



MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: **INTRANSE-AMSTERDAM** **SITZ:** **AMSTERDAM**
[HOLLAND] **EFERNSPRECHER:**
VONDELSTRAAT 61 **2018 G**

INHALTSVERZEICHNIS:

<p>Allgemeines:</p> <p>Das Koalitionsrecht in der „Genfer Atmosphäre“ 65</p> <p>Organisationsfragen der gewerkschaftlichen Internationale 68</p> <p>Rundschau 69</p> <p>Mitteilungen des Sekretariats 70</p> <p>Eisenbahner:</p> <p>Schweiz 71</p>	<p>Der englische Verband der Eisenbahnkanzlisten (R. C. A.) und der allgemeine Streik im Mai 1926. 75</p> <p>W. E. Williams gestorben 76</p> <p>Transportarbeiter:</p> <p>Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft (Oesterreich) 76</p>	<p>Seeleute:</p> <p>Wie der Belgische Seemannsbund am 1. Mai in Antwerpen für die Einführung der 48-Stundenwoche Demonstrierte . . 78</p> <p>Ein Urteil des norwegischen Staatsgerichtshofes betreffend Lade- und Löscharbeit der Schiffsmannschaft. 79</p> <p>Notizen 80</p> <p>Esperanto 80</p>
--	---	--

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Das Koalitionsrecht in der „Genfer Atmosphäre“.

„Da der Völkerbund die Begründung des Weltfriedens zum Ziele hat, und ein solcher Friede nur auf dem Boden der sozialen Gerechtigkeit aufgebaut werden kann,

da ferner Arbeitsbedingungen bestehen, die für eine grosse Anzahl von Menschen mit so viel Ungerechtigkeit, Elend und Entbehrungen verbunden sind, dass eine den Weltfrieden und die Welteintracht gefährdende Unzufriedenheit entsteht, und da eine Verbesserung dieser Bedingungen dringend erforderlich ist, zum Beispiel hinsichtlich . . . der Anerkennung des Grundsatzes der Freiheit gewerkschaftlichen Zusammenschlusses, . . .

da endlich die Nichtannahme einer wirklich menschlichen Arbeitsordnung durch irgendeine Regierung die Bemühungen der anderen, auf die Verbesserung des Loses der Arbeiter in ihrem eigenen Lande bedachten Nationen hemmt,

haben die Hohen vertragschliessenden Teile, geleitet sowohl von den Gefühlen der Gerechtigkeit und Menschlichkeit als auch von dem Wunsche, einen dauernden Weltfrieden zu sichern, folgendes vereinbart:“

Mit diesen schönen Worten wird im Teil XIII der Friedensverträge die Errichtung des *Internationalen Arbeitsamtes* angekündigt, das zusammen mit der „Allgemeinen Konferenz der Vertreter der (Völkerbunds-) Mitglieder“ die ständige Organisation bilden muss, deren Aufgabe darin besteht, für die Verwirklichung der umschriebenen Weltfriedensideale tätig zu sein.

Die Ausführung hiervon hat indessen das Los aller seitens der besitzenden Klasse gegebenen Versprechen gehabt, wenn die Machtentwicklung der Arbeiter selbst nicht die Befolgung erzwingen kann.

Demokratisch ist diese Klasse und ihre Vertretung in den betreffenden Regierungen nur solange, als sie keine Angst zu haben braucht, durch die vorwärtsdrängende Arbeiterklasse aus ihrer Herrschaftsstellung gestossen zu werden.

Nach dem grossen Weltkrieg, der mit seinen Begleiterscheinungen so deutlich die Unmenschlichkeit des Kapitalismus und seine Ohnmacht, ein gehöriges Zusammenleben zu organisieren, zeigte, ist die Angst eine ständige geworden. Darum: der Widerstand mit allen Mitteln gegen die Arbeiterbewegung, der Faschismus auch in den meist „demokratischen“ Ländern, die Ausnutzung der zeitweiligen Schwäche unserer Bewegung zur Entreissung oder Beschneidung von Rechten, die gemäss den feierlichen Formulierungen des Friedensvertrages noch erweitert werden müssen.

In einer ganzen Reihe von Ländern ist in den letzten Jahren das Organisationsrecht der Arbeiter angetastet, eingeschränkt oder gänzlich beseitigt, oder praktisch zu einem toten Buchstaben gemacht worden. Jahre und Jahre lang wurde das Internationale Arbeitsamt darauf hingewiesen. Soweit es sich um Gruppen des Transport- und Verkehrspersonals handelt, ging keine Arbeitskonferenz der letzten Jahre vorbei, ohne dass die I.T.F., in Ergänzung zahlreicher Schreiben an das Internationale Arbeitsamt, einen Appell richtete, die geschändeten Rechte wieder herzustellen und die gegebenen Versprechen zur Ausführung zu bringen.

Die Statuten des Internationalen Arbeitsamtes und der Konferenz gestatteten indessen keine offizielle Behandlung der Klagen, und es musste erst eine Konvention betreffend die Gewerkschaftsfreiheit geschaffen werden, ehe gegen die im Gebrechen bleibenden Regierungen aufgetreten werden konnte!

Und so kam die Frage der Organisationsfreiheit nun vor die X. Arbeitskonferenz.

Das heisst, gemäss dem seit kurzem eingeführten Verfahren wurden in diesem Jahr nur vorläufige Besprechungen über den Entwurf einer Fragenliste gehalten, die vom Internationalen Arbeitsamt entworfen war. Erst in 1928, nach der Beantwortung der Regierungen, kann der Entwurf einer Konvention selbst besprochen werden.

Der Entwurf des Fragebogens lautete wie folgt:

1. Sind Sie der Auffassung, dass Veranlassung besteht, einen Entwurf betreffend eine Konvention über die Gewerkschaftsfreiheit anzunehmen?
2. Sind Sie der Auffassung, dass dieser Konventionsentwurf die Verpflichtung einschliessen soll, die Freiheit der gewerkschaftlichen Vereinigung und Aktion zu garantieren?
3. Sind Sie der Auffassung, dass die Vereinigungsfreiheit in befriedigender Weise umschrieben wird mit dem folgenden Satz: „Freiheit sowohl für die Arbeiter als für die Unternehmer, sich zu vereinigen zwecks kollektiver Verteidigung der ihre Lage als Arbeiter oder Unternehmer angehenden Interessen“?
4. Sind Sie der Auffassung, dass die gewerkschaftliche Aktionsfreiheit in befriedigender Weise durch folgenden Satz umschrieben wird: „Freiheit für die Gewerkschaften, ihre Ziele zu verfolgen mit allen Mitteln, die den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung geschaffenen Gesetzen und Reglementen nicht entgegen gesetzt sind“?
5. Welche andere Bestimmungen sind nach Ihrer Auffassung in dem Konventionsentwurf vorzusehen?

Ohne hier in die Einzelheiten der geführten Besprechungen zu treten, sei festgestellt, dass der Entwurf in der Kommission, die aus 12 Vertretern jeder der drei Gruppen (Regierungen, Unternehmer und Arbeiter) bestand, noch verschlechtert worden ist. In der 3. Frage wurde beispielsweise auf Antrag der ungarischen Regierung nach den Worten „sich zu vereinigen“ eingefügt „in einer gesetzlichen Form“. Und in Frage 4, gegen deren ursprüngliche Fassung natürlich die Arbeitergruppe an sich schon nachdrücklich Einwand erhoben hatte, wurden noch auf Antrag der belgischen Unternehmer- und der schweizerischen Regierungsvertreter eine Reihe von Zusätzen angenommen, durch die die Frage nun folgende Fassung erhält: „Sind Sie der Auffassung, dass der Begriff Freiheit der gewerkschaftlichen Aktion in befriedigender Weise ausgedrückt wird durch den Satz: „Freiheit für die Gewerkschaften zur Erstreben ihrer Ziele mit allen Mitteln, die nicht in Streit sind mit den Interessen der Gemeinschaft und der Handhabung der öffentlichen Ordnung““?

Das ist ein typischer Hinweis auf den Geist der Kommission, in der die Unternehmer-Vertreter en bloc, und die Regierungs-Vertreter in Mehrheit der Leitung des italienischen faschistischen Unternehmervertreters folgten. Die Regierungen der grossen und industriell starken Länder hatten ausnahmslos keinen Vertreter in diese Kommission entsandt.

Bereits nach kurzen Verhandlungen in der Kommission sah sich Jouhau, der Wortführer der Arbeitergruppe, gezwungen, gegen die arbeiterfeindliche Haltung der Regierungs- und Unternehmervertreter zu protestieren. Diesem Protest liess er einige Tage später die Erklärung folgen, dass die Vertretung der Arbeiterinteressen in dieser Umgebung keinerlei Nutzen haben könnte. Gefühl für Humor hatten die Herren keineswegs verloren: nach dem Protest von Jouhau beklagte sich der ungarische Regierungsvertreter darüber, dass Jouhau scheinbar den Regierungs- und Unternehmervertretern Feindseligkeit gegen das Prinzip der Gewerkschaftsfreiheit unterstelle!!

In der späteren vollzähligen Sitzung der Konferenz am 11. Juni, in der die Arbeitergruppe die Verschlechterung der Fragenliste bekämpfte, meinte Jouhau, dass, falls eine Konvention betreffend die Organisationsfreiheit geschaffen werden soll auf der Basis der geänderten Fragenliste, der Augenblick eintreten könnte, dass die Arbeitergruppe eine weitere Zusammenarbeit mit dem Internationalen Arbeitsamt aufgeben muss...

Was schliesslich das Ergebnis der Besprechungen sein wird, ist heute nicht mit Sicherheit zu sagen. Wohl steht nun bereits fest, dass diese Diskussion und Beschlüsse nicht die Freiheit der Organisation und Aktion bringen werden, die die Arbeiterklasse erstrebt. Im Gegenteil! Schon während der Konferenz meinten verschiedene Arbeitervertreter, dass es besser gewesen wäre, weder die Frage der Organisationsfreiheit, noch die anderen Punkte der Tagesordnung (Minimumlohn, Kranken-

versicherung) in dieser reaktionären Zeit besprechen zu lassen.

Diese „defaitistischen“ Auslassungen beweisen auf sich selbst schon, wie sehr die Rechtsbestimmung für die Arbeiterklasse eine Frage ihrer eigenen Macht ist. Gibt es doch Konventionen, die in besseren Zeiten angenommen worden sind (beispielsweise über den 8-Studentag!), aber keinerlei Bedeutung haben, da sie seitens der Länder nicht ratifiziert werden oder tote Bestimmungen auf dem Papier bleiben. Das direkte Ergebnis von Besprechungen wie dieser ist einerseits, dass die Abneigung gegen öffentliche Besprechungen von Missständen auf dem Gebiete der Organisationsfreiheit in eigenen Lande die eine und andere Regierung unter bestimmten Umständen vielleicht zur Nachgiebigkeit bewegen kann, und andererseits im allgemeinen, dass die Arbeiterklasse lernen kann, Schein von Wirklichkeit in unserem Kampfe zu unterscheiden.

Ungezweifelt wäre es verkehrt, wenn man nicht versuchen wollte, aus den internationalen Instanzen, die nach dem Kriege errichtet worden sind (wie beispielsweise das Internationale Arbeitsamt mit seiner von gutem Willen erfüllten Leitung eine ist und das noch besser arbeiten können würde, wenn seine rund 400 Angestellten nicht wie heute nur mit verschwindenden Ausnahmen, sondern in grösserer Zahl aus der Arbeiterbewegung selbst hervorgegangen wären), allen Nutzen zu schöpfen, der darin für uns gelegen sein kann. Aber hüten wir unsere Bewegung vor allem vor einer Ueberschätzung ihrer Bedeutung! Die parlamentarische Tätigkeit hat ihren Nutzen, doch nur als ein Bestandteil des Kampfes der Arbeiterklasse, dessen Entscheidungen auf wirtschaftliches Gebiet fallen. National und international. Der durchschlaggebende Faktor hierbei ist und bleibt die Kraft der Gewerkschaften, jeder für sich selbst und aller zusammen, die Machtentfaltung unserer Gewerkschaftsbewegung, und hieran ist denn auch die meiste Andacht zu weihen.

Die Atmosphäre von Genf hat sich für unsere Forderungen nach ungeschmälerter Freiheit der Organisation und Aktion bereits als sehr nachteilig herausgestellt. *) Regierungen und Unternehmer haben sich geeifert, die Grundlage für eine Konvention betreffend die Gewerkschaftsfreiheit so schlecht als möglich zu machen.

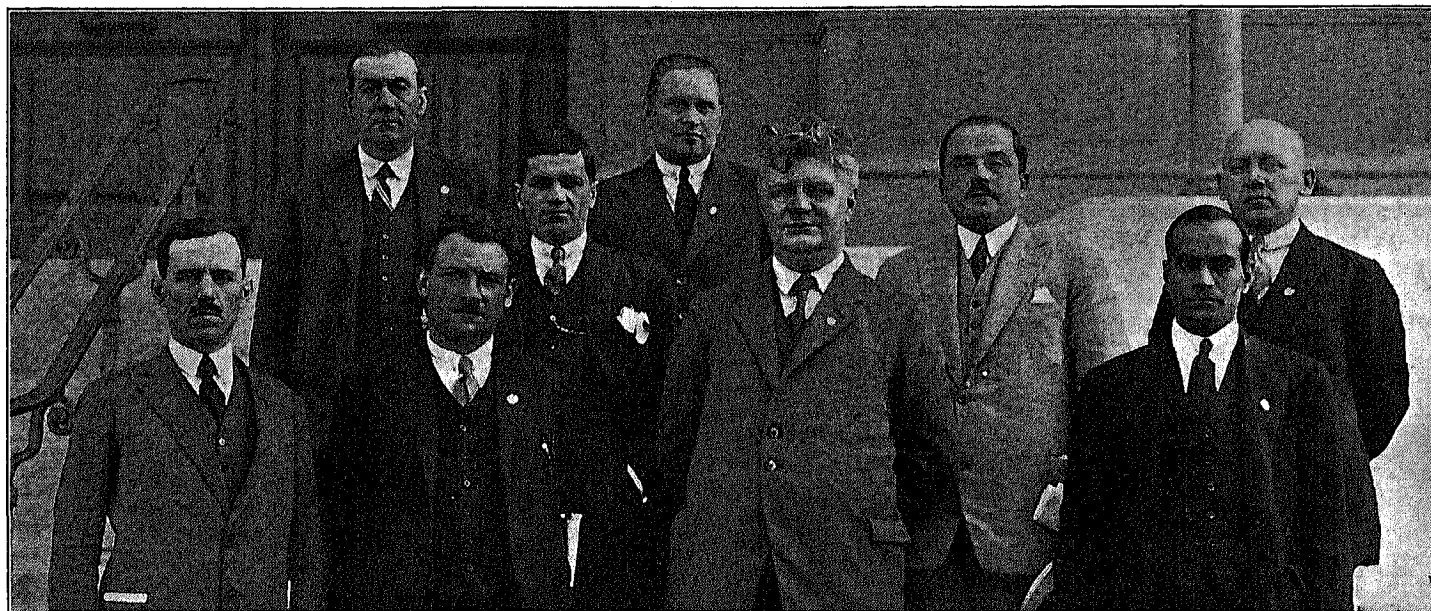
Wir meinen, diese Betrachtung, in Ergänzung des bereits im Pressebericht der I. T. F. mitgeteilten, nicht ohne ein Wort der Selbstkritik beenden zu sollen.

Es besteht in unserer internationalen Bewegung, die durch den Internationalen Gewerkschaftsbund verkörpert wird, bei vielen eine Meinung hinsichtlich des Nutzens und der Bedeutung der Arbeit in Genf, die nach unserer Auffassung mit der Wirklichkeit nicht übereinstimmt. (Wie diese Kameraden von einem Geist der Versöhnung und des Entgegenkommens sprechen und schreiben können, der in Genf bei allen Parteien herrschen soll, ist ungezweifelt ein Rätsel für jeden, der Zeuge sein konnte von dem Auftreten der Regierungen und der Unternehmer auf einer Konferenz wie dieser!)

Wer auch hinsichtlich des schliesslichen Nutzens Recht haben mag — wenn und solange unsere Bewegung an dieser Arbeit teilnimmt, und sicher in dem Gedankengang auch derjeniger, die so grosse Erwartungen hegen, dann muss auch organisatorische Sorge darauf verwandt werden. In dieser Hinsicht lässt nun noch ungefähr alles zu wünschen übrig.

Es waren nach unserer Meinung etwa 80 Arbeiter-Delegierte anwesend, die in ihrer übergrossen Mehrheit I. G. B.-Organisationen angehörten; darunter befanden

*) Bei Besprechung des Tagesordnungspunktes über die Krankenversicherung erklärte am 13. Juni der holländische Arbeiter-Delegierte Kupers u.a.: „Es scheint indessen, als ob die Luft von Genf einen sehr schlechten Einfluss auf die Unternehmer ausübt, denn sie erklären sich hier gegen Bestimmungen, wogegen sie in ihrem eigenen Lande niemals Widerstand geführt haben“. Um vom „Geist von Genf“ zu reden!



DE I.T.F.-GRUPPE AUF DER 10. ARBEITSKONFERENZ IN GENÈVE.

1. Reihe von links nach rechts: N. Issaieff, Bulgarische Eisenbahner. N. Nathans, Sekretär der I.T.F. E. Fimmen, Generalsekretär der I.T.F. (auf der Durchreise nach Laibach). V. V. Giri, Britisch-Indische Eisenbahner.
2. Reihe: L. Maglasu, Rumänische Transportarbeiter. L. Maou, Griechische Eisenbahner. J. Rukki, Estnische Eisenbahner.
3. Reihe: J. B. Quaini, Argentinische Eisenbahner. Karl O. Ahonen, Finnische Transportarbeiter und Seeleute.
- J. Hallsworth von den englischen Distributive Workers, der ebenfalls zu den Konferenz-Delegierten von I.T.F.-Organisationen gehörte, war im Augenblick der Aufnahme nicht anwesend).

sich ungefähr alle I. G. B.-Führer (wovon einige in der Tat sich von früh morgens bis abends spät durch Teilnahme an der ermüdenden und aufreibenden Kommissionsarbeit allerlei Art abgearbeitet haben), aber der I. G. B. verabsäumte, die Kräfte der Arbeitervertreter zu koordinieren, Leitung zu geben und Weisungen zu erteilen. Hätte er dies wohl getan, so würde wahrscheinlich die Haltung einiger Arbeitervertreter weniger zögernd gewesen sein als nun und wäre diese in einigen Fällen nicht nach Rücksprache mit den betreffenden Regierungsvertretern erfolgt.

Die Unternehmer haben doch bereits in vieler Hinsicht — man denke an die Sprachschwierigkeiten zum Beispiel — eine günstigere Position als die Arbeiter. Wir brauchen dem nicht noch in die Hand zu arbeiten dadurch, dass wir die Arbeitervertreter, unter denen sich viele in dem Wirrwarr der Konferenzbestimmungen noch nicht zurechtfinden, in verschiedenen Hinsichten einfach ihrem Los überlassen.

Ausser der I. T. F., die zwecks Verbreitung ihrer Broschüre über das Organisationsrecht der Eisenbahnerschaft und zwecks Rücksprache über die zu führenden Besprechungen vertreten war, hatte auch die Internationale der Bekleidungsarbeiter ihren Sekretär v. d. Heeg nach Genf entsandt, um den Besprechungen betreffend die Hausarbeit im Zusammenhang mit der Frage der Minimumlöhne Leitung zu geben.

War es nicht die Aufgabe des I. G. B., auf diesem so wichtig erachteten Gebiet der allgemeinen Bewegung sich als höchste internationale Organisation unserer Gewerkschaftsbewegung zur Geltung zu bringen?

Die I. T. F. hatte in einem Schriftstück unsere Klagen und Wünsche betreffend das Organisationsrecht der Eisenbahnerschaft niedergelegt. Warum hat der I. G. B. versäumt, auch nur ein einziges Schriftstück über die so höchst wichtige Frage des Organisationsrechtes in allgemeiner Betrachtung zu unterbreiten?

Es genügt nicht, dass ein Büroangestellter des I. G. B. sich während der Sitzungen in Genf aufhält, auch wenn dieser trachtet, in bewundernswerter Weise allen Anforderungen zu entsprechen und alle Schwierigkeiten zu meistern.

So wie nun die I. T. F. für ihren Teil getan hat,

sollte auch der I. G. B. vor der Konferenz den zu behandelnden Gegenständen Aufmerksamkeit geschenkt haben müssen. Und in Genf, zeitens der Besprechungen selbst, sollte ein I. G. B.-Sekretär mit einem gehörigen Personalstab, worunter eine journalistische Kraft, zwecks Berichterstattung über die Besprechungen im Lichte unserer Auffassungen an die Arbeiterpresse, nicht zu vergessen wäre, tätig sein müssen.

Mehr und mehr werden Stimmen laut — siehe den betreffenden Antrag des österreichischen Gewerkschaftsbundes für den bevorstehenden I. G. B.-Kongress —, die auf eine Reorganisation des I. G. B. andringen und eine Modernisierung und Anpassung an die aus der natürlichen Entwicklung hervorgegangenen Verhältnisse fordern, in denen das Schwergewicht der internationalen Organisation und des internationalen Kampfes von der internationalen Gruppierung der Gewerkschaftszentralen auf die der Berufssekretariate übergegangen sein soll — so wie national die lokalen Gewerkschaftszentralen im Laufe der Zeit ihre frühere Bedeutung verlieren mussten.

Das ist eine Frage, die ernsthafte Erwägung verdient und eine Besprechung erheischt, die ohne persönliche Gehässigkeiten geführt werden kann. Es wäre Dummheit und eine verkehrte Taktik, die sich zum Schlusse rächen müsste, wenn sich schwache Punkte in der Ausrüstung unserer Bewegung zeigen, hierauf nicht achten zu wollen und einfach auf dem platt getretenen Wege des Schlendrians und der Gewohnheit weiter zu hinken, der nicht zum Ziele führt.

Es ist im wohlverstandenen Interesse unserer gesamten Bewegung, dass auf dem bevorstehenden Kongress in Paris gemeinsam und ernsthaft nach Mitteln gesucht wird, sei es, um den Apparat des I. G. B. zu einem gehörigen Funktionieren zu bringen, sei es, falls sich in der Tat herausstellt, dass die Organisation den Anforderungen einer modernen Bewegung nicht mehr entspricht, den I. G. B. durch einen besseren zu ersetzen; auf dass das Arbeitsprogramm des I. G. B., wie es in seinen Statuten festgelegt ist, nicht länger ein toter Buchstabe bleibe!

N. Nathans.

Organisationsfragen der gewerkschaftlichen Internationale.

Von Anton Hueber.

Anfang August tritt in Paris der Internationale Gewerkschaftskongress zusammen. Neben den Fragen der Internationalen gewerkschaftlichen Hilfsaktionen, neben dem grossen Problem des internationalen Ringens um den Achtstundentag wird vor allem eine Frage den Kongress zu beschäftigen haben, die für die internationale Gewerkschaftsbewegung von ausschlaggebender Bedeutung ist: der *organisatorische Aufbau des Internationalen Gewerkschaftsbundes*.

So wie der Kapitalismus ununterbrochen seine Organisationsformen verändert und der geänderten wirtschaftlichen Lage anpasst, so müssen auch die Arbeiterorganisationen, die Gewerkschaften, ununterbrochen darauf bedacht sein, gegenüber der Entwicklung des Kapitalismus nicht zurückzubleiben und ihren organisatorischen Aufbau der kapitalistischen Entwicklung anzupassen. In der Zeit, in der kaum ein Streik, kaum eine Lohnbewegung mehr auf ein einzelnes Land beschränkt bleibt, in einer Zeit, in der der Kapitalismus immer neue internationale Organisationen aufbaut, um aus seiner Krise herauszukommen, in einer solchen Zeit muss auch die internationale Gewerkschaftsbewegung viel aktiver werden, als sie es bisher war und sein konnte.

Die gewerkschaftliche Internationale soll nicht nur ein internationales Bureau sein, das den Gewerkschaften Informationen über gewerkschaftliche Fragen in anderen Ländern gibt, sondern in der Zeit der verschärften gewerkschaftlichen Kämpfe in allen Ländern, in der Zeit, da sich die Verschärfung der Klassenkämpfe auch jeden Tag im gewerkschaftlichen Leben zeigt, muss es möglich sein, internationale und gewerkschaftliche *Aktionen* zu vollbringen. Wie können wir die gewerkschaftliche Internationale lebendiger, aktiver als bisher gestalten, wie können wir sie im Bewusstsein der gewerkschaftlichen Organisationen und der Gewerkschafter noch tiefer verankern, wie organisieren wir am besten die internationale Zusammenarbeit der Gewerkschaften gegenüber den internationalen Kartellen, wie organisieren wir die internationale Zusammenarbeit bei Streiks und grossen Lohnbewegungen? Das sind die *grossen Fragen*, die den internationalen Gewerkschaftskongress beschäftigen müssen.

Der Internationale Gewerkschaftsbund mit dem Sitz in Amsterdam ist vor allem auf den gewerkschaftlichen *Landeszentralen* aufgebaut. Die einzelnen gewerkschaftlichen Verbände gehören dem Bund durch das Mittelglied der gewerkschaftlichen Landeszentralen an. Dagegen gibt es aber noch andere internationale gewerkschaftliche Organisationen: die *internationalen Berufssekretariate*, denen alle Gewerkschaftsorganisationen der gleichen Branche angeschlossen sind. Diese Berufssekretariate haben nach dem Krieg eine ganz andere Bedeutung als früher gewonnen. Vor dem Krieg waren sie in den meisten Branchen völlig bedeutungslos und haben im allgemeinen hauptsächlich die Frage der internationalen Reiseunterstützungen, der Anerkennung der bei der gleichen Branchenorganisation im Ausland verbrachten Mitgliedszeit zu behandeln gehabt. Daneben trat die Frage der internationalen Hilfe bei Streiks zurück, da diese Hilfe vor allem von dem Bureau der gewerkschaftlichen Internationale in Berlin geregelt wurde. Das ist nach dem Krieg anders geworden. In allen Branchen sind internationale Berufssekretariate wieder oder neu errichtet worden, und wer das gewerkschaftliche Leben in allen Ländern und allen Branchen verfolgt, der muss feststellen, dass in den

internationalen Berufssekretariaten ungleich frischeres gewerkschaftliches Leben herrscht als früher. Das hat seine guten Gründe. Ich habe schon vorhin darauf verwiesen, dass es keine grössere Lohnbewegung gibt, die nicht über die Grenzen des Landes hinausweisen würde; ich habe darauf verwiesen, dass die internationalen Kartelle und Trusts, aber auch die Ausbreitung verschiedener Unternehmungen auf mehrere Länder eine Verständigung zwischen den Fachorganisationen verschiedener Länder, ihre ständige Zusammenarbeit unentbehrlich und zu einem notwendigen Instrument der gewerkschaftlichen Tagesarbeit machen. Gerade diese Arbeit kann aber nicht oder nur schwer von einer internationalen Gewerkschaftsorganisation besorgt werden, die auf Landeszentralen aufgebaut ist, sie kann nur von einer branchenmässig gegliederten Organisation, also von den internationalen Berufssekretariaten besorgt werden. Dazu kommt die Frage der internationalen Hilfeleistung bei Streiks und Lohnbewegungen. Erstreckt sich der Kampf auf nur eine Branche, so ist in erster Linie die internationale Branchenorganisation berufen, Hilfe zu leisten. Aber es kann auch Branchenstreiks geben, die zu allgemeinen Ausständen führen oder die — wie zum Beispiel der englische Bergarbeiterstreik — von so folgenschwerer Bedeutung sind, dass die Hilfeleistung nicht auf eine Branche beschränkt werden kann. Gerade in solchen Fällen ist es zweckmässig, wenn die Hilfsaktion von einer und nicht von mehreren Stellen organisiert wird, wenn Berufssekretariat und internationale Gewerkschaftsorganisation aufs engste zusammenarbeiten.

Aus all diesen Gründen erwägen ich und mit mir viele österreichische Gewerkschafter schon seit längerer Zeit die Frage, ob es nicht zweckmässiger wäre, die *internationale Gewerkschaftsorganisation viel mehr als bisher auf einer Vereinigung der internationalen Berufssekretariate aufzubauen*. Die internationalen Berufssekretariate, von denen jedes einzelne ausserordentlich grosse internationale Aufgaben für seine Branche zu lösen hat, sollen zusammen die organisatorische Grundlage des Internationalen Gewerkschaftsbundes bilden: so wie die gewerkschaftliche Landeszentrale die Zusammenfassung der Branchenorganisationen eines Landes ist, so soll auch der Internationale Gewerkschaftsbund eine Gewerkschaftskommission im internationalen Masstab sein. Das würde bedeuten, dass auch das fachliche Element im internationalen Gewerkschaftsleben viel stärker zur Geltung käme als bisher. Das hätte aber auch zur Folge, dass es nicht mehr ein Nebeneinander von internationalen gewerkschaftlichen Aktionen gäbe, sondern dass die zusammenfassende internationale gewerkschaftliche Aktion dann in Erscheinung treten könnte, wenn die Kräfte oder der Wirkungskreis der Berufsorganisationen nicht mehr ausreichen würden. Das würde keineswegs bedeuten, dass die gewerkschaftliche Internationale etwa hinter den Berufssekretariaten in den Hintergrund treten müsste, auch die gewerkschaftlichen Landeszentralen haben überall gewaltige Bedeutung und grossen Einfluss, auch wenn für sie der Grundsatz gilt, dass sie nur die gemeinsamen Fragen der Zentralverbände zu behandeln haben. So wie die einzelnen gewerkschaftlichen Landeszentralen als Zusammenfassung der selbständigen Gewerkschaften oft entscheidenden Einfluss auf die gewerkschaftliche Richtung und die gewerkschaftliche Politik der einzelnen Verbände üben können, so wird auch der Internationale Bund diesen Einfluss üben können, wenn er die Berufssekretariate viel mehr als bisher als organisatorische Grundlage benützt.

Man wird einwenden, dass dieser Vorschlag, den Internationalen Gewerkschaftsbund vor allem auf der Zusammenfassung der internationalen Berufsorganisationen aufzubauen, auch grosse Nachteile hätte; man

wird fragen, was bei allgemeinen Landesstreiks geschehen soll und wie der Zusammenhang zwischen den einzelnen gewerkschaftlichen Landeszentralen hergestellt werden soll. Bei allgemeinen Landesstreiks ist es selbstverständlich, dass der Internationale Gewerkschaftsbund in Aktion treten und die gewerkschaftlichen Landeszentralen zur Hilfeleistung aufrufen muss. Dazu ist aber notwendig, so wird man einwenden, dass die internationale Gewerkschaftsorganisation mit den einzelnen Landesverbänden Verbindung hat. Das hat niemand bestritten. Selbstverständlich müssen die Vertreter der Berufssekretariate im Internationalen Gewerkschaftsbund durch Vertreter der Landeszentralen ergänzt werden. Wogegen wir uns wenden, ist vor allem, dass im Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes nur drei Vertreter der Berufssekretariate sitzen, während alle anderen Vorstandsmitglieder Vertreter der Landeszentralen sind. Wir sind der Ansicht, dass der internationale Bund sein Leben und seine Aktivität aus dem Leben der grossen internationalen Industriegruppenorganisationen schöpfen soll.

Das wird die Schlagkraft der internationalen Gewerkschaftsorganisation auch in allgemeinen sozialpolitischen Fragen, also vor allem in ihrer Tätigkeit im Internationalen Arbeitsamt gewiss nicht beeinträchtigen. Abgesehen davon, dass es eine Reihe von sozialpolitischen Specialgesetzen gibt, für deren internationale Durchsetzung eine Berufsorganisation arbeitet — man denke nur an die Bemühungen der Internationalen Union der Lebensmittelarbeiter um das Zustandekommen und die Ratifizierung der Konvention über den Bäckerschutz — ist es selbstverständlich ohne weiteres möglich, dass der Internationale Gewerkschaftsbund, auch wenn er vor allem der Exponent der internationalen Berufsorganisationen ist, zu allgemeinen gewerkschaftlichen, zu sozialpolitischen Fragen Stellung nehmen und dort, wo es notwendig ist, in politischen Fragen mit der Sozialistischen Arbeiter-Internationale zusammenwirken kann.

Je mehr man auch diese bedeutungsvolle organisatorische Frage überdenkt, mit der sich der Internationale Gewerkschaftskongress in Paris beschäftigen wird, man kommt immer mehr zu der Ansicht, dass es für die internationale gewerkschaftliche Schlagkraft der Arbeiterklasse nur von Nutzen sein kann, wenn wir den Internationalen Gewerkschaftsbund ungleich mehr als bisher auf den internationalen Berufssekretariaten aufbauen. Darum hat auch die österreichische *Gewerkschaftskommission* vor einigen Tagen nach einer eingehenden Debatte über den Pariser Kongress einstimmig beschlossen, dass die österreichischen Gewerkschaften in Paris für eine solche Aenderung des organisatorischen Aufbaues auf dem Internationalen Gewerkschaftkongress eintreten und ihm einen ausgearbeiteten Vorschlag über eine solche Aenderung unterbreiten sollen.

.

Nachschrift: Den vorstehenden Artikel fanden wir in der Wiener "Arbeiter-Zeitung", dem Zentralorgan der Sozialdemokratie Deutschösterreichs, vom Sonntag, den 5. Juni ds. Js. Sein Verfasser, *Anton Hueber*, ist der wohlbekannte Sekretär des Oesterreichischen Gewerkschaftsbundes und Mitglied des Generalen Rats des I. G. B.

Der Artikel ist ein erfreuliches Zeichen für die wachsende Erkenntnis in den Kreisen unserer Gewerkschaftsbewegung, dass der I. G. B. in seiner heutigen Form nicht taugt und dass schnellstens eine allgemeine Aenderung in Zusammensetzung und Bau der Gewerkschaftsinternationale zustande gebracht

werden muss, will diese noch etwas mehr als eine Scheinexistenz führen. Die Notwendigkeit einer Aenderung der organisatorischen Grundlage ist von uns bereits seit Jahren und ununterbrochen vertreten und nachgewiesen worden. Zuerst, offiziell, auf dem Kongress des I. G. B. von Rom, im April 1922. Wir standen damals allein, Niemand, kein einziger Delegierter, weder der Gewerkschaftszentralen, noch der Berufssekretariate, sprach ein Wort zur Unterstützung unserer Vorschläge. Vor drei Jahren, auf dem Kongress des I. G. B. zu Wien, konnten es die Befürworter des organisatorischen Umbaus des I. G. B. nicht weiter bringen als zur Aufnahme von drei Vertretern der Internationalen Berufssekretariate in den Generalen Rat des I. G. B.

Die mangelhafte, niemand befriedigende Tätigkeit des I. G. B., sein Mangel an Initiative und Aktion während der seit dem Wiener Kongress abgelaufenen Periode, seine stets deutlicher ans Licht tretende Ohnmacht, zu einem grossen Teil wenigstens eine Folge seiner organisatorischen Zusammenstellung, scheinen nun kräftige Propagandisten für den von uns befürworteten organisatorischen Umbau gewesen zu sein. So stark sprechen die Tatsachen, dass nun, wie aus Huebers Artikel zu entnehmen ist, der Vorstand der drittgrössten, dem I.G.B. angeschlossenen Gewerkschaftszentrale, dem bevorstehenden Pariser Kongress der Amsterdamer Internationale einstimmig einen Antrag unterbreitet zur Aenderung ihres organisatorischen Aufbaues auf der Grundlage der Internationalen Berufssekretariate.

In der Juli-Ausgabe des Mitteilungsblattes werden wir selbst noch das eine und andere über den kommenden Kongress des I. G. B. und die ihm gestellte Aufgabe sagen. E. F.

Rundschau.

Die 10. Internationale Arbeitskonferenz.

Der Verlauf der 10. Internationalen Arbeitskonferenz in Genf hat nicht nur alle auf sie gesetzten optimistischen Erwartungen enttäuscht, sondern darüber hinaus noch die schlimmsten Befürchtungen derer übertroffen, die im Hinblick auf die Genfer Einrichtung stets zu Pessimismus neigten. Wohl kann der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes als Ergebnis der dreiwöchigen Verhandlungen zwei neue Konventionentwürfe über die Krankenversicherung und die Formulierung eines Fragebogens über Mindestlöhne buchen, aber die eigentliche Aufgabe, die dieser Konferenz gestellt war, bestand in der Schaffung bezw. der Vorbereitung einer Konvention, die der Arbeiterschaft die uneingeschränkte Gewerkschaftsfreiheit zuerkennt, und in dieser Hinsicht hat die 10. Internationale Arbeitskonferenz versagt. Schlimmer noch: die Verhandlungen nahmen eine derartige Wendung, dass die Arbeitergruppe, auf deren fortgesetztes Drängen hin die Frage der Gewerkschaftsfreiheit auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz gesetzt worden ist, schliesslich gegen die Fortsetzung der Verhandlungen protestieren musste und vorzog, die Gewerkschaftsfreiheit nicht in einer Konvention niedergelegt zu sehen. Das ist unschwer zu begreifen, denn die für die Fassung der Konvention entscheidenden Fragen wurden von der Konferenz derartig formuliert, dass die Konvention eher zu einem Mittel

zur Beseitigung als zur Sicherung der Gewerkschaftsfreiheit zu werden drohte. Nichts kennzeichnet diese Gefahr besser als die Tatsache, dass gerade die Vertreter derjenigen europäischen Staaten, in denen die freie Gewerkschaftsbewegung in der brutalsten Weise verfolgt wird — Italien und Ungarn — auf der Konferenz die geistige Führung innehatten.

Seitdem es offenkundig geworden ist, dass die der Internationalen Arbeitsorganisation angeschlossenen Staaten sich planmässig der Verpflichtung zur Ratifizierung internationaler Konventionen entziehen — wir erinnern hier nur an das Schicksal der ersten und wichtigsten Konvention über die Arbeitszeit —, haben sich weite Kreise der Arbeiterbewegung zu einer Revision ihrer ursprünglichen Meinung über den Wert internationaler Konventionen genötigt gesehen. Auch ein günstigerer Verlauf der jetzt beendeten Genfer Verhandlungen hätte darum einen noch sehr zweifelhaften Erfolg dargestellt, da ja keine Bürgschaft dafür gegeben ist, dass eine den Forderungen der Arbeiterschaft entsprechende Konvention schliesslich auch ratifiziert worden wäre. Es ist nun in hohem Masse bezeichnend, dass sich Unternehmer und Regierungen schon von Anfang an der Schaffung einer solchen Konvention widersetzen. Sie zeigten damit in denkbar sinnfälligster Weise, dass sie sich stark genug fühlen, die in der Arbeits-Charte der Friedensverträge mit feierlichem Pathos verkündeten Rechtsgrundsätze in aller Offenheit zu sabotieren, und dass sie es selbst überdrüssig geworden sind, die Arbeiterschaft über ihre wahren Absichten im Unklaren zu lassen. Insofern hat die 10. Internationale Arbeitskonferenz eine hohe historische Bedeutung; auf ihr vollzog sich die Uebergang von der verdeckten zur offenen Sabotage der Genfer Einrichtung.

Darüber kann auch die Annahme der beiden Konventionen über die Krankenversicherung nicht hinwegtäuschen. Abgesehen davon, dass diese nur in den rückständigen Ländern praktische Bedeutung erlangen können, bleibt die erste und wichtigste Voraussetzung für die Erringung sozialer Besserungen und die restlose Durchführung beschlossener Konventionen das Vorhandensein einer starken und unabhängigen Gewerkschaftsbewegung, was wieder die rückhaltlose Anerkennung der ausdrücklich in der Arbeits-Charte der Friedensverträge proklamierten Gewerkschaftsfreiheit bedingt. Erst die Verwirklichung dieses Grundsatzes, erst das Recht der Arbeiterschaft, sich frei und unbehindert gewerkschaftliche Organisationen zu schaffen und ihre kollektive Macht frei zu gebrauchen, bildet eine Bürgschaft für den sozialen Fortschritt und für eine fruchtbare Fortsetzung des Genfer Werkes. Indem Regierungen und Unternehmer in Genf der Arbeiterschaft gerade dieses Recht absprachen, haben sie darum auch zu erkennen gegeben, dass sie sich von ihren früheren feierlichen Versprechungen gegenüber der Arbeiterschaft lossagen und darüber hinaus noch die Genfer Einrichtung missbrauchen wollen, um die Arbeiterbewegung zu erdrosseln.

Die 10. Internationale Arbeitskonferenz hat der Arbeiterschaft somit gezeigt, dass sie keine Hoffnungen mehr auf Genf setzen kann, sondern dass sie im Gegenteil dort auf eine international verbundene sozialreaktionäre Front der Unternehmer und Regierungen stösst.

(— le.)

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

Chauffeur-Konferenz.

Für diese, am 27., 28. und 29. Juni in Paris (Genossenschaftssaal, Boulevard du Temple 31) stattfindende Konferenz (Beginn am 27. Juni, 11 Uhr vorm.) sind Berichte über die Lage des Chauffeurspersonals der folgenden Länder bearbeitet worden: Deutschland, England, Frankreich, Oesterreich, Belgien, Dänemark, Tschechoslowakei, Polen, Holland, Finnland, Schweiz und Russland. Die Berichte sind grösstenteils in englischer, französischer, deutscher und schwedischer Sprache bereits an die Organisationen verschickt worden. Die übrigen gelangen in Paris zu Verteilung.

Die Tagesordnung der Konferenz lautet wie folgt:

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

Seeleute-Aktion für den Achtstundentag.

Das auf Beschluss der Antwerpener Sitzung des Seeleute-Beirats der I. T. F. in neun Sprachen herauszugebende Manifest ist nunmehr zum Versand gekommen. Zugleich mit den Manifesten erfolgt auch die Zusendung der Beitragskarten, die an die Seeleute verkauft werden müssen. Wir hoffen, dass die angeschlossenen Organisationen das Manifest, das vorläufig in 150 000 Exemplaren gedruckt worden ist, in geeigneter Weise verbreiten werden, damit jeder Seemann über unsere Aktion zugunsten des Achtstundentages und der 48-Stundenwoche unterrichtet wird.

Bericht betr. das Koalitionsrecht der Eisenbahnerschaft.

Von diesem gleichzeitig in fünf verschiedenen Sprachen gehaltenen Bericht (80 Seiten stark) ist noch eine beschränkte Anzahl verfügbar. Der Preis pro Exemplar ist Fl. 0,50.

Das Eisenbahner-Abzeichen.

Von dem neuen Abzeichen für die Eisenbahnersektion (dieses Abzeichen weist ein geflügeltes Rad auf) sind jeder Eisenbahnerorganisation 4 Exemplare übersandt worden. Das Abzeichen kann in Nadel- und Broschen-Form geliefert werden. Der Preis pro Stück ist Fl. 0,25. Bestellungen sind vermittle des Hauptvorstandes an die I. T. F. zu richten.

Eingelaufene Beiträge.

Seeleuteverband Bengalens £ 5.—
Kanadischer Eisenbahnverband Fl. 270.—

Kongresse.

Schweizerischer Eisenbahnerverband, Bern, 2.—3. Juli.

Erhebung über die Frage der Arbeitszeit bei den Eisenbahnen.

Einem Kongressbeschluss entsprechend beginnen wir hiermit die Veröffentlichung einer Erhebung über die Regelung der Arbeitszeit sowie über die Dienst- und Ruheschichten des Eisenbahnpersonals mit einem Bericht über die Schweiz. Wir sind bestrebt gewesen, die vielen Bestimmungen in übersichtlicher Weise zu ordnen, wobei es jedoch nicht möglich war, auf alles einzugehen; wir glauben aber, dass die vorliegende Uebersicht einen deutlichen Einblick in die schweizerischen Verhältnisse gewährt. Sollte es Leser unseres Mitteilungsblattes geben, die weitere Auskunft benötigen, so sind wir gerne bereit, dieselbe zu erteilen und falls etwaige Anfragen von besonderer Wichtigkeit sein sollten, diese im Mitteilungsblatt zu behandeln.

Es liegt in unserer Absicht, ähnliche Tabellen über andere Länder zu veröffentlichen, damit ein Vergleich zwischen den Bestimmungen der einzelnen Länder angestellt werden kann.

Die Untersuchung über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals, welche fortlaufend im Mitteilungsblatt und durch Broschüren veröffentlicht worden ist, muss numehr beendet werden. Wenn über irgendwelche Länder in unserer Serie kein Bericht erschienen ist, so ist dies nicht auf Nachlässigkeit seitens der I. T. F. zurückzuführen. Unser Sekretariat hat die betreffenden Organisationen um die Zusendung der ausstehenden Berichte oft genug gemahnt.

SCHWEIZ

Die Arbeitszeit des schweizerischen Eisenbahnpersonals ist durch Bundesgesetz vom 6. März 1920 betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten geregelt. Dieses Gesetz, das durch Referendum vom 31. Oktober 1920 mit rund 360 000 gegen 277 000 Stimmen angenommen wurde, trat am 29. November desselben Jahres in Kraft. Ihm sind nicht nur die Schweizerischen Bundesbahnen, sondern auch die Postverwaltung, die Telegraphen- und Telephonverwaltung, sowie die privaten konzessionierten Transportanstalten unterstellt. (Einer Konzession bedarf jede Verkehrsunternehmung, die die Beförderung von Personen auf Grund eines Fahrplans und eines Tarifes besorgt; es gibt keine nichtkonzessionierten Eisenbahnen in der Schweiz.)

Der Vollziehungsordnung I zum Gesetze vom 12. August 1921 unterstehen: a) die Schweizerischen Bundesbahnen, b) die konzessionierten Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen und c) die Schlaf- und Speisewagenbetriebe. Als Eisenbahnen gelten auch konzessionierte geleislose Bahnen, Aufzüge und Luftseilbahnen.

Das Gesetz findet Anwendung auf das *Betriebspersonal* genannter Unternehmungen. Aus diesem Grunde ist weder das Verwaltungspersonal, noch das Personal der Hauptwerkstätten dem Gesetze unterstellt. Für ersteres besteht keine gesetzliche Regelung, während letzteres unter das Gesetz über die Arbeitszeit in den Fabriken (*Fabrikgesetz*) fällt. Als weitere Bedingung gilt noch, dass man ständig und vorwiegend im Betriebsdienste beschäftigt wird. Ständig bedeutet in diesem Falle: ununterbrochene, dauernde Verwendung im Betriebsdienst; vorwiegend, dass die tägliche Arbeitszeit im Betriebsdienste durchschnittlich 7 Stunden erreicht.

Zwecks Beurteilung der Verhältnisse in der Schweiz dürfte es von Interesse sein, in diesem Berichte folgende statistische Angaben über die Durchführung der Arbeitszeitregelung bei den Bundesbahnen aufzunehmen:

Personalbestand am 1. Februar 1926	33702
Davon entfällt auf Verwaltungspersonal	1694
Hauptwerkstättenpersonal	3778

(Für diese beiden Gruppen besteht eine besondere Regelung.)

Bei den Betriebsdiensten betrug die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit:

	Personalbestand	8 Std.	%	9 Std.	%
Bahnunterhaltungsdienst und Bahnbewachungsdienst	5 472	4 770	87.2	702	12.8
Stationsdienst (inkl. Dienst in den Lagerhäusern)	13 656	12 169	89.2	1 487	10.8
Zugbegleitungsdienst	3 430	3 396	99.0	34	1.0
Fahrdienst, Dienst in den Depotwerkstätten, Depots, Ladestationen, Kraftwerken und Kraftunterwerken	5 638	5 475	97.1	163	2.9
Hauptwerkstätten (<i>Fabrikgesetz</i>)	3 778	3 778	100	—	—

Soweit die Privatbahnen in Frage kommen, liegen statistische Angaben nicht vor. Es handelt sich hier jedoch um einen kleinen Teil des schweizerischen Gesamtnetzes und überdies manchmal um Saisonbetriebe. Ausnahmen kommen häufig vor.

ARBEITSZEITEN.

Pro Tag, innerhalb einer Gruppe von höchstens 14 aufeinanderfolgenden

Im Durchschnitt:

höchstens **8**

Für Dienste, bei denen die Arbeitszeit in reichlichem Masse aus Dienstbereitschaft besteht:

9

Höchstens:

(im Ausgleich) **10**

10

(Dienstbereitschaft ist die Zeit ohne eigentliche Arbeitsleistung, aber mit Verpflichtung zu wachsamer Anwesenheit auf dem Posten und Bereitschaft zu sofortiger Anhandnahme sich einstellender Arbeit; in jedem einzelnen Falle ist festzustellen, ob die Arbeitszeit bloss Dienstbereitschaft von zusammen mindestens einer Stunde enthält. Die Arbeitszeit kann nur um die Hälfte der Zeit der blossen Dienstbereitschaft verlängert werden und höchstens um eine Stunde, also von 8 auf 9. Das Personal ist vor der Einführung der verlängerten Arbeitszeit anzuhören. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Betriebsinhaber und dem Personal entscheidet das Eisenbahndepartement. Eine solche Verlängerung der Arbeitszeit ist nur bei den folgenden Diensten zulässig: 1. vom Bahnunterhaltungs- und Bahnbe- wachungsdienst; beim Bahnbe- wachungsdienst; 2. vom Stationsdienst; bei sämtlichen Diensten; 3. vom Zugbegleitungsdienst; beim Reserve- dienst sowie beim Zugbegleitungsdienst der Zahnrad- und Drahtseil-

bahnen; 4. vom Fahrdienst inkl. Dienst in den Werkstätten, Depots, Ladestationen, Kraftwerken, soweit diese nicht dem Fabrikgesetz unterstellt sind; beim Reservedienst, bei Hilfs- und Nebenarbeiten des Depotdienstes, sowie beim Vorheizen der Züge, beim Visiteur- dienst, beim Dienst für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials, beim Dienst in den Ladestationen, beim Dienst in den Kraftwerken und Kraftunterwerken, beim Fahrdienst der Zahnrad- und Drahtseil- bahnen; 5. beim Leitungsdienst. Ferner bei den Schlaf- und Speise- wagenbetrieben: 1. vom Stationsdienst; (einbegriffen Dienst in den Depots und Werkstätten, soweit sie nicht dem Fabrikgesetz unter- stellt sind; beim Einnehmer- und Magazindienst; beim Dienst für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials; 2. beim Wagenbeglei- tungsdienst, soweit es sich dabei um Beschäftigung von Personal handelt, das seinen Dienst vorwiegend auf Schweizergebiet ver- richtet.)

Fahrten ohne Dienstleistung zur Erreichung eines auswärtigen Dienstortes und die Rückkehr von einem solchen, sind zur Hälfte ihrer Dauer als Arbeitszeit anzurechnen.

Bei Nebenbahnen mit starkem Saisonverkehr darf nach Anhörung des Personals die tägliche Arbeitszeit während höchstens 5 Monaten im Jahre um eine Stunde verlängert werden, unter der Bedingung, dass in der übrigen Jahreszeit ein entsprechender Ausgleich stattfindet. An höchstens 10 Sonn- und Feiertagen darf das Stations- und Fahrpersonal der Nebenbahnen mit starkem Saisonverkehr bis zu elf Stunden beschäftigt werden unter der Bedingung, dass die Überzeitarbeit entweder innerhalb drei Tagen ausgeglichen oder besonders bezahlt wird. (Siehe auch Kapitel Überzeitarbeit)

Ausnahmebestimmungen.

Wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, kann der Bundesrat nach Anhörung des beteiligten Personals (siehe unter „Verschiedenes“ den Abschnitt über die paritätische Kommission) Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes anordnen. Insbesondere können den Nebenbahnen Erleichterungen hinsichtlich der Arbeitszeit, der Dienst- und Ruheschicht sowie der Ruhetage gewährt werden. Nirgends ist aber umschrieben, was unter besonderen Verhältnissen zu verstehen ist. Verschiedenen Privatbahnen sind Ausnahmen bewilligt, die mit der schlechten finan- ziellen Lage der Unternehmungen begründet wurden.

ARBEITSZEITREGELUNG FÜR BEDIENSTETE, DIE NICHT UNTER DAS GESETZ FALLEN.

Verwaltungspersonal.

Für das Verwaltungspersonal besteht seit dem Jahre 1922 folgende Regelung der Bürozeit:

		morgens	nachmittags	
vom 1.4 bis 30.9	7 ¹ / ₂ —12	2—6	}	mit freiem Samstagnachmittag
„ 1.10 „ 31.3	8—12	2—6		

Personal der Hauptwerkstätten.

Das Personal der Hauptwerkstätten untersteht dem Fabrikgesetz, auf Grund dessen die Arbeitszeit auf 48 Stunden pro Woche bei freiem Samstagnachmittag festgesetzt worden ist.

NACHTDIENST

von 11 Uhr abends bis 5 Uhr morgens.

Nachtdienst darf nicht mehr als 7 Mal hintereinander und innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen an höch- stens 14 Tagen zugeteilt werden. Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Dienstschichten, deren Beginn oder Ende sich nicht um mehr als eine Stunde in den Nachtdienst hinein erstreckt; ferner nicht auf Personen, die ausschliesslich für den Nachtdienst angestellt sind.

Sonderbestimmungen für weibliches Personal.

Die Beschäftigung weiblicher Personen in der Nachtzeit ist auf das unumgänglich notwendige Mass ein- zuschränken.

Weiblichen Bediensteten, die einen eigenen Haushalt zu besorgen haben, aber nicht in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstelle wohnen, ist nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit eine Pause von wenigstens 1¹/₂ Stunden zu gewähren, es sei denn, dass ihre Dienstschicht 8 Stunden nicht übersteigt.

Auf Strecken, auf denen täglich mehr als 16 Züge verkehren, darf für Schrankenwärterinnen die tägliche Dienst- schicht 12 Stunden nicht übersteigen.

Schrankenwärterinnen, deren tägliche Arbeitszeit durchschnittlich 6 oder deren tägliche Dienstschicht durch- schnittlich 12 Stunden erreicht, oder die täglich mehr als 16 Züge zu bedienen haben, sind hinsichtlich der Ruhetage und Ferien wie ständig und vorwiegend im Betriebsdienst beschäftigte Personen zu behandeln.

Wöchnerinnen dürfen von ihrer Niederkunft hinweg während 6 Wochen nicht beschäftigt werden.

DIENSTSCHICHTEN.

RUHESCHICHTEN.

oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tagen (Ausgleichsperiode):

Im Durchschnitt:	Höchstens:	Im Durchschnitt:	Mindestens:
höchstens 13	(im Ausgleich) 14	mindestens 11	(im Ausgleich) 10
Wenn Dienstwohnung in der Nähe der Arbeitsstelle:			
13 1/2	14	10 1/2	10

Wo die Verhältnisse es gestatten, soll die Dienstschicht im Durchschnitt 12 Stunden nicht übersteigen, die Ruheschicht nicht weniger als 12 Stunden betragen. Die Ruheschicht soll, soweit es der Dienst gestattet, am Wohnort zugebracht werden.

In besonderen Fällen darf die Dienstschicht bis auf 15 Stunden ausgedehnt werden (wodurch die Ruheschicht bis auf 9 Stunden verkürzt wird), vorausgesetzt, dass die durchschnittliche Dauer der Dienstschicht innerhalb 3 aufeinanderfolgenden Tagen die massgebende durchschnittliche Dauer nicht überschreitet. Infolgedessen wird auch die massgebende durchschnittliche Dauer der Ruheschicht erreicht. Als „besondere Fälle“ sind vorgesehen: a) wenn die Fahrplangestaltung dazu zwingt; b) wenn auswärtige Übernachtungen vermieden werden können; c) bei Personalmangel infolge Krankheit, Militärdienst oder aus anderen zwingenden dienstlichen Gründen und d) auf Wunsch des Personals in besonderen Fällen.

Wo Früh-, Mittel-, Spät- und Nachtschichten vorkommen, hat unter dem Personal ein angemessener Wechsel dieser Schichten stattzufinden. (Diese Bestimmung findet nicht Anwendung auf Personen, die ausschliesslich für den Nachtdienst angestellt sind.)

ÜBERZEITARBEIT.

Die geleistete Überarbeitszeit ist, wenn immer möglich, auszugleichen. Ist es nicht oder nicht vollständig möglich, so ist Barvergütung zu leisten. (Gehalt + 25 % Aufschlag.)

Die im Zeitraum eines Monats geleistete vergütungsberechtigte Zeit ist zusammenzuzählen. Hierbei sind sich ergebende Bruchteile einer Stunde bis zu 30 Minuten als halbe, über 30 Minuten als eine ganze Stunde zu vergüten. Die Vergütungen sind spätestens bis Ende des der Überzeit folgenden Monats auszuzahlen.

In einem Kalenderjahr sind nicht mehr als 150 bezahlte Überstunden zulässig.

Überarbeit darf in den Dienstplänen vorgesehen werden, wenn die Einhaltung der massgebenden durchschnittlichen Arbeitszeit Ablösungen erfordern würde, die nicht oder mit erheblichen Schwierigkeiten gestellt werden können oder mit ausserordentlichen Kosten verbunden sind. In den Dienstplänen nicht vorgesehene regelmässige Überarbeit, z. B. bei grossem Verkehrsandrang, Personalmangel infolge von Krankheit, Militärdienst usw. darf nur mit Zustimmung der Abteilungsvorstände angeordnet werden. In ausserordentlichen, vereinzelt Fällen darf das Personal ohne weiteres über die festgesetzte Arbeitszeit hinaus beschäftigt werden, wenn Zugverspätungen, Betriebsstörungen, starker Verkehrsandrang oder andere zwingende Gründe dies notwendig machen. (Überschreitungen letzterer Art sind nicht auszugleichen oder zu vergüten, sofern sie innerhalb 14 Tagen nicht über 1 1/2 Stunden betragen.)

Das dem Fabrikgesetz unterstellte Personal (Hauptwerkstätten mit Nebenbetrieben) erhält 25% Zuschlag an Werktagen, 50% für Überzeit an Sonn- und Feiertagen, 50% Zuschlag für die an Werktagen (100% an Sonn- und Feiertagen) infolge von Betriebsunfällen geleistete Überzeitarbeit. Für das Verwaltungspersonal bestehen noch keine Vorschriften über die Bezahlung von Überzeitarbeit.

PAUSEN.

Nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit ist eine Pause von wenigstens einer Stunde zu gewähren. Sie soll, soweit der Dienst es gestattet, am Wohnorte zugebracht und auf Wunsch des Personals womöglich über die Dauer einer Stunde ausgedehnt werden können.

Von der Gewährung einer Pause darf Abstand genommen werden, wenn die Dienstschicht 8 Stunden nicht übersteigt und das Personal die Möglichkeit hat, eine Mahlzeit einzunehmen.

Die Pausen sollen in der Regel nicht weniger als 20 Minuten dauern; ausnahmsweise dürfen Dienstunterbrechungen von wenigstens 15 Minuten als Pausen angerechnet werden.

Ununterbrochene Arbeitszeit von mehr als 6 Stunden und Zuteilung von mehr als 3 Pausen innerhalb einer Dienstschicht sind möglichst zu vermeiden.

Bei der Aufstellung der Dienstpläne ist auf die Entfernung zwischen Arbeitsplatz und Wohnung Rücksicht zu nehmen.

Die Zuteilung von Pausen zwischen 11 Uhr abends und 5 Uhr morgens ist möglichst zu vermeiden; jedenfalls darf während dieser Zeit ohne Zustimmung des Personals nicht mehr als eine Pause zugeteilt werden.

Die tägliche Arbeitszeit von 9 Stunden kann mit Zustimmung des Personals zusammenhängend zugeteilt werden, wenn sie um mehr als die Hälfte aus blosser Dienstbereitschaft besteht und das Personal die Möglichkeit hat, Mahlzeiten einzunehmen.

RUHETAGE.

56 Tage im Kalenderjahre, angemessen verteilt, wovon wenigstens 20 auf Sonn- und Feiertage zu fallen haben.¹⁾ Es ist jedoch zu bemerken, dass auf je 7 Ferientage einer als Ruhetag einzureihen ist.

Der Ruhetag beträgt 24 Stunden und muss am Wohnort zugebracht

werden können. Ihm hat unmittelbar oder kurz vorher (zwischen die Ruheschicht und den Ruhetag kann eine Dienstschicht von höchstens 2 Stunden eingeschaltet werden, doch soll von dieser Möglichkeit nur aus dringenden Gründen Gebrauch gemacht werden) eine Ruheschicht von wenigstens 9 Stunden voranzugehen.

Für Personal, das nicht im Nachtdienst verwendet wird, muss die dem Ruhetag vorangehende Ruheschicht innerhalb eines Zeitraumes von höchstens 6 Wochen durchschnittlich wenigstens 10 Stunden, für das übrige Personal wenigstens 12 Stunden betragen. Bei Aufeinanderfolge von 2 oder mehr Ruhetagen ist die Ruheschicht nur ein Mal zu berechnen. (Beim Übergang vom Spät- oder Nachtdienst zum Mittel- oder Frühdienst dürfen Ruheschichten von wenigstens 28 Stunden als halbe Ruhetage angerechnet werden.)

Erstreckt sich die an Sonn- und Feiertagen zugeteilte Dienstschicht nicht über 12 Uhr mittags hinaus und übersteigt sie nicht 5 Stunden, so kann der Rest des Tages als halber Ruhetag angerechnet werden (nicht Ruhesonntag), wenn die anschliessende Ruheschicht wenigstens 18 Stunden beträgt. Erstreckt sich der Nachtdienst um mehr als 2 Stunden in den Sonntag hinein, so darf der darauf folgende Ruhetag nicht als Ruhesonntag angerechnet werden.

Abstände von mehr als 14 Tagen zwischen den Ruhetagen und solche von mehr als 5 Wochen zwischen den Ruhesonntagen sind tunlichst zu vermeiden.

Für das Personal der Nebenbahnen dürfen diese Abstände um je eine Woche verlängert werden: a) in Zeiten starken Verkehrs; b) bei Personalmangel, infolge Krankheit, Militärdienst oder aus anderen zwingenden Gründen; c) mit Zustimmung des Personals. Für einzelne Kategorien dieses Personals kann der Bundesrat die Zahl der auf Sonn- und Feiertage fallenden Ruhetage bis auf 12 herabsetzen, und zwar dann, wenn namentlich an diesen Tagen ein grosser Verkehr zu bewältigen ist, der durch ständiges geschultes Personal besorgt werden muss.

Begehren um Verlegung eingeteilter Ruhetage ist zu entsprechen, wenn der Dienst es gestattet und sich daraus keine zu grossen Abstände zwischen den einzelnen Ruhetagen ergeben. Müssen Ruhetage aus dienstlichen Gründen unterdrückt werden, so sind sie unter tunlicher Berücksichtigung der Wünsche des Personals zu ersetzen.

RUHETAGE FÜR BEDIENSTETE, DIE NICHT UNTER OBIGE REGELUNG FALLEN:

I. Für die vorwiegend, aber nicht ständig im Betriebsdienst beschäftigten Personen besteht folgende Regelung:

Für je 6 Arbeitstage — einen Ruhetag, davon ein entsprechender Teil auf Sonn- und Feiertage.

Ein weiterer Ruhetag ist zuzuteilen:

im 1.— 3. Dienstjahr für je 75 Arbeitstage;
 „ 4.—10. „ „ „ 50 „
 „ 11. „ „ „ 35 „

II. Für die ständig aber nicht vorwiegend im Betriebsdienst beschäftigten Personen. Bei einer durchschnittlichen

Anzahl Ruhetage.	Dauer der täglichen Arbeitszeit.	Dauer der täglichen Dienstschicht.
14	minder als 3 Stunden	minder als 6 Stunden
28	3—5 „	6—9 „
42	5 oder mehr „	wenigstens 9 „

Wenigstens 1/3 dieser Ruhetage hat auf Sonn- und Feiertage zu fallen.

¹⁾ Das Arbeitszeitgesetz enthält die Bestimmung, dass an Sonntagen sowie an den allgemeinen Feiertagen (Neujahr, Karfreitag, Auffahrt und Weihnachten) der Güterdienst untersagt ist. Die Kantone dürfen noch 4 weitere Feiertage bestimmen. Der Bundesrat kann jedoch Ausnahmen festsetzen. (Mit Rücksicht auf den ausländischen Wettbewerb, zur Vermeidung von Warenstockungen, für leicht verderbliche Waren und für Tiere.) Wünsche betreffend Besorgung des Güterdienstes an Sonn- und Feiertagen müssen spätestens am vorangehenden Tage vor morgens 9 Uhr in Besitze des Eisenbahndepartements sein.

FERIEN.

Jedem dem Gesetz unterstellten ständig und vorwiegend im Betriebsdienste beschäftigten Bediensteten sind im Kalenderjahr folgende bezahlte Ferien zu gewähren:

vom 1. bis einschliesslich 7. Dienstjahr	7 Tage
„ 8. Dienstjahr oder 28. Lebensjahr	14 „
„ 15. „ „ 35. „	21 „
„ 50. Lebensjahr an	28 „

(Auf je 7 Ferientage wird einer der 56 Ruhetage in Anrechnung gebracht.)

Bei Feststellung der Anzahl Dienstjahre ist die gesamte Dienstzeit zu berücksichtigen, während welcher der Bedienstete bei den dem Gesetz unterstellten Verkehrsanstalten beschäftigt gewesen ist.

Für das im Laufe des Kalenderjahres ein- oder austretende Personal sind die Ferien für dieses Jahr im Verhältnis zur Dienstzeit herabzusetzen, doch darf, wenn die Ferien beim Dienstaustritt bereits genommen sind, weder eine Verminderung der Ruhetage, noch ein Abzug am Gehalt stattfinden.

Eine Kürzung der Ferien wegen Dienstabwesenheit infolge Krankheit, Unfalls, Militärdienstes usw. ist nur zulässig, wenn diese Abwesenheit 70 Tage im Kalenderjahr übersteigt. In solchen Fällen wird die Dauer der Ferien um 1/52 für jede Woche gekürzt unter Aufrundung des Abzuges auf ganze Tage.

Die Ferien sind spätestens im Monat Dezember für das folgende Kalenderjahr endgültig festzusetzen.

Eheleuten, die im Dienste derselben Verwaltung stehen, sind auf ihren Wunsch und soweit es der Dienst gestattet, die Ferien zu gleicher Zeit zu gewähren.

Die Ferien sind in der Regel zusammenhängend zu nehmen.

Die Ferien des Verwaltungspersonals sind wie folgt geregelt:

Untere Beamte (VI. und VII. Besoldungsklasse)	2 Wochen
und soweit sie das 10. Dienstjahr zurückgelegt haben oder 35 Jahre alt sind	3 „
die übrigen Beamten	3 „
Abteilungs-Vorstände und höhere Beamte	4 „

Das Personal der Hauptwerkstätten erhält folgende bezahlte Ferien:

vom 1. bis 9. Dienstjahr	6 Tage
„ 10. Dienstjahr an oder im Alter von 30 Jahren 9 ..	9 „
„ 15. „ „ „ „ 35 ..	12 „
„ 20. „ „ „ „ 40 ..	18 „

Ausserordentlicher Urlaub wird gewährt:

bei wichtigen Ereignissen in der Familie 1—3 Tage;

bei Wohnungswechsel 1—2 Tage;

bei Erscheinen vor Gericht— der nötige Urlaub;

für Teilnahme an Zentralvorstands-Sitzungen und Abgeordneten-Versammlungen der Gewerkschaft 4 Mal im Jahr, jeweils 1—2 Tage, aber für nicht mehr als insgesamt 6 Tage und nur, wenn der Dienst es gestattet;

bei Hochzeit:

für die Verhehlung und Hochzeitsreise dem fest angestellten Personal — bis auf eine Woche;

den ständigen Tagelohn- und definitiven Werkstättenarbeitern — 2 Tage.

Ferner wird der nötige Urlaub gewährt für Teilnahme an Leichenfeiern verstorbener Bediensteten, militärischen Inspektionen u. dgl.

VERSCHIEDENES.

Dienstpläne.

Das Personal ist vor der endgültigen Festsetzung der Dienstpläne (Einteilung der Arbeitstage, Dienste, Ruhetage und Ferien) anzuhören. Bei jeder Neuordnung des Dienstes sind dem Personal Dienstpläne anzufertigen, aus denen die Art des Dienstes und die Orte, wo auswärtige Ruhepausen zu verbringen sind, ersichtlich sein müssen. Die Ruhetags- und Ferientabellen sind möglichst für ein Kalenderjahr oder für eine Fahrplanperiode zu erstellen.

Aufsicht.

Das Personal ist verpflichtet, Abweichungen von den gesetzlichen und verordnungsmässigen Vorschriften der vorgesetzten oder nächsthöheren Dienststelle mündlich oder schriftlich zu melden, soweit es sich nicht um von der Aufsichtsbehörde bewilligte Ausnahmen handelt. Dem betreffenden Personal ist von der Art der Erledigung seiner Meldung ohne Verzug Kenntnis zu geben. Die Organe des Eisenbahndepartements sind jederzeit berechtigt, die richtige Erfüllung der Vorschriften nachzuprüfen.

Bevor der Bundesrat Beschlüsse grundsätzlicher Natur in Sachen der Arbeitszeit fasst, hat er das Gutachten der *paritätischen* Kommission einzuholen. Diese besteht aus einem unparteiischen Vorsitzenden und 14 Mitgliedern — je 7 Vertreter der Verkehrsanstalten und des Personals — und kann sich auch zu der Bewilligung von Ausnahmen äussern, bzw. eine Untersuchung über die Notwendigkeit solcher Ausnahmen vornehmen.

Strafbestimmungen.

Übertretungen des Gesetzes können durch den Bundesrat mit Geldbussen bis zu 500 Franken und im Wiederholungsfall bis zu 1000 Fr. geahndet werden.

Der Verzicht des Personals auf die Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes schliesst die Strafbarkeit des Betriebsinhabers nicht aus.

Der englische Verband der Eisenbahnkanzlisten (R. C. A.) und der allgemeine Streik im Mai 1926.

Von J. Hart.

Wir haben soeben in dem freundlichen kleinen Seehafen von *Ramsgate* unsern dreissigsten Jahreskongress beendet. Dieser war zugleich ein Gedenktag für unseren Generalsekretär Alexander G. Walkden. Konnte doch Walkden, von dem man zu Recht sagt, dass er "der Genius und das sterbliche Instrument" unserer Bewegung ist, auf eine einundzwanzigjährige, glänzende Führerschaft in unserem Verbands zurückblicken.

Die Zusammenkunft so vieler Kameraden in *Ramsgate* — annähernd 500 — während der viertägigen Konferenz und der prächtigen Sonnenschein, mit dem wir begünstigt wurden — immer ein seltenes und unsicheres Vergnügen — rief viele glückliche Erinnerungen wach an die bewegten Ereignisse, die im Mai vorigen Jahres unter gleich günstigem Wetter stattfanden.

Man kann wahrhaftig sagen, dass die Befolgung, die der Ruf unseres Generalrats bei etwa sechzig Tausend Mitgliedern der R. C. A. fand, eine Epoche in unserer Geschichte bildete. Ein nationaler Streik in diesem Land war selbst für viele alte und erfahrene Gewerkschafter ein neues Erlebnis, während für die übergrosse Mehrheit der Mitglieder unseres Verbandes ein Streik auf sich selbst ein bisher unbekanntes Geschehen war. Es war als ob wir mit dem grossen Krieger der Antike sagen wollten: ihr nanntet mich in Illyrien einen Knaben, und ein Bürschlein, als ich in Thessalien war; aber ich werde euch vor den Wällen Athens zeigen, dass ich zum Manne geworden bin.

Die R. C. A. war zuvor niemals in einen Streik verwickelt gewesen. Im Februar 1919 erlangte die R. C. A. nach hinausgezögerten Verhandlungen die offizielle Anerkennung seitens der britischen und irischen Eisenbahngesellschaften. Dies wurde ohne Zuflucht zur Streikwaffe erreicht, aber die Mitgliedschaft gab sich hinsichtlich der wirklichen Tatsachen keiner Täuschung hin. Die Anerkennung erfolgte widerwillig und in elfter Stunde im Bewusstsein, dass unsere Mitglieder entschlossen und bereit waren, für ihre Rechte in dieser Hinsicht in den Streik zu treten. Tatsächlich war der Streikaufruf bereits ausgesandt gewesen und hatten auch schon einige Mitglieder ihre Arbeit niedergelegt und den Heimweg angetreten als die Mitteilung von der Erreichung einer Verständigung eintraf.

Mit ihrem entschiedenen Eintreten für die Anerkennung machte die R. C. A. einen entscheidenden Schritt in einer lange zuvor von ihren Gründern ins Auge gefassten Entwicklung. Diese bestand darin, die Organisation später in eine Linie mit den vornehmsten Gewerkschaften des Landes zu bringen. Der Februar 1919 demonstrierte allen, dass der alte und vielleicht tief verankerte Begriff einer angeblichen Ueberlegenheit gänzlich unbegründet war und dass es für die Organisation der Gehaltsempfänger zur Notwendigkeit wurde, dem Lohnempfänger an Streithaftigkeit nicht nachzustehen. Die Früchte dieses zum Signal gewordenen Sieges traten bald bei den Verhandlungen über Verbesserung der Arbeitsbedingungen und in bald darauf folgenden günstigen Ergebnissen der Verhandlungen in Erscheinung.

In diesem Kampf für die Anerkennung stand die R. C. A. indessen nicht allein. Die Hilfe, die seitens des englischen Gewerkschaftsbundes und der Arbeiterpartei im britischen Parlament gewährt wurde und

ohne die der Konflikt einen andern Ausgang hätte nehmen können — diese Hilfe bewies unsern Mitgliedern in unmissverständlicher Weise den grossen Nutzen solcher Freunde.

Man entschuldige uns diese etwas ausführliche Bezugnahme auf dieses rein häusliche Ereignis von 1919. Wir hielten dies für nützlich, um auf diese Weise zu zeigen, dass die R. C. A. ihre Lektion gelernt und von der also gesammelten Erfahrung profitiert hat. Noch ein weiterer Punkt muss erwähnt werden, um die Lage der R. C. A. richtig beurteilen zu können. In den jüngsten Jahren ist sie mit einem Sitz im Generalrat des Gewerkschaftsbundes beehrt worden, der durch ihren Sekretär wahrgenommen wird. Ferner wurde der erste Assistent-Sekretär in die Landesexekutive der Arbeiter-Partei gewählt. Diese Tatsachen sind in unserer Bewegung weit bekannt und werden von allen Gehaltsbeziehern im Eisenbahndienst restlos gewürdigt. Zweifellos trugen sie dazu bei, manche Mitglieder der R. C. A. die ihre Führer kennen und schätzen, mit Vertrauen zu erfüllen. Ebenfalls steht es ausser Zweifel, dass diese Tatsachen keinen geringen Anteil hatten an der treibenden Kraft, die die R. C. A. in der grossen Krise des Mai 1926 entfaltete.

Lange ehe die Krise im Kohlenbergbau aktuell geworden war, war es in wachsendem Masse deutlich geworden, dass das organisierte Kapital im Begriff stand, einen neuen Angriff auf die bereits herabgedrückte Lage der englischen Bergarbeiterschaft auszuholen. Auch gab man sich Rechenschaft darüber, dass im Falle eines glücklichen Ausgangs dieses Angriffs die Eisenbahngesellschaften ihre Forderungen auf Verschlechterung der Arbeitsbedingungen aller Eisenbahner vor dem Lohnrat wiederholen würden.

Niemand erkannte auch besser als die Mitglieder der R. C. A., dass, während ihre eigenen Arbeitsbedingungen alles andere als vorbildlich waren, diese doch günstig von denen der grossen Masse der schlechtbezahlten und unorganisierten Kanzlisten abstachen und dies hauptsächlich auf die Organisation zurückzuführen war.

Während nun viele R. C. A.-Mitglieder nicht ohne Sorge auf die möglichen Rückwirkungen blickten, die ein möglicher erfolgreicher Angriff auf die Bergarbeiter für sie selbst zur Folge haben konnte, so muss doch auch festgestellt werden, dass an dem Streik auch viele Mitglieder teilnahmen, um, wie sie selbst erklärten, einfach ihre Dankbarkeit für die Organisation zu bezeugen, zu der sie gehörten und der sie so verpflichtet waren, und dass der grösste Teil der Mitgliedschaft der R. C. A. dem Streikaufruf des Generalrats folgte, lediglich aus dem altruistischen Motiv, ihren Kameraden, den Bergarbeitern, in ihrem verzweifelten Kampf zur Verhinderung weiterer Herabsetzung ihres bereits schon zu niedrigen Lebensstandes zu helfen.

Noch einige Worte über die Umstände, unter denen die R. C. A. ihren Entschluss zur Teilnahme an dem Streik fasste: Der Appell um Hilfe der Bergarbeiterföderation an den Generalrat und die wachsende Ueberzeugung, dass die britische Regierung die Partei der Zechenherren unterstützte, führte zu der Zusammenrufung der Ausschüsse aller dem Gewerkschaftsbunde angeschlossenen Verbände durch dessen Generalrat. Hier wurde es ganz offenbar, dass die organisierte Arbeiterschaft in einer unzweifelhaften Weise ihre bedingungslose Ablehnung sowohl der Haltung der Regierung als der Haltung der Bergherren demonstrieren musste. Von diesem Augenblick an folgten sich die Ereignisse so rasch, dass sich keine Gelegenheit zur Befragung der Mitglieder mehr bot und die Exekutive der R. C. A. ohne eine solche — zugesagt gewesene — Befragung einstimmig beschloss,

dem Ruf Folge zu leisten, und sich selbst sowie alle ihre Mittel zur Verfügung des Generalrats stellte. Wir marschierten also in Reih und Glied mit den mehr als vier Millionen Gewerkschaftskameraden.

Das Vertrauen der Exekutive in die machtvolle Kraft der Mitgliedschaft wurde vollauf gerechtfertigt. Vom Beginn der Aktion an war eine erfolgreiche Arbeitsniederlegung gesichert. Unter den vielen erfreulichen Erscheinungen, die die Aktion begleiteten war wohl die ermutigendste die Tatsache, dass mehrere Tausend Kollegen, die bis zum Ausbruch des Streiks abseits unserer Organisation standen, unverzüglich an diesem teilnahmen und der R.C.A. als Mitglieder beitraten.

Schliesslich war auch die Tatsache unserer Zugehörigkeit zur I.T.F. eine starke Quelle der Begeisterung. Ohne Zweifel bewiesen die Beifallsausbrüche, mit denen unsere, meistens bis zum Ersticken vollen Versammlungen jede Nachricht unserer Kameraden vom Kontinent begrüßten, sofern dies noch nötig war, in bündiger Weise, dass die R.C.A. nie wagen dürfte, den Bruch des Kontakts mit unsern kontinentalen Kameraden aller Nationen durch das Medium der I.T.F. auch nur zu erwägen.

Vieles wäre noch zu sagen über den Anteil, den die Kanzlisten, die Stationschefs, die Techniker usw. an jenem wunderbaren neuntägigen Kampf hatten, doch das läge ausserhalb des diesem Artikel gezogenen Rahmens. Es ist wahr, dass unsere Mitglieder ebenso wie viele andere Kameraden ob der unmittelbaren Ergebnisse ihrer Anstrengungen etwas enttäuscht waren, aber gleichwohl: wenige, wenn überhaupt jemand, würden dazu neigen, die gelegentlich gefallenen Worte „nie wieder“ zu wiederholen.

W. E. Williams gestorben.

Ein herber Verlust der R. C. A.

Zu einer schmerzvollen Pflicht mussten sich am 9. Mai die Vorstandsmitglieder des englischen Verbandes der Eisenbahnkanzlisten (R. C. A.) in *Enfield* vereinen. Galt es doch, einem ihrer angesehensten und meist geschätzten Kollegen, dem Verbandskassierer W. E. Williams, die letzten Ehren vor seiner Versenkung in die Erde zu erweisen. Mit Williams hat der Verband einen seiner fähigsten, tüchtigsten und tätigsten Führer verloren, der nicht nur seitens der Verbandsmitglieder, sondern innerhalb weitester Kreise der englischen Arbeiterschaft rückhaltloses Vertrauen und uneingeschränkte Achtung genoss.

Williams stand erst im 51. Lebensjahr. Seit 1903 war er Mitglied der R. C. A. und von 1905 an entsandten ihn die Verbandsmitglieder ohne Unterbrechung als ihren Vertrauensmann auf die Jahreskonferenzen des Verbandes. Von 1916 bis 1919 war er Präsident des Verbandes und hernach ständiges Vorstandsmitglied. Als vor einigen Jahren der damalige Verbandskassier J. M. Roberts in den besoldeten Stab übertrat, wurde Williams mit der Weiterführung seines Amtes betraut, das er bis zu seinem Tode mit Ehrencharakter wahrnahm.

Wie bei so manchen, die gegenwärtig im Vordergrund der englischen Arbeiterbewegung stehen, widerspiegelt auch der Entwicklungsgang des Verstorbenen jene entscheidende Wandlung, die sich in der englischen Arbeiterschaft in den letzten Jahrzehnten vollzogen hat. Als Williams der R. C. A. beitrug, war er noch so tief in die Gedankengänge des Liberalismus verstrickt, dass er sich

gegen eine selbständige politische Arbeiterbewegung aussprach und sich dem Anschluss der R. C. A. an die Arbeiterpartei widersetzte. Die Praxis der Gewerkschaftsbewegung liess ihn aber bald erkennen, dass die Arbeiterschaft unmöglich im Fahrwasser des Liberalismus verbleiben konnte und auch politisch selbständig auftreten musste, wenn sie nicht zur Unfruchtbarkeit verurteilt bleiben sollte. So verliess Williams die liberale Partei und wurde ein vorbildlich rühriges Mitglied der Arbeiterpartei, die ihn als ihren Vertreter in eine Reihe öffentlicher Körperschaften entsandte. Seine Haupttätigkeit für diese lag auf kommunalpolitischem Gebiet. Eine besonders beklagenswerte Lücke reissst das unerwartet rasche Hinscheiden Williams natürlich in die Reihen der R. C. A. Diese wird das Fehlen seines allzeit klugen Rates schmerzlich empfinden; ein Schmerz, der umso qualender ist, als Williams Tod für die meisten den Verlust eines treuen und geliebten Kameraden bedeutet.



Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

ÖSTERREICH.

(Fortsetzung).

Sozialversicherung.

Die Sozialversicherung der Strassen- und Kleinbahner ist in jeder Hinsicht besser als die der Privatangestellten oder Privatarbeiter. Das Angestelltenversicherungsgesetz und ganz besonders das Gesetz über die Arbeiterversicherung bleiben weit hinter den Leistungen der Sozialversicherungsgesetze der Klein- und Strassenbahner zurück.

Für die Alters- und Invalidenversicherung der Strassen- und Kleinbahner kommt das „Pensionsinstitut der österreichischen Privatbahnen“ in Betracht, das auf Grund seiner Satzungen bis zu 90 % des aktiven Bezuges Alters- oder Invalidenrente leistet.

Die Krankenfürsorge regelt sich nach dem Krankenversicherungsgesetz, die Unfallfürsorge ist durch die Satzungen der Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen geregelt.

Im allgemeinen muss gesagt werden, dass die Strassen- und Kleinbahner in Oesterreich auf dem Gebiete der Sozialversicherung der übrigen Arbeiterschaft voraus sind; alle Versicherungszweige sind gesetzlich verankert. Unternehmungen, die von öffentlichen Körperschaften (Gemeinde etc.) betrieben werden, können Besserstellungen nur in geringem Ausmass vornehmen, da die gesetzlichen Bestimmungen bereits ausreichende Einrichtungen vorsehen. Nur die Fortbezahlung des Lohnes bei Erkrankungen wird durch Arbeitsverträge geregelt, wobei die Frist bis zur Dauer eines Jahres ausgedehnt ist. Diese Einrichtung besteht nicht nur bei Gemeindebetrieben, sondern auch in Privatbetrieben.

Strafrechtliche Verfolgung der Klein- und Strassenbahner.

Im allgemeinen gelten die Bestimmungen der österreichischen Strafgesetzgebung, wobei die auf die Eisenbahnen (Strassen- und Kleinbahnen) bezugha-

benden Paragraphen ein erhöhtes Strafausmass vorsehen. Dabei ist es gleichgültig, ob das Verbrechen. Vergehen oder die Uebertretung von einem Eisenbahnbediensteten oder von einem Aussenstehenden begangen wird. Die in Betracht kommenden Paragraphen lauten:

Par. 85.

Andere boshafte Beschädigungen eines fremden Eigentumes sind als Verbrechen der öffentlichen Gewalttätigkeit anzusehen, wenn entweder:

a) der Schaden, welcher entstanden oder im Vorsatz des Täters gelegen ist, Kronen 1,500 000.— übersteigt oder wenn ohne Rücksicht auf die Grösse des Schadens,

b) daraus eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit, körperliche Sicherheit von Menschen oder in grösserer Ausdehnung für fremdes Eigentum entstehen kann; oder

c) die boshafte Beschädigung an Eisenbahnen, diese mögen mit oder ohne Dampfkraft betrieben werden, oder an den dazugehörigen Anlagen, Beförderungsmitteln, Maschinen, Gerätschaften oder anderen zum Betriebe derselben dienenden Gegenständen oder an Dampfschiffen, Dampfmaschinen, Dampfkesseln, Wasserwerken, Brücken, Vorrichtungen in Bergwerken oder überhaupt unter besonders gefährlichen Verhältnissen verübt worden ist.

Strafe.

Par. 86.

Die Strafe dieses Verbrechens ist im Falle der lit. a) des vorigen Paragraphen schwerer Kerker von sechs Monaten bis zu einem Jahr; im Falle der lit. b) und c) aber schwerer Kerker von einem bis zu fünf und nach Grösse der Bosheit und Gefahr auch bis zu zehn Jahren. Wenn aber aus der Beschädigung wirklich ein Unfall für die Gesundheit, körperliche Sicherheit oder in grösserer Ausdehnung für das Eigentum anderer entstanden ist, so sollen die Schuldigen mit schwerem Kerker von zehn bis zu zwanzig Jahren, bei besonders erschwerenden Umständen mit lebenslangem, schweren Kerker bestraft werden. Hat endlich eine solche Beschädigung den Tod eines Menschen zur Folge und konnte dieses von den Tätern vorgesehen werden, so soll derselbe mit dem Tode bestraft werden. Im ordentlichen Verfahren tritt an Stelle der Todesstrafe die Strafe des lebenslangen schweren Kerkers. (Gesetz vom 3 April 1919).

Par. 87 Abs. f.

betr. boshafte Handlungen oder Unterlassungen unter besonders gefährlichen Verhältnissen.

Eben dieses Verbrechens macht sich auch derjenige schuldig, welcher durch was immer für eine aus Bosheit unternommene Handlung oder durch geflissentliche Ausserachtlassung der ihm bei dem Betriebe von Eisenbahnen oder von den in Par. 85 lit. c) bezeichneten Werken oder Unternehmungen obliegenden Verpflichtung eine der im Par. 85 lit. d) bezeichneten Gefahren herbeiführt.

Strafe.

Par. 88.

Die Strafe dieses Verbrechens ist schwerer Kerker von einem bis zu fünf Jahren, nach der Grösse der Bosheit und Gefahr auch bis zu zehn Jahren. Tritt jedoch einer der im Par. 86 erwähnten weiteren Erschwerungsgründe ein, so sind die hierfür

ebenda festgesetzten höheren Strafen in Anwendung zu bringen.

Bei *Vergehen* wird der Par. 337 in Anwendung gebracht.

Par. 337.

Wenn eine nach Par. 335 als Verschulden zuzurechnende Handlung oder Unterlassung in Beziehung auf die in den Paragraphen 85 lit. c, 87 und 89 bezeichneten Gegenstände oder unter den dort erwähnten besonders gefährlichen Verhältnissen begangen wird, so soll dieselbe auch dann, wenn hieraus nur eine schwere körperliche Schädigung erfolgte, als Vergehen mit strengem Arrest von sechs Monaten bis zu zwei Jahren und im Falle einer dadurch veranlassten Tötung bis zu drei Jahren verurteilt werden.

Bei *Uebertretungen* werden die Par. 431 und 432 in Anwendung gebracht.

Par. 431.

Ueberhaupt lassen sich die Uebertretungen, wodurch die körperliche Sicherheit verletzt werden kann, nicht sämtlich aufzählen. Es soll daher jede der in den Paragraphen 335 bis 337 bezeichneten Handlungen oder Unterlassungen auch dann, wenn sie keinen wirklichen Schaden herbeiführt hat, als Uebertretung mit einer Geldstrafe von 60 000 bis zu 6 000 000.— Kronen oder mit Arrest von drei Tagen bis drei Monaten geahndet werden.

Par. 432.

Wenn jedoch eine bei dem Betriebe von Eisenbahnen oder von anderen im Par. 85 lit. c, bezeichneten Werken oder Unternehmungen oder bei dem Staatstelegraphen angestellte Person in ihrem Dienste ein Verschulden dieser Art begeht, so ist immer auf strengem Arrest von 3 Tagen bis zu 3 Monaten und bei sehr erschwerenden Umständen bis zu 6 Monaten zu erkennen, je nach dem Masse, als ein höherer Grad von Fahrlässigkeit erwiesen wird, eine Gefahr für mehrere Menschen entstanden ist, mehrere Verletzungen zugefügt wurden oder sonst etwa ein grösserer Schaden erfolgt ist.

Durch die Eisenbahnbetriebsordnung haben die Verwaltungen das Recht erhalten, über ihre Bediensteten nach Massgabe der Dienstvorschriften und Instruktionen Ordnungs- und Disziplinarstrafen zu verhängen. Diese Ordnungs- und Disziplinarstrafen sind grösstenteils in der Dienstordnung vorgesehen. Dienstordnungen werden im Einvernehmen mit dem Personal erstellt.

Die Bahnverwaltungen haben gegenüber dem Personal ein *Rückgriffsrecht* nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches. Der betreffende Paragraph lautet:

Jedermann ist berechtigt, von dem Beschädiger den Ersatz des Schadens, welchen dieser ihm aus Verschulden zugefügt hat, zu fordern; der Schaden mag durch Uebertretung einer Vertragspflicht oder ohne *Beziehung* auf einen Vertrag verursacht worden sein.

Auch wer in einer gegen die guten Sitten verstossenden Weise absichtlich Schaden zufügt, ist dafür verantwortlich, jedoch, falls dies in Ausübung eines Rechtes geschah, nur dann, wenn die Ausübung des Rechtes offenbar den Zweck hatte, den anderen zu schädigen.

Wenn auch den Bahnverwaltungen ein Rückgriffsrecht zusteht, wird es doch nur in Fällen nachge-

wiesener Fahrlässigkeit gegenüber dem Personal angewendet. In der Praxis wird bei Schadenersatzvorschreibungen das Einvernehmen mit der Personalvertretung gepflogen. Das Personal ist mit der derzeitigen Handhabung zufrieden, da es sich wirklich nur um Ersatz bei Fahrlässigkeit handelt. Trotzdem steht dem Bediensteten, wenn er sich benachteiligt fühlt, der ordentliche Rechtsweg gegenüber dem Unternehmen offen.

Ausser den Bestimmungen der österreichischen Strafgesetzgebung bestehen für das Strassen- und Kleinbahnpersonal noch Dienstvorschriften, die vom Eisenbahnministerium bzw. von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in den Jahren 1911 und 1913 genehmigt wurden. Diese Vorschriften regeln die Zusammenstellung der Züge (Zugsgrösse, die Linien und Richtungsbezeichnung, die Fahrberechtigung und Ausrüstung der Zugmannschaft, die Fahrgeschwindigkeit und Fahrordnung, den Verschub und anderes mehr. Entsteht aus der Uebertretung der Dienstvorschriften ein Schaden, so kann der Bedienstete auf Grund der Strafgesetzgebung verfolgt werden. Entsteht ein Schaden nicht oder wird keine Anzeige erstattet, so treten eventuell Ordnungs- oder Disziplinarstrafen ein.

Gesetzliche Bestimmungen für Kleinbahnen, Strassenbahnen und Autokonkurrenz.

Das in einer vorhergehenden Frage behandelte Gesetz über Bahnen niederer Ordnung (Lokal- und Kleinbahnen) enthält bezüglich der Kleinbahnen (Strassenbahnen) folgende wichtige Sonderbestimmungen:

Die Konzessionsdauer für autonome Körperschaften (Gemeinde, Land, etc.) beträgt höchstens 90 Jahre,

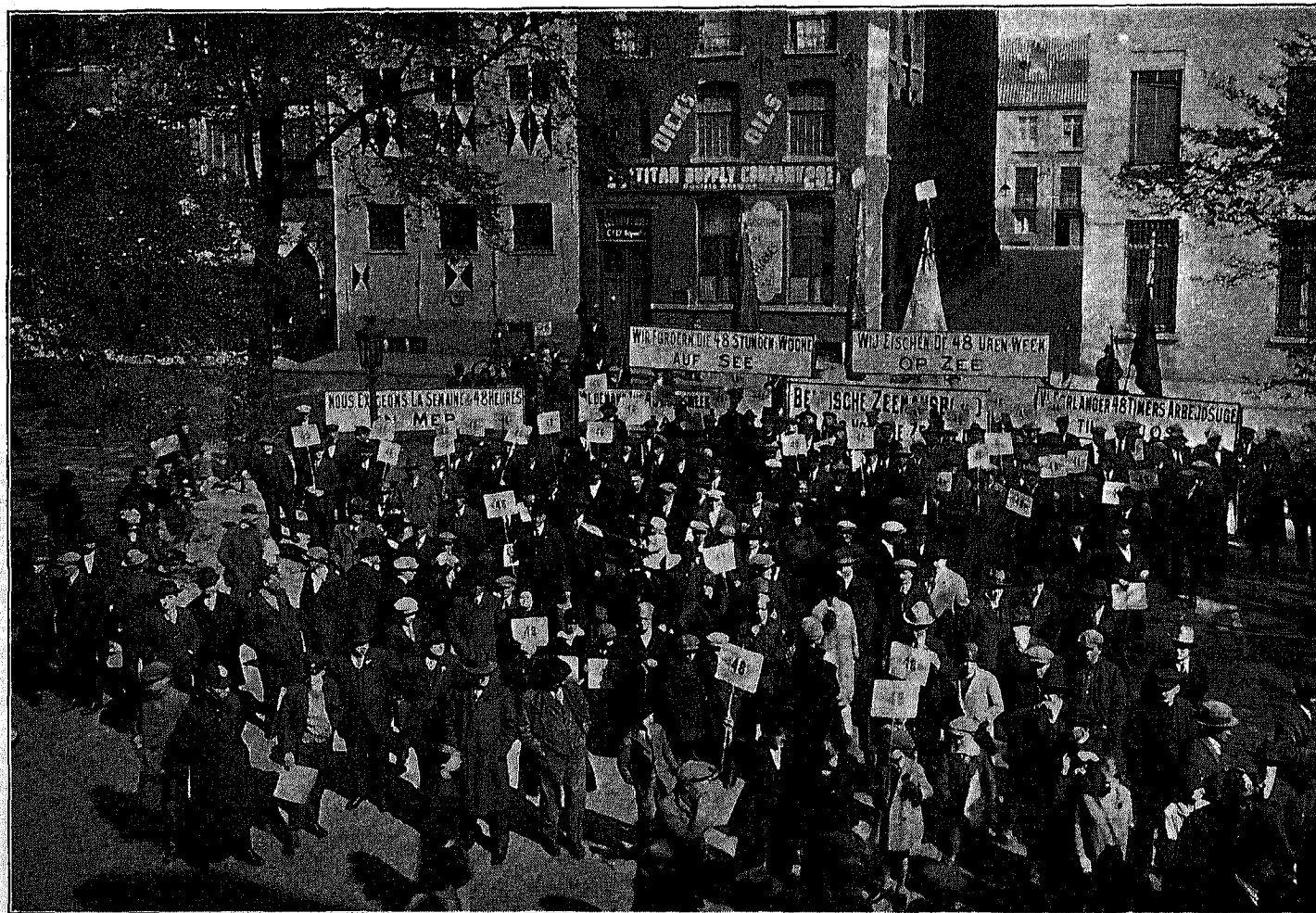
für Privatunternehmer höchstens 60 Jahre. (Für Vollbahnen und Lokalbahnen beträgt die maximale Konzessionsdauer allgemein 90 Jahre).

Der staatliche Einfluss auf den Bau und Betrieb von Kleinbahnen beschränkt sich auf die Genehmigung der Anlage und Trasseführung der Bahn, auf die Warnung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten und auf den Schutz der Bahnanrainer und sonstigen Interessenten vor Feuersgefahr und sonstigen Beschädigungen infolge der Anlage und des Betriebes der Bahn.

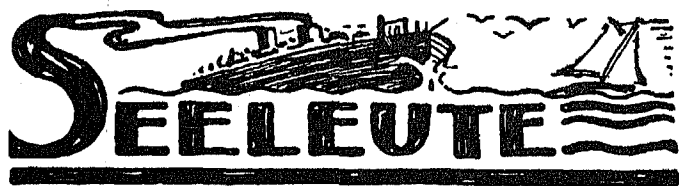
Im Gegensatz zu den Voll- und Lokalbahnen sind die Kleinbahnen zu Leistungen für die Militärverwaltung nur insoweit verpflichtet, als diese Leistungen mit Rücksicht auf die Anlage der Bahn und deren Betriebseinrichtungen durchführbar sind. Sie sind ferner zur unentgeltlichen Beförderung der im Dienste reisenden Staatsaufsichtsorgane verpflichtet, jedoch von allen sonstigen unentgeltlichen Leistungen für öffentliche Zwecke (Post- und Telegraphenverwaltung, Polizei-, Finanzwache u.s.w.) entbunden.

Im allgemeinen geniessen die Kleinbahnen unter der Voraussetzung einer vollkommen gleichmässigen Behandlung der die Bahn benützenden Passagiere und Verfrachter die volle Tarifhoheit. Sie müssen jedoch die Tarife vor der Einführung in der vorgeschriebenen Art und Weise veröffentlichen und der Eisenbahnaufsichtsbehörde zur Kenntnis bringen. Sobald das Unternehmen in drei aufeinanderfolgenden Jahren aus den eigenen Reinerträgen mindestens 6 % jährlich abgeworfen hat, kann die Staatsverwaltung nach Anhörung der Unternehmung ermässigte Maximaltarife für den Personen- und Frachtverkehr festsetzen. Hierbei ist auf die öffentlichen Interessen und auf die dauernde Sicherstellung dieses 6 %igen Ertrages Bedacht zu nehmen.

(Schluss folgt).



WIE DER BELGISCHE SEEMANNSBUND AM 1. MAI IN ANTWERPEN FÜR DIE EINFÜHRUNG DER 48-STUNDENWOCHE DEMONSTRIERTE.



Ein Urteil des norwegischen Staatsgerichtshofes betreffend Lade- und Löscharbeit der Schiffsmannschaft.

Während eines im Jahre 1924 in Norwegen stattgefundenen Hafnarbeiterstreiks wurde der Besatzung des Motorschiffes „Viben“ befohlen, das mit Kohle beladene Schiff zu löschen. Im Einvernehmen mit dem norwegischen Verband der Matrosen und Heizer weigerte sich die Besatzung jedoch, diesen Befehl auszuführen und wurde infolgedessen entlassen. Im Auftrage der Schiffsmannschaft verklagte der Verband die Reederei beim Gericht und verlangte die Weiterzahlung der Heuer für die Dauer eines Monats wegen ungesetzmässiger Entlassung. Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass der Schiffseigentümer kein Mitglied des Reederverbandes war, sodass die im Tarifvertrag niedergelegte Bestimmung, laut welcher die Schiffsmannschaft im Falle eines Hafnarbeiterstreiks in Norwegen der Lade- und Löscharbeiten enthoben ist, auf ihn keine Anwendung fand. Das Seeamt in Oslo fällte einstimmig ein Urteil zu Gunsten der Besatzung und verurteilte den Reeder zur Auszahlung einer Monatsheuer wegen ungesetzmässiger Entlassung, weil es nach Auffassung des Seeamtes als eine feststehende Praxis betrachtet werden müsse, dass Schiffsmannschaften, mit Ausnahme derjenigen der Küstenschifffahrt, an der Ladung und Löschung von Schiffen nicht mitarbeiten.

Der Reederverein erachtete die Angelegenheit von grosser prinzipieller Bedeutung und veranlasste die Reederei, an den Staatsgerichtshof zu appellieren, der nunmehr (am 10. Mai ds. Js.) das Urteil des Seeamtes bekräftigt hat.

Der Staatsgerichtshof führt folgendes zur Begründung seines Urteils an:

„Der Staatsgerichtshof ist im wesentlichen mit dem Seeamt einverstanden und schliesst sich dessen Urteil an. Nachdem das sachverständige Seeamt dies zum Ausdruck gebracht hat, darf als feststehende Praxis angenommen werden, dass die Besatzung, mit Ausnahme der in der Küstenschifffahrt Beschäftigten, an der Ladung und Löschung in norwegischen Häfen nicht teilnimmt. Soweit also Laden und Löschen in der Praxis nicht zu den regelmässigen Schiffsarbeiten der Besatzung gehören, muss man auch von dem Grundsatz ausgehen, dass diese Arbeit nicht unter die Arbeiten fällt, die die Schiffsmannschaft auf Grund des Heuervertrages gewöhnlich verpflichtet ist, während ihres Dienstes an Bord zu leisten. Es darf angenommen werden, dass Heuerverträge unter der selbstverständlichen gegenseitigen Bedingung abgeschlossen werden, dass die vertragsmässige Arbeitspflicht diejenigen Arbeiten umfassen soll, welche nach Sitte und Brauch in der in Betracht kommenden Schifffahrt von einem Seemann in der Stellung, für welche er sich anmustern lässt, zu leisten sind. Solange der Heuervertrag an sich keine spezifizierte Aufzählung der zu verrichtenden Arbeiten enthält — das würde auch schwer fallen — erscheint es selbstverständlich, dass in bezug auf den Umfang der Arbeitspflicht gilt, was Sitte und Brauch ist.“

Die in Paragr. 50 der Seemannsordnung enthaltenen Bestimmungen, wonach die Schiffsmannschaften, die von ihren Vorgesetzten „im Dienst“ erteilten Aufträge zu befolgen haben, geben Letzteren nicht das Recht, von der Mannschaft zu fordern, Arbeiten zu verrichten, wozu sie nicht auf Grund des Heuervertrages verpflichtet werden kann.

Wenn der Kapitän im vorliegenden Falle der Mannschaft Extra-Bezahlung angeboten hat, so hat er anscheinend dadurch zum Ausdruck bringen wollen, dass die Ladung und Löschung nicht zu denjenigen Arbeiten gehört, welche die Mannschaft gewöhnlich auf Grund des Heuervertrages zu verrichten hat.

Es versteht sich, dass aussergewöhnliche Verhältnisse eintreten können, die eine Erweiterung der gewöhnlichen Arbeitspflicht erheischen. Krankheitsfälle unter der übrigen Mannschaft, Unfälle und dgl. können zur Folge haben, dass die vertragsmässige Arbeitspflicht über dasjenige hinausgeht, das der Betreffende unter normalen Verhältnissen zu tun verpflichtet ist. Die logische Auslegung des Arbeitsvertrages führt zur Anerkennung dieser Pflicht.

Die Frage ist nun, ob es sich hier um einen solchen aussergewöhnlichen Fall handelte, dass eine Erweiterung der Arbeitspflicht für die Mannschaft zulässig erschien.

Infolge eines Streiks der Stauereiarbeiter konnte die Arbeit in der Ladung nicht in der gewöhnlichen Weise durch Arbeiter vom Lande erfolgen. Die Frage ist also, ob die aussergewöhnlichen Verhältnisse, die infolge des Stauereiarbeiterstreiks entstanden waren, den Kapitän berechtigten, die Schiffsmannschaft zu verpflichten, die Arbeiten in der Ladung zu verrichten, die unter normalen Verhältnissen für sie nicht in Betracht gekommen wären. Da eine ausdrückliche Vereinbarung fehlt, kann man nur Rücksicht nehmen auf das, was im Heuervertrag geregelt ist und auf Grund dessen ein passendes und klares Urteil aussprechen.

Auf der einen Seite steht das Interesse der Reederei, das verlangt, dass Schiffe infolge eines Streiks nicht aufgehalten werden; auf der andern Seite hat die Mannschaft das Gefühl, den Streikenden in den Rücken zu fallen, wenn sie deren Arbeit übernimmt. Auf beiden Seiten bestehen berechnete Interessen und Gefühle, denen man Rechnung zu tragen hat.

Falls eine Vereinbarung bestanden hätte, wäre der Streik an und für sich kein Grund gewesen für die Mannschaft eine Arbeit zu verweigern, wozu sie vertragsmässig verpflichtet gewesen wäre, aber bei Mangel an einer solchen Vereinbarung erscheint es unzulässig, in den Arbeitsvertrag eine stillschweigende Bestimmung hinein zu interpretieren, wonach die vertragsmässige Arbeitspflicht im Falle eines Streiks unter andern Arbeitern derart erweitert wird, dass sie auch die Arbeit der Streikenden umfassen soll. Die logische und passende Lösung scheint darin zu bestehen, dass die Arbeitspflicht der nicht am Streik beteiligten Arbeiter durch den Streik nicht beeinflusst wird, sodass ihre Arbeitspflicht während des Streiks weder zu- noch abnimmt.“

Aus obenstehendem geht hervor, dass der Staatsgerichtshof sein Urteil begründet mit einem Hinweis auf die bestehende Arbeitsleistung auf See. Die Mannschaften in norwegischen Schiffen sind demnach gesetzlich nicht verpflichtet, in der Ladung zu arbeiten.

A. Birkeland.

NOTIZEN.

Lindbergh und Chamberlin.

Lindbergh und Chamberlin — das sind zwei Namen, die heute nicht nur den Lippen fast aller Menschen des Erdenrunds vertraut sind, sondern mit denen sich für immer die Erinnerung an grösste menschliche Triumphe über Raum und Zeit verknüpft. Wo immer vom grossen Stiefeszug der Transport- und Verkehrstechnik gesprochen und geschrieben wird, da wird man diese Namen erwähnt finden. Die Geschichtsbücher der Menschheit sind reich an grossen Namen, aber nicht immer haben deren Träger auch wirklich Anspruch auf den ihnen in dem Pantheon der Geschichte eingeräumten Platz. Fast immer waren Geschichtsfälscher am Werk, die aus irgendwelcher Absicht kleine und unbedeutende Menschen zu Nationalhelden gestempelt und sie in die Reihen der ganz Grossen eingeschmuggelt haben. In dieser Hinsicht werden die Namen Lindbergh und Chamberlin auf immer unverfälscht fortleben, denn diese Namen sind nur synonyme Ausdrücke für eine vor kurzem noch für unmöglich gehaltene Tat: der Ueberquerung des atlantischen Ozeans, mit New-York als Ausgangspunkt und Paris und Berlin als Ziel. Es ist wahr: das eigentliche Verdienst an diesen Leistungen gebührt jenen unzähligen Technikern, die Erfindung an Erfindung reihend das Flugzeug instand gesetzt haben, solche Entfernungen zu meistern, aber auch die emsigste Laboratoriums- und Werkstattarbeit hätte die Flugtechnik nicht auf ihre heutige Höhe gebracht, wenn nicht mutige Männer ihr Leben eingesetzt und die praktische Erprobung gewagt hätten. Dies führt von selbst zu einer für die Entwicklung der modernen Technik wichtigen psychologischen Ueberlegung; die Technik bietet in fast allen ihren Zweigen Gelegenheit zum Heldentum. Alle diejenigen, die durch eine Leistung eine neue Entwicklungsperiode einleiten, werden gefeiert und geehrt. Ihnen öffnen sich die sonst so fest verschlossenen Türen zu den Empfangszimmern der Staatshäupter und vor ihnen verbeugen sich Minister und Professoren, während ihnen gleichzeitig auch das Volk begeistert jubelt. Es mag viele geben, denen diese äusserlichen Ehrungen gleichgültig sind, aber sie sind doch nur Ausnahmen. Auf die meisten übt die Aussicht auf eine grosse Huldigung einen unwiderstehlichen Reiz aus und eben diesem Umstand verdankt die Technik in hohem Masse ihren Siegeszug. Aber ist der Weg erst einmal gebahnt, dann wird, was gestern die Leistung eines Helden war, eine alltägliche und berufsmässige Beschäftigung, die ihrem Ausübenden keinen Ruhm und in den meisten Fällen nicht einmal das Notwendige mehr einbringt, um das Leben zu fristen. Sicher ist es nicht gewagt, wenn man prophezeit, dass in absehbarer Zeit ein geregelter Flugverkehr zwischen Europa und Amerika errichtet wird und dass dann die Flieger, die die gleichen Leistungen vollbringen wie ein Lindbergh oder ein Chamberlin zur Wahrung ihrer Existenz ebenso kämpfen müssen wie heute etwa die Eisenbahner oder andere Gruppen der Transportarbeiterschaft.

Die Deutsche Lufthansa.

Die im vorigen Jahre aus der Verschmelzung der beiden Luftfahrtgesellschaften „Aero-Lloyd“ und „Junkers“ hervorgegangene Deutsche Lufthansa hat ihren Personalstand, wie aus ihrem Tätigkeitsbericht hervorgeht, seit ihrer Errichtung von 934 auf 1527 Köpfe ausgedehnt. Mehr als ein Drittel hiervon (564 Personen) sind im Verwaltungsdienst beschäftigt. Im abgelaufenen Betriebsjahr beliefen sich die Einnahmen auf rund sieben Millionen, die Ausgaben auf rund 1 1/2 Million Reichsmark. Der Ueberschuss wurde bis auf einen verschwindend kleinen Bruchteil zu Abschreibungen verwendet. Der Bericht erklärt, dass die rasche Entwicklung der Luftfahrt und im Motorenbau die Bildung einer sehr beträchtlichen Reserve nötig mache. Inhaber der Deutschen Lufthansa sind das Reich, Bundesstaaten und Gemeinden.

Ein Weltkongress für Kraftwagentransport.

In den Tagen vom 14. bis 16. November findet in London ein Weltkongress für Kraftwagentransport statt. Einladungen hierzu sollen an die Regierungen aller Länder und „an die bedeutenden Organisationen des Landtransports der ganzen Welt“ ergehen. Unter den Verhandlungsgegenständen befinden sich u. a. die nachstehenden Fragen: Strassenbau im Zusammenhang mit der Entwicklung und der Wirtschaftlichkeit des Strassentransports; Kraftwagentransport als Mittel zur Erschliessung der Wirtschaftsquellen der Welt; die Notwendigkeit des Zusammenwirkens zwischen Strassen- und Schienentransport; die Entwicklung der Kraftwagen zur Befahrung schlechter Strassen und weglassen Geländes; Erleichterung des internationalen Reisens mit Kraftwagen und der Brennstoffversorgung für Kraftwagen. In Verbindung mit diesem Weltkongress findet eine Ausstellung von Handels-Kraftwagen statt.

Vor einem Ratenkrieg in der Südafrika-Fahrt.

In der Südafrika-Fahrt steht ein heftiger Ratenkrieg bevor. Wie dem *Daily Herald* berichtet wird, hat sich in England eine neue Reederei unter dem Namen „British and Continental South African Line“ gebildet, die der von britischen, deutschen und französischen Reedereien gebildeten Südafrika-Konferenz nicht beigetreten ist, sondern diese im Gegenteil durch das Angebot niedriger Transportraten zu bekämpfen sucht. Das erste Schiff verlässt, mit britischen Gütern beladen, am 25. Juni den Hafen von Hamburg. Auf dem Frachtmärkte hat sich diese Konkurrenz bereits fühlbar gemacht. Die Frachtsätze für Südafrika sanken in England von £ 4.- auf 5 shilling pro Tonne, was dem 16. Teil des früheren Satzes

entsprechen würde. Die die Konkurrenz mit der Konferenz aufnehmende Gesellschaft hatte die Rate selbst ursprünglich auf 15 sh. festgesetzt, worauf die Südafrika-Konferenz beschloss, diesen Satz noch erheblich zu unterbieten.

Starke Zunahme der erwerbstätigen Bevölkerung in Deutschland.

„Wirtschaft und Statistik“, die Zeitschrift des deutschen Statistischen Reichsamtes veröffentlicht die nachstehende Uebersicht über die Zählungsergebnisse der erwerbstätigen Personen in Deutschland nach dem Stande von 1925 und 1907:

Bevölkerungsgruppe	männlich		weiblich		zusammen	
	Zahl	v. H.	Zahl	v. H.	Zahl	v. H.
1925						
Erwerbstätige . . .	20 531 155	68.0	11 477 684	35.6	32 008 839	51.3
Berufslose Selbständige (Rentner usw.)	1 697 151	5.6	2 147 279	6.7	3 844 430	6.2
Angehörige . . .	7 968 517	26.4	18 588 833	57.7	26 557 350	42.5
davon Ehefrauen . . .	—	—	8 817 241	27.4	8 817 241	14.1
Gesamtbevölkerung	30 196 823	100.0	32 213 796	100.0	62 410 619	100.0
1907						
Erwerbstätige . . .	16 654 660	61.4	8 500 543	30.5	25 155 203	45.7
Berufslose Selbständige (Rentner usw.)	1 448 887	5.4	1 629 060	5.8	3 077 947	5.6
Angehörige . . .	9 002 699	33.2	17 755 748	63.7	26 758 447	48.7
Gesamtbevölkerung	27 106 246	100.0	27 885 351	100.0	54 991 597	100.0

Während demnach die Gesamtbevölkerung von 1907 bis 1925 um 13,5 Prozent gestiegen ist, hat sich die Zahl der Erwerbstätigen um 27,2 Prozent gehoben, wodurch der Anteil der Erwerbstätigen unter der Gesamtbevölkerung von 45,7 Prozent in 1907 auf 51,3 Prozent in 1925 gestiegen ist. Die Schicht der „berufslosen Selbständigen“, die in der Hauptsache die aus dem Wirtschaftsleben ausgeschiedenen Alters-, Invaliden-, Kriegs- und Hinterbliebenenrentner umfasst, hat im demselben Zeitabschnitt um eine Kleinigkeit zugenommen, wogegen der Prozentsatz der nicht erwerbstätigen Familienangehörigen von 48,7 auf 45,5 gesunken ist. Im Durchschnitt waren in 1925 also rund 5 1/2 Prozent mehr Personen erwerbstätig als in 1907.

ESPERANTO.

Die Hilfssprache in der Praxis.

Cook's Continental Timetable (Fahrplan für den Kontinent) enthält eine Liste der hauptsächlich vorkommenden Ausdrücke für Reisende in englisch, französisch, spanisch, italienisch, deutsch und Esperanto. Auch in der neuen Ausgabe von „Les Guides de Paris“ ist ein Esperanto-Text aufgenommen.

Die Jugoslavische Eisenbahndirektion hat beschlossen, Anzeigen in den Wagen auch in Esperanto anzubringen.

Das japanische aerologische Observatorium in Taten hat seinen letzten, 232 Seiten umfassenden Bericht mit Karten und Illustrationen in Esperanto erscheinen lassen.

Der kürzlich erschienene 15. Teil der Zeitschrift der japanischen Doktoren-Vereinigung enthält 11 Referate in Esperanto über verschiedene medizinische Fragen.

Die Wiener Strassenbahnen und Esperanto.

Die Wiener Schützmannen, welche Esperanto sprechen, tragen auf ihrem Waffenrock ein Abzeichen, sodass man sie auf der Strasse sofort erkennen kann. In Kürze wird dies auch bei den Strassenbahnschaffnern der Fall sein, auf Grund einer Verordnung der Strassenbahn-Direktion und der Empfehlung des Verkehrsausschusses. I. E. S.

Internationale Kongresse und Esperanto.

Das Internationale Erziehungsamt in Genf hat für die Osterfeiertage einen internationalen Kongress „Frieden durch die Schule“ nach Prag einberufen. Alle Vorträge und Aussprachen werden in Esperanto übersetzt werden.

Das Programm des nächsten internationalen Kongresses der Militärärzte (Ende Mai 1927) in Warschau, enthält mit Zustimmung des Vorbereitungs-Ausschusses mehrere medizinische Vorträge in Esperanto. I. E. S.

Radio und Esperanto.

Die Versammlung der Union Internationale de Radiophonie hat am 12. Mai ds. Js. in Lausanne einen Antrag angenommen, worin den Radiostationen u. a. empfohlen wird, danach zu streben, regelmässig ein Mal wöchentlich während 10 bis 15 Minuten in Esperanto auszuschicken, um den fernem Hörern die vornehmsten Punkte des Wochenprogramms oder die Ereignisse auf dem Gebiet der Kunst, der Wirtschaft usw. bekanntzugeben.

Gleichzeitig empfiehlt die Resolution den Stationen, ein Mal im Tage die Abendprogramme in Esperanto anzukündigen.