerkschaften der Verfolgung durch die Staatsanwaltschaft aussetzen? Und wie kommt es, dass gerade in England, wo die Koalitionsfreiheit der Arbeiterschaft bisher zu den ehernen Bestandteilen der lebenden Verfassung gehörte und wo die Arbeiterschaft sich früher und freier als in irgend einem sonstigen Land der Welt zur Vertretung ihrer wirtschaftlichen Interessen zusammenschliessen und die aus diesem Zusammenschluss entstandene Macht gegenüber dem Unternehmertum einsetzen konnte — wir fragen: wie kommt es, dass gerade in diesem klassischen Land der Freiheit das Koalitionsrecht der Arbeiterschaft dermassen angetastet wird?

Diese Fragen zwingen sich von selbst auf. Wer Antwort darauf sucht, darf aber unmöglich nur bis zu dem grossen Streik im vorigen Jahre zurückblicken, sondern der muss sich Rechenschaft geben von den grossen wirtschaftlichen Veränderungen, die sich — in ihren Anfängen schon zur Jahrhundertwende erkennbar — seit dem Kriege in immer überstürzenderem Tempo vollzogen haben und deren sinnfälliges Ergebnis darin besteht, dass England seine frühere Monopolstellung auf dem Weltmarkt verloren hat. Englands Industrie, die über ein Jahrhundert hindurch eine dominierende Stellung in der Welt einnahm, die die Länder der verschiedensten Kontinente mit Eisenbahnen, Schiffen, Eisen, Stahl, Kohle, Maschinen, Textilwaren und allen sonstigen Fertigfabrikaten versorgte, die jedesmal, wenn ein Land zum Industrialismus übergang, eine neue Blüteperiode erlebte und für die somit der Siegeszug der Maschine um die Welt ein Quell unermesslicher Gewinne war diese englische Industrie sieht sich heute von einer Reihe von Ländern umgeben, in denen die Räder im selben Tempo oder noch schneller sausen als im Geburtsland der Dampfkraft und der Eisenbahn, und in denen nun fast alles, was sie früher aus England beziehen mussten, in eigenen Fabriken hergestellt wird. Mehr noch: viele dieser Länder, die ehemals Englands

beste Kunden waren, haben die industrielle Produktionsmethode in überraschend kurzer Zeit bis zu einem Grad entwickelt, dass sie nicht nur ihren eigenen industriellen Bedarf zu decken vermögen, sondern auch ihrem Lehrmeister im Gebrauch der Maschine den Platz auf dem Weltmarkt mit Erfolg streitig machen. So beginnt heute England die Kehrseite seines einstigen grosszügigen Maschinenexportes zu fühlen: indem es der Welt das Geheimnis des Dampfes enthüllte, hat es überall Kräfte geweckt, die sich nun gegen die englische Industrie selbst erheben.

Es kann nicht anders, als dass dieser Wandel in der industriellen Weltstellung Englands auch einen Wandel in den Beziehungen der sozialen Klassen Englands bewirken muss. Solange die englische Industrie gegenüber andern Ländern einen weiten Vorsprung hatte, solange England die Werkstatt der Welt war, solange konnte das Unternehmertum die Arbeiterschaft durch Zahlung auskömmlicher Löhne zur Zufriedenheit stimmen. Auch lag keine Veranlassung vor, den Arbeiter in seinen Bürgerrechten zu beschneiden, denn von einem zufriedenen Arbeiter hatte die Bourgeoisie nichts zu befürchten. Anders nun, da England nur noch eine der vielen Werkstätten der Welt ist und sich bei dem Hereinholen von Aufträgen einem scharfen Wettbewerb ausgesetzt sieht. Jetzt fliessen die Gewinne nicht mehr so üppig wie ehemals und jetzt kann das Unternehmertum auch die Zufriedenheit der Arbeiterschaft nicht mehr so billig erkaufen. Im Gegenteil, die englische Bourgeoisie sieht sich, will sie sich den Gewinnstrom nicht schmälern lassen, mehr und mehr gezwungen, den Lebensstandard der Arbeiterklasse anzutasten. In diesem Beginn stösst sie aber auf einen härtnäckigen Widerstand seitens der Arbeiterschaft. Diese hat in kurzer Zeit die ehemaligen gildenhaften Gebilde zu starken gewerkschaftlichen Organisationen entwickelt, die nun mit vereinigter Macht jedem Anschlag auf den Lebensstandard der Arbeiterklasse trotzen. So bleibt der Bourgeoisie kein anderes Mittel, als erst diese eherne Macht der Arbeiterklasse zu zerbrechen. Erst wenn dieses Hindernis aus dem Weg geräumt ist, kann sie zum eigentlichen Angriff übergehen.

Das ist der wirkliche Sinn des Gesetzesentwurfes, den das englische Unterhaus in diesen Tagen zur Verabschiedung bringen wird. Dabei ist es ziemlich gleichgültig, ob auf Grund der Beratungen noch textliche Aenderungen erfolgen oder nicht. Der Charakter des Gesetzes wird dadurch nicht berührt. Es bleibt ein Gesetz zur Entwaffnung und zur Entrechtung der englischen Arbeiterschaft, und seine Annahme bleibt, wie immer auch seine endgültige Form sein möge, nur der erste grosse und sinnfällige Beginn eines viel grösseren Anschlags, zu dem die Bourgeoisie Albions schon in allernächster Zeit ausholen wird.

Aber befinden sich nicht auch die meisten Industriestaaten Europas in der selben Lage wie das heutige England? Müssen sich nicht alle in derselben Weise wehren, um nicht vom Weltmarkt abgedrängt zu werden? Stehen nicht schon heute überall grosse Teile des gewaltigen Räderwerkes still, weil es an gewinnbringenden Aufträgen fehlt? Und werden nicht auch diese Staaten über kurz oder lang dem von England nun gewiesenen Weg folgen und ebenfalls trachten, diesen verschärften Wettbewerb auf Kosten der Arbeiterschaft auszufechten und — soweit dies nicht schon geschehen ist — deren Organisationen an Ketten legen wollen? Es ist in England festgestellt worden, dass der englische Gesetzesentwurf bereits in fünfzehn verschiedene Sprachen übersetzt ist. Wir meinen, dass diese Tatsache allein ein sprechender Beweis dafür ist, dass die damit erfolgte Abwürgung des Koalitionsrechtes nicht nur die englische Arbeiterschaft angeht.

ED. WECKERLE.

## Sacco und Vanzetti.

*Sacco und Vanzetti* — schrill klingen diese beiden Namen in unsere Ohren, denn sie erinnern an eines der schlimmsten Justizverbrechen, das an zwei italienischen Anarchisten in den Vereinigten Staaten verübt wird.

Seit nunmehr sieben Jahren schwebt über diesen beiden das Beil des Henkers, ohne dass ihnen die geringste Schuld nachgewiesen ist. Vor kurzem noch mochte man hoffen, dass Sacco und Vanzetti wieder auf freien Fuss gelassen würden. Ein Gewohnheitsverbrecher hatte im Oktober vorigen Jahres bekannt, dass er selbst Mitbeteiligter an dem Morde war, dessentwegen Sacco und Vanzetti zum Tode verurteilt worden sind. Aber das hinderte die amerikanische Justiz nicht, die beiden Italiener ein zweites Mal zum Tode zu verurteilen. Warum die amerikanischen Richter Sacco und Vanzetti das Leben nicht gönnen und warum sie ein Todesurteil aussprechen und festhalten, obwohl dieses jeglicher Rechtsgrundlage entbehrt? Die beiden Italiener sind die einzigen, die Kennntnis haben von Misshandlungen, die im amerikanischen Gefängnis an einem andern Anarchisten, *Andrea Salsado*, verübt worden sind und denen sich dieser schliesslich nur dadurch entziehen konnte, dass er sich aus dem 14. Stockwerk des Gefängnisses hinausstürzte. So sind Sacco und Vanzetti von der amerikanischen Justiz angeklagt worden, weil ihnen selbst unmöglich gemacht werden sollte, Anklage gegen die amerikanischen Behörden zu erheben. Der Tod, der nun, kraft zweimaligen Gerichtsurteils an ihnen vollstreckt werden soll, hat also keinen andern Zweck, als die Stimmen der beiden für immer zu ersticken. Es ist darum, dass die gesamte zivilisierte Welt von einem Schauer erfasst ist und bei dem Gouverneur von Massachusetts darauf andringt, das Todesurteil nicht vollziehen zu lassen, sondern dieses einer Revision zu unterziehen. Ob diese Stimmen Gehör finden werden? Wenn nicht, dann laden die Vereinigten Staaten eine Schmach auf sich, die keine Ewigkeit auszuwischen vermag.

(— 1e).

## Vorgeschobene Posten auf schwierigem Terrain.

*Unsere Organisationen auf dem Balkan.*

Von N. N a t h a n s.

### I.

Der Balkan — das ist der noch wenig bekannte Teil von Europa, der die Operetten-Fürsten liefert und die Abenteurer, die die Salons der Bourgeoisie von West-Europa unsicher machen; das Gebiet, wo zufolge unserer braven und erhabenen Bourgeoisie noch sehr primitive, das will heissen: rückständige Auffassungen bestehen hinsichtlich des Lebens in seinen verschiedenen Ausprägungen und von wo aus fortwährend neuer Stoff geliefert wird für die humoristischen Blätter der „zivilisierten“ Welt über Balkan-Sauberkeit, Balkan-Praktiken hinsichtlich „mein und dein“, usw. usw.

Man kennt doch die als typisch bewertete Erzählung des Gesandten aus dem Westen, der auf einem Hofball irgendwo auf dem Balkan nach einer Unterredung mit seiner Excellenz dem Minister des Innern seine goldene Taschenuhr vermisste? Eine vertrauliche Mitteilung unmittelbar an den Minister-Präsidenten hatte zum Ergebnis, dass dieser Machthaber

nach einem kurzen Gespräch mit seinem Amtsgenossen dem Inhaber die Uhr wieder überreichte. Auf die Frage, ob die Zurückerbittung der Uhr nicht peinlich gewesen sein musste, lautete der Bescheid: „Ich habe noch nichts deswegen gesagt, er weiss noch nicht einmal, dass er die Uhr bereits wieder los ist. . .“

Wir in der Arbeiterbewegung, wir haben hinsichtlich des Balkans auch unsere eigenen Auffassungen. Wir kennen ihn als den immer glimmenden Herd der Kriegsgefahr, wo die Pulvertässer der gegensätzlichen kapitalistischen Interessen aufgehäuft sind und bei dem ruchlosen Spielen mit Feuer in dieser Umgebung jeden Augenblick die Flamme hoch aufschlagen kann, um die Welt aufs neue in ein Feuermeer umzuwandeln. Wir wissen, wie die nationalistisch-taschistisch regierten Länder des Balkans die Arbeiterbewegung — den einzigen Schutz gegen Kriegsgefahr — unter der Maske der Kommunistenbekämpfung auf alle mögliche Weise verfolgen; wie dort in einigen der neu gebildeten Länder zum Schein eine prächtige soziale Gesetzgebung nach dem Entwurf der internationalen Konventionen des Völkerbundes auf Papier besteht, aber infolge des Mangels an einer kräftigen Arbeiterbewegung, die imstande wäre, den Rechten des Arbeiters Achtung zu verschaffen, in der Praxis von dieser Gesetzgebung wenig zu bemerken ist, und wie selbst das allererste Recht der Arbeiter — das der organisatorischen Freiheit — zu einem Hohn wird. Wozu noch kommt, dass die Arbeiterbewegung selbst mit allerlei Schwierigkeiten zu kämpfen hat, die den unter dem heutigen Regime ewig dauernden Nationalitätszwist entspringen, und dass — leider — infolge der Uneinigkeit und des Streites in den eigenen Reihen die Möglichkeit der Machtbildung und des Widerstandes der Arbeiterklasse selbst noch geschwächt wird.

Das alles wissen wir, und die Rundreise, die der Unterzeichnete im April ds. Js. in verschiedenen Balkanländern machte mit dem Ziele: 1.) Material zu sammeln betreffend die Verletzung des Koalitionsrechtes für unseren Bericht an die X. Arbeitskonferenz in Genf; 2.) die Vorbereitung der 3. I.T.F.-Balkankonferenz in Laibach am 5. und 6. Juni ds. Js., die zugleich eine grosse Friedensdemonstration sein wird; 3.) Verstärkung des Kontaktes mit den angeschlossenen Organisationen, und 4.) Propaganda für den Anschluss von Organisationen, die gegenwärtig noch ausserhalb unserer Reihen stehen, — diese Rundreise hat den Eindruck noch verstärkt, der hinsichtlich des Balkans bei uns bestand.

Doch in einer Hinsicht war die Reise, wenn nicht eine Offenbarung, so doch eine erfreuliche Ueberraschung, nämlich: hinsichtlich des Wirkens und des Ausbaus speziell *unserer* Organisationen, die diese nicht allein zu dem Kern der Gewerkschaftsbewegung im allgemeinen in den Balkanländern machen, sondern auch hinsichtlich ihres Wertes und ihrer Leitung auf eine Linie stellen mit den besten unserer Organisationen anderswo, trotz, oder besser gesagt, gerade wegen der enormen Schwierigkeiten allerlei Art, womit sie überall auf dem Balkan zu kämpfen haben.

Eine Darstellung der Beschränkungen der Rechte und Freiheiten, denen, ungeachtet aller feierlichen Zusagen und Versprechen in Friedensverträgen und Verfassungen, vor allen Dingen das Eisenbahnpersonal, aber auch die übrigen Transportarbeiter in den Balkanländern fortwährend ausgesetzt sind, findet man in dem als Beilage dieses Mitteilungsblattes erscheinenden Bericht an die 10. Arbeitskonferenz. Hier wollen wir nur etwas von unseren Organisationen selbst berichten.

Da ist zum Beispiel die kleinste Organisation, die der Eisenbahnerschaft in *Jugoslawien*. Nirgends sind die Schwierigkeiten für die organisatorische Arbeit, die sich aus dem Nationalitäten-Gegensatz ergeben, so gross wie in diesem Lande, das sich offiziell das Königreich der Serben, Slovenen und Kroaten nennt, das aber in Wirklichkeit wohl sechs bis sieben verschiedene Nationalitäten umfasst, alle mit eigener Sprache, eigenen Sitten, eigenen Traditionen, eigener Geschichte und eigener Entwicklung. Hierzu kommt noch die Verfolgung unserer Organisation durch eine den nationalistischen Organisationen alle möglichen Erleichterungen gewährende Regierung, eine Verfolgung, die sich nicht allein in dem Verbot des Versammelns und der Tätigkeit der Abteilungen, sondern auch in allerlei Ranküne-Massnahmen gegen die Haupt- und Abteilungsvorstände äussert. Unter diesen Umständen kann man sich leicht einen Begriff machen von den Schwierigkeiten unserer jugoslawischen Kameraden.

Der Kern der Organisation befindet sich in Slovenien, der ehemaligen österreichischen Provinz, — ein erneutes Kompliment für unsere österreichische Organisation! —, aber allmählich gelingt es doch, auch in den übrigen Teilen des Reiches das Personal zum Zusammenschluss zu bringen. Es steht wohl ausser Zweifel, dass die scharfe Verfolgung der Organisation vor allem in der letzten Zeit mit den angekündigten und zum Teil bereits verwirklichten Ersparnismassnahmen der Eisenbahnverwaltung in Verbindung steht, an deren Spitze ein General im aktiven Dienst als Minister des Verkehrswesens fungiert.

Von den beabsichtigten Ersparnismassnahmen können die folgenden Zahlen eine Vorstellung vermitteln: das Eisenbahn-Budget, das auf rund 4.332 Millionen Dinar veranschlagt ist, muss auf 2.452 Millionen herabgesetzt werden. In der Direktion Laibach (Slovenien) müssen deswegen alle Personalausgaben mit 43 % vermindert werden. Das bedeutet eine massenweise Personalentlassung. Ausserdem soll das Streckenpersonal in Zukunft nur an 4 Wochentagen arbeiten dürfen, wobei es an diesen 4 Tagen ebenso viel Arbeit leisten muss als früher während der ganzen Woche. Die Löhne des ganzen übrigen Personals und seine Arbeitszeiten werden ebenfalls in bedeutendem Umfang verschlechtert; das gleiche gilt für die Pensionsbestimmungen. Der General-Minister hat im Parlament noch weitere Herabsetzungen der Personalausgaben in Aussicht gestellt. Ueber das eine und andere werden unsere jugoslawischen Kameraden noch selbst in unserem Mitteilungsblatt berichten. Ihre Organisation, die zur Zeit 5 200 des 75 000 Köpfe starken Personals umfasst, wird durch die Regierung als *das* Hindernis für die vollständige Durchführung der Verschlechterungen betrachtet; daher die verschärften Anschläge auf die Organisation, auf deren Führer und Mitglieder.

Auch in *Bulgarien* hat es unseren Kameraden an Verfolgungen nicht gefehlt. Nach dem letzten verlorenen Streik, der von Ende Dezember 1919 bis Mitte Februar 1920 dauerte, war die Organisation so gut wie vernichtet, und bis 1922 musste illegal gearbeitet werden. Doch ungeachtet aller enormen Schwierigkeiten umfasste sie am 1. Januar ds. Js. rund 4 100 Mitglieder, und nach der Verschmelzung mit einer sogenannten „neutralen“ Organisation im Beginn dieses Jahres rund 6 000 Mitglieder von einem Gesamtpersonal von ca. 15 200 Köpfen!

Die Führer unserer Organisation haben diese durch ihr taktisches Auftreten vor den Folgen der Zersplitterung, die sonst die bulgarische Arbeiterbewegung kennzeichnet, beschützen können. Und die

Möglichkeit ist nicht ausgeschlossen, dass unsere Organisation, die zwischen verschiedenen Strömungen steht, ein Punkt der Sammlung werden wird für alle, die, das Interesse der Bewegung höher stellend als das von Personen oder Gruppen, die Einheit zustande zu bringen trachten.

Noch zwei Tatsachen, die einen Einblick geben in die Position, die unsere Kameraden in diesem Lande erlangt haben, das gegenwärtig noch so schwer unter den Folgen des grossen Krieges leidet, seien hier angeführt:

In Sofia durfte ich einer kombinierten Vorstandssitzung unserer Eisenbahner-Organisation und des Verbandes der Post-, Telegraphen- und Telephonbediensteten beiwohnen, die der Besprechung von Plänen zwecks Errichtung eines gemeinsamen neuen Gewerkschaftshauses diente. Die Kosten wurden geschätzt auf rund 7 Millionen Leva (rund 140 000.— Gulden)- wovon bereits mehr als 1/5 im Baufonds vorhanden ist. Die Möglichkeit ist nicht ausgeschlossen, dass in Zukunft auch organisatorisch die Bande zwischen dem Eisenbahnpersonal und den Post-, Telegraphen- und Telephonbediensteten noch enger gestaltet werden, wie das in Belgien bereits geschehen ist, (und, wie wir hoffen, das in Zukunft auch international möglich wird!).

Eine andere kleine, aber typische Erscheinung:

In Sofia prangte der Kalender unserer Organisation in seiner vollen Farbenbuntheit mit der roten Fahne und dem Zeichen der I.T.F. auf dem Vordergrund an der Wand des Wartesaals des Hauptbahnhofs. Ueberhaupt wird in allen Balkanländern immer und immer wieder die Aufmerksamkeit der Mitglieder unserer Organisation auf das Bestehen und Wirken der internationalen Föderation gelenkt und alles getan zur Verstärkung des internationalen Gedankens. Dass die Mitglieder den Beitrag für die I.T.F. extra entrichten — und, wie noch zu erschen sein wird, teilweise auch noch direkt zu den Kosten der internationalen Kongresse und Konferenzen beitragen —, erscheint uns hierzu als ein sehr geeignetes Hilfsmittel.

Was mich sowohl in Jugoslawien als in Bulgarien frappierte, war die starke Anteilnahme der *Beamten* an Werke der allgemeinen Organisation. Bei der Durchreise durch Bulgarien, als an den verschiedenen Stationen die Mitglieder zur Bewillkommung an den Zug kamen, war es vielfach der Stationschef, der im Namen der örtlichen Organisation das Wort führte! Eine Erscheinung, die in Griechenland noch stärker zum Ausdruck kam.

(Schluss folgt).

## Rundschau.

### Mussolini's Chartre der Arbeit.

Den Klimax der diesjährigen Gründungsfeier der Stadt Rom bildete die Verkündung der „Carta del Lavoro“, die so etwas wie eine Verfassung darstellen will, deren Grundsätze für die rechtliche Regelung der Arbeitsverhältnisse massgebend sein sollen. Man ist seit dem Marsch auf Rom allmählich an ebenso hochklingende wie verlogene Phrasen gewöhnt, aber sie in solcher Fülle auf den denkbar engsten Raum zusammenzudrängen, das war selbst einem Mussolini bisher nicht gelungen. Gleich der erste Satz ist eine Perle faschistischer Rhetorik. „Die italienische Na-

tion“, so wird der Welt versichert, „ist ein Organismus mit besonderen Zielen, einem besonderen Leben, und mit Handlungsmethoden, die denjenigen der Individuen und Gruppen, aus der sie besteht, überlegen sind. Sie bildet eine morale, politische und wirtschaftliche Einheit, deren vollständige Verwirklichung in dem Faschistischen Staat zu finden ist“. Es ist wahr: durch die Uebersetzung geht viel von dem Reiz des italienischen Textes verloren, aber schliesslich kommt es bei einer Verfassung nicht auf den mehr oder minder musikalischen Wortklang, sondern eben auf den konkreten Inhalt an. In dieser Hinsicht aber lässt uns der hier hervorgehobene Satz vollständig im Stich, denn wir vermögen uns wirklich nichts darunter vorzustellen, es sei denn, dass damit dem faschistischen Staat ein Freibrief für seine terroristischen Praktiken gegen vom Faschismus abseits stehende Individuen und Gruppen ausgestellt werden soll. Im folgenden Paragraphen wird dann der Grundsatz verkündet, dass Arbeit eine soziale Pflicht sei und darum — und allein darum — den Schutz des Staates genieße. „Die gesamte Produktion muss als eine Einheit vom nationalen Standpunkt betrachtet werden“. Das klingt fast wie eine Kampf-ansage an das auf dem Individualismus beruhende privatkapitalistische System, aber einige Paragraphen weiter wird mit demselben Pathos erklärt: „Der Staat betrachtet das private Unternehmen in der Sphäre der Produktion als die meist wirkungsvolle und nützliche Methode zur Wahrung der Interessen der Nation“.

In diesem Wortschwall geht es unentwegt weiter. Glaubt man in irgend einem Satz wirklich etwas Konkretes zu finden, dann wird dies durch den Nachsatz wieder weggenommen. Ein klassisches Beispiel hierfür bildet der Paragraph 3. Dieser lautet:

„Berufliche oder gewerkschaftliche Organisation ist frei, aber nur solche Gewerkschaften, die vom Staate anerkannt sind und dessen Kontrolle unterstehen, sind gesetzlich berechtigt, alle Kategorien von Unternehmern und Arbeitern, aus denen sie zusammengesetzt sind, zu vertreten, deren Interessen gegenüber dem Staat oder anderen beruflichen Organisationen wahrzunehmen, Kollektivverträge für alle zu deren Kategorie gehörenden Personen abzuschliessen, von deren Mitgliedern Beiträge zu erheben, und in deren Namen im öffentlichen Interesse Vertretungsrechte auszuüben.“

Das heisst mit andern Worten, dass Organisationen wohl auf dem Papier das Recht haben, zu bestehen, dass sie aber — sofern es sich nicht um faschistische Gebilde handelt — keinerlei Funktionsrechte besitzen und die gesamte Bevölkerung der faschistischen Vormundschaft unterstellt ist.

„Die Arbeit“, hörten wir, „ist soziale Pflicht“, aber sie ist auch ein faschistisches Privileg, denn im Paragraphen 23, der die Arbeitsvermittlung regelt, wird ausdrücklich bestimmt, dass der Unternehmer bei der Einstellung von Personen den Mitgliedern der faschistischen Partei oder faschistischer Gewerkschaften *einen Vorrang* einräumen muss. Der Nichtfaschist kann seine Hände in den Schoss legen und hungern, wenn faschistische Niedertracht ihn nicht gar auf eine der vielen italienischen Verbrecherinseln verbannt. Bemerkenswerterweise sollen sich Unternehmerkreise gerade gegen diesen Passus der Arbeitscharte heftig zur Wehr gesetzt haben. Das würde darauf hindeuten, dass die Unternehmer fürchten, die guten Arbeiter von der Einstellung ausschliessen zu müssen, und

dass gerade diese dem Faschismus noch immer fernstehen.

Es klingt zwar wie ein böser Witz, aber tatsächlich soll sich die italienische Regierung mit der Absicht tragen, dieses einzigartige Dokument der bevorstehenden Internationalen Arbeitskonferenz in Genf vorzulegen, um damit den Beweis zu liefern, dass die Rechte der Arbeiterschaft in Italien besser gewahrt sind als in irgendeinem andern Land der Welt. Ein frecheres Unterfangen ist wohl kaum vorstellbar.

(— 1e).

## MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

### Internationale Konferenz der Chauffeurs.

Die Konferenz findet vom 27.—29. Juni d. J. im Gebäude der Konsumgenossenschaften, 31, Boulevard du Temple, Paris, statt. Diejenigen Organisationen, die ihre Delegierten noch nicht angemeldet haben, wollen dies unverzüglich tun. Im Laufe der nächsten Woche kommt ein grosser Teil der der Konferenz vorzulegenden Berichte zum Versand.

### Internationale Strassenbahnerkonferenz.

Die angeschlossenen Organisationen sind schriftlich davon verständigt worden, dass diese Konferenz bis auf weiteres hinausgeschoben worden ist. Inzwischen werden wir die eingelaufenen Berichte im Mitteilungsblatt veröffentlichen.

### Proteste gegen die reaktionären Massnahmen der jugoslawischen Regierung.

Mehrere angeschlossene Organisationen haben uns mitgeteilt, dass sie bei der Vertretung der jugoslawischen Regierung gegen die Aufhebung unseres Eisenbahnverbandes Protest eingelegt haben. Der Deutsche Verkehrsbund hat durch einen Artikel im „Vorwärts“ die Öffentlichkeit auf die reaktionäre Haltung der jugoslawischen Regierung aufmerksam gemacht.

Wir bitten alle angeschlossenen Organisationen, unsere jugoslawischen Kameraden in der gewünschten Weise zu unterstützen.

### Bericht über den Pariser Kongress.

Der Bericht über den Pariser Kongress ist den angeschlossenen Organisationen zugeschickt worden. Diejenigen Verbände, die mehr Exemplare als die ihnen zustehende Anzahl erhalten haben, wollen uns ihre Rimesse (Mk. 2.50 pro Exemplar) gefl. zugehen lassen.

### Empfangene Beiträge.

Norwegischer Matrosen- und Heizerverband . . . . .	f	180.—
Englischer Eisenbahnverband . . . . .	„	22.800.—
Verband der englischen Eisenbahnkanzlisten . . . . .	£	54.0.0
Rumänischer Hafearbeiterverband . . . . .	Lei	4.000.—
Oesterreichischer Eisenbahnverband . . . . .	f	1.594.28
Deutscher Verkehrsbund . . . . .	M	9.998.10
Französischer Transportarbeiterverband . . . . .	frs.	5.000.—

### Empfangene Sonderbeiträge für den Seeleutefonds.

Norwegischer Seeleute- und Heizerverband . . . . .	f	750.—
Finnischer Transportarbeiterverband . . . . .	„	250.—

### Empfangene Beiträge für den Streik der Bengal-Naghpur-Eisenbahner.

Eisenbahnverband Palästina's . . . . .	150 Piaster
--	-------------

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

Belgischer Eisenbahnverband, Brüssel, 29. und 30. Mai.  
 Jugoslawischer Eisenbahnverband, Ljubljana, 3. und 4. Juni.  
 Balkankonferenz der Transportarbeiter, Ljubljana, 4. und 6. Juni.  
 Verband der Deutschen Transportarbeiter in der Tschechoslowakei, Reichenberg, 5.—16. Juni.  
 Finnischer Transportarbeiterverband, Helsingfors, 11.—15. Juni.  
 Schweizerischer Eisenbahnverband, Bern, 2.—3. Juli.  
 Confraternidad Ferroviario, Buenos Aires, 2.—4. Juni.



## Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

### POLEN.

(Schluss).

#### IX. Die Lohnregelung (Fortsetzung).

##### b) Lohnregelung für ständige Arbeiter im Taglohn (Tagesdienst).

Die Löhne dieser Bedienstetengruppe werden auf Grund der folgenden Punktskala errechnet:

Lohnkategorie	Dienstaltersstufe		
	a (Punktzahl pro Arbeitstag)	b	c
1.	18,4	19,6	20,8
2.	16,0	16,8	17,6
3.	13,6	14,4	15,2
4.	12,4	13,0	13,6
5.	11,2	11,6	12,4
6.	10,0	10,6	11,2
7.	8,8	9,4	10,0
8.	8,4	—	—

Die Errechnungsmethode ist dieselbe wie die für die festangestellten Bediensteten beschriebene, jedoch mit dem Unterschied, dass in der vorstehenden Punktskala die allgemeine Teuerungszulage (bei den festangestellten Bediensteten im Monat 60 Punkte) bereits einbegriffen ist und dass das Ergebnis nicht Monats- sondern Tagelöhne darstellt. Demgemäss werden der Punktzahl jeweils nur 1,76 Punkte als Familienzuschlag beigefügt, was dem 25-ten Teil des Monatszuschlags der Festangestellten (44 Punkte) entspricht.

##### Beispiele:

1) Lediger ständiger Arbeiter im Tagesdienst der Lohnkategorie 6, Stufe a:

Grundpunktzahl einschliessl. Teuerungszulage 10 Punkte  
hierzu als Extra-Teuerungszuschlag 10 % 1 Punkte

zusammen 11 Punkte  
Multiplikant 43 43 „  
ergibt 473 Groschen  
oder 4 Zloty und 73 Groschen

2) Verheirateter ständiger Arbeiter im Tagesdienst mit Frau und 2 Kindern, Lohnkategorie 6, Stufe a:

Grundpunktzahl einschliessl. Teuerungszulage 10 Punkte  
Familienzuschlag (3 mal 1,76 Punkte) 5,28 „  
15,28 Punkte

hierzu als Extra-Teuerungszuschlag 10 % 1,52 „  
zusammen 16,80 Punkte  
Multiplikant 43 43 x  
ergibt 722 Groschen  
oder 7 Zloty und 22 Groschen

c) Die Lohnregelung für ständige Arbeiter im Taglohn  
(Schichtendienst).

Für die Errechnung dieser Bedienstetengruppe ist die nachstehende Punktskala massgebend:

Lohnkategorie	Dienstaltersstufe		
	a (Punktzahl pro Arbeitstag)	b	c
1.	15,3	16,3	17,3
2.	13,2	14,0	14,7
3.	11,3	12,0	12,7
4.	10,3	10,8	11,3
5.	9,3	9,8	10,3
6.	8,3	8,8	9,3
7.	7,3	7,8	8,3
8.	7,0	—	—

Die Errechnungsweise stimmt mit der für ständige Arbeiter im Tagesdienst beschriebenen überein, jedoch mit dem Unterschied, dass der sich ergebende Taglohn mit 30 vervielfacht und auf diese Weise der Monatsgehalt festgestellt wird.

Von den Bediensteten der beiden unter b) und c) angeführten Gruppen gehören u.a. zur

Lohnkategorie 1: Uhrmacher, Setzer.

Lohnkategorie 2: Handwerker-Vorarbeiter, besonders qualifizierte Handwerker, Steindruckere.

Lohnkategorie 3: Provisorische Unterassistenten, Bahnaspiranten, gut qualifizierte Hilfskontoristen und Hilfskontoristinnen, qualifizierte Handwerker, Kraftwagenführer, Drucker.

Lohnkategorie 4: Bahnaspirant(in), Stenotypistin mit besonderen Qualifikationen, Prov. Lokomotivführergehilfe II Kl., Prov. Maschinist ortsfester Maschinen, Motorwagenführer, Magazin-Aufseher, Wagenkontrollleur II. Kl., Elektromonteur II. Kl., Signalmonteur II. Kl., Handwerker.

Lohnkategorie 5: Prov. Kontorist, Qualifizierte Stenotypistin, Vorarbeiter in Haupt- und Hilfswerkstätten, Güterschuppen-Vorarbeiter, Magazin-vorarbeiter, Hilfsarbeiter bei ortsfesten Maschinen, Wagenschmieder, Vorarbeiter im Streckendienst.

Lohnkategorie 6: Bahngehilfe, Rangierer, Güterschaffner, Weichensteller II. Kl., Streckenaufsehergehilfe, Lokomotivheizer II. Kl., Wächter, Bahnpolizist, Streckenwärter, Telephonist(in), Wagenheizer. (Alle hier genannten Bediensteten, soweit sie im provisorischen Dienst stehen). Ferner: qualifizierte Arbeiter, Lampisten usw.

Lohnkategorie 7: Unqualifizierte Arbeiter nach einem Jahr Dienst im Eisenbahnbetrieb.

Lohnkategorie 8: Unqualifizierte Arbeiter ausser der in Lohnkategorie 7 angeführten.

Die Beförderung in höhere Lohnstufen erfolgt bei den ständigen Arbeitern und Bediensteten ebenso wie bei den festangestellten Bediensteten automatisch um die drei Jahre.

Falls die Lohnerhöhungen nicht zur üblichen Zeit erfolgen, kann Beschwerde auf dem Dienstweg erhoben werden.

Den Kriegsteilnehmern wird die Militärdienstzeit bei Errechnung der Löhne in Anrechnung gebracht.

Bemerkungen allgemeiner Art.

Zu der auf den polnischen Staatsbahnen geltenden Lohnregelung bemerkt der polnische Eisenbahnerverband:

„Unserer Meinung nach sind die Löhne der unteren

Kategorien zu niedrig und entsprechen nicht den wirklichen Lebensunterhaltskosten einer vierköpfigen Familie.“

Um einen Einblick in die Kosten des Lebensunterhalts zu vermitteln, seien hier die Preise für einige Lebensmittel und Gebrauchsartikel angeführt. Es kosten: 1 Paar Stiefel Zl. 40.—, 1 Lodenanzug Zl. 120.—, 1 kg. Roggenbrot Zl. 0,60, 1 kg. Fleisch Zl. 1,60, 1 kg. Schweinefett Zl. 2,—, 1 kg. Bohnen Zl. 0,80, 1 lt. Milch Zl. 0,40, 1 cbm. Steinkohle Zl. 4,50.

Die Wohnungsmiete beträgt in der Hauptstadt Zl. 20,— im Monat.

**Ortszulagen:** In der Hauptstadt wird eine Ortszulage im Ausmass von 20 Prozent des Gehalts bzw. Lohns gewährt.

**Prämien:** Es gibt Prämien für Ersparnis an Schmieröl und Kohlen. Hinsichtlich des Schmieröls sind die Verbrauchsnormen derart festgesetzt, dass Prämien kaum oder nicht zur Auszahlung gelangen. Die Kohlen-Ersparnisprämie liegt zwischen 40 und 60 Zloty im Monat, doch kommen nur wenige Personen in deren Genuss. Ausserdem werden Stunden-Kilometerzuschläge gewährt. (Nähere Angaben hierüber enthält der Bericht des Polnischen Eisenbahner-Verbandes nicht).

**Abzüge:** Den festangestellten Bediensteten werden 3 % des Gehalts als Beitrag zum Pensionsfonds (siehe Abschnitt X) abgezogen. Sonstige Abzüge bestehen nicht.

**Sonstiges:** Bedienstete, die infolge eines Dienstunfalls in ihrer Arbeitsfähigkeit beschränkt werden, werden gewöhnlich auf andere Dienstposten versetzt. Eine Einbusse an Verdienst ist damit nicht verbunden.

Bei Abkommandierungen werden Diäten gewährt, deren Höhe durch Ministerialerlässe festgesetzt ist.

Bei dienstlicher Versetzung werden, soweit diese von Amtswegen erfolgt, die reinen Umzugskosten ersetzt.

Bei vorübergehender Ausübung eines höher besoldeten Dienstes wird der Gehalt bzw. Lohn in der alten Weise weitergezahlt.

Prämien bei Dienstjubiläen werden nicht gezahlt.

### XVIII. Technische Ausbildung.

Zur fachlichen Ausbildung der Lokomotivheizer und deren Ersatz sind seitens der Eisenbahnverwaltung besondere Lehranstalten vorhanden. Ferner bestehen in drei Direktionsbezirken Lehrkurse für Lokomotivführer sowie für das Personal des Betriebs- und Bürodienstes.

Die Initiative zu diesen Einrichtungen ging von den Eisenbahnen aus. Innerhalb des Polnischen Eisenbahnerverbandes haben nur einige wenige Ortsgruppen Vorbereitungskurse zu Dienstprüfungen errichtet.

Nach der Auffassung des Polnischen Eisenbahnerverbandes ist die fachliche Ausbildung des Personals vor allem Pflicht und Aufgabe der Eisenbahnen selbst. Die Gewerkschaften verfügen im allgemeinen nicht über hinreichende Mittel, um sich mit der beruflichen Ausbildung zu befassen.

## Das Koalitionsrecht und die Eisenbahnerschaft.

Bekanntlich sieht die Tagesordnung der in der zweiten Mai-Hälfte beginnenden X. Internationalen Arbeitskonferenz unter anderem die Frage der gewerkschaftlichen Freiheit als Behandlungsgegenstand vor. Mit Rücksicht darauf, dass für die Eisenbahnerschaft

das Koalitionsrecht vielfach durch Bestimmungen geregelt wird, die auf die meisten andern Arbeitnehmergruppen keine Anwendung finden, und dass somit die Eisenbahner in dieser Hinsicht eine gewisse Sonderstellung einnehmen, hielt es das Sekretariat der I.T.F. für geboten, eine gedrängte Darstellung über die gegenwärtige Regelung des Koalitionsrechtes für die Eisenbahnerschaft abzufassen und diese der X. Internationalen Arbeitskonferenz als Denkschrift zu unterbreiten.

Der Schriftsatz zerfällt in vier Abschnitte. Im ersten werden diejenigen Länder angeführt, in denen für die Eisenbahnerschaft überhaupt kein Koalitionsrecht besteht; der zweite führt eine Reihe von Fällen an, in denen der kollektive Gebrauch des Koalitionsrechtes — namentlich das Recht zum Streik — auf direkte und indirekte Weise eingeengt wird, während der dritte Abschnitt Beispiele dafür anführt, wie die individuelle Ausnutzung des Koalitionsrechtes behindert wird. Im letzten Abschnitt sind schliesslich die Forderungen der Eisenbahnergewerkschaften in der Frage des Koalitionsrechtes umrissen.

Die Denkschrift wird den Mitgliedern der X. Internationalen Arbeitskonferenz in fünf verschiedenen Sprachen (französisch, englisch, deutsch, spanisch und schwedisch) in einem rund 80 Seiten starken Heft unterbreitet.



## Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

Wir beginnen hiermit mit der Veröffentlichung der bisher etwelaufenen Berichte über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

### OESTERREICH.

#### Allgemeines.

Unter den Begriff Eisenbahnen fallen in Oesterreich alle Unternehmungen, die auf dem Schienenwege die Beförderung von Menschen und Gütern vornehmen. Das darauf bezughabende Gesetz stammt aus dem Jahre 1851 und wurde in der Form einer Eisenbahnbetriebsordnung für alle damaligen Kronländer erlassen. Es galt nur für Hauptbahnen, die als Massen- und Schnellverkehrsmittel in Betracht kommen. Die fortschreitende Entwicklung der Wirtschaft erforderte aber auch den Bau von Bahnen, die nur dem Lokalverkehr dienen sollten.

Bis zum Gesetze vom 5. Mai 1880, welches als erstes Lokalbahngesetz zu betrachten ist, wurden jeweils durch besondere Gesetze die Zugeständnisse und Begünstigungen, welche bei der Konzessionierung gewährt wurden, geregelt. Durch den weiteren Ausbau der örtlichen Verkehrsmittel war es notwendig geworden, ein neues Gesetz zu schaffen. Dieses Gesetz (vom 8. August 1910) „über Bahnen niederer Ordnung“ kennt bereits die Unterscheidung zwischen Lokal- und Kleinbahnen. *Lokalbahnen* sind jene Bahnen, welche bezüglich der technischen Anlage und Leistungsfähigkeit hinter den Hauptbahnen zurückstehen, jedoch den Verkehr in weiterem Umkreise, insbesondere die Zufuhr zu den Hauptbahnen vermitteln und in der Konzessionsurkunde als Lokalbahnen bezeichnet werden.

*Kleinbahnen* sind solche Bahnen niederer Ordnung, die für den allgemeinen Eisenbahnverkehr von geringer Bedeutung sind und hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln. Zu den Kleinbahnen gehören auch Seil- und Schwebebahnen und andere eisenbahnähnliche Transportmittel, sofern sie dem öffentlichen Verkehr dienen und von der Regierung als Kleinbahnen anerkannt werden.

Aus dieser Darstellung ist ersichtlich, dass in Oesterreich die Eisenbahnen in drei Gruppen einzuteilen sind und zwar:

- 1.) Hauptbahnen,
- 2.) Lokalbahnen,
- 3) Kleinbahnen (unter Kleinbahnen fallen auch die Strassenbahnen).

Neben den angeführten Gesetzen bestehen noch eine Anzahl von Verordnungen und Erlässen, die Ergänzungen zu beiden Gruppen bilden. Die Strafgesetze gelten für alle drei Gruppen einheitlich, ebenso die Polizeivorschriften. Für die Kleinbahnen gelten noch besondere Polizeivorschriften, die durch den Strassenverkehr bedingt sind.

Die Betriebslänge der Strassen- und Kleinbahnen Oesterreichs beträgt 431,250 Kilometer, der Personalstand 1238 Beamte und 17 909 Bedienstete.

#### *Organisatorisches.*

Obwohl nach Vereinbarungen, die mit der Gewerkschaftskommission Oesterreichs getroffen wurden, der freie Gewerkschaftsverband in Oesterreich für das Dienstpersonal der Strassen- und Kleinbahnen die zuständige Organisation ist, sind die Strassenbahner in nachfolgenden freien Gewerkschaften organisiert, ungeachtet, ob Fahr- oder Werkstättenpersonal:

*Freier Gewerkschaftsverband in Oesterreich,*  
*Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner,*  
*Bund der öffentlichen Angestellten,*  
*Reichsverband der Gemeindearbeiter und*  
*Bund der Industrieangestellten Oesterreichs.*

In letzterem sind die technischen Beamten und Unterbeamten teilweise organisiert. Die Werkstättenarbeiter sind, in Uebereinstimmung mit den Kongressbeschlüssen der Gewerkschaften Oesterreichs über die Industriegruppenorganisationen, nicht in ihren Berufsorganisationen, sondern in obengenannten Gewerkschaften organisiert. Weder der Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein, noch der Bund der öffentlichen Angestellten, bezw. der Reichsverband der Gemeindearbeiter hat eine grössere Anzahl von Mitgliedern. Die grossen personalreichen Betriebe sind im Freien Gewerkschaftsverband in Oesterreich zusammengeschlossen, der für die Strassenbahner ein besonderes Organ herausgibt.

Ein *Gegenseitigkeitsvertrag* besteht zwischen den verschiedenen Organisationen nicht, doch werden gemeinsame Besprechungen abgehalten, um auf dem Gebiete des sozialen Arbeitsrechtes und der Sozialversicherung eine Gleichmässigkeit zu erzielen. Die Beiträge und Unterstützungseinrichtungen der Organisationen sind verschiedenartig, wobei die Organisationen mit niedrigeren Beiträgen eine Konkurrenz gegenüber dem Freien Gewerkschaftsverband in Oesterreich bedeuten. Die Uebernahme von Mitgliedern durch eine andere Organisation ist ohne Zustimmung der Organisation, wo bisher das Personal organisiert war, nicht möglich da dem entsprechende Beschlüsse der Gewerkschaftskongresse entgegenstehen. Dennoch ist es wiederholt vorgekommen, dass Organisa-

tionen Agitation zur Aufnahme von Mitgliedern betrieben haben, obwohl das betreffende Personal im Freien Gewerkschaftsverband organisiert war. Im Freien Gewerkschaftsverband waren Ende Dezember 1926 13 715 Strassenbahner organisiert, davon waren in Gemeindebetrieben 12 413 Bedienstete beschäftigt.

*Autobuslinien* werden von der Wiener Strassenbahn, sowie von der Linzer, Salzburger und Innsbrucker Strassenbahn betrieben. Das Personal der beiden erstgenannten Bahnen gehört zu 100 % dem Freien Gewerkschaftsverband an.

#### *Arbeitsrecht und Arbeitsschutz.*

##### *A.) Arbeitsrecht.*

Auf Grund des Bundesgesetzes vom. 5 April 1922 über die Gewerbegerichte werden die im Verkehrsgewerbe Beschäftigten genau so behandelt wie die übrigen Arbeiter, ganz gleichgiltig, ob die Unternehmungen vom Bund, einem Bundesland, einem Bezirk, einer Gemeinde oder sonst einer Körperschaft, von einem öffentlichen Fonds oder durch ein Privatunternehmen betrieben werden.

Hat ein Strassen- oder Kleinbahner irgend welche Ansprüche an sein Unternehmen zu stellen und werden diese Ansprüche nicht auf gutlichem Wege befriedigt, so kann er die Klage beim Gewerbegericht, in dessen Sprengel sich die Betriebsstätten befinden oder das Unternehmen des Arbeitgebers seinen Sitz hat, einbringen. Die Gewerbegerichte bestehen aus einem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter (die beide ordentliche Richter sein müssen) und aus Beisitzern, die paritätisch aus den Gruppen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer unter Berücksichtigung der Berufszweige, die für das betreffende Gewerbegericht von Bedeutung sind, entnommen werden. Das Verfahren vor dem Gewerbegericht wird so durchgeführt, dass in der Regel innerhalb der drei nächsten Tage nach Einbringung der Klage die I. Tagsatzung stattfindet, welche ohne Zuziehung der Beisitzer durchgeführt werden kann. Die I. Tagsatzung dient in den meisten Fällen dazu, einen Vergleich zwischen den Streitparteien herbeizuführen. Kommt ein Vergleich nicht zustande, so sind die weiteren Tagsatzungen mit Zuziehung der Beisitzer abzuhalten. Die Streitparteien können sich durch Angehörige, Geschäftsführer oder Angestellte, durch Berufsgenossen oder Bevollmächtigte ihrer Berufsvereinigung vertreten lassen. Die Gewerkschaften sind daher als Berufsvereinigung gesetzlich anerkannt. Rechtsanwälte sind als Bevollmächtigte nur dann zulässig, wenn der Wert des Streitgegenstandes 1.500.— oe. Schillinge übersteigt. Das Streitverfahren wird auf die kürzeste Zeitdauer beschränkt. Es kann, wenn nicht fortgesetzte Verhandlungen notwendig sind, innerhalb 14 Tagen erledigt werden.

Zur Schlichtung von Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnis, zur Regelung des Arbeitsverhältnisses und zur Förderung der kollektiven Arbeitsverträge kommen für die Strassen- und Kleinbahnen noch die nach dem Gesetz vom 18. Dezember 1919 errichteten *Einigungsämter* in Betracht. Wird das Unternehmen von einer öffentlichen Körperschaft betrieben und ist das Arbeitsverhältnis durch eine Dienstordnung geregelt, so finden die Bestimmungen des Gesetzes über die Einigungsämter für die Klein- und Strassenbahner keine Anwendung. Die Einigungsämter haben eine dreifache Aufgabe und zwar: Eine schiedsrichterliche (Schlichtungsstelle), eine rechtsprechende und eine vermittelnde auf dem Gebiete des Kollektivvertragsrechtes mitwirkende Aufgabe (Tarifämter). Die Erfüllung der schiedsrichterlichen Aufgabe (Schlichtungsstelle) bedingt, dass sich beide Streitparteien dem



Schiedssprache unterwerfen. Für die Erklärung hierüber ist eine Frist von 14 Tagen vorgesehen. Wird innerhalb dieser Frist keine Erklärung abgegeben, so gilt dies als Ablehnung des Schiedsspruches. Die rechtsprechende Tätigkeit des Einigungsamtes erstreckt sich ausschliesslich auf die ihm durch das Gesetz über die Betriebsräte zugewiesenen Aufgaben. Die Entscheidungen des Einigungsamtes in Ausübung einer rechtsprechenden Tätigkeit sind gerichtlich vollstreckbar. Ebenso Schiedssprüche oder Vergleiche, denen sich beide Streitparteien unterworfen haben.

Das Gesetz über die Betriebsräte findet auf die Strassenbahner dem Wortlaute nach keine Anwendung, doch ist im Par. 2 vorgesehen, dass für die vom Staatsamt für Verkehrswesen betriebenen, oder seiner Aufsicht unterstellten Unternehmungen, der Eisenbahn, der Schifffahrt, der Post, des Telefons und des Telegraphen, im Sinne des Betriebsrätegesetzes entsprechende Einrichtungen auf Grund besonderer Vereinbarungen zwischen den zuständigen Verwaltungen und dem beteiligten Personal durch Vollzugsanweisung geschaffen werden. Auf Grund dieser Bestimmungen wurden vom Staatsamt für Verkehr Richtlinien herausgegeben, nach welchen Personalvertretungen bei den einzelnen Strassenbahnunternehmungen gewählt werden. Für die Wiener Strassenbahnbediensteten gelten die in der Dienstordnung festgesetzten Bestimmungen, durch welche die Rechte der Personalvertretung festgesetzt sind und die nur in wenigen Punkten von den Rechten der Betriebsräte abweichen. Im allgemeinen können die Personalvertreter die Kündigung oder Entlassung eines Bediensteten anfechten, sofern die Kündigung oder Entlassung aus politischen Gründen, im Zusammenhange mit der Tätigkeit als Mitglied der Personalvertretung oder deswegen erfolgt ist, weil der Betreffende vom Vereins- oder Koalitionsrecht Gebrauch gemacht hat. Eine solche Anfechtung muss innerhalb acht Tagen beim Einigungsamt erfolgen. Wenn das Einigungsamt die Gründe der Anfechtung als gegeben erachtet, ist die Kündigung oder Entlassung ungültig. Die Einigungsämter bestehen aus einem Vorsitzenden und der gleichen Anzahl Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter. Beschlussfähig ist der Senat, wenn ausser dem Vorsitzenden mindestens je ein Beisitzer aus der Unternehmer- und Arbeiterkurie anwesend ist.

#### B.) Arbeitsschutz.

##### Arbeitszeit.

Nach dem Gesetze vom 17. Dezember 1919. „über den achtstündigen Arbeitstag“ ist die Arbeitszeit für Strassen- und Kleinbahner mit 48 Stunden pro Woche festgesetzt. In einigen Strassenbahnbetrieben ist die tägliche achtstündige Arbeitszeit eingeführt, in einem Betrieb mit rund 40 Personen, die dem Freien Gewerkschaftsverband nicht angehören, ist eine monatliche Arbeitszeit von 208 Stunden vorgesehen.

Da für die Strassen- und Kleinbahner das Achtstundentagsgesetz ebenso gilt wie für die übrige Arbeiterschaft, werden sie nicht ungünstiger behandelt. Eine Ausnahme besteht nur für die Ueberstunden. Während für die Arbeiterschaft an höchstens 30—60 Tagen innerhalb eines Jahres Ueberstunden zulässig sind und die Bewilligung hierfür für jeden einzelnen Fall von dem Gewerbeinspektor eingeholt werden muss, ist für die Verkehrsbetriebe die generelle Bewilligung für acht Ueberstunden pro Woche vorgesehen. In den einzelnen Arbeitsverträgen ist festgesetzt, dass täglich bis höchstens zwei Ueberstunden geleistet werden können, wobei aber die Gesamtanzahl von acht Stunden pro Woche nicht überschritten werden darf. Ueberstundenleistungen sind mit mindestens 50 % Aufschlag auf den Normallohn zu vergüten.

##### Schichtdauer.

Die Arbeitszeit ist gleichbedeutend mit Schichtdauer, da 90 % der Dienste durchgehend sind. Bei unterbrochenen Diensten muss Dienstantritt und Dienstschluss in einen Zeitraum von höchstens 14 Stunden fallen. Die Zeit der Unterbrechung ist freie Zeit für den Bediensteten.

##### Freie Tage.

Der Anspruch des Fahrpersonals auf einen freien Tag pro Woche ist in den Arbeitsverträgen festgesetzt, wobei nur in einem Betriebe bestimmt ist, dass 6 freie Tage auf einen Sonntag fallen müssen. 95 % des Fahrpersonals hat Anspruch auf 52 freie Tage im Jahr, die übrigen 5 % auf 61 bis 68 Tage. Das Werkstättenpersonal hat an Sonn- und Feiertagen keine Arbeit zu leisten. Eine Ausnahme bilden die in den kontinuierlichen Betrieben stehenden Bediensteten der Bahnhofswerkstätten. Werden sie an solchen Tagen im Fahrdienst verwendet, so gelten für sie die Bestimmungen des Fahrpersonals.

### Passive Resistenz als gewerkschaftliche Waffe der Strassenbahner.

Der nachstehende Artikel ist unverändert dem „Oesterreichischen Strassenbahner“ entnommen:

Die „passive Resistenz“ als gewerkschaftliches Kampfmittel ist noch sehr jung. Zum erstenmale wurde es von den österreichischen Eisenbahnern im Jahre 1905 und da mit Erfolg angewendet. Seither liest man, besonders in den letzten Jahren sehr oft, dass diese oder jene Kategorie von Arbeitern oder Angestellten in ihrem Kampfe um die Durchführung ihrer Forderungen „die Passive einhängen“. Das heisst, dass sie bei der Ausübung ihres Dienstes die Dienstvorschriften auf das allergenaueste befolgen, wodurch natürlich die Ausübung des Dienstes sehr verlangsamt wird. Auf diese Weise wird die passive Resistenz vornehmlich in Verkehrsbetrieben, für deren Betrieb genaue, bis ins kleinste Detail ausgearbeitete behördliche Vorschriften bestehen, zu einem sehr wirksamen Kampfmittel. Die Abfertigung der Züge auf den Eisenbahnen verzögert sich um Stunden und der regelmässige Verkehr wird einfach unmöglich. Die Bediensteten brauchen nur die Vorschriften pflichtgemäss einzuhalten und der Verkehr stockt.

Dieses Mittels haben sich auch die Grazer Strassenbahner im Herbst des vergangenen Jahres bedient, als sich die Direktion der Grazer Strassenbahn absolut nicht bequemen wollte, die an sich geringen und berechtigten Forderungen der Bediensteten zu erfüllen. Da dies unseres Wissens das erstemal war, dass die passive Resistenz von Strassenbahnern angewendet wurde und daher Erfahrungen in dieser Richtung noch nicht vorhanden waren, sei im nachfolgenden die Wirkung geschildert, die die genaue Befolgung der Fahr- und Dienstvorschriften auf den Verkehr hatte.

Vorweg muss gesagt werden, dass das Personal die passive Resistenz bis auf nur wenige Ausnahmen *restlos durchführte* und das die Beamten und Unterbeamten mit dem Fahrpersonal sympathisierten.

Das Fahrpersonal tat nichts anderes als dass es die Vorschriften genauestens einhielt. Dabei standen die Wagenführer im Vordertreffen. Denn auch der Verkehr der Strassenbahnen vollzieht sich im Rahmen der Fahrpläne und müssen die Fahrzeiten eingehalten werden, wenn der Verkehr normal funktionieren soll. Um dies zu ermöglichen, muss sich das Personal

einfach über die behördlichen Vorschriften hinwegsetzen, nach welchen in jeder Krümmung und jeder Weiche der Zug abgebremst fahren muss und bei den Strassenkreuzungen und sonst gefährlichen Stellen sowie bei abschüssigem Terrain die Fahrer zu langsamer oder sehr langsamer Fahrt verhalten sind.

Auf diese Vorschriften wurde besondere Rücksicht genommen und entstanden naturgemäss Verspätungen, die bei jedem Wagenzug im Laufe des Tages bis auf drei Stunden anwuchsen. Um die Ablöse der Bediensteten rechtzeitig zu bewerkstelligen, hat das Fahrpersonal durch Umspringen in die Gegenzüge derselben Linie ihre Ablöse richtig erhalten. Dass bei Befolgung der Dienstvorschriften mancher päpstlicher war als der Papst, war nicht zu vermeiden, da jeder individuell mitwirken musste und vorher kein Kursus darüber abgehalten werden konnte, wie jeder einzelne diese Vorschriften handhaben soll. Die Wagenintervalle von 6 Minuten erhöhten sich auf 12 Minuten, und wo sie normal 8 Minuten betragen, entstanden solche von 16 Minuten.

Es liegt auf der Hand, dass die Fahrgäste über diese Art des Verkehrs nicht sehr erbauet waren. Das Fahrpersonal wurde von den ungeduldigen Fahrgästen sehr häufig beschimpft. In einem besonders grassen Falle wollte ein Herr Professor dem Wagenführer die Schaltkurbel aus der Hand reißen, um selbst zu fahren. Der Herr Professor musste sich dafür vor dem Gericht verantworten. Die organisierte Arbeiter- und Angestelltenschaft hingegen verfolgte den Kampf mit grossem Interesse und die Arbeiter und Angestellten traten ihren Weg zur Arbeit entsprechend früher an, um rechtzeitig die Arbeitsstätte zu erreichen.

Was den Personenverkehr anlangt, ist die passive Resistenz ganz anders für die Strassenbahnen zu beurteilen als für die Eisenbahnen. Haben die letzteren den Fernverkehr zu bewältigen, so dienen die ersteren nur lokalen Bedürfnissen, wo eine jede Strecke mit Ausnahme der Fussmaroden auch leicht zu Fuss zurückgelegt werden kann. Sehr viele Leute fahren nur aus Gewohnheit und Bequemlichkeit und bei längerer Dauer der „Passiven“ bestand die Gefahr, dass sich viele Fahrgäste ans Gehen gewöhnen. Mit diesem Umstand haben die Eisenbahnen nicht zu rechnen. Andererseits konnte man die Wahrnehmung machen, dass manche Leute geduldig 20 bis 30 Minuten auf die Elektrische warteten, um dann eine Strecke von 5 bis 7 Minuten zu befahren. Das Personal, das dann gerade in den Wurf kam, bekam just keine Schweißelworte zu hören.

Im grossen und ganzen kann gesagt werden, dass dieses Kampfmittel an die Nerven jedes einzelnen im Fahrdienst beschäftigten Kollegen riesige Anforderungen stellte, dafür aber das eine Gute hatte, dass die Kollegen in diesem Kampfe weder materielle, noch sonst irgendwelche Opfer zu bringen hatten. Die Kosten dieses Kampfes musste ausschliesslich die Direktion tragen und so ihren Starrsinn teuer bezahlen.

Die Erfahrungen, die wir bei dieser „Passiven“ gemacht haben, können uns und den Kollegen anderwärts früher oder später, noch ganz gute Dienste leisten.

H. L.

### Hermann Rathmann gestorben.

Von einem herben Verlust ist der Deutsche Verkehrsbund betroffen worden. Nach kurzer Krankheit verschied am 12. Mai an den Folgen einer schweren Operation Hermann Rathmann, der Leiter der Strassenbahnersektion. Der Verstorbene hat nur ein Alter von 56 Jahren erreicht. Fast die Hälfte seines arbeitsreichen Lebens war der deutschen Gewerkschaftsbe-

wegung im allgemeinen und der Organisierung der Strassenbahner insbesondere gewidmet.

Rathmann war einer der ersten Bediensteten der Grossen Berliner Strassenbahn, der sich in 1898 der freigewerkschaftlichen Bewegung anschloss. Sofort entfaltete er unter seiner Kollegenschaft eine rührige Propaganda, mit dem Erfolg, dass die Gewerkschaft schon in 1900 wagen konnte, den sehr selbtherrlichen Methoden der Gesellschaft durch einen Streik entgegenzutreten. Wohl gelang es, dem Personal durch diesen Streik Vorteile zu sichern, aber die Gewerkschaft war doch noch nicht stark genug, um die Gesellschaft von der Durchführung von Massregelungen abzuhalten. Diese weigerte sich hartnäckig, alle am Streik beteiligt gewesenen Bediensteten wieder einzustellen. Namentlich war ihr Rathmann ein Dorn im Auge, da sie in ihm die treibende Kraft der Streikbewegung erblickte. Unter diesen Umständen machte die Gewerkschaft von den organisatorischen Fähigkeiten Rathmanns gerne Gebrauch und stellte ihn als besoldigten Bediensteten an. Seitdem ging die Tätigkeit Rathmanns so gut wie ganz in der Organisierung der Strassenbahner Deutschlands auf und seiner nie erlahmenden Energie ist es denn auch zu verdanken, dass die Strassenbahnerschaft heute eine starke Kerntruppe im Deutschen Verkehrsbund bildet.

Auch die Internationale Transportarbeiterföderation verliert in dem Verstorbenen einen wertvollen Mitarbeiter. Wiederholt nahm das I.T.F.-Sekretariat bei Bearbeitung von Strassenbahner-Angelegenheiten seine Kenntnisse in Anspruch, wobei es in ihm stets einen bereitwilligen und sachkundigen Berater fand. Namentlich wurden die Vorbereitungen für die geplante Internationale Strassenbahnerkonferenz in sehr engem Einvernehmen mit ihm geführt. Auch auf den Kongressen der I.T.F. war Rathmann eine bekannte Erscheinung. So hat er noch auf dem Kongress des vergangenen Jahres in Paris als Sekretär der Strassenbahnerkonferenz fungiert und über deren Beratungen und Beschlüsse der Vollsitzung Bericht erstattet.

Als äusseres Zeichen ihrer Dankbarkeit hat die I.T.F. an Rathmanns Grab einen Kranz niederlegen lassen. Sie wird des toten Kämpfers stets ehrend gedenken.



## AUFRUF.

### An die Seeleute aller Länder!

KAMERADEN!

**"Ein Schiff ist eine Art schwimmendes Gefängnis".**

Das sind nicht die Worte eines „unzufriedenen“ Seemannes oder eines Aufhetzers, es sind die Anfang dieses Jahres vom Vertreter der französischen Reeder in einer Sitzung zu Genf geäusserten Worte.

Es ist schwierig, hierfür eine treffendere Definition zu finden. Vom Augenblick der Anmusterung an bis zum Augenblick der Abmusterung ist der Seemann der Gefangene des Reeders und das Schiff sein Gefängnis.

In diesem Gefängnis muss er, oft unter schwierigen und beschränkten Verhältnissen, 10, 12 und 14 Stunden im Tag, manchmal sogar noch länger arbeiten. Die

Gesetze, welche — auf dem Papier wenigstens — für grosse Teile der Arbeiterschaft zu Lande eine kürzere Arbeitszeit festgesetzt haben, gelten für die Seeleute ebensowenig als die vielen anderen Gesetze, die der Arbeiterschaft einigermassen Schutz gewähren. In mehr als einer Hinsicht ist der

### **Seemann noch stets das Stiefkind, der Ausgestossene unserer Gesellschaft.**

So war es früher, so ist es jetzt und so wird es auch in Zukunft sein, bis sich die Seeleute durch engen nationalen und internationalen gewerkschaftlichen Zusammenschluss, unter Führung tüchtiger und zielbewusster Gewerkschafter zu einer Macht zusammenballen, die sie instand setzt, ihre eigenen Interessen zu wahren und zu fördern.

Die Seeleute-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation umfasst 24 Seeleute-Verbände in 20 verschiedenen Ländern mit mehr als 120000 Mitgliedern. Sie verteidigen die Interessen der Seeleute, sie kämpfen für bessere Löhne, bessere rechtliche Stellung, grössere Freiheit und vor allem für kürzere Arbeitszeit, für

### **einen Arbeitsdag nicht länger als 8 Stunden und eine Arbeitswoche nicht länger als 48 Stunden, für alle Seeleute.**

Auf einer in Genf abzuhaltenden Internationalen Arbeits-Konferenz soll über die Frage der Arbeitszeit der Seeleute gesprochen und versucht werden, eine internationale Einschränkung der Arbeitszeit zu erreichen. Das Resultat dieser Konferenz ist noch ungewiss. Das Eine *steht aber fest*: Dieses Resultat wird gleich Null sein, solange die Seeleute nicht selbst auf Einführung einer kürzeren Arbeitszeit drängen, solange sie sich nicht fest zusammenschmiedet um ihre Gewerkschaften scharen, damit die unwilligen Reeder und unwilligen Regierungen sich zum Nachgeben gezwungen sehen. Nur durch

### **eine Organisation für alle Seeleute eines Landes und internationalen Zusammen- schluss aller Seeleute-Gewerkschaften in der I. T. F.**

können wir zu der Macht gelangen, die nötig ist, um Euch **international** den Achtstundentag zu sichern.

*Kameraden!* Wir fragen Euch: Habt Ihr genug an der Sklaverei? Wollt Ihr ein menschenwürdiges Dasein? Wollt Ihr noch länger in Euerm "schwimmenden Gefängnis" als "Sträflinge" behandelt werden? Wollt Ihr einen kürzeren Arbeitstag und anständige Wohnverhältnisse? Wenn ja,

## **dann Kämpft mit!**

Unterstützt die Bewegung der Seeleute-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation! Schliesst Euch an bei Eurer Gewerkschaft! Macht die Losung:

**"Einer für alle und alle für einen",**

zu der Eurigen!

*Kameraden!* Wir rechnen auf Eure Unterstützung, denn von Eurer Unterstützung und Mitarbeit wird es abhängen, ob unsere Kampagne zur

### **Sicherung des Achtstundentages**

sowohl für Euch als für die andern Erfolg haben wird.

*Für die*

*Internationale Transportarbeiter-Föderation*

EDO FIMMEN, Sekretär.

## **Sitzung des Seeleutebeirats der I. T. F.**

Am 18. und 19. Mai fand in Antwerpen eine Sitzung des Seeleutebeirats der I.T.F. statt zwecks Besprechung der weiteren Massnahmen zur Erringung des Achtstundentags und der Achtundvierzigstundenwoche in der Seeschifffahrt.

Anwesend waren 12 Delegierte, die zusammen 9 Seeleuteorganisationen der folgenden Länder vertraten: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Holland, Norwegen und Schweden. Den Vorsitz führte J. Henson (England). Ausserdem waren anwesend: Edo Fimmen, Generalsekretär der I. T. F. und 2 Gastdelegierte der Internationale der Seeoffiziere.

Die Konferenz nahm zunächst den Bericht des Sekretariats über die in den letzten drei Monaten verrichtete Tätigkeit entgegen. Nach Gutheissung dieses Berichtes wird eine Aussprache über die in Angriff zu nehmenden Arbeiten geführt und beschlossen, ein internationales Manifest in 9 verschiedenen Sprachen mit einer vorläufigen Auflage von 150 000 Exemplaren erscheinen zu lassen.

Ferner wurde beschlossen, Propaganda-Karten in ebenfalls neun Sprachen drucken zu lassen und diese den Seeleuten zum Kauf anzubieten. Der hiermit verfolgte Zweck ist ein doppelter: es soll hierdurch den Seeleuten Gelegenheit gegeben werden, 1) um ihrer Zustimmung zu der von der I.T.F. in der Frage der Arbeitszeit eingeleiteten Aktion Ausdruck zu geben, und 2) direkt zu den mit dieser Aktion verbundenen Kosten beizutragen.

Die Französische Seeleuteorganisation, die zur Zeit ausserhalb der I.T.F. steht, hat sich bereit erklärt, die Aktion in jeder möglichen Weise zu unterstützen. Auch die Vertreter der Internationale der Seeoffiziere erklärten sich mit den Absichten der I.T.F. einverstanden.

## **Die Reeder auf dem Kriegspfad.**

Die internationalen Reeder sind mit dem Internationalen Arbeitsamt noch immer unzufrieden. Obwohl dessen Verwaltungsrat vor kurzem beschlossen hat, entgegen der Empfehlung der Paritären Maritimen Kommission erst in zwei Jahren eine Internationale Arbeitskonferenz zur Besprechung von Schiffsfragen stattfinden zu lassen, fahren sie fort, dem Internationalen Arbeitsamt ihr Missfallen zu bezeugen.

So hat die kürzlich stattgefundene Baltic and White Sea Conference eine Resolution angenommen, in der festgestellt wird, dass die Konferenz

„mit Bedauern Kenntnis nahm von der Absicht der Internationalen Arbeitsorganisation, in 1929 eine Konferenz abzuhalten, um (u.a.) die Anwendung des Achtstundentags und die Achtundvierzig Stundenwoche in der Seeschifffahrt zu besprechen und dieses geplante Eingreifen in die Schifffahrts-Industrie nachdrücklich missbilligt, weil die Zeit hierzu schlecht gewählt und dies überdies geeignet ist, Unruhe zu erzeugen und zu erhöhen, und so die Rückkehr jener Prosperität zu verzögern, die alle andern Erwägungen an unmittelbarer Wichtigkeit im Interesse der Seeleute und nicht weniger dem der Reeder übertrifft, und der von der Internationalen Schifffahrtsföderation in dieser Frage eingenommen Haltung ihre vollkommene Zustimmung ausspricht.“

Die Herren Reeder rühren sich frühzeitig. Das muss den Seeleute-Organisationen ein Ansporn mehr sein, den Kampf für die Sicherung der Arbeitszeitforderungen in der Seeschifffahrt mit Hartnäckigkeit und unentwegter Beharrlichkeit fortzusetzen. Es gilt, bis 1929 eine so starke Front der Seeleute zu schaffen, dass die Reeder einfach gezwungen werden, den Achtstundentag und die Achtundvierzig-Stundenwoche einzuführen.

## NOTIZEN.

*Rationalisierung im amerikanischen Eisenbahnverkehr.*

In einer Erklärung stellte der amerikanische Handelsminister Hoover kürzlich fest, dass im Verlauf der letzten fünf Jahre die durchschnittliche Reisedrecke, die ein Güterwagen in den Vereinigten Staaten pro Tag zurücklegt, von 22 auf 30 Meilen erhöht worden ist. Gleichzeitig stellte Hoover fest, dass, trotzdem in dem vergangenen Jahr ein Rekord im Umfang des Frachtverkehrs aufgestellt worden ist, insgesamt nur 1 850 000 Personen bei den Eisenbahnen beschäftigt waren gegen 2 050 000 Personen vor sechs oder sieben Jahren. Der beschleunigte Eisenbahntransport hätte es Industrie und Handel ermöglicht, nunmehr die früheren Lagerbestände derart zu verkleinern, dass hierdurch ein Kapital von rund 4 000 000 000 Mark frei wird und anders Verwendung finden kann.

*Die Mechanisierung des Wiener Dienstmanns.*

Die Genossenschaft der Wiener Dienstmänner hat in einer am Ostermontag stattgefundenen Generalversammlung beschlossen, einen Autokarrenbetrieb zu errichten. Zunächst sollen acht solcher Wagen in Betrieb genommen und 16 Dienstmänner zu Führern ausgebildet werden, die übrigen sollen vor derhand als Begleiter oder als Agenten tätig sein. Diese Modernisierung des Wiener Dienstmannes erschien als das einzige Mittel, um diesen Beruf überhaupt noch am Leben zu erhalten. Teilweise wird sogar die Hoffnung damit verbunden, dass die beschlossene Neuerung dem Dienstmannesgewerbe einen neuen Aufschwung gebe. Die Stadtverwaltung Wiens hat sich bereit erklärt, die zu diesem Zwecke zu gründende Wirtschaftsgenossenschaft der Wiener Dienstmänner finanziell durch Gewährung eines grösseren Darlehens für den Ankauf der Motorräder zu unterstützen. Das starke Interesse, das die Wiener Stadtverwaltung dem schwer darbedenden Dienstmannesgewerbe entgegenbringt, fand auch darin Ausdruck, dass der Bürgermeister persönlich der Generalversammlung der Dienstmänner-Genossenschaft beiwohnte.

*Die Strassenunfälle in England während 1926.*

Amlichen Feststellungen zufolge wurden in Grossbritannien während 1926 138 774 Personen bei Strassenunfällen verwundet oder getötet. Die Zahl der getöteten Personen ist 4 886. Für England und Wales allein sind die entsprechenden Ziffern: 4307 Personen getötet, und 121 783 Personen verletzt. Der Hauptanteil an diesen Unfällen entfällt auf Fahrzeuge mit mechanischem Antrieb. Diese sind verantwortlich für 3826 Tötungen und 95 550 Verletzungen. Mit Pferden bespannte Fahrzeuge haben dagegen nur 202 Tötungen und 4656 Verletzungen verursacht. 279 Personen sind getötet und 21 577 Personen verwundet worden bei Unfällen, die durch Fahrräder verursacht worden waren.

*Steigende Zunahme der mechanischen Bebungung im Hafen von Hamburg.*

Der vor kurzem erschienene Bericht des Hamburger Hafenbetriebsvereins enthält unter anderem aufschlussreichen Material die nachstehende Aufstellung über den Hamburger Bunkerbetrieb. Es wurden im Hamburger Hafen gebunkert (in 1000 Tonnen):

	1913	1923	1924	1925	1926
Mit der Hand	1 506	1 400	1 155	737	445
Mechanisch	449	235	470	787	1 337
Insgesamt:	1 955	1 635	1 625	1 524	1 782

Hieraus ist zu ersehen, dass sich in 1926 das Verhältnis der mit der Hand gebunkerten Menge gegenüber der mechanisch gebunkerten im Vergleich zu 1913 direkt verschoben hat. Mächtige damals die mechanische Bebungung noch nicht ein Viertel der Gesamtmenge aus, so wurden in 1926 bereits drei Viertel der Gesamtmenge mechanisch gebunkert, während die Handbungung entsprechend zurückging. Beachtlich ist, dass sich dieser Wandel im wesentlichen während der beiden letzten Jahre vollzogen hat.

*Autobus und Eisenbahn in Kolonialländern.*

Es ist eine allgemeine Erscheinung, dass in verkehrstechnisch noch rückständigen Ländern der Kraftwagenverkehr bereits starke Verbreitung gefunden hat. Das ist an sich sehr begreiflich, denn im Unterschied von der Eisenbahn ist die Errichtung von Kraftwagenlinien nur mit verhältnismässig

geringen Anlagekosten verbunden. Da gleichzeitig die Verkehrsbedürfnisse in solchen Ländern nur wenig entwickelt sind, können die meisten Eisenbahnen nur mit Verlust betrieben werden. Es sind denn auch in der Hauptsache mehr Erwerbungen strategischer als wirtschaftlicher Art, die zu der Schaffung der meisten Eisenbahnen in wirtschaftlich wenig entwickelten Kolonien — namentlich denen des "schwarzen" Erdteils — geleitet haben. Es scheint aber auch, dass die Einheimischen dem Kraftwagen gegenüber der Eisenbahn in vielen Fällen den Vorzug geben. Diese Tatsache wurde soeben auf der britischen Kolonialkonferenz festgestellt und zwar im besonderen für die Straits und die afrikanische Kolonie Kenya. Beispielsweise soll die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft gegenwärtig zum Besuche des Marktes von Nairobi nur noch ein Drittel der Fahrkartenanzahl verkaufen, die noch vor wenigen Jahren zu diesem Zweck von ihr abgenommen worden sind.

*Fertigstellung des Rove-Tunnel-Kanals.*

Dieser Tage ist unter Anwesenheit des Präsidenten der französischen Republik die Eröffnung des Rove-Tunnel-Kanals erfolgt. Dieser Kanal verbindet Marseille mit der Rhône und dürfte, namentlich nach Vollendung der geplanten Schiffbarmachung der gesamten Rhône, der französischen Binnenschifffahrt einen gewaltigen Aufschwung geben, da hierdurch eine direkte Wasserverbindung zwischen dem Mittelmeer und den französischen Nordseehäfen geschaffen ist. Es ist daher zu erwarten, dass in Zukunft ein nennenswerter Teil des gegenwärtigen Seeverkehrs auf die französische Binnenschifffahrt übergeht. Der Rove-Tunnel gehört zu den Meisterwerken der Technik. Er hat eine Länge von 7266 Meter, eine Höhe von 15,60 Meter und eine Breite von 18 Meter. Die Mindesttiefe ist 4 Meter, sodass er mit Kähnen von 1500 Tonnen befahren werden kann. Die Tunnelarbeiten waren mit grossen Schwierigkeiten verbunden, da hierzu auf der ganzen Länge ein hartes Felsmassiv durchbrochen werden musste.

## ESPERANTO.

Während meiner Balkanreise im April ds. Js. verbreitete sich der Bericht von meiner Durchreise durch Bulgarien auf der ganzen Eisenbahnstrecke (Sofia—Ruschtschuk), sodass auf verschiedenen Stationen die Mitglieder des Eisenbahnerverbandes an den Zug kamen, um den I.T.F.-Sekretär zu bewillkommen.

Worte der Begrüssung, des Dankes und der Aufmunterung zum internationalen Kampfe wurden gewechselt, die von der Seite der bulgarischen Kameraden in der Regel in ihrer Muttersprache ausgesprochen worden sind, die ich, vorläufig wenigstens noch, nicht verstehe.

Glücklicherweise hatte der Vorstand der Organisation die Freundlichkeit gehabt, mich bis an die Grenze von einem seiner Mitglieder begleiten zu lassen. Dieser Kamerad hatte, soweit seine starke Inanspruchnahme es zulies, seit September 1926 Esperanto gelernt — eine Folge der I.T.F.-Propaganda! Nun brachte er die erworbene Kenntnis zum ersten Male in Anwendung, mit dem Erfolg, dass die gegenseitig ausgesprochenen kurzen Reden vollkommen zu ihrem Recht kamen.

In welcher anderer Sprache würde dies möglich gewesen sein? Nach einem Studium von derart kurzer Zeit und bei der äusserst geringen Gelegenheit zum Studium, die das Wirken eines Gewerkschafts-Propagandisten zulässt!

Bei jeder anderen Sprache würde der Anfänger noch beim Erlernen der einfachsten Verben oder in einem der anderen ersten Geheimnisse der fremden Sprache stecken. Bei der Hilfssprache Esperanto war es möglich, ungeachtet aller sonstigen Hinderungen, die gegenseitigen Gedanken vollständig zu übersetzen. Nur ein einziges Mal waren die Dienste des Uebersetzers entbehrlich, nämlich als der Wortführer der bulgarischen Kameraden selbst Esperanto sprach!

Die kurzen Versammlungen während des Zugaufenthaltes erweckten naturgemäss grosses Interesse: die Reise wurde nicht nur ein Propagandazug für die I.T.F. durch den ermöglichten persönlichen Kontakt mit den Mitgliedern, sondern zugleich ein solcher für den Gebrauch von Esperanto in unserer Internationalen Bewegung. Auch verschiedene nicht zum Eisenbahnpersonal gehörende Esperantisten, deren Aufmerksamkeit auf die Versammlungen gelenkt worden war, gaben im Zug ihren wertschätzenden Gefühlen Ausdruck für das, was die I.T.F. auch auf diesem Gebiete getan hat und noch ferner zu verwirklichen trachtet.

N. NATHANS.