

die engstmögliche Zusammenarbeit und Hingebung aller Delegierten notwendig sein wird, wenn der Kongress imstande sein soll, seine Aufgabe auch nur annähernd zu erfüllen.

Die Tagesordnung des Kongresses lässt nicht erkennen, dass die Leitung des I.G.B. die Wichtigkeit dieser Fragen begreift. Die Tagesordnung enthält im Hinblick auf die oben genannten Fragen nur zwei Referate: eines über „Die internationale Aktion für den Achtstundentag“, das von *Leipart*, und ein anderes über „Entwaffnung und Aktion gegen Krieg und Militarismus“, das von *Jouhaux* gehalten werden soll. Ein drittes, von *Mertens*, über die Weltwirtschaftslage, kann vielleicht zu einer Diskussion leiten, bei der auch noch einige andere Sachen zur Sprache gebracht werden können. Es besteht also eine Möglichkeit und es ist zu hoffen, dass der Kongress diese Möglichkeit nicht ungebraucht vorübergehen lässt.

Bedauerlicherweise wird viel Zeit zur Besprechung von Fragen, die die innere Organisation des I.G.B. betreffen, verwendet werden müssen: Die Zusammenstellung seines Sekretariats, die Effizienz seines Stabes, seine finanzielle Lage, die mehr als misslich ist, da die Ausgaben die Einnahmen bei weitem übertreffen. Anträge zur Erhöhung der Beiträge sind gestellt, doch ist ihre Annahme zu bezweifeln. Aus welchen Gründen eine Erhöhung der finanziellen Mittel des I.G.B. indessen auch immer versagt werden mag, ob die angeschlossenen Gewerkschaftszentralen nicht mehr Beitrag zahlen wollen oder können — es bleibt ein lächerlicher Zustand, dass eine Gewerkschaftsinternationale, die erklärt, die Internationale der Gewerkschaftsbewegung zu sein und die dies in jedem Fall werden will, ihre grosse und wichtige Aufgabe erfüllen muss gegen einen holländischen Cent plus eines Bruchteils hiervon pro Mitglied und Jahr. Kampf gegen Krieg und Militarismus, Kampf gegen Reaktion und Fascismus, Kampf gegen Kapitalismus und Imperialismus, Kampf für Verbesserung der Arbeitsbedingungen, für die Eroberung des Achtstundentags, Kampf für Sozialisierung der Produktionsmittel und noch eine stattliche Reihe anderer Dinge — alles für wenig mehr als einen holländischen Cent pro Jahr und Mitglied! Wahrhaftig: billiger kann man nicht sein!

Ein bedeutungsvoller Antrag ist seitens des Oesterreichischen Gewerkschaftsbundes gestellt worden. Hierin wird vorgeschlagen, dass der I.G.B. in Zukunft nicht ausschliesslich auf den Gewerkschaftszentralen, sondern auch auf den Internationalen Berufssekretariaten aufgebaut werden soll. Es ist eine erfreuliche Erscheinung, dass die Einsicht, dass die heutige organisatorische Struktur des I.G.B. den Anforderungen der Zeit nicht mehr entspricht, Feld gewinnt. Es ist wahr: nicht allein die Ueberlegung, dass die Internationalen Berufssekretariate als Träger des internationalen Gedankens und als Ausführende der internationalen Aktion eigentlich das Material bilden, aus dem der I.G.B. geformt werden muss, hat den Anlass zu diesem Antrag gegeben. Auch die Geldfrage spielt hierbei eine Rolle, da der Oesterreichische Gewerkschaftsbund durch die Beiträge der Berufssekretariate an den I.G.B. dessen finanzielle Lage sanieren und stärken will. Dagegen ist an sich auch nichts einzuwenden, vorausgesetzt, dass der Einfluss der Berufssekretariate auf die Leitung des I.G.B. dann dem der Gewerkschaftszentralen gleichgestellt wird, worauf der österreichische Antrag tatsächlich auch hinausläuft.

Ob der I.G.B.-Kongress auch diese Frage in befriedigender Weise zur Lösung bringen wird? Wir wagen hierüber Zweifel auszusprechen. Seitens der Gewerkschaftszentralen ist aus verschiedenen Gründen starke Opposition gegen den Antrag zu erwarten, und bei den Berufssekretariaten selbst dürften sicher manche sein, die, abgesehen vielleicht von anderen Einwendungen, nicht viel Lust besitzen, um Beiträge an

den I.G.B. zu entrichten. Feststehend ist inzwischen bereits, dass die Leitung des I.G.B., zufolge einem von Oudegeest in dieser Angelegenheit verfassten Bericht, sich mit Händen und Füssen gegen eine Aufnahme der Berufssekretariate als den Gewerkschaftszentralen gleichberechtigte Mitglieder sträubt.

Es wäre unrichtig, wollte man behaupten, dass die Augen der Arbeiter national und international auf Paris gerichtet sind und dass diese mit Spannung den vom Kongress zu fassenden Beschlüssen entgegensehen. Die Masse der Arbeiter kümmert sich um den Kongress nicht und zwar schon darum nicht, weil die überwiegende Mehrheit der Arbeiter von dem Stattfinden des Kongresses nicht die geringste Ahnung hat. Die Verantwortlichkeit, die der Kongress gegenüber der Arbeiterklasse aller Länder trägt, wird hierdurch aber nicht vermindert. Möge der Kongress diese grosse Verantwortlichkeit im vollen Umfange begreifen. Es geht nicht allein um den Fortbestand des I.G.B. in seiner heutigen oder in einer andern Form, es geht um das Schicksal und um die Zukunft der Arbeiterklasse. E. F.

Die I. T. F. und Berufsegoismus.

Die Presseberichte des Internationalen Gewerkschaftsbundes vom 28. Juni bringen unter der Ueberschrift *Stimmen zum Internationalen Gewerkschaftskongress in Paris* Bemerkungen zum Abdruck, welche im Organ des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes, *Die Arbeit*, zu den Vorschlägen zur Umgestaltung des I.G.B. gemacht werden.

Zur Begründung der These, dass der Berufsegoismus schon „international zu spucken beginnt“, wird mitgeteilt, dass die Transportarbeiter-Internationale zur Zeit des Generalstreiks in England anregte, „einen Teil der zu beschaffenden Gelder speziell für Transportarbeiter zur Verfügung zu stellen.“ Ferner wird als Beweis dafür, „dass sich die internationalen Berufssekretariate gerne aufeinander ausreden“ angeführt, dass „die Transportarbeiter sagen, eine Transportperre werde überflüssig, wenn in den im Kampfe stehenden Fabriken nicht produziert wird.“ Wir beabsichtigen nicht, die in der Zeitschrift des deutschen Gewerkschaftsbundes aufgestellte These auf ihre Richtigkeit zu untersuchen oder diese zu bestreiten; wir wollen es aber nicht ohne ein Wort des Protestes geschehen lassen, dass ausgerechnet die Transportarbeiter und ihre Internationale angeführt werden, um diese These zu begründen. Die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Organisationen, die tatsächlich die einzigen sind, die jemals aktive, internationale Solidarität gezeigt haben, wie dies beim Boykott gegen Ungarn, bei der Verhinderung von Munitionstransporten im Kriege gegen Russland, zum Teil auch während der Ruhrbesetzung und zuletzt noch während des Generalstreiks in England geschah, sind wirklich die allerletzten, denen man vorwerfen könnte, sie hätten Berufsegoismus und redeten sich auf andere heraus.

Die Bemerkung, dass die Transportarbeiter-Internationale während des Generalstreiks in England gebeten habe, einen Teil der zu beschaffenden Gelder den Transportarbeitern zur Verfügung zu stellen, ist allerdings richtig. Diese Bitte stellt jedoch nur ein Glied in der langen Kette der von uns seit Jahren an den I.G.B. gerichteten Anträge und Ersuchen dar, um endlich eine dahingehende Regelung zu treffen, dass in Fällen, wo die Transportarbeiter im Gegensatz zu dem ihnen unterstellten Berufsegoismus zur Unterstützung anderer Arbeiterkategorien in den Kampf treten, während die Arbeiter anderer Berufsgruppen bestenfalls mit Interesse zusehen, nicht auch noch ausschliesslich die vollen finanziellen Lasten eines solchen Kampfes und seiner Folgen zu tragen haben.

E. F.

Vorgeschobene Posten auf schwierigem Terrain.

Unsere Organisationen auf dem Balkan.

Von N. Nathans.

II. *)

Die dritte der uns angeschlossenen Organisationen, mit der ich in Verbindung kam, war der *rumänische Transportarbeiterverband*. Es wäre bereits ein sehr ausführlicher Artikel nötig, um allein die Tätigkeit dieses Verbandes in diesem Polizeistaat par excellence — den man nicht mit Unrecht den „Gendarmen“ von Europa nennt — zu beschreiben. In Rumänien werden die beiden Teile der Arbeiterbewegung, die nach den endlosen Zwistigkeiten übriggeblieben sind, abwechselnd durch die Regierung gegen einander ausgespielt, sehen sich aber gleichzeitig doch derselben Verfolgung ausgesetzt. Wohl hat Rumänien auf dem Papier eine prächtige soziale Gesetzgebung und auch die Ratifizierung der Washingtoner Achtstundentag-Konvention vorgenommen, aber in der Praxis ist die Arbeiterbewegung völlig rechtlos und wird — unter dem Vorwande der Kommunisten-Bekämpfung — auf das heftigste drangsaliert. Die Eisenbahnerschaft darf sich überhaupt nicht organisieren, und den Arbeitern in den sonstigen wichtigen Industrien ist die Führung von Streiks verboten.

Was der Transportarbeiterverband in Rumänien, ungeachtet dieser Umstände, zustande gebracht hat, stellt auch diese Organisation in die Reihe der allerbesten I.T.F.-Organisationen.

Der Kürze halber sei hier eine gedrängte Zusammenfassung einzelner Tatsachen gegeben.

In 1912 wurde der Verband aus den lokalen Organisationen in verschiedenen Hafenstädten errichtet. Die Mitgliederzahl betrug damals rund 7 000 von insgesamt rund 15 000 für die Organisation in Betracht kommenden Arbeitern.

Zwischen 1912 und 1926 fanden 11 Streiks statt, die nennenswerte Verbesserungen der Arbeitsbedingungen zur Folge hatten.

Im Juni 1916, als es deutlich wurde, dass auch Rumänien am grossen Krieg teilnehmen würde, taten die Transportarbeiter ihre Pflicht in den Protestdemonstrationen, welche die Arbeiterbewegung veranstaltete. In Galatz wurden bei dieser Gelegenheit etwa 10 unserer Kameraden erschossen und eine grosse Zahl verwundet. Zweifellos habe ich im Geiste all unserer Organisationen gehandelt, als ich in Galatz einen Kranz mit einem Erinnerungsband auf ihr gemeinsames Grab legte und im Beisein einer grossen Zahl Vorstandsmitglieder und Vertrauensmänner des Haupt- und Abteilungsvorstandes der gefallenen Kameraden ob ihrer Pflichterfüllung in schwierigen Tagen gedacht habe.

Die Anti-Kriegsdemonstrationen hatten nicht das gewünschte Resultat. In der unmittelbar der Kriegserklärung vorangehenden Zeit wurden ungefähr alle Leiter des Transportarbeiterverbandes und auch anderer Organisationen während eines halben Monats gefangen gesetzt, damit die Regierung die Hände frei haben sollte. Und ihre Absicht glückte vollkommen.

In 1919 nahmen die Transportarbeiter wieder vollständig ihren Anteil an dem 24-stündigen Streik, der vom rumänischen Gewerkschaftsbund als Protest gegen den Krieg Rumänien-Ungarn veranstaltet wurde. Ebenso in 1920 an dem allgemeinen Solidaritäts-Sympathiestreik für die Eisenbahnerschaft.

*) Der erste Teil dieses Reiseberichts ist in der Mai-Ausgabe des Mitteilungsblattes abgedruckt.

Nun hielt die Regierung den Zeitpunkt für günstig, um Rache zu nehmen. Alle Leiter des Gewerkschaftsbundes und des Transportarbeiterverbandes wurden gefangen genommen und zu Gefängnisstrafen von 6 bis 17 Monaten verurteilt. Der Vorsitzende unseres Verbandes erhielt beispielsweise eine Gefängnisstrafe von 3 Monaten und der Sekretär eine solche von 17 Monaten. Die Strafe wurde in einem alten, unterirdischen Fort abgesessen. Um das Recht durchzusetzen, während dieser Gefangenschaft lesen zu dürfen, musste erst ein Hungerstreik geführt werden.

Alle Büros der Haupt- und Abteilungsvorstände wurden militärisch besetzt, Bücher und Geld in Beschlag genommen und — nie wieder zurückgegeben; die Einrichtung wurde vernichtet.

Die Organisation, die vor diesem Streik 12 000 Mitglieder zählte, wovon 8 000 Transportarbeiter und 4 000 Seeleute und Binnenschiffahrtspersonal, wurde vollständig zertrümmert und erst in 1922 gelang es wieder, die lokalen Vereinigungen aufzurichten, die sich in 1923 aufs neue zu einem Bund mit zusammen 2 000 Mitgliedern zusammenschlossen.

Obwohl seit 1921 ein gesetzliches Streikverbot besteht, das auch für die Transportarbeiter Geltung hat, fanden doch in 1923 und 1924 3 Streiks statt, die alle ein glückliches Resultat hatten.

Die Löhne, die vor dem Kriege zu den niedrigsten in Rumänien gehörten, sind nun die höchsten. Hierbei muss freilich sofort erwähnt werden, dass die heutige, lang anhaltende, mit Arbeitslosigkeit gepaart gehende Krise ganz besonders die Transportarbeiter trifft. In *Braila*, dem grossen Getreidehafen, wurde in 1926 insgesamt höchstens 5 Monate während des ganzen Jahres gearbeitet. Es bestehen auch in anderen Häfen, wie beispielsweise *Reni*, wo 100 % der Leute organisiert sind, Tarifverträge, die dem Arbeiter einen Tagelohn von 500 Lei (rund 12 Mark) zusichern. In verschiedenen Häfen, je nach der Stärke der Organisation, liegt die Ausführung der Arbeit ganz in den Händen des Bundes. Dieser übernimmt das Laden und Löschen der Schiffe, sowie die Beförderung der Güter und weist hierfür die Arbeiter an. Wo Kräne und Hebewerkzeuge gebraucht werden, werden diese seitens der Regierung an die Organisation vermietet; alle übrigen Werkzeuge sind Eigentum des Bundes.

Der Transportarbeiterverband hat gegenwärtig 5 000 Mitglieder. In *Braila*, wo sich auch der Sitz der Organisation befindet, sind, wenn man von den durchziehenden Arbeitern absieht, ungefähr 95 % organisiert; die 1 000 Karrenführer zu 100 %, die 1 300 Hafenarbeiter zu 90 %; in *Galatz* und *Constanza*, den beiden grossen Schwarze-Seehäfen, die vor allem für die Ausfuhr von Holz und Petroleum in Betracht kommen, ist die Lage schlechter. Es ist dies die Folge besonderer lokaler Umstände, die durch verkehrtes Auftreten früherer Leiter herbeigeführt sind und einen vorübergehenden Charakter haben.

Als sich in 1923 die rumänische Gewerkschaftsbewegung spaltete, verstand es der Transportarbeiterverband, seine Einheit zu bewahren, und gegenwärtig ist die Gefahr einer Zerreiung wohl so gut als beschworen.

Der gewöhnliche Beitrag beträgt 80 Lei (rund 2 Mk.) im Monat; Rückstände, die in Zeiten von Arbeitslosigkeit entstehen, werden später nachgeholt. Die Mitglieder bezahlen aber noch verschiedene Sorten Extra-Beiträge. In jedem Hafen von Bedeutung hat der Bund sein eigenes Gebäude, wofür die Kosten durch die Mitglieder besonders aufgebracht werden. In *Braila* bezahlte jedes Mitglied in 1½ Jahren (1924—25) 400 Lei (rund 10 Mk.) extra allein zu diesem Zweck; es befanden sich unter ihnen solche, die 700 Lei bezahlten.

In *Galatz*, wo die Zahl der Organisierten kleiner ist, bezahlte jedes Mitglied während 1923 ungefähr 800 Lei extra für das Gebäude; in *Reni* opfern die Mitglieder, soweit sie Arbeit haben, seit September 1926 für das zu errichtende Gebäude 20 Lei (rund 50 Pfg.) extra *pro Tag*.

Der Beitrag für den rumänischen Gewerkschaftsbund (25 Lei pro Jahr) wird ebenfalls durch die Mitglieder ausser dem gewöhnlichen Beitrag bezahlt, und als in 1923 ein Referendum über den Anschluss an die I. T. F. gehalten wurde, wussten sie zugleich, dass der Anschluss aufs neue einen Extra-Beitrag von 30 Lei pro Jahr als Beitrag für die I. T. F. und für die Kosten der Vertretung auf internationalen Kongressen und Konferenzen bedeuten würde. Die überwältigende Mehrheit sprach sich nichtsdestoweniger für den Anschluss aus. Der Anschluss bei der I. T. F. Balkan-Föderation, der später mit allgemeinen Stimmen beschlossen wurde, kostet die Mitglieder 10 Lei extra pro Jahr. Für den sog. „Kulturfonds“, aus dem die für die Bildungstätigkeit (Bibliothek, Schulen, Bekämpfung des Analphabetismus) bestritten werden, bezahlt jedes Mitglied 1 Lei pro Tag extra.

Das Wochenblatt des Bundes kostet die Mitglieder 3 Lei pro Woche, was übereinkommt mit dem Preis eines Exemplars der grossen Tageszeitungen. Der Leserkreis schwankt zwischem 3-5000, je nach dem Beschäftigungsgrad. Der *Reingewinn* der Zeitung beträgt ungefähr 8000 Lei pro Woche; am Schluss eines jeden Jahres wird dieser einem bestimmten Zweck zugeführt. Die Bildungstätigkeit erhält hiervon einen gehörigen Teil. Während 1926 wurde dem Blatt der sozialistischen Partei eine Unterstützung von 20 000 Lei gewährt; streikende Metallarbeiter erhielten 24 000 Lei. Seit Januar 1925 wurden 60 000 Lei reserviert zwecks Einrichtung einer eigenen Druckerei. (Bis Januar 1925 bestand ein Monatsblatt; die Mitglieder brachten extra 57 000 Lei zusammen, um die Ausgabe eines Wochenblattes zu ermöglichen). Das Gesamtvermögen des Bundes beträgt gegenwärtig ungefähr 5 000 000 Lei.

Es ist selbstverständlich, dass bei einem derartigen Opfersinn der Mitglieder die Organisation imstande ist, nützliche Arbeit zu verrichten. In jeder Hinsicht, nicht nur bei der Führung von Kämpfen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen, sondern auch für die Schulung und Entwicklung der Mitglieder und zur Unterstützung der Arbeiterbewegung im allgemeinen.

Die Bundesgebäude bieten überall Versammlungsgelegenheiten auch für andere Gewerkschaften. Es brauchen lediglich die Kosten für Beleuchtung, Heizung u. dgl. vergütet zu werden.

In allen Abteilungen werden einmal im Monat durch sozial-ökonomische Spezialisten über allerlei Gegenstände Vorlesungen gehalten. In *Braila* organisiert ein Studien-Klub jede Woche Versammlungen zur Behandlung von Fragen wissenschaftlichen Charakters.

Jedes Jahr wird in der Zeit vom 15. Mai bis 15. Juni eine Sommerschule abgehalten, zu der alle Abteilungen einige Schüler entsenden können. Von Dezember bis März, wo durch Eisgang auf der Donau keine, oder nur geringe Arbeit in den Häfen vorhanden ist, werden in verschiedenen Abteilungen an vier Abenden in der Woche Vorlesungen über wissenschaftliche und soziale Fragen gehalten.

Seit Januar 1927 ist in *Braila* aufs neue eine Bibliothek eröffnet, die gegenwärtig rund 2000 Bände umfasst und im I. Quartal rund 600 Leser anzog.

Alle Bundesmitglieder erhalten fürsich und ihre Familien vollständige ärztliche Hilfe, Medikamente usw., während sie in *Braila* seit 1923 eine eigene Klinik (mit 2 Aerzten) haben, die in 1926 rund 10 000 Mal Hilfe verlieh. Bei Sterbefällen werden Unter-

stützungen ausgezahlt. Die Sätze sind: 1500 Lei für Kinder, 3000 Lei für die Frau und ein selber Betrag für das Mitglied selbst. Ein Entwurf über eine Altersversicherung findet sich bei dem Verband in Behandlung. Diese Einrichtung, welche umso wichtiger ist, als die Hafendarbeiter in Rumänien nicht unter das Gesetz über die Altersversicherung fallen, wird wahrscheinlich in 1928 verwirklicht werden. Die Kosten sollen durch besondere Beiträge bestritten werden.

Seit 1923 verfügt der Verband über eine eigene Bank. Diese wurde mit einem Kapital von 500 000 Lei in Anteilen von 500 Lei, wovon 26 % Eigentum des Verbandes sind, errichtet. Die Mitglieder-Anteilhaber wählen den Vorstandsvorstand zugleich zum Vorstand der Bank, der seine Arbeit in dieser Eigenschaft kostenlos verrichtet. Die Bank gewährt Vorschüsse bei Arbeitslosigkeit (gesetzliche Versicherung oder Arbeitslosenunterstützung besteht nicht) und berechnet hierfür 10 % Rente, von Nichtmitgliedern 24 %. Private Banken berechnen in der Regel 30 %, teilweise auch mehr.

Ausserden besteht eine Gelegenheit zum Sparen gegen 8 % Rente.

Die Bank verwaltet ein Holz-Depot (es handelt sich fast ausschliesslich um Brennholz), das im allgemeinen um 10 % billiger liefert, und ein Futter-Depot für die Pferde der Karrenführer, die in der Regel 1, 2 oder 3 Pferde besitzen.

Schliesslich verwaltet die Bank seit November 1926 eine Kleiderfabrik mit 20 Beschäftigten, die zu günstigen Bedingungen Kleider liefert und nun auch die Anfertigung billiger Arbeitskleider aufgenommen hat. Schon in der kurzen Zeit, dass diese Fabrik besteht, sind bereits Gewinne gemacht worden. Dass diese Kleiderfabrik gut und *sehr rasch* liefern kann, habe ich persönlich feststellen können!

Der Gesamt-Reingewinn der Bank im Jahre 1926 beträgt 150 000 Lei, die restlos dem Reservefonds zugewiesen worden sind.

Ein Kennzeichen des Einflusses, den der Transportarbeiterverband ungeachtet aller hindernden Umstände in Rumänien besitzt, ist wohl darin zu sehen, dass, während die Vertreter der Regierung und der Reeder bereits nach *Braila* gekommen waren, um zusammen mit dem Vorstandsvorstand zu besprechen, was im Interesse der rumänischen Häfen getan werden kann, die Konferenz in Verbindung mit der Ankunft des I.T.F.-Sekretärs vertagt wurde, und die Regierungs- und Unternehmer-Vertreter wieder abreisten, um nach einer Woche zurückzukommen.

Alles zusammen genommen, eine Organisation mehr, worauf die I.T.F. stolz kann sein. Dass der internationale Gedanke unter den rumänischen Transportarbeitern lebendig ist, kam auch auf den zahlreich besuchten Versammlungen zum Ausdruck, auf denen ich in *Braila*, *Galatz* und *Konstanza* gesprochen habe.

* *

Ueber die *Türkei* ist leider nichts zu melden. Was nach dem Kriege an selbständiger Arbeiterbewegung zustande gekommen war, ging unter dem heutigen „demokratischen“ Regime wieder zunichte. Versuche, in Kontakt zu kommen mit leitenden Personen aus der früheren Gewerkschaftsbewegung des Eisen- und Strassenbahnpersonals, der Transportarbeiter, Heizer und Matrosen auf den Schlepbooten in *Konstantinopel*, verliefen resultatlos.

* *

Wie anders war es wieder in *Griechenland*! Ungeachtet der Schwierigkeiten auch in diesem Lande, eine Schar mit Enthusiasmus besetzter Kameraden! Die Eisenbahner-Organisation, seit 1925 der I. T. F.

angeschlossen, hat sich, getragen durch die Gefühle der Solidarität und Kameradschaft unter der Eisenbahnerschaft, grösstenteils wieder hergestellt von den schweren Niederlagen, die sie in den Streiks von 1921 und 1925 erlitten hat und worüber unsere griechischen Kameraden selbst in kurzem in ihrem Bericht über die Arbeitsbedingungen nähere Einzelheiten anführen werden.

Trotz der drangsaliierenden Massnahmen der Regierung und der privaten Eisenbahn-Direktion — es gibt noch jetzt etwa 600 Entlassene — zählt die Organisation wieder rund 6000 Mitglieder oder 50 % vom gesamten Personal. Und, eine erwähnenswerte Besonderheit, nach dem Lokomotivpersonal, das zu rund 85 % angeschlossen ist, bilden die Beamten die stärkste Mitgliedergruppe. Vom Verkehrsdienst (Stationsdienst u. dgl.) sind rund 70 % angeschlossen, von Zugdienst 90 %, von den Hauptbüros 40 %, im Gesamtdurchschnitt des Personals 60 %. Und sie lieferten zahlreiche Vorstandskräfte, sowohl für die Organisation als für den Gewerkschaftsbund. Von den höheren Beamten können allein jene Mitglieder werden, die aus dem Personal selbst hervorgegangen sind.

Gegenüber den brutalen Gewalttaten der Regierung und der Direktionen haben unsere griechischen Kameraden, obwohl geschwächt und aus vielen Wunden blutend, ihre Einheit zu bewahren verstanden. Wenn dies auch künftig so bleibt und bei aller Meinungsverschiedenheit hinsichtlich der zu folgenden Taktik u. dgl. vor allem und durch jeden danach gestrebt wird, die gemeinsame Organisation zu stärken und nicht nur eigene persönliche oder Gruppeninteressen zu befriedigen, dann wird die griechische Föderation ihre frühere Machtposition innerhalb kurzer Zeit wieder vollständig zurückgewonnen haben. Dafür bürgen ihre Vergangenheit und der Geist, welcher ein grosser Kern eifriger und überzeugter Kämpfer beseelt.

Neu angeschlossen hat sich nun der griechische Seeleute-Verband, der ebenfalls durch die Folgen verlorener Streikbewegungen stark in Mitleidenschaft gezogen worden ist und gegenwärtig noch unter einer heftigen Krise in der griechischen Schifffahrt leidet. Der Verband hat wieder 20 000 Mitglieder, von denen aber eine sehr grosse Zahl arbeitslos ist. Was wir indessen hinsichtlich der organisatorischen Einrichtung, der Geschichte und der Leitung der Föderation vernommen haben, bietet Sicherheit dafür, dass auch sie einmal zu den besten in unserem Reihen gehören wird.

Die Balkanreise hat die Aussicht, unter den Transportarbeitern in Jugoslawien und der Eisenbahnerschaft in Rumänien Organisationen aufzurichten, sowie auf Anschluss der Strassenbahner in Jugoslawien, der Eisenbahn-Ingenieure in Bulgarien und der Transportarbeiter in Griechenland vergrössert. Wir hoffen natürlich, dass das eine und andere sehr bald verwirklicht werden wird. Aber was nun bereits erreicht ist in dem persönlichen und besseren Kontakt mit unseren Organisationen, ist die Sicherheit, dass wir dort Kameraden haben, die vollauf das Zeug besitzen für die mühevollen Tätigkeit, die sie auf diesen vorgeschobenen Posten unseres Heeres zu verrichten haben, und Organisationen, worauf, alle Umstände in Betracht gezogen, die I. T. F. mit Recht stolz sein kann.

Zum Schlusse: Keine einzige grössere oder kleinere Zusammenkunft fand während der Reise statt, ohne dass die Balkankameraden mich ersuchten, ihre besten kameradschaftlichen Gefühle und ihre herzlichen Grüsse allen Kameraden in der I. T. F., die für ein gemeinsames Ziel streiten, zu übermitteln. Hiermit sei auch dieser Auftrag erfüllt!

(Schluss).

WER IST GEGEN DIE EINHEIT?

Unter dieser Ueberschrift ist aus Moskau ein Artikel gegen die I. T. F. und gegen den Unterzeichneten persönlich lanciert worden, weil dieser in einem Interview in Sofia erklärt haben soll, dass die russischen Transportarbeiter gegen die internationale Einheit sein würden. Ich will dazu nur sagen, dass ich in dem Interview die Ehrlichkeit und das aufrichtige Verlangen nach Einheit der russischen Gewerkschaften auch nicht im geringsten in Zweifel gezogen habe. Im Gegenteil! Es ist lediglich in bezug auf das Auftreten von Losowsky, dass ich erklärt habe, dass, wenn er die Einheitsbestrebungen zu verschiedenen Zeitpunkten *absichtlich* hätte sabotieren und zum Misslingen bringen wollen, er nicht anders hätte handeln können, als er nun getan hat. Dies will ich jederzeit wiederholen und beweisen.

Ob und inwiefern die russischen Gewerkschaften, die ohne Zweifel ebenso stark als wir die Notwendigkeit einer Einheit fühlen, das Auftreten von Losowsky und seiner Anhänger in den verschiedenen Ländern auf ihre Rechnung nehmen, unterliegt ihrem eigenen Beschluss; tun sie es, dann fördern sie hiermit die Sache der Einheit nicht.

N a t h a n s.

RUNDSCHAU.

Wirtschaftskrise in Italien.

Die sogenannte Währungssanierung und das Bestreben der Regierung Mussolinis, die italienische Lira auf dem gegenwärtigen Kursstand zu erhalten, hat die italienische Wirtschaft in eine tiefgehende Krise gestürzt, die das faschistische System auf die härteste aller bisher erlebten Proben stellt. Auch in andern Ländern war die Währungssanierung jeweils von mehr oder weniger heftigen wirtschaftlichen Erschütterungen und Zuckungen begleitet, aber in Italien scheinen diese eine ganz besonders scharfe Form anzunehmen.

Einen besonderen und von den Erscheinungen in den meisten sonstigen Ländern, die in den letzten Jahren ihre Währung saniert bzw. stabilisiert haben, abweichenden Zug erhält die Deflationskrise Italiens vor allem dadurch, dass sie die breiten Massen der hauptsächlich auf gepachtetem Grund arbeitenden *Bauernschaft* in diese einbezieht. Hier rächt sich vor allem eine Massnahme, die seitens der italienischen Regierung im vorigen Jahre vorgenommen worden ist und zu der gerade die Sorge um die italienische Währung die hervorragendste Veranlassung gebildet hatte. Diese Massnahme bestand darin, dass die Bauernschaft des ganzen Landes in eindringlicher Weise aufgefordert wurde, in denkbar grösstem Umfang Getreide anzubauen, um so Italiens Getreide-Einfuhr, die in den Nachkriegsjahren fast unaufhaltsam gestiegen war, einzuschränken. Zu diesem Zwecke wurden die Banken angewiesen, den Bauern mit umfangreichen Krediten unter die Arme zu greifen. Diese Aktion der italienischen Regierung war nicht erfolglos. Die Bauern befolgten in grosser Schar die als rettenden Ausweg gepriesene Losung und alles schien darauf hinzudeuten, dass Italien seine „Weizenschlacht“ gewinnen würde. Nun aber kam die Währungssanierung. Die Kaufkraft der italienischen Lira

auf dem Weltmarkt erhöhte sich und, begünstigt durch überaus gute Ernten, kamen die ausländischen Getreidemärkte in die Lage, die italienischen Inlandspreise erheblich zu unterbieten. Der italienische Bauer ist somit gezwungen, seine Getreideernte zu wenig mehr als die Hälfte des Preises abzustossen, mit dem er bei dem Anbau gerechnet hatte und gleichzeitig sieht er sich in eine hohe Schuldenlast gegenüber den Banken verstrickt.

Die italienischen Bauern sind ob dieser Entwicklung in eine begreifliche Erregung geraten, die sich zunächst in der Forderung nach weitgehender Herabsetzung der den Grossgrundbesitzern zu zahlen den Pachtzinsen Luft machte. Um diese Erregung nicht weiter zu steigern und offenbar in dem Bestreben, die Bauernschaft nicht gegen sich aufzubringen, wagt der Fascismus nicht, sich der Forderung der Bauern zu widersetzen. Tatsächlich kam es in verschiedenen Teilen Italiens zu einer Herabsetzung der Pachtsätze, was aber Mussolini nun den Unwillen der Grossgrundbesitzer zuzieht.

Natürlich macht sich die Sanierungskrise auch in der *Industrie* geltend. Wohl ist diese nun in der Lage, die aus dem Ausland benötigten Grundstoffe billiger zu beziehen, aber gleichzeitig macht sich auch die ausländische Konkurrenz wieder fühlbarer, wodurch der italienischen Industrie sowohl der Absatz auf dem Inlandsmarkt wie auf dem Auslandsmarkt erschwert wird. Die erste praktische Wirkung war ein rasches Anwachsen der Arbeitslosigkeit in den Industriegebieten, wodurch ein neues Moment der Beunruhigung für das fascistische System entsteht. In *Turin* hat dies bereits zu wiederholten Kundgebungen der Arbeitslosen geführt. Bemerkenswert hierbei ist, dass die Behörden diese Kundgebungen durch Soldaten und nicht durch die fascistische Miliz auflösen liessen. Die Erklärung hierfür soll, wie dem *Daily Herald* berichtet wird, darin zu suchen sein, dass die fascistischen Behörden der fascistischen Miliz nicht vertrauten und fürchteten, dass deren Mitglieder sich mit den Demonstranten solidarisch erklären würden.

Hierbei handelt es sich bei diesen Vorkommnissen noch um die *allerersten* Auswirkungen der italienischen Krise. Ihre eigentlichen und allgemeinen Folgen stehen erst noch bevor. Um dies zu begreifen, braucht man nur einen Blick auf die Rede zu werfen, die der Vorsitzende des Allgemeinen Italienischen Industriellen-Verbandes vor kurzem auf einer Konferenz dieser Organisation gehalten hat. Dieser wies die anwesenden Delegierten auf die Notwendigkeit hin, die *Produktionskosten so rasch wie möglich herabzusetzen* und in welcher Richtung diese Herabsetzung zu erreichen ist, deutete er durch folgende Sätze an: „*Die Löhne sind sicher noch nicht im selben Verhältnis gesunken, als der Goldwert der Lira gestiegen ist.*“ Das war nicht möglich, denn im Hinblick auf das bisher noch geringe Sinken der Lebensunterhalt-Kosten und der Einschränkung des Verdienstes der Arbeiter durch die zwangsweise Herabsetzung der Arbeitszeiten (gemeint ist Kurzarbeit. D. Schriftl.), konnte man von ihnen nicht sofort ein der Wertsteigerung der italienischen Währung entsprechendes Opfer verlangen.“ Das ist zwar eine ziemlich vorsichtige Ausdruckweise, aber es kann kein Zweifel darüber aufkommen, dass die Industriellen den Sinn des Satzes begriffen haben. In der Tat wird bereits gemeldet, dass in einer Reihe

von Industrien empfindliche Lohnherabsetzungen beschlossen worden sind. So sollen die Löhne der *Strassenbahner* allgemein um zwölf Prozent vermindert werden, während sich die *Reeder*, wie der Wiener Arbeiterzeitung berichtet wird, mit „noch grösseren Hoffnungen“ tragen. Derselben Quelle entnehmen wir, dass die *Hilfsarbeiter der Staatsbahnen* 25 bis 30 Lire im Monat einbüssen sollen, und dies alles, obwohl die Lebenshaltungskosten in der letzten Zeit nur ganz geringfügig gefallen sind.

Wie die Dinge liegen, muss sich der Fascismus schon aus Gründen der Selbsterhaltung einer allzu rigorosen Abwälzung der Krise auf die Schultern der Volksmassen widersetzen und möglichst nach dem Zustandekommen von Kompromissen trachten. Es ist diese Kompromisspolitik, die ihn bisher vor seinem Zusammenbruch bewahrt hat, aber es ist fraglich, ob diese Taktik dem Fascismus auch über die heutige Krise hinwegzuhelfen vermag. Jedenfalls wird man gut tun, die gegenwärtigen Vorgänge in Italien mit Aufmerksamkeit zu verfolgen.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS

Betrifft Abonnieung des Mitteilungsblattes.

Den angeschlossenen Organisationen ist ein Zirkular zugeschickt worden, in dem sie nochmals darauf aufmerksam gemacht werden, dass ihre Mitglieder das Mitteilungsblatt der I. T. F. zum Preise von Hfl. 1.— pro Jahr abonnieren können. Probe-Exemplare der Juni-Nummer stehen zur Verfügung.

Wenn genügend Bestellungen einlaufen, werden eine spanische sowie eine holländische Ausgabe des Mitteilungsblattes erscheinen.

Im ganzen beträgt die Abonnentenzahl jetzt \pm 3 500. Diese Anzahl kann und muss jedoch noch wesentlich erhöht werden. Wir fordern die angeschlossenen Organisationen auf, dabei mitzuwirken.

Abzeichen.

Das neue Abzeichen für die Eisenbahnersektion ladet überall eine gute Aufnahme. Es wird für 25 Cents pro Stück in Nadel- oder Broschenform geliefert. Bestellungen sind durch die Hauptvorstände an die I. T. F. zu richten.

Erhebung über die Frage der Arbeitszeit bei den Eisenbahnen.

Durch Rundschreiben haben wir die Eisenbahnerorganisationen ersucht, einen Bericht über die Regelung der Dienst- und Ruheschichten zusammenzustellen, ähnlich wie wir ihn über die Schweiz in der Juni-Nummer unseres Mitteilungsblattes veröffentlicht haben. Wir hoffen, dass die Eisenbahnerorganisationen unserem Ersuchen nachkommen werden, damit wir die Veröffentlichung solcher Tabellen ohne Unterbrechung fortsetzen können.

Seeleute-Aktion für den Achtstundentag.

Das in 9 Sprachen gedruckte Manifest sowie die Unterstützungskarten sind nunmehr an die Seeleuteorganisationen versandt worden. Wir hoffen zuversichtlich, dass die Verbreitung der Manifeste nun in allen Ländern vor sich geht und dass kein Seemann den Hafen verlässt, ohne von unserer Aktion unterrichtet zu sein. Die Rücksendung der ausgefüllten Unterstützungskarten hat möglichst in Paketen von 100 Stück zu erfolgen.

Protokoll des Kraftfahrerkongresses.

Das Protokoll über den vom 27.—29. Juni d. J. in Paris abgehaltenen Kraftfahrerkongress ist bereits in Bearbeitung. Den Organisationen wird die gewöhnliche Anzahl Protokolle, berechnet auf Grund ihres Mitgliederstandes (siehe Mitteilungsblatt vom Dezember 1926), unentgeltlich übersandt. Diejenigen, die weitere Exemplare zu erhalten wünschen (Preis 75 Cents pro Exemplar), wollen ihre Bestellungen unverzüglich an das Sekretariat richten.

Beiträge.

Belgische Föderation des Strassenbahnpersonals . . . 3 000 Franken
Französische Eisenbahnerföderation 540 Hfl.



Die Produktivität der Eisenbahnerschaft in den Vereinigten Staaten.

Beachtenswerte Ergebnisse förderte eine Untersuchung zutage, die Mr. Walter H. Dunlap über die Entwicklung des Produktivitätsgrades der Eisenbahnerschaft in den Vereinigten Staaten gemacht hat. Die Untersuchung umfasst den Zeitraum von 1890 bis 1926, hat aber von 1911 an nur die Eisenbahnen der Klasse I zum Gegenstand. Die übrigen Bahnen sind ausser Betracht gelassen, doch werden die Untersuchungsergebnisse durch diese Unterlassung nicht nennenswert beeinflusst, da auf die Bahnen der Klasse I (das sind diejenigen Eisenbahngesellschaften, deren Betriebsausgaben \$ 1 000 000 und mehr im Jahre betragen) in den Vereinigten Staaten rund 95 Prozent aller in der Eisenbahnindustrie beschäftigten Personen entfallen. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass die nicht zur Klasse I gehörenden Eisenbahnen eine geringere Verkehrsdichte aufweisen und dass somit die Produktivität auf den Eisenbahnen der Klasse I pro Kopf und Zeiteinheit allgemein etwas höher liegt als bei den übrigen.

Die „Verkehrseinheit“ wurde in der Weise ermittelt, dass eine Passagier-Meile drei Tonnenmeilen gleichgesetzt wurde. Dieses Verfahren ist in den Vereinigten Staaten allgemein üblich und leitet seine Berechtigung aus dem Umstand ab, dass jede Passagiermeile 2,54 bis 3,86 mal so viel Arbeitsstunden erfordert als eine Tonnenmeile. Hierbei sei bemerkt, dass der Güterverkehr den Personenverkehr auf den amerikanischen Eisenbahnen weit übertrifft und dass die Zahl der Tonnenmeilen im allgemeinen um das Acht- bis Elfache höher ist als die der Passagiermeilen. Im übrigen sind der Errechnung der Tonnenmeilen nur die tatsächlichen Nutzfrachten zugrunde gelegt, für die die Eisenbahnen Zahlung erhalten. Es ist also hierbei nicht berücksichtigt die Menge der Güter, die die Eisenbahnen für ihre eigenen Zwecke beförderten, wie auch das Gewicht der Wagen ausser Betracht gelassen ist.

Die Untersuchung selbst ist in zwei Teile gegliedert. Der erste umfasst die Zeit von 1915 bis 1926, der zweite den ganzen Zeitraum seit 1890. Diese Gliederung ist getroffen worden, weil seit 1915 in den Berichten der Gesellschaften auch die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden angeführt wird und es somit möglich war, die Verkehrsleistungen auf Arbeitsstunden zurückzuführen, während für die Zeit vor 1915 derartige Angaben fehlen, und die Verkehrsleistung zu der Zahl der Beschäftigten in Beziehung gebracht werden musste. Soweit in diesem Teil der Statistik doch von „Arbeitsstunden“ gesprochen wird, handelt es sich nur um Ziffern, die dadurch ermittelt worden sind, dass eine Veränderung in der Kopfzahl der Beschäftigten einer entsprechenden Veränderung der von diesen geleisteten Arbeitsstunden gleichgestellt wurde. Auch insofern kann die Untersuchung für den Zeitab-

schnitt 1915 bis 1926 grössere Genauigkeit beanspruchen, als der Ermittlung der im Jahresdurchschnitt beschäftigten Personen vor dieser Zeit nur eine einmal im Jahr erfolgte Angabe zu Grunde lag, während diese Angaben von 1915 bis 1921 sechs, und seit 1921 48 Mal im Jahr erfolgten.

Schliesslich sind die ermittelten absoluten Zahlen in dem uns die Untersuchungsergebnisse vermittelnden Bericht, wie dieser in der „Monthly Labor Review“, der vom Arbeitsstatistischen Amt der Vereinigten Staaten herausgegebenen Monatsschrift (Ausgabe März 1927) veröffentlicht ist, auf Indexziffern zurückgeführt, was die Orientierung erheblich erleichtert.

Nachstehend geben wir zunächst *Tabelle 1* der Untersuchung wieder :

Produktivitätsindex der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten von 1915 bis 1926.
(1. Juli 1914--31. Dezember 1916 gleich 100)

Jahr endend am:	Verkehrseinheit	Alle Beschäftigte		Zug- und Lokomotivpers.	
		Arbeitsstunden	Produktivität pro Stunde	Arbeitsstunden	Produktivität pro Stunde
30. Juni 1915	86.8	93.6	92.8	90.8	95.6
30. Juni 1916	103.6	100.9	102.7	101.3	102.2
31. Dezember 1916	109.6	105.6	103.8	107.9	101.6
31. " 1917	120.6	110.6	109.0	115.7	104.2
31. " 1918	125.4	116.0	108.1	117.7	106.6
31. " 1919	118.3	102.4	115.6	102.3	115.7
31. " 1920	129.5	110.8	116.8	115.6	112.0
31. " 1921	98.4	83.0	118.5	84.3	116.7
31. " 1922	104.8	85.2	123.0	88.2	118.8
31. " 1923	123.8	97.6	126.8	103.2	119.9
31. " 1924	116.7	89.7	130.1	93.5	124.9
31. " 1925	122.6	89.5	137.0	93.8	130.7
10 Monate 1926	—	—	140.5	—	134.5

Danach hob sich die Produktivität pro Arbeitsstunde in den elf Jahren um 40,5 Prozent für das gesamte Personal, und um 34,5 für das Zug- und Lokomotivpersonal allein.

Die folgende *Tabelle 2* zeigt den

Produktivitätsindex aller Eisenbahner in den Vereinigten Staaten von 1890 bis 1926.

Jahr endend am	Verkehrseinheit	Arbeitsstunden	Verkehrsleistung pro Arbeitsstunde	Jahr endend am	Verkehrseinheit	Arbeitsstunden	Verkehrsleistung pro Arbeitsstunde
30 Juni 1890.	100.0	100.0	100.0	30 Juni 1909	273.9	200.6	136.6
30 " 1890.	100.0	100.0	100.0	30 " 1910	315.0	226.8	138.9
30 " 1891.	104.9	104.7	100.2	30 " 1911	310.5	213.5	145.4
30 " 1892.	114.8	109.6	104.8	30 " 1912	319.4	219.2	145.7
30 " 1893.	122.0	116.6	104.6	30 " 1913	357.4	234.8	152.7
30 " 1894.	110.2	104.8	106.0	30 " 1914	347.8	218.9	158.9
30 " 1895.	109.0	104.0	104.0	30 " 1915	330.5	197.1	167.7
30 " 1896.	120.3	110.3	109.1	30 " 1916	394.5	212.5	185.7
30 " 1897.	118.0	109.9	107.4	31 Dez. 1916	417.2	222.4	187.6
30 " 1898.	138.0	116.7	118.2	31 " 1917	459.0	233.1	196.9
30 " 1899.	149.8	124.0	120.9	31 " 1918	477.3	244.3	195.3
30 " 1900.	169.8	135.8	125.0	31 " 1919	450.4	215.7	208.8
30 " 1901.	178.2	143.0	124.7	31 " 1920	492.9	233.4	211.1
30 " 1902.	193.6	158.7	122.0	31 " 1921	374.7	174.9	214.2
30 " 1903.	211.2	175.2	120.5	31 " 1922	398.8	179.4	222.3
30 " 1904.	215.0	173.0	124.3	31 " 1923	471.2	205.7	229.1
30 " 1905.	230.7	184.5	125.1	31 " 1924	444.5	189.0	235.1
30 " 1906.	260.7	203.0	128.4	31 " 1925	466.8	188.5	247.6
30 " 1907.	286.1	223.2	128.2	10 Mon. 1926	—	—	254.0
30 " 1908.	273.5	191.7	142.7				

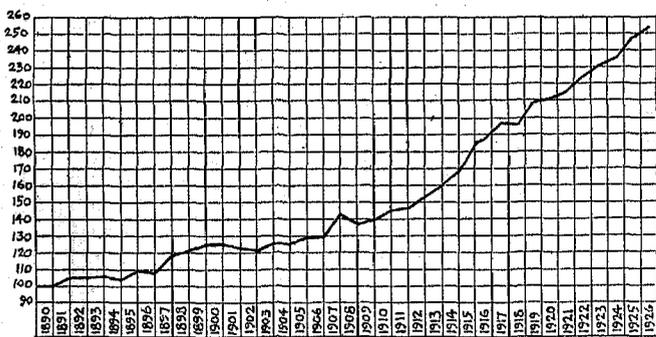
In dem der Betrachtung zugrunde liegenden Zeitabschnitt von 37½ Jahren hat sich somit die Produktivität aller Eisenbahner um 154 Prozent gehoben, was einer durchschnittlichen Steigerung von 4,1 Prozent im Jahre entspricht. Bemerkenswert ist hierbei, dass sich die Steigerung in den letzten 14½ Jahren ungleich rascher vollzog als in den vorausgehenden 23 Jahren, denn während die Steigerung von 1890 bis 30. Juni 1912 insgesamt nur 45,7 Prozent und im Jahresdurchschnitt knapp 2 Prozent betrug, ist die prozentuale Steigerung vom 30. Juni 1912 bis 1926 im Jahresdurchschnitt 5,1. Betrachtet man die Jahre ab 31. Dezember 1921 allein, so ist sogar eine Hebung der Produktivität um fast 7 Prozent im Jahresdurchschnitt festzustellen.

Noch in einer andern Hinsicht sind diese Indexzahlen lehrreich. Während nämlich die beiden ersten Indexreihen (Verkehrseinheit und Arbeitsstunden) mitunter starke Schwankungen aufweisen, zeigt der Produktivitätsindex seit 1909 eine ständige Aufwärtsbewegung, die nur ein einziges Mal, in 1918 (wohl infolge der Wiederaufnahme vom Kriege heimkehrender Eisenbahner), aufgehalten wurde.

Zur besseren Veranschaulichung der Bewegung des Produktivitätsindex geben wir diesen in graphischer Darstellung wieder:

Graphische Darstellung des Produktivitätsindex pro Arbeitsstunde 1890 bis 1926 (1890 gleich 100).

Indexzahlen.



Auf die Ursachen dieser Produktivitätssteigerung war die Untersuchung des Amerikaners nicht ausgedehnt. Diese können sehr verschiedener Art sein. Als Hauptfaktoren kämen in Betracht: Verbesserung der verkehrstechnischen Mittel (grössere Leistungsfähigkeit der Lokomotiven und Wagen, Mechanisierung und Automatisierung des Signalwesens u. dergl.), bessere Organisation, grösserer Verkehr und höhere Intensität der Arbeit. Wahrscheinlich werden alle diese Momente zusammengewirkt haben, aber der Anteil, der jedem dieser an der Produktivitätssteigerung gebührt, kann sehr ungleich sein und wäre nur durch eine eingehende Untersuchung festzustellen. Für die Eisenbahnerschaft ergibt sich aus der Arbeit des amerikanischen Statistikers jedenfalls folgende bedeutsame Tatsache:

Während die Gesamtzahl der in 1925 geleisteten Arbeitsstunden diejenigen von 1890 noch nicht um 90 Prozent übertraf, war der Umfang der Verkehrsleistung in 1925 gegenüber 1890 um nicht weniger als 366,8 gestiegen. Das heisst: die Produktivität stieg in dem erwähnten Zeitabschnitt mehr als vier mal so rasch als die Zahl der Arbeitsstunden. Diese Entwicklung hat dazu geleitet, dass heute auf einen Eisenbahnbediensteten in den Vereinigten Staaten mehr als das zweieinhalbfache der Verkehrsleistungen entfällt wie in 1920.

— le.

Die Eisenbahnerlöhne in den Vereinigten Staaten.

Einer Statistik der amerikanischen Interstate Commerce Commission (Bundesverkehrsamt der Vereinigten Staaten) zufolge bezifferten sich die Lohnausgaben der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in 1926 auf insgesamt \$ 2 990 441 936 gegen \$ 2 900 107 284 in 1925 und \$ 3 742 486 936 in 1920. Verglichen mit 1920 waren somit die Lohnausgaben in 1926 um \$ 752 000 000 gesunken, während aber gleichzeitig die Einnahmen der Eisenbahnen in 1926 die von 1920 um \$ 270 128 589 übertrafen.

Unter Verweisung auf diese Ziffern macht Leland Olds in der amerikanischen Federated Press folgende Feststellungen:

„Die Verminderung des Lohnkontos der Eisenbahnen gegenüber 1920 wurde zum Teil durch Herabsetzung der Durchschnittslöhne und zum Teil durch Herabsetzung der Beschäftigtenzahl erreicht. Unter Auslassung der „switching and terminal companies“ (das sind diejenigen Eisenbahnunternehmen, die lediglich Kopfstationen und Rangierdienste betreiben) beschäftigten die Eisenbahngesellschaften der Klasse I in 1926 1 782 404 Personen gegen 2 022 832 in 1920. Der durchschnittliche Lohn wurde, unter Mitberücksichtigung aller Gehaltsbezieher, von \$ 1 820 in 1920 auf \$ 1 657 vermindert.

Das durchschnittliche Jahresverdienst der im Stundenlohn beschäftigten Personen betrug in 1926 \$ 1 585, gegen \$ 1 659 in 1925, \$ 1 544 in 1924, \$ 1 556 in 1923 und \$ 1 558 in 1922. Man ersieht hieraus, dass seit 1922 nur eine ganz geringe Hebung des allgemeinen Lohnniveau eingetreten ist.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Aenderungen, die in einigen typischen Kategorien des Eisenbahnpersonals in den beiden Jahren 1924 bis 1926 eingetreten sind:

	Durchschnittl. Jahreslöhne in 1924	in 1926
Kanzlisten (Kl. B.)	\$ 1536	\$ 1561
Streckenarbeiter	„ 876	„ 884
Reparaturarbeiter an Güterwagen	„ 1668	„ 1749
Elektriker	„ 1932	„ 1987
Maschinisten	„ 1836	„ 1898
Hilfsarbeiter	„ 1272	„ 1322
Gewönl. Werkstättenarbeiter	„ 960	„ 974
Fahrdienstleiter	„ 3144	„ 3233
Telegraphisten	„ 1752	„ 1803
Zugführer (Personenverkehr)	„ 2904	„ 2973
„ (Güterverkehr)	„ 2712	„ 2785
Lokomotivführer (Personenverkehr)	„ 3108	„ 3211
„ (Güterverkehr)	„ 3012	„ 3201
Bremser (Personenverkehr)	„ 1968	„ 2015
„ (Güterverkehr)	„ 2016	„ 2090
Heizer (Personenverkehr)	„ 2316	„ 2409
„ (Güterverkehr)	„ 2088	„ 2270

Die grosse Zahl derjenigen Eisenbahner, deren Jahreseinkommen unter dem niedrigsten Standard zurückbleibt, der je zum Unterhalt für eine Familie aufgestellt worden ist, bildet eine der bemerkenswertesten Tatsachen der Jahresstatistik. Aus dem Bericht geht hervor, dass für 418 767 Beschäftigte (das Jahres-Durchschnittsverdienst unter \$ 1000 liegt. Annähernd ein Viertel aller Lohnbezieher der Eisenbahnen verdiente weniger als \$ 1000 und dabei hat das „National Industrial Conference Board“ (Landesindustrieamt) den Betrag, der zum angemessenen Unterhalt einer Arbeiterfamilie von fünf Köpfen nötig ist, auf \$ 1 894 festgesetzt. Ueber 80 Prozent dieser niedrig bezahlten Arbeiter sind erwachsene Leute, die vollen Anspruch darauf haben, Familienvorstände zu sein.

Es gibt 534 904 Eisenbahner, deren Jahres-Durchschnittslohn unter \$ 1200 liegt. Diese Gruppe bildet ein Drittel aller Lohnbezieher der Eisenbahnen. Die Löhne dieser grossen Gruppe ungelerner Arbeiter müssen über das Existenzniveau gehoben werden ehe mehr gelernte Eisenbahner auf einen befriedigenden Lebensstandard hoffen können.“



INTERNATIONALER KRAFTFAHRERKONGRESS IN PARIS, JUNI 1927.

TRANSPORTARBEITER

Die Bedeutung des Internationalen Kraftfahrerkongresses der I. T. F. in Paris.

Musste sich die im Jahre 1924 anlässlich des Hamburger Internationalen Transportarbeiterkongresses abgehaltene Zusammenkunft von Vertretern der Berufskraftfahrer auf die Fassung allgemeiner grundsätzlicher Beschlüsse beschränken, so zeigte der vor einigen Wochen in Paris stattgefundene 2. Internationale Kraftfahrerkongress der I.T.F. ein völlig anderes Bild. Die Entwicklung der gewerkschaftlichen Organisationen der Berufskraftfahrer und die Besetzung des Kongresses lieferten den Beweis dafür, dass man ander besonders in den letzten Jahren erfolgten ungeheuren Ausdehnung des Kraftwagenverkehrs nicht achtlos vorbeigegangen ist und die Notwendigkeit internationaler Zusammenarbeit und internationaler Massnahmen einsieht. Seit 1924 sind in allen Ländern die Automobilangelegenheiten und insbesondere die Sicherheit des Verkehrs in den Vordergrund gerückt worden. So waren für den Kraftfahrerkongress die Vorbedingungen für eine erspriessliche Arbeit geschaffen. Die Referate und Debatten wurden denn

auch von tiefem Ernste und sachlicher Kenntnis getragen.

Es ist nicht meine Aufgabe, die Resolutionen des Kongresses in diesem allgemein gehaltenen Artikel zu besprechen, doch sei es mir gestattet, darauf hinzuweisen, dass der Kongress Beschlüsse gefasst hat, die sowohl für die Berufskraftfahrer wie für die gesamte Volkswirtschaft von grosser Bedeutung sind. Er hat sich aber nicht damit begnügt, die Frage der Verkehrssicherheit zu behandeln, sondern hat auch den beruflichen und sozialpolitischen Forderungen der Kraftwagenlenker grösste Aufmerksamkeit geschenkt. Zwar konnte ein endgültiges Programm, besonders über die sozialpolitischen Forderungen, infolge seiner Vielseitigkeit vom Kongress nicht aufgestellt werden, grundsätzlich aber stimmten die Delegierten den Ausführungen der Referenten zu und beauftragten den Beirat für das Kraftfahrwesen, die einzelnen Programmpunkte näher auszuarbeiten.

Die grösste Bedeutung ist meines Erachtens der Einsetzung dieses Beirats beizumessen. Durch die Errichtung eines solchen Vorstandes wird die Möglichkeit geschaffen, im internationalen Masstabe die Sonderinteressen der Kraftfahrer zu besprechen und zu wahren, während andererseits durch diesen Beschluss zum Ausdruck gebracht wird, dass die I.T.F. die Bedeutung unserer Berufsgruppe für ihre allgemeine Tätigkeit erkannt hat. Mögen die angeschlossenen Organisationen einsehen, dass ihre Mitarbeit Vorbedingung für eine erfolgreiche Tätigkeit des Beirates ist!

In organisatorischer Beziehung wurde gefordert, dass die Berufskraftfahrer ohne Unterschied der Kate-

gorie in jedem Lande der zuständigen, der Landeszentrale sowie der I.T.F. angeschlossenen Organisation angehören müssen, um der Zersplitterung der Berufskraftfahrer in verschiedene Organisationen zu steuern und zu bewirken, dass in bezug auf die gewerkschaftliche Organisation für die Berufskraftfahrer eine Ausnahme gemacht wird.

Besondere Erwähnung verdient noch die ausserordentliche Gastfreundschaft unserer französischen Kollegen. Sie standen den Delegierten während der ganzen Dauer des Kongresses mit Rat und Tat zur Seite und durch Besichtigung der wichtigsten Strassenkreuzungen im dichtesten Verkehr bekamen die Kollegen Gelegenheit zu sehen, wie in Paris Behörden und Automobilisten zusammenwirken, um den ungeheuren Verkehr möglichst gefahrlos zu gestalten.

So war dieser 2. Internationale Kraftfahrerkongress in jeder Beziehung eine erfolgreiche Zusammenkunft und es ist zu hoffen, dass die praktischen Ergebnisse sich bald in allen Ländern zeigen werden.

AUGUST FORSTNER.

Internationaler Kraftfahrerkongress.

(27. bis 29. Juni in Paris).

Vom 27. bis 29. Juni fand in Paris ein von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation einberufener Internationaler Kongress der Berufskraftfahrer statt, an dem 49 Delegierte teilnahmen. Vertreten waren 12 Organisationen aus Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Norwegen, Oesterreich, Polen, der Schweiz und der Tschechoslowakei mit einer Gesamtmitgliederzahl von 95 000. Dem Kongresse wurden ausführliche, vom Sekretariat der I.T.F. ausgearbeitete Berichte aus 12 Ländern unterbreitet, welche sich u.a. mit dem Umfang und der Entwicklung des Kraftverkehrs, der gewerkschaftlichen Organisation, Verkehrssicherheit und Haftpflicht, sowie mit der Ausbildung der Kraftfahrer befassen.

Nach Eröffnung der Sitzung durch N. Nathans (Sekretär der I.T.F.) und einer Begrüssungsansprache durch J. Guinchard (Frankreich) wurden Referate über die nachfolgenden Tagesordnungspunkte abgehalten: Die Organisationen der Chauffeure in den verschiedenen Ländern (Referent N. Nathans, Sekretär der I.T.F.); die Bestimmungen über die Zulassung der Chauffeure in den einzelnen Ländern (Referent A. Henderson, Grossbritannien); die Vorschriften zur Sicherung des Verkehrs (Referent J. Guinchard, Frankreich); Aufstellung eines internationalen Programms der Forderungen der Berufskraftfahrer (Referent A. Reitz, Deutschland). Ferner erstatteten A. Forstner-Oesterreich und A. Reitz-Deutschland Bericht über die von der Verkehrskommission des Völkerbundes bzw. von der französischen Regierung in Mailand und Paris veranstalteten Konferenzen über den Strassen- und Kraftverkehr, denen sie im Namen der I.T.F. beigewohnt hatten.

Die Ausführungen von N. Nathans wurden nach kurzer Debatte gutgeheissen und führten zur einstimmigen Annahme von Resolutionen, in denen ausgesprochen wird, dass die Erreichung einer einheitlichen Gesetzgebung über das Kraftverkehrswesen und einer wirkungsvollen Vertretung gegenüber den Behörden die Schaffung einer starken Berufsorganisation bedingt. Als zuständige Berufsorganisation der Berufskraftfahrer sind in jedem Lande jene Verbände zu betrachten, die der Landeszentrale des betreffenden Staates und der I.T.F. angehören. Ferner übernehmen die der I.T.F. angeschlossenen Verbände die gegenseitige Verpflichtung, den in ihrem Lande zum vor-

übergehenden Aufenthalt befindlichen Mitgliedern einer der I.T.F. angeschlossenen Organisation Rat und werktätige Hilfe, Rechtsschutz und Unterstützung angedeihen zu lassen.

Zwecks Prüfung der von A. Henderson-Grossbritannien in seinem Referate unterbreiteten Vorschläge wurde ein Unterausschuss eingesetzt, dessen Anträge vom Kongress angenommen wurden. Diese Anträge enthalten: 1. *Körperliche Untersuchung*, welche sich hauptsächlich auf das Seh- und Hörvermögen, die Herztätigkeit und die allgemeine Eignung zu erstrecken hat. 2. *Alter*. 21 Jahre für alle Führer mechanisch betriebener Fahrzeuge. 3. *Theoretische und praktische Prüfung*. Für alle Bewerber gleiche Errichtung von öffentlichen Fahrschulen; alle Fahrschulen sind der behördlichen Aufsicht zu unterstellen. Vertretung der Berufskraftfahrerorganisation im Verwaltungsrat der Fahrschulen. *Führerschein*. Nach folgenden Kategorien: a) für einspurige Kraftfahrzeuge; b) für Leichtkraftwagen (einschl. Kraftfahrzeuge mit Beiwagen); c) für Kraftwagen aller Art.

Die englische Delegation beharrte auf ihrem Standpunkt, dass die praktische Prüfung für Berufskraftfahrer eine schwierigere sein müsse.

Die Debatten über die übrigen Referate wurden zusammengefasst. Wegen der grossen Anzahl der zur Beratung stehenden Gegenstände (Verkehrssicherheit, sozialpolitische und berufliche Forderungen) beschränkte sich der Kongress darauf, sich grundsätzlich mit dem Inhalt der Referate einverstanden zu erklären und die weitere Ausarbeitung des Programmes an den Beirat für das Kraftfahrwesen zu überweisen, der auf Vorschlag von N. Nathans eingesetzt wurde. In diesen Beirat kann jede der I.T.F. angeschlossene und für die Organisierung der Berufskraftfahrer zuständige Gewerkschaft einen Vertreter entsenden.

Der Kongress sprach sich weiter dahin aus, dass die I.T.F. auch fernerhin an den Sitzungen des Ausschusses für den Strassenverkehr (Unterabteilung des Verkehrsausschusses des Völkerbundes) teilnehmen soll und brachte sein Bedauern darüber zum Ausdruck, dass die I.T.F. nicht immer oder nicht rechtzeitig von der Abhaltung solcher Sitzungen in Kenntnis gesetzt worden ist.

Der Hafen von Hamburg im Jahre 1926.

Im seewärtigen Güterverkehr wurden im Hafen von Hamburg — wie der Hafenbetriebsverein dieser Stadt in seinem vor kurzem erschienenen Tätigkeitsbericht feststellt — insgesamt 21 086 000 Netto-Gewichts-Tonnen gegen 19 391 000 in 1925 und 25 458 000 in 1913 umgeschlagen. Während in früheren Jahren der eingehende Güterverkehr den ausgehenden ganz erheblich übertraf, heben sich die Ziffern für 1926 im Eingang und im Ausgang ziemlich auf. Diese Erscheinung ist hauptsächlich auf den grossen Streik im englischen Kohlenbergbau zurückzuführen. Dieser hatte zur Folge, dass der Kohlenimport ab Mai 1926 im Hamburger Hafen so gut wie vollständig aufhörte und dass ab Juni ein reger Export deutscher und polnischer Kohle über Hamburg stattfand. Die hierdurch bewirkte Verschiebung im Kohlenumschlag geht aus den nachstehenden Zahlen hervor:

Es betrug der Kohlenumschlag im Hamburger Hafen (in Tonnen):

	1925	1926	Unterschied
im Eingang	2 455 000	853 000	1 602 000 weniger
„ Ausgang	12 000	2 585 000	2 573 000 mehr
insgesamt	2 467 000	3 438 000	971 000 mehr

Nimmt man den Kohlenumschlag als eine abnormale und zeitliche Erscheinung aus, so zeigt der Gesamtgüterumschlag des Hamburger Hafens folgende Entwicklung (in 1000 Tonnen):

	1913	1925	1926
Eingang	12 308	9 974	9 893
Ausgang	8 680	6 950	7 755
	20 988	16 924	17 648

Die folgende Uebersicht zeigt die Entwicklung des Hamburger Hafens im Vergleich mit den ausländischen Konkurrenzhäfen (unter Nichtberücksichtigung von Antwerpen, weil für diesen Hafen richtige Vergleichszahlen fehlen):

Es betrug der seewärtige Verkehr in 1000 Tonnen brutto (einschl. umgeladener Transitgüter):

H a m b u r g :

	Eingang	Ausgang	insgesamt
1913	17 210	9 800	27 010
1923	14 158	6 774	20 932
1924	13 514	7 211	20 725
1925	12 645	7 217	19 862
1926	11 041	10 870	21 911

R o t t e r d a m :

	Eingang	Ausgang	insgesamt
1913	20 984	7 161	28 145
1923	12 282	3 393	15 678
1924	14 825	10 135	24 960
1925	17 046	11 857	28 903
1926	15 409	21 898	37 307

A m s t e r d a m :

	Eingang	Ausgang	insgesamt
1913	—	—	—
1923	3 141	1 089	4 230
1924	3 034	1 341	4 375
1925	2 757	1 523	4 280
1926	2 508	2 091	4 599

T r i e s t :

	Eingang	Ausgang	insgesamt
1913	2 314	1 136	3 450
1923	1 357	694	2 051
1924	1 871	936	2 857
1925	1 920	922	2 842
1926	1 492	934	2 426

Die Betrachtung der Entwicklung der einzelnen Hafenbetriebszweige zeigt als allgemeine Erscheinung eine stark fortschreitende Mechanisierung der Hafenarbeit. Insgesamt wurden (wir entnehmen all diese Angaben dem Bericht des Hamburger Hafenbetriebsvereins) ein- und ausgehend im Hafen von Hamburg und Altona an Kohlen, Erzen und sonstigen Massengütern ausser Getreide auf mechanischem Wege umgeschlagen :

	1913	1924	1925	1926
Tonnen :	2 416 000	3 966 000	3 091 000	4 892 000
in v. H. :	100	164	128	202

Der mechanische Umschlag von Getreide aller Art hat sich im Berichtsjahr um 13,7 % gegenüber dem Vorjahr gehoben und bleibt damit hinter dem des Jahres 1913 nur noch um 11 % zurück. Es wurden von den Getreidehebern im Jahre 1926 umgeschlagen 2 014 000 Tonnen gegenüber 1 770 000 Tonnen in 1925.

Die Entwicklung des Bunkereibetriebes im Hamburger Hafen zeigt folgendes Bild :

Es wurden gebunkert :

	1913		1923		1924		1925		1926	
	Tonnen	v. H.								
Mit der Hand	1 506 000	77	1 400 000	86	1 155 000	71	737 000	48	445 000	25
Mechanisch	449 000	23	235 000	14	470 000	29	787 000	52	337 000	75
Insgesamt	1 955 000		1 635 000		1 625 000		1 524 000		1 782 000	

Auch im Kaibetrieb ist ein starke Zunahme der Mechanisierung festzustellen. Hierauf ist es wohl auch hauptsächlich zurückzuführen, dass sich die Zahl der durchschnittlich werktätlich beschäftigten Personen im Kaibetrieb von 3436 in 1925 auf 2975 in 1926 verringert hat. Uebrigens ist, wie die nachstehende Uebersicht zeigt, der Rückgang in der täglichen Beschäftigung eine schier allen Betriebszweigen der dem Hamburger Hafenbetriebsverein angeschlossenen Unternehmen gemeinsame Erscheinung.

Es betrug die Zahl der im Durchschnitt werktätlich beschäftigten Kartenarbeiter :

Berufsgruppe	1925	1926	Unterschied
Stauereibetrieb	5 093	5 152	+ 59
Kaibetrieb (ohne Staatskai)	3 436	2 975	- 461
Ewerführereibetrieb	1 786	1 802	+ 16
Bunkereibetrieb	320	318	- 2
Speichereibetrieb	1 084	921	- 163
Kornumstechereibetrieb	105	83	- 22
Schiffs- und Kesselreinigungs- betrieb	854	850	- 4
Ladungskontrolle	712	669	- 43
Hafenschiffahrt	1 278	1 209	- 69

Beim H.B.V. insgesamt : 14 668 13 979 - 689

Die Zahl der durchschnittlich pro Werktag beschäftigten Kartenarbeiter hat sich somit in 1926 gegenüber dem Vorjahr um 4,9 vermindert. Dieser Prozentsatz ist zwar geringer als der Rückgang von 1924 auf 1925 (8,45 %), aber bei der Bewertung dieser Rückgangsziffern ist zu beachten, dass die Menge der umgeschlagenen Güter in 1926 um 10 Prozent grösser war als in 1925, während dem Beschäftigtenrückgang in 1925 gegenüber 1924 um 8,45 Prozent ein Rückgang in der behandelten Gütermenge von rund 5 Prozent gegenüber stand.

Auf die drei verschiedenen Schichten verteilte sich die Arbeit in 1926 im Durchschnitt sämtlicher Betriebe wie folgt :

1. Schicht :	83,5 Prozent
2. „	13,5 „
3. „	3 „

Im Stauereibetrieb war die Verteilung 72 %, 23 % und 5 %, und im Kaibetrieb 86 %, 11 % und 3 %.

Der durchschnittliche Verdienst aller beim Hafenbetriebsverein eingeschriebenen ständigen und unständigen Hafenarbeiter (ohne Bunkerei und Hafenschiffahrt) betrug in 1926 RM. 8,12 pro Schicht gegen RM. 7,41 in 1925. Im Monatsdurchschnitt wurden von den eingeschriebenen Arbeitern in 1926 21,3 Schichten (in 1925 : 22,1) geleistet, sodass sich der Monatsverdienst dieser Arbeiter in 1926 auf RM. 173,08 stellte gegen RM. 163,78 in 1925.

Der Bericht stellt fest, dass sich die Unfälle im Hafen im vergangenen Jahre „wiederum vermehrt“ haben. Ziffernmässige Angaben hierüber werden nicht gemacht.

Der Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittel-Arbeiter in der Schweiz.

In einem über 200 Seiten starken Büchlein erstattete der Vorstand des vorgenannten Verbands dem kürzlich abgehaltenen Verbandskongress in übersichtlicher Weise Bericht über die während der Jahre 1924 bis 1926 verrichtete Tätigkeit. Bekanntlich ist dieser Verband für die von ihm umfasste Kategorie „Transportarbeiter“ der I.T.F. angeschlossen und es erscheint schon aus diesem Grunde geboten, Einzelheiten aus dem Bericht der weiteren Mitgliedschaft der I.T.F. zur Kenntnis zu bringen. Abgesehen hiervon finden wir in dem Bericht manche Hinweise und Mitteilungen, die gerade innerhalb der internationalen Transportarbeiterschaft Beachtung verdienen. Das gilt insbesondere von den Abschnitten, die sich mit den Chauffeuren und den Fuhrleuten befassen. Ueber erstere wird u.a. folgendes berichtet :

„Wir schätzen heute die Zahl der berufstätigen, in irgend einem abhängigen Anstellungsverhältnis stehenden Chauffeure auf rund 5000 Mann. Das Organisationsverhältnis beträgt, die in andern Berufsverbänden angeschlossenen Chauffeure inbegriffen, rund 30 Prozent. Es kommen hinzu die etwa 350 bis 400 Mitglieder des von den Unternehmern hochgezüchteten „neutralen“ Chauffeurklubs, der sich neuerdings anstrengt, im Lande herum lokale Sektionen zu gründen. Man kann also keineswegs behaupten, dass die berufliche Interessenwahrung der neuen Fahrzeuglenker gleichen Schritt halte mit dem Siegeszug ihres leichtbeschwingten Wagens. *Die letzteren haben sich an Zahl verzehnfacht*, die ersteren, das heisst *die gewerkschaftlich organisierten Chauffeure seit 1920 nur verdoppelt*. Es hält ausserordentlich schwer, die Chauffeure für den gewerkschaftlichen Zusammenschluss zu gewinnen. Sehr viele haben sich, ob mit Recht oder Unrecht, das sei hier nicht untersucht, einen unbegreiflichen Berufsdünkel zugelegt. Auch Kollegen, die vor kurzem noch die Peitsche schwangen und am Sonntag Stalldienst zu verrichten hatten, wollen nicht einsehen, dass man auch als Chauffeur einer starken gewerkschaftlichen Organisation angehören muss, soll die Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse nicht dem profithungrigen Belieben der Unternehmer überlassen bleiben. Die Entlohnungsverhältnisse der Chauffeure weisen erhebliche Differenzen auf. Während die von unsern Tarifverträgen erfassten Betriebe an ihre Chauffeure Wochenlöhne von Frs. 85.00 bis Frs. 100.00 auszahlen, gibt es Chauffeure in grosser Zahl, die sich mit Wochenlöhnen von Frs. 60.00 und 70.00 begnügen. Es kommt hinzu, dass auch dieser neue Beruf des Chauffeurs bereits stark überfüllt ist und dass namentlich aus Kreisen ungelesener Arbeiter ein starker Andrang zum Chauffeurberuf zu konstatieren ist. Die Arbeitszeit ist mit Ausnahme derjenigen Betriebe, mit denen unser Verband ein Vertragsverhältnis eingegangen hat, ebenfalls völlig unregelt. Es gibt noch keine gesetzliche Vorschrift, die den Unternehmern wenigstens die Innehaltung einer vernunftgemässen Nachtruhe auferlegt. Es herrscht in bezug auf die Ausnützung der menschlichen Arbeitskraft im modernen Transportbetrieb auf der Strasse schrankenlose Willkür und ein Raubbau, der sich früher oder später zwangsläufig rächen muss.

Man kann es nicht anders denn als unbegreifliche Trägheit und Gleichgültigkeit nennen, wenn die Chauffeure im allgemeinen den durchaus zeitgemässen und notwendigen Bestrebungen ihrer Berufsorganisation so wenig Interesse entgegenbringen.“

Bewegte Klage führt der Bericht insbesondere über die gerade im Chauffeurberuf so stark vertretenen jungen Leute. Diese hätten nur ein einziges Interesse : den Sport. Sie gehen, so wird in dem Bericht mit berechtigtem Spott festgestellt, „ganz auf in dieser vornehmen Passion, zwar als Zuschauer nur — aber immerhin : unter Automobilisten.“

Es ist kein Trost, sondern rückt die von dem Schweizerischen Verband geführte Klage nur noch in ein erschreckenderes Licht, wenn man erklären muss, dass die für die Schweiz gemachte Feststellung mehr oder weniger auf alle Länder zutrifft und dass die Organisierung der Chauffeure sogut wie überall auf die gleichen, fast unübersteigbar erscheinenden Schwierigkeiten stösst. Es ist dies wohl eine allen jungen Berufen anhaftende Erscheinung, aber angesichts des starken Wachstums und der grossen Bedeutung, die die Gewerkschaftsbewegung im Laufe der Zeit erlangt hat, hätte man ihre Wiederholung in so ausgeprägter Form für ausgeschlossen halten müssen.

Im Abschnitt „Fuhrleute und Transportarbeiter“ finden wir u.a. folgende, allgemein interessierende Mitteilungen :

„Im Fuhrhaltereigewerbe hat das mechanische Transportmittel mehr und mehr das Pferdefuhrwerk verdrängt. Der Automobilbetrieb ermöglicht raschere Bedienung der Kundschaft und wenn auch der Aktionsradius der Transportfirmen etwas weiter ausgedehnt wurde (Konkurrenzierung der Eisenbahnen), so macht sich doch deutlich eine Verminderung des Personalbestandes bemerkbar. Während die Pferdegespanne da und dort wahllos jedem Pandur anvertraut wurden und die Fuhrhalter mehr auf billige und willige Arbeitskräfte schauten, scheint es diesen Herren heute doch nicht ratsam zu sein, die kostbaren Lastwagen irgendeinem Unbekannten anzuvertrauen. Viele Unternehmer fahren selbst oder lassen ihre Söhne als Chauffeure avancieren. Vielfach begegnen wir auch der Erscheinung, dass Fuhrhalter sich mit kapitalkräftigen Mechanikern verasozizieren (geschäftlich verbinden), denen dann die Führung der Autos anvertraut wird.“

Insgesamt hatte der Verband am 1. Januar 1927 11 824 Mitglieder. Von diesen waren 850 Chauffeure und 691 Fuhrleute und Transportarbeiter. Verglichen mit dem Stand vom 1. Januar 1924 zeigt die Kategorie „Chauffeure“ eine Zunahme um 231 Mitglieder und die Kategorie „Fuhrleute u. Transportarbeiter“ eine Abnahme um 78 Mitglieder. Der Verband schätzt die ihm angeschlossenen Chauffeure auf 24,3 Prozent, und die ihm angeschlossenen Fuhrleute und Transportarbeiter auf 17,3 Prozent der in den betreffenden Berufszweigen tätigen Personen.

Im Schlussabschnitt des Berichts wird gesagt :

„Es sind untrügliche Anzeichen vorhanden, die beweisen, dass der lähmende Stillstand sich zu lösen beginnt, und dass wir einer Periode neuen Aufstiegs entgegen gehen.“

Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

ÖSTERREICH.

(Schluss).

Hier folgt der Schlussteil des Oesterreichischen Berichts. Der erste Teil wurde in der Mai-Ausgabe, und der zweite in der Juni-Ausgabe des Mitteilungsblattes zum Abdruck gebracht. — Zunächst wird der Abschnitt "Gesetzliche Bestimmungen für Kleinbahnen, Strassenbahnen und Auto-konkurrenz" fortgesetzt. Im Anschluss hieran folgt eine Darlegung der Bestimmungen über die Normierung des Wagenparks.

Für Kleinbahnen, die für Rechnung einer autonomen Körperschaft betrieben werden, findet obenstehende Bestimmung keine Anwendung.

Die Regierung kann sich bei der Konzessionierung von Kleinbahnen auch eine weitergehende Einflussnahme auf die Festsetzung der Personen- und Frachttarife vorbehalten. Dieser Vorbehalt gilt bei Konzessionierung an eine autonome Körperschaft nicht.

Die Kleinbahnen können mit Genehmigung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr nach Massgabe ihrer Betriebsverhältnisse besondere, auch von den Bestimmungen der allgemein geltenden Eisenbahnverkehrsordnung abweichende Beförderungsvorschriften aufstellen. Weiter geniessen die Kleinbahnen eine 15-jährige Befreiung von der Körperschaftsteuer, von den Kuponstempel- und Zinsenquittungsgebühren. Die Regierung kann diese Befreiungsdauer in gewissen Fällen mit 25 Jahren festsetzen, bezw. auf 25 Jahre verlängern. Kleinbahnen, die autonomen Körperschaften konzessioniert sind und für deren Rechnung betrieben werden, geniessen stets die 25-jährige Befreiung. Die Kleinbahnen geniessen ferner ebenso wie die Lokalbahnen teils zeitlich unbeschränkte, teils auf eine gewisse Anzahl von Betriebsjahren beschränkte Stempel- und Gebührenbefreiungen, insbesondere hinsichtlich der Verträge, Urkunden und Eingaben zum Zwecke des Baues, der Ausrüstung und des Betriebes der Kleinbahnen, der Kapitalbeschaffung, Grundeinlösung, der von der Regierung anerkannten Umgestaltungs- und Erweiterungsbauten, Nachschaffungen u.s.w.

Den Kleinbahnen steht ebenso wie den Voll- und Lokalbahnen das Recht der Enteignung nach Massgabe der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsgesetzes zu.

Auf Grund des Eisenbahnverkehrssteuergesetzes vom Jahre 1924 sind Kleinbahnen, die den Verkehr in einer Gemeinde und ihrer Umgebung vermitteln, innerhalb des Weichgebietes der Gemeinde und eines Umkreises von zehn Kilometern von der Gemeindegrenze aus von der Fahrkartensteuer und Gepäcksteuer befreit.

Ebenso wie die Lokalbahnen geniessen die Kleinbahnen hinsichtlich der Kapitalbeschaffung, der Aufnahme von Anleihen, der Ausgabe von Teilschuldensverschreibungen und des Zinsendienstes namhafte Erleichterungen. Ebenso ist für die Ermöglichung des Anschlusses an andere Bahnen unter nannehmbaren Bedingungen vorgesorgt und sind Richtlinien für die Benützung der öffentlichen Strassen, die grundsätzlich unentgeltlich zu erfolgen hat, festgesetzt.

Eine weitere Erleichterung ist, dass die Regierung bei der Konzessionierung von Kleinbahnen von dem Vorbehalte des staatlichen Einlösungsrechtes absehen und auf das staatliche Heimfallsrecht, d.i. das im Eisenbahnkonzessionsgesetz normierte Recht, dass das Eigentum an einer Eisenbahn samt Zubehör nach Ablauf der Konzessionsdauer ohne Entgelt an den Staat überzugehen hat, verzichten kann.

Nur hinsichtlich jener Kleinbahnen, die autonomen

Körperschaften konzessioniert sind, besteht überhaupt kein staatliches Recht der Einlösung oder des Heimfalles.

Wenn in vorhergehenden Ausführungen grösstenteils über Begünstigungen der Kleinbahnen gesprochen wurde, so kommen in den nachstehenden Ausführungen die Erschwerungen zum Ausdruck:

Obwohl für die Benützung öffentlicher Strassen auf Grund des Gesetzes über die Bahnen niederer Ordnung kein Entgelt zu entrichten ist, werden den Kleinbahnen in den im einzelnen Falle abgeschlossenen Verträgen für die Benützung der Strassen weitgehende Verpflichtungen, insbesondere hinsichtlich der Erhaltung und Erneuerung des Strassenkörpers und der mitbenützten Objekte auferlegt. Die Kleinbahnunternehmen treffen insbesondere a) die Kosten der durch die Bahnanlage bedingten Rekonstruktion der Strasse; b) die Kosten der Elementarschäden und Neuherstellungen, die aus den Strassenverkehrsrisiken notwendig werden und durch die Benützung der Strassen von Seiten der Bahn veranlasst sind; c) die Kosten für alle besonderen Vorkehrungen zur Hintanhaltung einer durch den Bahnbetrieb herbeigeführten Störung oder Gefährdung des Strassenverkehrs.

Weitergehende Verpflichtungen dürfen der Kleinbahnunternehmung nur dann auferlegt werden, wenn die betreffenden Arbeiten und Leistungen durch den Bestand der Bahnanlage veranlasst werden.

Ausser dem Kostenbeitrag für Strassenerhaltung haben manche Strassenbahnunternehmen einen bestimmten Betrag pro Fahrgast an die Gemeinde abzuführen.

Für die Benützung der Bundesstrassen durch Bahnen niederer Ordnung besteht ein vom Bundesministerium für Handel und Verkehr erlassenes Regulativ vom 4. Februar 1922, dessen grundsätzliche Bestimmungen in allen Fällen gleichmässig gestellt werden.

Weiters legen die Konzessionen den Kleinbahnen die Verpflichtung auf, bei Besetzung von Dienstposten auf gewisse Staatsangestellte (Angehörige der Wehrmacht u.s.w.) Bedacht zu nehmen. Die Kleinbahnen müssen auch freie Fahrt für gewisse Militärorgane, ferner für Staatsangestellte des Aufsichtsdienstes (Eisenbahn- und Finanzbehörden) gewähren. Eine wichtige Verpflichtung ist, dass die Kleinbahnen Vorsorge für die Invaliditäts- und Altersversorgung der Bediensteten und deren Angehörigen treffen müssen.

Ausserdem müssen die Kleinbahnen die Verpflichtung übernehmen, ihre Linien während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten, andererseits aber auf jede Entschädigung für zeitweilige Einstellung des Betriebes aus gewissen Anlässen, wie Feierlichkeiten, Truppenmärsche, Herstellungen in den Strassen u.s.w. verzichten. Bei Kleinbahnen, die nicht autonomen Körperschaften konzessioniert sind, kommt eventuell noch das staatliche Einlösungsrecht und Heimfallsrecht in Betracht.

**

Was die *Autobuslinien* betrifft, muss bemerkt werden, dass dieselben eine Konzession benötigen und zwar auf Grund der Gewerbeordnung. Sie werden als Unternehmungen periodischer Personen-Transporte betrachtet. Werden jedoch Kraftwagenlinien mittels elektrischer Oberleitung betrieben und sind sie für den öffentlichen Verkehr bestimmt, so werden sie als sogenannte gleislose Bahnen als Kleinbahnen nach dem Gesetz über Bahnen niederer Ordnung behandelt. Die Höhe der Beförderungspreise wird vom Unternehmen bestimmt, wobei die Höhe der Preise von der Konkurrenz abhängig ist.

Nach übereinstimmenden Berichten aus den einzelnen Städten, wo Autobuslinien betrieben werden,

bilden dieselben einen Defizitposten. Nur in Wien, wo sich der grösste Autobusbetrieb befindet und derselbe von der Wiener Strassenbahn betrieben wird, ist ein Reingewinn zu verzeichnen. Der Reingewinn ergibt sich dadurch, dass in Wien das „Einmannsystem“ eingeführt ist und ein Umsteigerverkehr von Strassenbahn zum Autobus besteht. In den anderen Städten hat der Autobus die Aufgabe, in der verkehrsschwachen Zeit, wo sich die Führung von Strassenbahnzügen nicht lohnt, den Personenverkehr durchzuführen. Die Errichtung von Autobuslinien wurde erst vor kurzem vorgenommen, sodass bis jetzt der richtige Ueberblick fehlt. Es ist daher nicht möglich, Angaben über die Entwicklung der Personen- und Güterbeförderung auf Klein- und Strassenbahnen, die mit Kraftomnibusunternehmungen zu konkurrieren haben, zu machen.

Normierung des Wagenparks.

Im allgemeinen kann gesagt werden, dass die Wagenparks der einzelnen Strassen- und Kleinbahnen den örtlichen Verhältnissen angepasst sind. Es gibt in Oesterreich normal- und schmalspurige Strassenbahnen und eine entsprechende Normierung des Wagenparks. Mit Ausnahme von Wien bestehen nur kleine Strassenbahnunternehmungen mit geringer Betriebslänge, die grösstenteils von Privatunternehmungen betrieben werden. Da dem Staate oder der Gemeinde nach dem Gesetze das Einlösungsrecht, bezw. Heimfallsrecht zusteht, vermeiden es die Unternehmer, eine Modernisierung des Wagenparkes oder sonstiger Bahnanlagen durchzuführen. Nur in WIEN, wo die Gemeinde selbst den Betrieb führt und als Konzessionärin in Betracht kommt, bemüht sich die Strassenbahndirektion den Betrieb zu modernisieren. Dies kommt in erster Linie darin zum Ausdruck, dass Wagen, die für den Massenverkehr in Betracht kommen, bestellt werden. Allerdings muss gesagt werden, dass nicht alle Typen praktisch eingerichtet sind, sodass wir aus dem Kreise des Personals Klagen über verschiedene Mängel hören. Die Personalvertretung versucht auf die Betriebsleitung einzuwirken, leider ohne besonderen Erfolg.

Bei den verschiedenen Strassenbahnen kommt die Handbremse, die elektrische Kurzschlussbremse, die Seleonitbremse und die vereinfachte Kunze-Knorr-Bremse in Verwendung. Am besten scheint sich bis jetzt die Luftdruckbremse bewährt zu haben, da sie stufenweises Bremsen und stufenweises Lösen gestattet und leichter zu handhaben ist.

Automatische Kupplungen sind bis jetzt bei den Strassenbahnen nicht eingeführt, doch stehen bei der Wiener Strassenbahn 6 verschiedene Systeme zur Erprobung in Verwendung. Die Wiener Strassenbahn hat jedenfalls den guten Willen, die automatische Kupplung einzuführen, doch ist sie sich über das einzuführende System noch nicht klar.

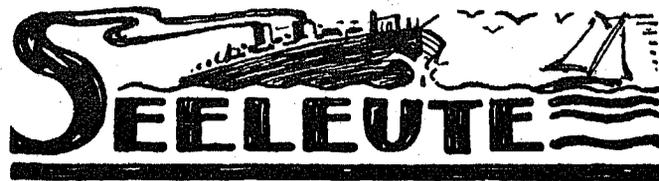
Bei den einzelnen Strassenbahnen stehen verschiedene Motore in Verwendung. Die Motore sind teilweise gelüftet, besitzen eine Umdrehungsmöglichkeit von 500 bis 700 Umdrehungen und eine Stundenleistung von 20 bis 95 Pferdekraften.

Als Sandstreuer stehen Hobelsandstreuer für Vor- und Rückwärtsfahrt, sowie automatische Sandstreuer in Verwendung. Zur Verwendung kommt künstlich getrockneter Sand, um das Einfrieren im Winter zu vermeiden.

In den Strassenbahnbetrieben stehen Wagen mit offenen und abgeschlossenen Plattformen im Betriebe. Bei Triebwagen sind ca. 60 % der Plattformen abgeschlossen, bei den Anhängewagen ist das Verhältnis umgekehrt, da auf vielen Linien nur im Sommer Anhängewagen verwendet werden. Von den einzelnen Strassenbahnen wird berichtet, dass bei Ergänzungen

des Wagenparkes nur noch Wagen mit abschliessbaren Plattformen bestellt werden. Die offenen Plattformen der alten Wagen werden gelegentlich der Generalreparatur verschalt. Diese Verschaltung geschieht aber in einfacherer Weise, meistens ohne Türverschlüsse. Massgebend hierfür sind Gewichtsbeschränkungen, geringe Länge der Plattformen und schliesslich auch die Kosten des Umbaus.

Durch die Eisenbahnbetriebsordnung und durch Erlasse der Aufsichtsbehörde ist eine Höchstgeschwindigkeit vorgeschrieben, doch ist diese den örtlichen Verhältnissen angepasst und daher bei den verschiedenen Strassenbahnen ungleich. In der Regel beträgt die Höchstgeschwindigkeit 26 Kilometer pro Stunde, auf eigenem Bahnkörper 30 bis 40 Kilometer.



Für die internationale Einführung des Achtsturentages in der Handelsmarine.

VON E. EHLERS.

Generalsekretär der Französischen Seeleute-Föderation.

Mit grosser Genugtuung sehen die französischen Seeleute dem Beginn und der Fortsetzung der umfassenden Kampagne entgegen, die die Seeleute-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zwecks Erreichung des Achtsturentags und der Achtundvierzigstundenwoche in der Handelsmarine beschlossen hat. Handelt es sich doch hierbei um die für die Seeleute meist humane und meist soziale Reform.

Die Genugtuung der französischen Seeleute ist umso grösser als, wie man sich erinnert, die frühere Untätigkeit der internationalen Organisationen die französische Seeleuteföderation im Februar 1926 zum Rücktritt aus der I.T.F. bestimmte. Wurde doch den französischen Seeleuten der Achtsturentag, nachdem sie von Februar 1920 bis September 1922 in dessen Genuss waren, mit der Begründung wieder entnommen, dass diese Arbeitszeitregelung in der internationalen Schifffahrt nicht durchgeführt sei und die französischen Reeder die sich hieraus ergebenden Lasten nicht weiter allein tragen könnten.

Ferner muss man sich daran erinnern, dass den französischen Seeleuten diese Reform nicht genommen wurde, ohne dass ein hartnäckiger Kampf vorausgegangen war und dass die französischen Seeleute wissen, dass der im März 1925 mit verschiedenen Änderungen wiedereingeführte Achtsturentag ständig gefährdet und neuen Angriffen ausgesetzt ist, solange eine internationale Regelung fehlt.

Wiewohl nicht mehr zur Internationalen Transportarbeiter-Föderation gehörend, hat die französische Seeleuteföderation doch sofort, nachdem sie hierzu aufgefordert worden war, spontan und ohne Vorbehalt ihre Zustimmung zu der von der I.T.F. zu organisierenden und zu leitenden Kampagne gegeben, überzeugt, dass sie hierdurch lediglich den Direktiven folgt, die ihr bisher zur Richtschnur dienten: *unermüdetlich und mit allen ihren Machtmitteln für die internationale Durchsetzung des Achtsturentags zu wirken und auf diese Weise die bereits in unserem Lande durchgeführte Reform zu verteidigen und wenn möglich auf internationaler Basis zu verbessern.*

Ausgehend von diesem Grundsatz ist die französische Seeleuteföderation überzeugt, dass die französi-

schen Seeleute sich von ganzem Herzen dem von der I.T.F. unternommenen Kampf anschliessen und dass es der französischen Seeleuteföderation wieder möglich sein wird, ihren Platz im Schosse der internationalen Organisation ohne Verbitterung wieder einzunehmen.

Nichts darf von der Verwirklichung des internationalen Achtstundentages in der Handelsmarine abhalten; keine Industrie eignet sich durch ihren Charakter mehr für eine internationale Regelung; gleichgültig wie immer die Flagge aussieht, die ein Schiff auf seinem Mast führt, die Arbeit, das Leben, die Gefahren sind überall die gleichen. Tatsächlich bestehen auch schon über eine grosse Anzahl von Punkten, die einzeln anzuführen überflüssig ist, internationale Abmachungen. Warum sollte die Regelung der Arbeit von dieser Regel eine Ausnahme machen?

Der Beweis ist und wird noch stets erbracht, dass der Achtstundentag überall durchführbar ist; auch in der Handelsmarine ist dies, wenn bei den Durchführungsbestimmungen der besonderen Eigenart dieser Industrie Rechnung getragen wird, möglich. Solcher Anpassung haben sich die Seeleute niemals widersetzt; im Gegenteil sie haben an der Ausarbeitung der Bestimmungen mitgeholfen und auf diese Weise bewiesen, dass sie selbst besorgt sind, die ihnen ihre Existenz sichernde Industrie nicht zu untergraben. Aber die Seeleute wollen nicht fortgesetzt die Parias der Nation, in der sie geboren sind, und die Parias der Welt sein.

Wenn die Reeder weiter systematisch weigern, den berechtigten Bestrebungen nach einem besseren Wohlergehen ihrer Schiffsbesatzungen Rechnung zu tragen, dann müssen die Seeleute alle Widerstände brechen, was nur durch den Zusammenschluss und die Koordination der Kräfte möglich ist.

Dies ist das Ziel, das sich die Internationale Transportarbeiter-Föderation gestellt hat. Wir sprechen den Wunsch aus, dass ihre Bestrebungen von vollem Erfolg bekrönt werden mögen und dass jeder diesem Ziele Zeit und Mühe widme.

Die neue Heuerregelung in der belgischen Handelsschifffahrt.

Nach langwierigen Verhandlungen ist es dem Belgischen Seeleuteverband gelungen, eine allgemeine Erhöhung der Heuern durchzusetzen. Die Erhöhung ist ab 1. Juli in Kraft getreten und findet auch auf solche Seeleute Anwendung, die vor diesem Tag angemustert haben.

Die neuen Heuersätze sind:

In der Ozeanfahrt:

Zimmerleute	Frs. 945	Trimmer	Frs. 730
Bootsleute	„ 915	Vollmatrose	„ 755
Donkeyleute	„ 890	Leichtmatrose	„ 380
Oeler	„ 865	Jungmann	„ 295
Heizer	„ 810		

Für Schiffe mit einer Besatzung

bis 21 Köpfe über 21 Köpfe

Chef-Steward	Frs. 915	945
Chef-Koch	„ 810	865
Messraum-Steward	„ 620	645
Kochgehilfe		565
Steward-Gehilfe		565
2. Koch und Bäcker		645

In Europafahrten zwischen Finistère, Kopenhagen und Kiel erhalten:

Donkeyleute	Frs. 865	Vollmatrosen	Frs. 700
Heizer	„ 790	Leichtmatrosen	„ 350
Trimmer	„ 675		

Koch und Steward erhalten

Frs. 865	auf Schiffen bis 15 Mann
„ 915	„ „ mit über 15 bis 21 Mann
„ 945	„ „ mit über 21 Mann

Köche erhalten Frs. 785 auf Schiffen mit einer Besatzung bis 15 Köpfe

Frs. 810 auf Schiffen mit einer Besatzung von 15 bis 21 Köpfen

Frs. 835 auf Schiffen mit einer Besatzung über 21 Köpfen.

In einer Mitteilung an die Verbandsmitglieder weist der Vorstand des Belgischen Seeleuterverbandes darauf hin, dass es bei dieser Erhöhung nicht belassen werden darf.

NOTIZEN

Eine Bedrohung des Koalitionsrechtes in Deutschland.

Wie der Berliner „Vorwärts“ in einem „Koalitionsrecht und Strafgesetz“ überschriebenen Artikel feststellt, wurde in den Entwurf eines neuen Strafgesetzbuches in letzter Stunde eine heimtückische Bestimmung eingefügt, „die einem völligen Streikverbot in lebenswichtigen Betrieben gleichkommt“. „Bereits in der Reichsratsvorlage war“, wie das genannte Blatt mitteilt, „eine Strafbestimmung gegen Sabotageakte in lebenswichtigen Betrieben enthalten, die jedoch das Streikrecht unangetastet liess. Jetzt ist nun in Paragraph 238 der Reichstagsvorlage diese Strafandrohung dahin erweitert, dass jeder Streik in derartigen Betrieben zu einer strafbaren Handlung wird. Nach Par. 238 soll nämlich in Zukunft jeder mit Gefängnis bestraft werden, der den Betrieb einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn, Strassenbahn, Schwebebahn, Kraftfahrline, Schifffahrts- oder Luftfahrtunternehmung, eines Schiffs- oder Flughafens, der Post, eines zur öffentlichen Versorgung mit Wasser, Licht, Wärme oder Kraft dienenden Werkes usw. dadurch verhindert, dass er Bestandteile oder Zubehör beschädigt, zerstört, beseitigt, verändert oder ausser Tätigkeit setzt. Auch der blosse Versuch soll strafbar sein, und es soll in besonders schweren Fällen sogar auf Zuchthaus bis zu 5 Jahren erkannt werden. Die Strafandrohung gegen das blosse Ausser-Tätigkeits-Setzen ist im Reichsrat neu eingefügt“. Würde diese Fassung Gesetz, so würde in Zukunft jeder Streik in den angeführten Betrieben mit Gefängnis oder mit Zuchthaus bis zu 5 Jahren bestraft werden können.

Kraftwagen und Kamelkarawane.

Die Kamelkarawane, das uralte Transportmittel, unter dessen Zuhilfenahme die Völkerschaften Europas mit denen Asiens Handelsbeziehungen unterhielten und das trotz der Auffindung des Seeweges nach Indien, trotz der Errichtung des Suez-Kanals, trotz Eisenbahnen, Dampfschiffen usw. in Vorderasien noch stets eine grosse Bedeutung besitzt, scheint nun einen endgiltigen Bezwinger gefunden zu haben: der Kraftwagen, der in so vielfacher Hinsicht bereits Veränderungen auf dem Gebiete des Transportwesens bewirkt hat und nicht ohne Erfolg in Wettbewerb mit Strassenbahnen und Eisenbahnen getreten ist wird immer mehr auch in der Wüste eine gewohnte Erscheinung. Dies gilt ganz besonders von der Syrischen Wüste, die wie ein breiter Gürtel zwischen der Ostküste des Mittelmeers und der Märchenstadt Bagdad ausgebreitet ist und Jahrtausende hindurch die Landverbindung zwischen Europa und Indien so ungemünzt erschwert hat. Schon jetzt herrscht ein ziemlich geregelter Autoverkehr zwischen Beirut und Bagdad, wodurch die zur Zurücklegung dieser Entfernung nötige Zeit von bisher acht bis zehn Tagen auf zweieinhalb Tage vermindert worden ist.

Geplant ist, diese Kraftwagenlinie über Bagdad hinaus nach Teheran zu verlängern. Auch diese letztere Strecke wird bereits durch Kraftwagen befahren, doch um sie zu einem wirklichen internationalen Verkehrsweg zu machen, sind noch grosse Wegverbesserungen nötig, die gegenwärtig noch Gegenstand von Verhandlungen mit der Persischen Regierung bilden.

Es scheinen nicht nur Erwägungen friedlicher Natur zu sein, die die Errichtung von Kraftfahrlinien durch die Syrische Wüste gefördert haben. So erklärt ein grosses bürgerliches Blatt bei Besprechung der Kraftfahrline Beirut-Bagdad: „Dieser Verkehrsweg ist auch strategisch von grosser Bedeutung. Von Palmyra aus führt er nördlich nach Rakka, nordöstlich nach Deir-el-Sor mitten in der sogenannten Syrischen Wüste, und weiter nach Mosul, und südöstlich nach Bagdad. Nach allen diesen weit auseinanderliegenden äussersten Punkten können nun in kurzer Zeit Streitkräfte und alle Sorten Kriegsmaterial befördert werden, wodurch überall Sicherheit, Ordnung und Ruhe erfolgreich gesichert werden können“. In undiplomatische Sprache übertragen heisst das letztere natürlich nur: wodurch nun erfolgreicher Krieg gegen die vorderasiatischen Völkerstämme geführt werden kann.

Die Trans-Sahara-Eisenbahn.

„Die Pläne zur Errichtung einer Eisenbahn durch die Sahara nähern sich nun“, so lesen wir im „Modern Transport“, „dem Abschluss. M. de Warren, der zum Vorsitzenden der Trans-Sahara-Kommission erwählte Abgeordnete, hat kürzlich einen privaten Gesetzentwurf vorgelegt, der einen Kredit von 18 Millionen Franken zur Verwendung des Obersten Nationalen Verteidigungsrates für die vorläufigen Untersuchungen zum Zwecke der Errichtung einer Eisenbahn vorsieht. Einige Tage nach Einreichung dieses Gesetzentwurfes hat Tardieu, der Minister für öffentliche Arbeiten, den Plan im Namen der Regierung aufgegriffen und vom Finanzminister 20 Millionen Franken für denselben Gegenstand erbeten. Tardieu hat M. de Warren schriftlich mitgeteilt, dass vorgeschlagen wurde, diese vorläufigen Untersuchungen in West-, Zentral- und Ostalger vornehmen zu lassen. Gleichzeitig hat er beim Ministerpräsidenten angeregt, in das Budget für 1928 einen Artikel aufzunehmen, wodurch der Minister für öffentliche Arbeiten ermächtigt wird, ein Abkommen mit einer Gesellschaft zwecks Vornahme dieser vorläufigen Studien zu treffen. Ueber die zu befolgende Route wird beschlossen werden, nachdem der Kriegsminister und der Kolonialminister hierüber ihr Urteil abgegeben haben und nachdem die verschiedenen Pläne geprüft worden sind. Sobald eine Wahl getroffen ist, würde die Gesellschaft in der Lage sein, Pläne für die endgültige Route zu entwerfen. Alle diese Untersuchungen, fügte M. Tardieu hinzu, würden unter der technischen und finanziellen Kontrolle des Staates durchgeführt.“

Diese Mitteilung des englischen Modern Transport deutet darauf hin, dass die geplante Trans-Sahara-Eisenbahn wesentlich strategischen Zwecken dient.

Zusammenschlüsse und Vereinbarungen in der Rheinschifffahrt.

In der Rheinschifffahrt kamen in der letzten Zeit eine Reihe wichtiger Zusammenschlüsse bisher selbständiger Unternehmungen zustande. Desgleichen wurden für weite Kreise der Rheinschifffahrt umspannende Abkommen getroffen mit dem Ziele, die gegenseitige Konkurrenz einzudämmen oder gar aufzuheben. Nunmehr berichtet die Deutsche Zeitschrift „Hansa“ über eine neue derartige Vereinbarung, die verschiedene kleinere holländische Schleppschiffahrtsunternehmen mit der N. V. Sleepvaart Maatschappij „Rhea“ in Rotterdam getroffen haben. Gegenstand dieser Vereinbarung ist, die gegenseitige Unterbietung in den Schlepplohnsätzen einzustellen und die Festsetzung einheitlicher Sätze. Sie ist auf vorläufig einen Monat getroffen und je nach der Auswirkung soll sie verlängert werden. „Ok die neue Konvention“, so bemerkt die „Hansa“, „einen massgebenden Einfluss auf die Gestaltung der Schlepptarife auf die Dauer ausüben kann, bleibt abzuwarten, zumal bis heute noch die übrigen grossen holländischen bzw. deutsch-holländischen Schleppschiffahrtsunternehmen ausserhalb der Vereinbarungen stehen und weiterhin die Haltung der Partikulierboote aus früheren ähnlichen Vereinbarungen her zur Genüge bekannt ist, als dass man sich vorläufig eine besondere Wirkung dieser neuen Vereinbarung versprechen kann.“

Rationalisierung und Arbeiterschaft.

In einem unter dieser Ueberschrift in der Frankfurter Zeitung erschienenen Artikel wird nachgewiesen, dass die Gesamtbelegschaft der bekannten Vereinigten Stahlwerke A.G. am 1. März 1927 aus 13 985 Beamten und 169 949 Arbeitern bestand gegen 14 860 Beamte und 158 556 Arbeiter am 1. April 1926. Die eingetretene Belegschaftsvermehrung entfällt vornehmlich auf die Bergbaubetriebe des grossen Konzernbetriebes und beträgt für diese rund 12 Prozent. In derselben Zeit ist aber für die Zechenbetriebe der Stahlwerke eine Produktionsvermehrung von rund 40 Prozent eingetreten. Für die Eisenwerke des Unternehmens ist die Produktionssteigerung noch ungleich grösser. Während die Zahl der bei diesen beschäftigten Arbeiter so gut wie unverändert geblieben ist und die Zahl der Beamten eine Verminderung um 11 Prozent aufweist, hat sich die Produktion von Roh Eisen um 76 Prozent und die Produktion von Rohstahl gar um 80 Prozent vermehrt. Der Verfasser des Artikels erklärt, dass die von den Betrieben der Stahlwerke festgestellte Entwicklung auch für die sonstigen deutschen Eisenkonzerne zutrifft.

Schnellverkehr auf dem Rhein.

Den Gebrüdern Flettner ist es, wie die Frankf. Ztg. berichtet, gelungen, Privatkapital für die Errichtung einer Schnellschiffahrts-Gesellschaft mit dem Sitz in Frankfurt zu sichern, die ab 1. Mai 1928 einen regelmässigen Schnellschiffsverkehr, zunächst Mainz-Koblenz und umgekehrt, mit täglich drei bzw. vier Fahrten in jeder Richtung durchführen will. Nach Vergrösserung der Schiffszahl ist für 1929 die Ausdehnung der Fahrten bis Köln vorgesehen. Die Fahrzeit beträgt einschliesslich Aufenthalt an sieben Stationen talwärts (Mainz-Koblenz 93 km) 2 Stunden und 40 Minuten, bergwärts vier Stunden. Diese Fahrzeiten bedeuten gegenüber derjenigen der heute verkehrenden Rheindampfer (4½ bzw. 7¼ Stunden) eine Abkürzung der Reisedauer um fast die Hälfte. Die Erreichung dieser Beschleunigung ist nur möglich durch die Schaffung eines ganz neuen Schiffstyps. Zunächst sollen zwei Doppelschrauben-Motorschiffe gebaut werden: Länge 60, Breite 7,2, Tiefgang 0,9 Meter, Maschinenleistung zweimal 500 gleich 1000 PS, Geschwindigkeit 34 km je Stunde; Tragfähigkeit 1600 Personen. Die Schiffe werden als Doppeldeckschiffe gebaut. Die Kosten je Schiff sind auf 350 000 Mark veranschlagt.

ESPERANTO

Die Sprachenschwierigkeiten bei internationalen Veranstaltungen usw.

(Na) Der Pressebericht des I. G. B. vom 30. Juni 1927 widmet den Sprachenschwierigkeiten eine Betrachtung, die auf der letzten Arbeitskonferenz in Erscheinung traten.

Es waren auf dieser Konferenz 41 Länder mit 21 Sprachen vertreten. In der Regel wird allein in den beiden offiziellen Sprachen französisch und englisch übersetzt. Der Verfasser des Artikels in dem erwähnten Pressebericht tritt dafür ein, dass auch in deutscher Sprache Uebersetzungen stattfinden, wodurch Vertreter von 14 weiteren Ländern in die Lage versetzt würden, den Besprechungen zu folgen.

Wir sind natürlich auch dafür, dass in möglichst viele Sprachen übersetzt wird — auf unseren eigenen Kongressen geschieht dies in sechs Sprachen — aber wir wollen doch darauf hinweisen, dass durch diese Ausbreitung auch im günstigsten Falle die Schwierigkeiten nur teilweise behoben werden.

Der I. G. B.-Artikel spricht bereits selbst aus, dass eine ideale Lösung hierdurch nicht erreicht wird und weist auf die stets zahlreicher werdenden spanisch-sprechenden Delegationen.

Man könnte wohl noch einige weitere Delegationen namhaft machen, die ebenfalls ein Recht darauf haben — soweit dies innerhalb der Grenzen des praktisch-möglichen liegt — durch Uebersetzung imstand zu sein, nicht als „tote Elemente“ auf der Konferenz zu sitzen. Das aber bedeutet: noch langsamere Abwicklung der Tagesordnung, deren Behandlung schon jetzt grosse Ansprüche an die Ausdauer der Delegierten stellt, abgesehen noch von den erhöhten Kosten und den Schwierigkeiten von Missverständnissen, die mit Uebersetzungen stets verbunden sind.

Diese Frage geht nicht nur die Arbeitskonferenzen an, doch sie berührt die ganze internationale Tätigkeit unserer Bewegung.

Die Sprachschwierigkeiten verursachen uns, wenn wir ernsthaft arbeiten wollen, enorme Aufwendungen an Geld, Zeit und Energie — wie ungleich mehr könnten wir tun, ohne durch die Sprachen gehandicapt zu sein! — und mit dem Wachstum unserer Bewegung wird es stets deutlicher, dass wir bei der Weiterbefolgung dieses Wegs, ohne eine radikale Lösung, mit unserer Arbeit festlaufen.

Darum ist es einerseits wohl erfreulich, dass die Sprachschwierigkeiten jetzt die Beachtung des I. G. B. finden, aber andererseits ist zu bedauern, dass der Verfasser des I. G. B.-Berichts sich hinsichtlich der „idealen Lösung“ der Schwierigkeiten mit der negativen Erklärung begnügt, dass diese mit der Einreihung der deutschen Sprache doch noch nicht erreicht wird und im übrigen einen Angriff gegen jene richtet, die den Gebrauch der Welthilfssprache als positive Lösung der Frage empfehlen. Und die hierbei auf die Internationalen Esperantisten-Kongresse verweisen können, wo der Beweis geliefert worden ist, dass die Hilfssprache in jeder Hinsicht den an sie gestellten Ansprüchen entspricht.

Wiewohl die Kenntnis von Esperanto niemand zufliegt, so gibt es doch praktische Beispiele im Ueberfluss, dass, während nicht daran zu denken ist, dass eine der bestehenden meist verbreiteten Sprachen wie französisch, deutsch oder englisch (oder russisch oder spanisch?) durch alle als leitende Sprache gebraucht werden wird, abgesehen noch von den Schwierigkeiten für Ausländer, diese Sprache ganz zu beherrschen, die vollständige Aneignung der neutralen Sprache Esperanto auch durch Arbeiter in kurzer Zeit erfolgen kann.

Der I. G. B. meint zufolge dem Artikel, dass Esperanto erst als verpflichtetes Unterrichtsfach auf allen Schulen eingeführt werden muss, ehe es Anspruch auf den Charakter einer internationalen Hilfssprache machen kann.

Es ist zu hoffen, dass der I. G. B. nach dem Pariser Kongress Gelegenheit finden wird, sich davon Rechenschaft zu geben, was Esperanto eigentlich ist und wozu es nun bereits imstande ist und noch mehr imstande sein würde, wenn auch Körperschaften wie der I. G. B. die Propaganda hierfür aufnehmen und Vorbilder für den praktischen Gebrauch von Esperanto aufstellen wollte, das sich auf die Dauer unentbehrlich erweisen wird.

Mögen wir schliesslich noch eben daran erinnern, dass auch auf der Arbeitskonferenz die Sprachschwierigkeiten gefühlt werden und dass dies damals dazu gelehrt hat, dass die Arbeitergruppe einstimmig die folgende Resolution angenommen hat, in der durch uns ein einziger Ausspruch gesperrt wird:

„Die Arbeitergruppe der Internationalen Arbeitskonferenz, die während der Session die aus der Sprachverschiedenheit resultierenden Schwierigkeiten empfunden und die Unmöglichkeit erkannt hat, diese selbst durch den Gebrauch von drei Landessprachen zu überbrücken,

erklärt, dass das Sprachenproblem die rasche und vollständige Verständigung und Zusammenarbeit unter den Arbeitern verschiedener Länder ernstlich behindert.

Demgemäss regt die Gruppe die nationalen und internationalen Arbeiterorganisationen sowie deren individuelle Mitglieder an, die Möglichkeit der Annahme der neutralen internationalen Hilfssprache Esperanto als eine Lösung des Sprachenproblems zu erwägen.“

Auch in dieser Hinsicht gilt, dass wir nun allmählich genügend Resolutionen und schöne Aussprüche haben; es wird Zeit, dass mit der praktischen Durchführung wenigstens ein Beginn gemacht wird.