



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

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

INHALTSVERZEICHNIS:

<p>Allgemeines:</p> <p>Rundschau 121</p> <p>Mitteilungen des Sekretariats 122</p> <p>Eisenbahner:</p> <p>Die Aussperrung bei der Bengal-Nagpur-Eisenbahn 122</p> <p>Der 7. Kongress der Polnischen Eisenbahnergewerkschaft 123</p> <p>Internationale Statistik der Eisenbahnen im Jahre 1926 124</p>	<p>Die australischen Eisenbahner und der staatliche Schlichtungszwang 126</p> <p>Transportarbeiter:</p> <p>Das Leichenbegängnis Spartaco Stagnettis Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft (Deutschland) 127</p> <p>Bei den holländischen Kraftfahrern 128</p> <p>Ein gemeinsames Programm der deutschen und österreichischen Organisationen der Berufskraftwagenlenker 128</p>	<p>Jahrbuch 1926 des Zentralverbandes der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands 129</p> <p>Seeleute:</p> <p>Das Los des indischen Seemanns 130</p> <p>Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern (Dänemark) 131</p> <p>Notizen 132</p> <p>Esperanto 132</p>
--	---	--

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Rundschau.

Als ein wichtiges Ereignis begrüßen wir die auf Erhöhung des Lebensstandards der gesamten Arbeiterklasse hinielende Offensive der deutschen Gewerkschaftsbewegung. Diese Aktion scheint erfolgreich für die Arbeiterschaft zu verlaufen und ihre internationale Bedeutung liegt darin, dass sie das auf möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen gerichtete Bestreben der Internationale seiner Verwirklichung näher bringt.

Die Streikbewegung auf den britisch-indischen Eisenbahnen ist noch nicht zu Ende. An Zusagen seitens der Verwaltung fehlt es während eines Konfliktes nicht, sobald aber die gegebenen Versprechungen eingelöst werden müssen, fängt die Schikane an. Es hat den Anschein, als ob ein Generalstreik bei den britisch-indischen Eisenbahnen als Antwort auf die Aussperrung bei der Bengal-Nagpur-Eisenbahn bevorstünde. Die indische Gewerkschaftsbewegung, die unter äusserst schwierigen Verhältnissen gedeiht, ist eine noch verhältnismässig junge und sie bedarf der Unterstützung der europäischen Arbeiterbewegung aus mehr als einem Grunde; erstens aus solidarischen Gründen, zweitens aus wohlverstandenen Selbstinteresse, drittens, aber nicht an letzter

Stelle, um die Einheit mit den unterdrückten Rassen praktisch zum Ausdruck zu bringen. Die I.T.F. hat der streikenden Organisation bereits eine beträchtliche Summe überwiesen und eine Hilfsaktion unter den angeschlossenen Organisationen eingeleitet.

In Rumänien ist vor drei Wochen ein umfangreicher Hafnarbeiterstreik im Hafen von Braila ausgebrochen, zur Abwehr einer vom frechen Unternehmertum geplanten 60 %igen Herabsetzung der bereits niedrigen Löhne. An diesem Streik sind 2300 Mann beteiligt. Die Behörden dieses „romanischen“ Landes stellen sich auf Seiten der Unternehmer und scheuen sich nicht, Methoden anzuwenden, die im Balkan immer üblich waren. Führer sind eingekerkert worden, um den Streik zu brechen und unseren starken Transportarbeiterverband zu vernichten. Vergebene Mühe jedoch, wenn es gelingt, die Streikunterstützungssummen aufzubringen. Mögen unsere Organisationen durch Bereitstellung von Spenden für den Hilfsfonds ihre internationale Solidarität mit den rumänischen Kollegen bekunden.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass in der Tschechoslowakei allerhand Nachrichten über die bevorstehende Verpachtung der Staatsbahnen auftauchen. Unsere tschechischen Genossen sind optimistisch gestimmt und erblicken in diesen Behauptungen nur ein Manöver, um die Löhne der Staatsangestellten zu drücken. Hoffentlich werden sie recht bekommen. Aus Dänemark erhielten wir eine erfreuliche Mitteilung. Die vom letzten Kongress des Dänischen Matrosenverbandes beschlossene Urabstimmung unter den Mitgliedern in Sachen des Anschlusses an die I.T.F. hat eine Mehrheit zugunsten des Anschlusses ergeben. 359 Mitglieder stimmten dafür, 169 dagegen.

Der Dänische Matrosenverband ist die einzige, für den Anschluss in Betracht kommende skandinavische Organisation, welche der I.T.F. noch nicht angehört. Durch ihren Beitritt wäre die Reihe geschlossen.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS

Erhebung über die Frage der Arbeitszeit bei den Eisenbahnen.

Wir wiederholen unsere Bitte um unverzügliche Einsendung der verlangten Angaben.

Fachliche Ausbildung des Eisenbahnpersonals.

Mitte Oktober sandten wir einen diesbezüglichen Fragebogen aus. Wir rechnen auf die Mitarbeit aller in Betracht kommenden Verbände.

Hafenarbeiter-Sitzung in Amsterdam.

Am 22. und 23. Oktober tagte in Amsterdam ein vom Hafenarbeiter-Beirat der I. T. F. ernannter Unterausschuss, bestehend aus E. Bevin (Grossbritannien), J. Seiffert (Deutschland), A. Kievit (Holland), P. Somers (Belgien) und E. Flammen (Sekretär), zwecks Ausarbeitung eines Entwurfes für eine internationale Regelung des Hafenarbeiterschutzes. Der Ausschuss einigte sich auf einen Entwurf, der nach Prüfung durch die angeschlossenen Organisationen einer gegen Ende des Jahres abzuhaltenden Konferenz von Vertretern der Hafenarbeiterverbände unterbreitet werden soll, wonach ein kräftiger Propagandafeldzug für dessen internationale Durchführung eingeleitet wird.



Die Aussperrung bei der Bengal-Nagpur-Eisenbahn.

Wie man sich erinnern wird, hat ein ausgedehnter Streik in den Khargpurer Werkstätten der Eisenbahngesellschaft Bengal-Nagpur in Indien am 8. März ds. Js. mit dem Versprechen der Regierung geendigt, dass die von den Arbeitern vorgebrachten Beschwerden geprüft werden sollten und man von Massregelungen absehen würde. Daraufhin wurden, wie dies oft bei solchen Fällen vorkommt, Klagen laut über die Nichteinhaltung des Versprechens; Bedienstete wurden unter nichtigen Vorwänden entlassen oder versetzt, die während des Streiks vorübergehend als Streikbrecher eingestellt worden sind. Es war indes für den Verband (The Bengal Nagpur Indian Railway Union) schwierig, solche Fälle zu statuieren und er konnte wenig mehr tun als dieserhalb vorstellig zu werden.

Es wirkte wie ein Bombeneinschlag, als im August ds. Js. durch den Regierungskommissar angekündigt wurde, dass die Eisenbahnverwaltung eine Verringerung des Personalbestandes der Khargpurer Werkstätten (ca. 10 000) um etwa 2 000 Bedienstete beabsichtige. Als Gründe für diese Personaleinschränkung wurden angegeben, dass Sparmassnahmen nötig seien und die vorhandene Arbeitsmöglichkeit nicht ausreiche, um den Werkstättenbetrieb voll aufrechtzuerhalten. Inwieweit die letztere Behauptung richtig ist, kann daraus ersehen werden, dass der Verband nachzuweisen vermochte, dass sich das indische Eisenbahnamt die grosse Zahl reparaturbedürftiger Wagen bemängelte, während andererseits die Eisenbahngesellschaft grosse Aufträge an private Unternehmer vergeben hat und noch vergibt.

Der Verband macht geltend, dass dieses Vorgehen eigentlich den Versuch darstelle, diejenigen Bediensteten, die sich an dem früher stattgefundenen Streik beteiligt haben, zu massregeln. Der Regierungskommissar stellt dies in Abrede, doch der Umstand, dass der Verband bei den ersten 1 750 Kündigungen feststellte, dass nicht weniger als 99 1/2 % ehemaligen

Adressenänderung.

Die Fédération Nationale des Ports, Docks, Transports et Manutentionnaires de France et d'Algérie hat ihren Sitz in Rochefort-sur-Mer (Charente-Infre), Rue des Fleurs, 25 bis verlegt nach Nantes (Loire Inférieure), Boulevard de la Fraternité 59.

Hilfsaktion für britisch-indische Eisenbahner.

Eingegangene oder zugesagte Spenden bis 26. Oktober:

Oesterreichische Eisenbahner	hfl. 150.—
Holländische Eisen- und Strassenbahner	„ 240.—
Schwedische Eisenbahner	Kr. 5 000.—
Schwedische Lokomotivführer	Kr. 300.— = hfl. 200.80
Jugoslawische Eisenbahner	„ 50.—
Französische Eisenbahner	frs. 500.—
Deutsche Eisenbahner in der Tschechoslowakei	Kr. 2 000.—

Mit Rücksicht auf die bedrängte Lage der Betroffenen haben wir ihnen aus unserem Unterstützungsfonds telegraphisch £ 225.— überwiesen.

Eingegangene Beiträge.

Lettländische Eisenbahner	hfl. 251.52
Oesterreichische Eisenbahner	„ 1 297.14
Englische Eisenbahnkassisten	£ 2 361.—
Deutscher Verkehrsbund	M. 2 361.—
Belgische Strassenbahner	frs. 3 000.—
Französische Eisenbahner	hfl. 540.—

Streikenden zugestellt wurden, ist hierfür sicher überzeugend genug. Wie dem auch sei, so gibt doch folgender, während einer Debatte im indischen Parlament verlesener Brief des Eisenbahndirektors an den Kommissar einen treffenden Kommentar über die Glaubwürdigkeit der Entlassungsgründe:

„Die für das Wochenende gegebene wöchentliche Uebersicht des Eisenbahnamtes stellt eine sehr wertvolle Anleitung zur Einschränkung des Werkstättenpersonals dar; wollen wir aber dazu übergehen, so müssen wir einige stichhaltige Gründe vorbringen, denn wir können im jetzigen Moment nicht Beschäftigte mit schlechtem Ruf hinsichtlich Zeiteinhaltung und Leistungen entlassen. Wollen wir das jetzt tun, so würde man uns „Massregelung“ der Bediensteten vorwerfen.

Die Werkstättenarbeit zerfällt in zwei Gruppen:

- a.) Reparaturen;
- b.) Neuanfertigungen.

Die Werkstätten müssen Reparaturarbeiten ausführen, denn in früheren Tagen der indischen Eisenbahnen waren private Werkstätten in Indien nicht in der Lage, Neuanfertigungen vorzunehmen und die Eisenbahnen mussten daher diese Arbeiten selbst in Angriff nehmen. Die Zeiten haben sich jedoch geändert, und heute sind in Indien viele private Werkstätten vorhanden, die gute Arbeit liefern können.

Ich glaube, wir sollten so verfahren, dass wir unsere Neuanfertigungen einschränken, indem wir solche Arbeiten durch vertragliche Abmachungen an private Firmen vergeben und dies als Grund der grossen Einschränkungen in den Werkstätten anführen: Wollen Sie diese Sache mit Cole (Oberingenieur bei den Khargpurer Werkstätten) behandeln? Zufällig werden wir dadurch etwas einsparen, und wir müssen keinen grossen Geldbetrag für den Bau von Arbeiterwohnungen in Khargpur aufwenden, wenn wir den Bestand wesentlich reduzieren können“.

Jeglicher Kommentar hierzu ist offenbar überflüssig. Bezüglich des letzten Satzes sei noch bemerkt, dass einer der Gründe des Streiks im März die schlechten Wohnungsverhältnisse waren.

Die Verwaltung kam auch mit dem Vorwand, dass die Personaleinschränkung schon im vorigen Jahre geplant gewesen sei. Wenn dies zutrifft, dann ist die Tatsache, dass seit dem Streik im März an die achthundert neue Bedienstete eingestellt worden sind, ein Beweis dafür, dass die nachherige Massregelung der andern beabsichtigt war. Der Regierungskommissar

hat es denn auch abgelehnt, eine Zusage zu geben, wonach die Bediensteten mit kürzester Beschäftigungsdauer zuerst aus dem Dienst ausscheiden sollten.

Am 8. September wurden die ersten 1 750 Kündigungen ausgesprochen. Am 10. begab sich das Personal (worunter mehrere hundert Frauen) wie gewohnt zu den Werkstätten, weigerte aber jegliche Arbeitsverrichtung und verblieb ruhig auf seinen Posten. An dieser prächtigen Solidaritätskundgebung, welche die Verwaltung am 12. September mit der Aussperrung beantwortete, nahmen mehr als 10 000 Arbeiter teil.

Dem wäre nur noch wenig hinzuzufügen. Die Führer der allindischen Eisenbahner-Föderation, worunter Mr. Naidu, Sekretär der Ortsgruppe, Mr. V. V. Giri und Mr. Mukunda Sircar, sind Herr der Lage und bis jetzt kamen keine Gewalttätigkeiten vor trotz des Umstandes, dass *bezahlte Aufhetzer* versucht haben, den Behörden einen Vorwand zu schaffen, um einzuschreiten. Die Verwaltung machte am 1. Oktober, wahrscheinlich in der Annahme, der Wille der Arbeiter sei gebrochen, die Werkstätten wieder auf. Die Eisenbahner kehrten an ihre Posten zurück, setzten aber den „stay-in“-Streik (Anwesenheit ohne zu arbeiten — eine verschärfte Form der passiven Resistenz) fort wie zuvor, mit dem Ergebnis, dass anderntags die Aussperrung von neuem verhängt wurde.

Am 14. September nahm das indische Parlament mit 44 gegen 37 Stimmen einen Vertagungsantrag — gleichbedeutend mit einem Misstrauensantrag gegen die Regierung — an, um auf die Lage bei der B.-N.-Eisenbahn aufmerksam zu machen; die indische Regierung ist aber mächtig und autokratisch genug, um eine derartige Kundgebung ignorieren zu können.

Die Aussperrung dauert noch fort. Die I.T.F. hat bereits Geld gesandt und die Mitgliedsorganisationen zu weiterer Hilfeleistung aufgefordert. Die Lage der Arbeiter ist *trostlos*. Khargpur, eine kleine Stadt, deren Einwohner hauptsächlich von dem Verdienst in den Eisenbahnwerkstätten leben, kann den betroffenen Arbeitern andere Erwerbsquellen nicht beschaffen. Die Zustände werden noch verschlimmert dadurch, dass die umliegenden Bezirke unter den kürzlichen Ueberschwemmungen schwer gelitten haben. Die Arbeiter sind standhaft. Es wäre schade, wenn sie aus Mangel an einem bisschen Geld unterliegen müssten.

Der 7. Kongress der Polnischen Eisenbahnergewerkschaft.

Vom 26. bis 29. September ds. Js. fand zu Warschau der 7. Kongress der bei der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahner-Organisation (abgekürzt im Polnischen Z. Z. K.) statt, dem am 25. September die Einweihung des neu erbauten Verbandshauses vorausging.

Die Stellung des Z. Z. K. innerhalb des polnischen Eisenbahnbetriebes ist allerdings nicht mehr so wie vor 8 bis 9 Jahren, wo der ganze Betrieb in seinen Händen lag — in den chaotischen Zuständen nach dem Rückzug der deutschen Truppen übernahm der kaum gegründete Verband den Eisenbahnbetrieb und nachdem die Staatsmacht gebildet war, konnten anfänglich nur Mitglieder der Organisation *) angestellt werden; die Einweihung des Verbandshauses, und der Kongress waren aber deutliche Anzeichen dafür, dass er auch heute noch im wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Leben Polens eine bedeutende Rolle spielt.

*) Man lese die im Auftrag des Vorstandes des Z. Z. K. von Kamerad Kaczanowski in französisch, deutsch und englisch veröffentlichte sehr interessante Schrift über diese Organisation.

Er war es, der, als Pilsudski die Macht an sich reißen wollte, und die ausgesprochenen Reaktionären zur selben Zeit das gleiche beabsichtigten, die Pläne der letzteren durch Einstellung des Transportes ihrer Anhänger vereitelte. Wenngleich unsere Kameraden s. Zt., da sie keine andere Wahl hatten, von zwei Uebeln das geringere wählten, so bedeutet dies keinesfalls, dass sie Pilsudski bei seinem jetzigen Vorgehen unterstützen; im Gegenteil. Auf dem Kongress kam wiederholt zum Ausdruck, und insbesondere äusserte sich der Vorsitzende, Kamerad Kurylowicz, bei verschiedenen Anlässen sehr deutlich dahin, dass das Eisenbahnpersonal auch aus den im Ausland gemachten Erfahrungen gelernt hat, dass es die stets grösser werdende Gefahr einer faschistischen Diktatur nicht unterschätzt und dass es im Kampfe dagegen seine volle Pflicht tun wird.

Durch die Reaktion in den letzten Jahren blieben auch der Z. Z. K. und dessen frühere Errungenschaften nicht unversehrt. So ist die alte Bestimmung, dass ihm für je 2 000 Mitglieder auf Kosten des Betriebes ein Angestellter zur Verfügung stehen soll, insofern verschlechtert worden, als ihm jetzt dieses Recht nur noch für je 4 000 Mitglieder zusteht.

Es wird auch fortwährend an den Arbeitsbedingungen gerüttelt. Aus verschiedenen Gründen, so auch durch die Errichtung anderer Organisationen, worunter sich die nationalistischen Charakters der besonderen Unterstützung von Seiten der Regierung und Direktion erfreuen, hat der Z. Z. K. eine Einbusse an Mitgliedern erlitten. Trotzdem übt er noch überwiegenden Einfluss im Betrieb aus und gerade in letzter Zeit ist eine starke Zunahme des Mitgliedsbestandes zu verzeichnen.

Dieser setzt sich augenblicklich folgendermassen zusammen:

Gruppe	Anzahl Bedienstete	Mitglieder
Bürodienst	6 198	1 843
Stations- und Expeditionsdienst	46 908	11 893
Fahrdienst (Kondukteure)	15 653	6 028
Heizhausdienst (Lokomotiv-, Material-, Magazin-, Wagendienst)	32 024	
		Lokführer 600
		Lok.-Heizer u. Arbeiter 9 955
		Wagenmeister 1 006
Werkstättendienst	35 962	21 631
Dienst in elektr. und technischen Anlagen	2 450	944
Oberbau	48 884	11 978
Sanitätsdienst	851	Aerzte 37
Pensionäre	—	366

Demnach gehört etwa 1/3 des Personalstandes der Organisation an. Ferner besteht noch ein besonderer Lokomotivführerverband, mit dem zusammengearbeitet wird.

Das Verbandsvermögen betrug am 31. Dezember 1926 annähernd 4 Millionen Zloty (2 Millionen R.M.); der Voranschlag belief sich auf ca. 2 Millionen.

Der Mitgliedsbeitrag beträgt durchschnittlich 2 1/2 Zloty pro Woche (ca. M. 1.25), d.s. mehr als 2 1/4 % des Lohnes; ausserdem bezahlen die Mitglieder monatlich einen Extrabeitrag von 53 Groschen (ca. 26 Pfg.) für den Fonds „Eigene Gebäude“.

Das neue Verbandshaus, welches auf ca. 2 3/4 Millionen Zloty zu stehen kommt, ist zweifelsohne eines der grössten und schönsten Gebäude, welche die Arbeiterbewegung in der ganzen Welt besitzt.

Bei der Einweihung am 25. September waren Reichs- und städtische Behörden, einschliesslich des Parlaments, des Senats und des Stadtrats in grosser Zahl vertreten; ferner war ein Vertreter des Präsidenten der Republik anwesend. All dies hinderte aber nichts daran, dass das Blatt der sozialdemokratischen Partei, welches die am 1. Kongress tag gehaltenen Begrüssungsansprachen veröffentlichte, beschlagnahmt wurde. Der Kongress wies auch eine starke Vertretung der politischen und des übrigen Teils der Arbeiterbewegung auf. Auch die Wiener Arbeiterkammer hatte einen Delegierten entsandt. Sämtliche Redner gaben ihrem Gefühl der Bewunderung für das, was der Z. Z. K. darstellt, Ausdruck.

(Forts. s. S. 125).

Internationale Statistik der Eisenbahnen im Jahre 1926.

Das «Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de fer», Organ der Internationale der Eisenbahnunternehmen, bringt in seiner August/September-Nummer sehr interessante statistische Tabellen.

Wir halten es für angebracht, nachstehend eine Aufstellung über die Zahl der verwendeten Personalgruppen zu bringen, die so angeordnet wurde, dass sie das Interesse unserer Leser zu erwecken vermag.

In der nächsten Nummer werden wir eine Tabelle über die Streckenlängen und den Personen- und Güterverkehr auf den Eisenbahnen der verschiedenen Länder veröffentlichen.

I. PERSONAL.

LAND UND EISENBAHN	Gesamt- personalstand	Hauptver- waltung	Neben- verwaltung	Ueberwachung und Unterhaltung der Strecken und Gebäude	Stationsdienst	Zugsdienst	Maschinendienst, ausschl. Werk- stättenpersonal	Personal der Hauptwerkstätten und Werkstätten für gewöhnl. Unter- haltungsdienst	Gesamtstand je Betriebskilometer
<i>Deutschland.</i>									
Reichsbahn-Gesellschaft	707.570	31.847		160.800	220.450	52.150	65.779	175.215	13.27
<i>Oesterreich.</i>									
Oesterr. Bundesbahnen (1925)	87.710 ¹⁾	1.681	320	16.751	28.094	8.744	13.270	14.397	15
<i>Belgien.</i>									
Société Nationale des Chemins de fer belges: Beamte und Angestellte	22.058	1.659	1.534	822	10 636	5 061	1.658	688	4,61
Arbeiter	86.909	245	131	17.717	26 270	3.659	21.341	18.146	18,16
Insgesamt	108.967	1.904	1.665	18.539	36.906	8.720	22 999	18.834	22,77
<i>Bulgarien.</i>									
Staatseisenbahn (1. IV. 1925-31. III. 1926)	15.337 ²⁾	459	—	4.966	4.427 ³⁾		3.325	2 160	7
<i>Dänemark.</i>									
Staatseisenbahn. (1. IV. 1925—31. III. 1926)	22.377	815	408	5.021	7.451	2 127	3.999	2.556	8 89
<i>Estland.</i>									
Staatseisenbahn	4.607	145	215	1.210	1.516	490	559	415	3,92
<i>Finnland.</i>									
Staatseisenbahn	24.679 ⁵⁾	680	146	5.377	9.680 ⁶⁾		3.216	2.945	—
<i>Frankreich.</i>									
Staatseisenbahn	91.108 ⁶⁾	3.364	2.315	20.113	30.348	6 872	9 511	15.581	10,51
Privatgesellschaften:									
Ceinture de Paris									
Réseau de l'Est									
„ du Midi									
„ du Nord									
„ P. L. M.									
Paris—Orléans									
Eisenbahnen Elsass-Lothringens, einschl. Linien des Grossherzogtums Luxemburg.	43.922	1.755	1 252	7 019	12.394	5.004	3.255	13.103	19,39
<i>Luxemburg.</i>									
Eisenbahn Prinz Heinrich	2.377	69	56	556	472	265	285	662	12,38
<i>Grossbritannien.</i>									
Great Western Railway									
London and N. E. „									
London Midland and Scottish Railway									
Southern Railway									
	590.873	42 520		67.421	216.137	120.324	2.481	141.990	19,01
<i>Griechenland.</i>									
Staatseisenbahn (1. IV. 1925—31. III. 1926)	7.648	90	386	3.283	941	427	540	1.981	6,1
<i>Niederlande.</i>									
Holländische Eisenbahnen	38.711	2.132	1.966	6.220	12.736	3.024	4.524	8.109	10,6
<i>Ungarn.</i>									
Staatseisenbahn Donau-Save-Adria (1. VII. 1925—30. VI. 1926)	56.622	1.159	3.159	16.385	13.708	5.070	7.978	8.803	7,74
<i>Italien.</i>									
Staatseisenbahn	168 885	6.963	9.832	29.425	53.766	19.490	23.520	25.889	10 23
<i>Lettland.</i>									
Staatseisenbahn (1. VII. 1926—31. III. 1927)	15.576	819	576	4.821	3.610	1.167	1.227	3.356	6,16

LAND UND EISENBAHN	Gesamt- personalstand	Hauptver- waltung	Neben- verwaltung	Ueberwachung und Unterhaltung der Strecken und Gebäude	Stationsdienst	Zugsdienst	Maschinendienst, ausschl. Werk- stättenpersonal	Personal der Hauptwerkstätten und Werkstätten für gewöhnl. Unter- haltungsdienst	Gesamtstand je Betriebskilometer
<i>Litauen.</i>									
Staatseisenbahn	7.106	428	2.118	1.104	1.035	994	233	1.289	4.76
<i>Norwegen.</i>									
Staatseisenbahn 1. VII. 1925—31. III. 1926)	16.127	528	590	4.324	5.043	1.287	2.412	1.943	4.99
<i>Polen.</i>									
Staatseisenbahn	195.626	6.353	209	50.056	47.415	15.985	19.790	46.551	10.15
<i>Rumänien.</i>									
Staatseisenbahn	114.764	3.301	3.896	29.881	22.918	14.395	14.479	25.894	10.42
<i>Schweden.</i>									
Staatseisenbahn	32.509	910	333	9.752	9.590	1.042	6.467	4.415	5.4
<i>Schweiz.</i>									
Bundesbahnen	34.138 ⁷⁾	756	689	5.745	13.334	3.863	3.724	5.647	11.60
<i>Tschechoslawakei.</i>									
Staatseisenbahn	164.234	636	6.628	43.998	50.464	19.152	22.053	20.205	12.33
<i>Jugoslawien.</i>									
Staatseisenbahn	65.694	432	3.448	24.406	—	20.553	16.855	—	7.5

ANMERKUNG ZU:

- 1) Einschliesslich 870 Aushilfsarbeiter.
- 2) Ausschliesslich 1.258 Bediensteten bei den Schmalspurbahnen.
- 3) Bei den für den Stationsdienst angegebenen Zahlen sind die im Stations- und im Zugsdienst Bediensteten inbegriffen.
- 4) Vorläufige Angaben.
- 5) Ausschliesslich des bei Neubauten in Betracht kommenden Personals.
- 6) Einschliesslich derjenigen Bediensteten, welche auf Linien, die von dritten betrieben werden, beschäftigt sind und einschliesslich 1.) des Personals der bretagnischen, von der «Société Générale des Chemins de fer économique» betriebenen Eisenbahnlinie; 2.) des Personals des «Econamat des vivres des Chemins de fer de l'Etat».
- 7) Einschliesslich des Personals verschiedener Dienste (elektrische Werkstätten, allgemeine Magazine etc.)

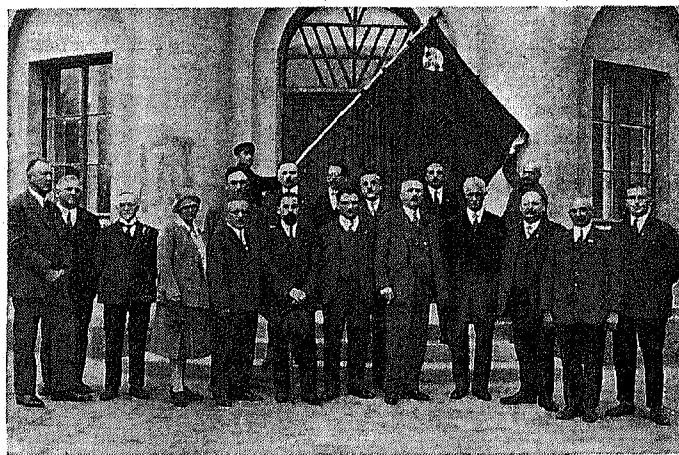
(Forts. v. S. 123).

Von den I.T.F.-Organisationen waren vertreten: die Eisenbahnverbände von Deutschland — auch die Danziger Gewerkschaft —, Oesterreich, Schweden, Belgien, Dänemark, Holland, Jugoslawien und Lettland sowie der dänische Transportarbeiterverband. Fast alle übrigen europäischen Organisationen und die Generalratsmitglieder haben auf schriftlichem Wege ihr Interesse an der Veranstaltung bekundet. Unterzeichneter hatte als Vertreter der I.T.F. das Vergnügen, unseren polnischen Kameraden in Ausführung eines Vorstandsbeschlusses eine I.T.F.-Fahne mit den Anfangsbuchstaben der polnischen Organisation (Z. Z. K.) als Geschenk zu überreichen.



Das Verbandshaus.

Bei dem Rundgang, welchen die ausländischen Kameraden unter Führung des Kollegen Maxamin durch das Gebäude und die Büroräumlichkeiten des Z. Z. K. machten, gewann man eine hohe Meinung von dem Können und Willen der Organisation und ihrer Leitung. Die Einrichtung der Wanderbibliotheken, die allgemeinen Darbietungen zur geistigen Aufklärung und Weiterbildung der Mitglieder und vor allem die Be-



Gruppe ausländischer Delegierter mit der I.T.F.-Fahne.

(Zwischen den Kollegen Smejkal und Schessel Kamerad Dacszynski, Veteran der österreichisch-polnischen Arbeiterbewegung).

kämpfung des Analphabetentums machten einen tiefen Eindruck. Den Beschauer all dieser Arbeit durchdringt ein stärkeres Gefühl der Gewissheit, dass trotz aller, der Arbeiterklasse gemachten Schwierigkeiten, der endgültige Sieg doch unser sein wird.

Auf dem Kongress waren sämtliche Ortsgruppen des Z. Z. K. nach Bezirken durch 297 Delegierte vertreten. Der Geschäftsbericht wurde gutgeheissen und die alte Verbandsleitung wiedergewählt. Der Kongress nahm einmütig eine Resolution an, welche sich gegen die unsoziale Politik der Regierung wendet, uneingeschränkte Presse- und Koalitionsfreiheit fordert und u. a. auch das Mitbestimmungsrecht der Organisation bei der Festsetzung der Lohn- und Arbeitsbedingungen geltend macht. Ausserdem erklärte er sich zu den schärfsten Massnahmen bereit, um das aufgestellte Programm zur Durchführung zu bringen und nahm ferner gegen die auftauchende Gefahr der Entstaatlichung der Eisenbahnen Stellung.

Andere Beschlüsse handeln u. a. von der Wiedereinstellung einiger nach der Streikbewegung vom Jahre 1923 entlassenen Kollegen, die Aufnahme der Saisonarbeiter in die Pensionsregelung und die Durchführung des Achtstundentages für alle im Eisenbahnbetrieb tätigen Bediensteten, ohne Rücksicht auf die Intensität ihrer Arbeit.

Der internationale Gedanke lebt stark unter unseren polnischen Kameraden. Ein neuer Beweis dafür ist der Umstand, dass der Vorstand der Organisation zur Zeit erwägt, die Herausgabe eines polnischen Mitteilungsblattes der I.T.F. zu ermöglichen, das in einer Auflage von 4—5 000 Exemplaren erscheinen und an die Ortsgruppen geliefert werden soll.

Uebrigens wurde durch gepflogene Unterredungen die Möglichkeit der Bildung einer polnischen Transportarbeiter-Föderation, die sich natürlich sofort der I.T.F. anschliessen wird, in grössere Nähe gerückt.

N.

Die australischen Eisenbahner und der staatliche Schlichtungszwang.

Australien und Neu-Seeland werden allgemein als zwei Länder betrachtet, in denen der Schlichtungszwang seinen Höhepunkt erreicht hat. Die gewerblichen Schlichtungsausschüsse und Schiedsgerichte, die bei ihrer Einsetzung zunächst zur Abwendung von Arbeitskämpfen und Abschaffung der in einigen australischen Industrien bezahlten Hungerlöhne dienten, tauchten allmählich in allen Bundesstaaten auf und heute fällt nahezu die ganze erwerbstätige Bevölkerung in ihren Zuständigkeitsbereich. Nachdem es ursprünglich — d. h. in den letzten Jahren des vergangenen Jahrhunderts — von der Arbeiterschaft bereitwilligst aufgenommen wurde, stiess das Schiedsgerichtsverfahren später auf wachsenden Widerstand in Arbeiterkreisen. Die zur Erhaltung des wirtschaftlichen Friedens und Abschaffung der Hungerlöhne geschaffene Gesetzgebung wurde nach und nach in ein Lohnregelungsverfahren für alle Arbeiterkategorien verwandelt und die Schiedsgerichte wurden zum Kampfplatz von einander entgegengesetzten Interessen sozialer und wirtschaftlicher Natur, was notwendigerweise Enttäuschungen hervorgerufen musste. Hinzu kommt noch, dass das Schlichtungsverfahren in den einzelnen Staaten ganz verschieden und vielfach sehr streng ist und die Gewerkschaften in ihrer Bewegungsfreiheit stark behindert. In bestimmten Staaten müssen die Gewerkschaften zuerst ihre behördliche Eintragung vollziehen lassen, ehe sie in den Genuss der Vorteile des Schlichtungswesens gelangen und auf die Nichterhaltung von Entscheidungen der Schiedsgerichte sind Strafen gesetzt. In Neu Süd-Wales, Tasmanien, Südastralien und Neu-Seeland sind Streiks und Aussperrungen verboten oder können nur nach Erfüllung bestimmter Formalitäten erklärt werden.

Der vom Vorstand des australischen Eisenbahner-Verbandes in seiner Juli-Sitzung gefasste Beschluss, einen Propagandafeldzug gegen den Schlichtungszwang einzuleiten, ist sehr bezeichnend für die unter der Arbeiterschaft herrschende Unzufriedenheit über das jetzige Verfahren zu Regelung der Lohn- und sonstigen Arbeitsverhältnisse.

Als der Verband eine Kampagne für die allgemeine Einführung der 44-Stundenwoche bei den Eisenbahnen *) einleitete, stellte sich heraus, dass die Schiedsgerichte ihre Einwilligung in diese Forderung an die Bedingung knüpften, dass die dadurch entstehenden Mehrausgaben durch eine Lohnherabsetzung oder Einführung der Akkordarbeit ausgeglichen werden. Die vom Vorstand des Verbandes (Australian Railway Union) einmütig angenommene Entschliessung lautet:

„Angesichts der Tatsache, dass durch den Fortbestand des Schlichtungszwanges die im Gewerkschaftsbund organisierten Arbeiter, insbesondere aber die australischen Eisenbahner geschädigt werden und um einen gewissen Grad sozialer Gerechtigkeit zu erwirken, wird sich der Vorstand bemühen müssen, den Mitgliedern ihre tatsächliche wirtschaftliche Lage vor Augen zu führen“.

Die vor der Annahme dieser Resolution stattgefundene Aussprache war sehr bedeutsam. Besonders seien die gegen eine passive Annahme des Schlichtungszwanges angeführten Argumente hervorgehoben, die im wesentlichen auf folgendes hinauslaufen: Das Schlichtungswesen hätte u.a. die Bildung kleiner aristokratischer Gruppen unter dem Eisenbahnpersonal im Gefolge und es könne niemals unter den Arbeitern jenes Klassenbewusstsein sichern, das für einen grossen, allumfassenden Einheitsverband (One-Big-Unionism) notwendig sei. Das einzige Mittel zur Erlangung besserer Arbeitsbedingungen liege in einer Verstärkung der gewerkschaftlichen Schlagkraft. Gewisse Redner führten, um die Nutzlosigkeit der Schiedsgerichte nachzuweisen, aus, dass die Organisation von den Gerichten bewilligt erhalte, was sie wollte, wenn sie nur stark genug sei, um es zu fordern. Nach ihrer Ansicht brauche man in Australien eine streitbarere und schlagfertigere Bewegung, die sich ihrer Aufgabe, nämlich der wirtschaftlichen Neugestaltung unserer heutigen Gesellschaftsform auch bewusst ist. Das Schlichtungswesen habe die Arbeiterklasse im Kampf um ihre Befreiung nur hintangehalten. Viele Arbeiter, besonders die Eisenbahner, hätten noch viel zu viel Vertrauen in die Schlichtungseinrichtungen; zu ihrer Aufklärung und Erziehung müsse eine kräftige Bewegung einsetzen. Der Vorstand erkannte dies an und brachte seine Meinung in einer zweiten Resolution zum Ausdruck, worin Richtlinien für einen Propagandafeldzug gegen das Schlichtungswesen festgelegt wurden. Ferner wurde die Einsetzung einer dreigliedrigen Kommission beschlossen, um gegen die „narkotisierenden Schiedsgerichte“ zu propagieren. Aufgabe der Kommission wird es sein, „sämtliche Entscheidungen von Lohnämtern und Schiedsgerichten zu prüfen und zu kritisieren, ferner Material, welches beim Abwehrkampf gegen die Uebergriffe des Unternehmertums auf die Arbeiterschaft von Nutzen sein kann, zu sammeln, zusammenzustellen und bekanntzugeben, den Weg vorzuzeichnen, auf dem (bis zur Beseitigung der kapitalistischen Gesellschaft) die Arbeiter für ihren eigenen Gebrauch und Wohlstand sich in einsichtsvoller Weise einen grösseren Teil all des Guten, das sie durch ihre Arbeitskraft hervorzubringen vermögen, aneignen dürfen, und mit allen Mitteln dahin zu wirken, dass die Arbeiter für die Besitzergreifung und Ueberwachung der Industrie zugunsten und im Interesse aller Arbeiter vorbereitet werden sowie im allgemeinen alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um das Ziel der organisierten Arbeiterklasse, nämlich die Vergesellschaftung der Produktionsmittel, des Handels und Verkehrs zu verwirklichen.“

*) S. unter „Notizen“.



Das Leichenbegängnis Spartaco Stagnettis.

Faschistische Totenehrung.

Der „Internationalen Information“ der Sozialistischen Arbeiter-Internationale entnehmen wir einige Einzelheiten über die tragischen Vorfälle bei dem Begräbnis des italienischen Gewerkschaftsführers Stagnetti, der auf der Insel Ustica, wohin ihn die italienischen faschistischen Behörden als politischen Verbannten geschickt hatten, ermordet wurde. Nicht genug damit, dass diese den Charakter und das Andenken an den Dahingeshiedenen zu verleumden und zu trüben versuchten, haben sie auch noch den übrigen Verbannten untersagt, ihrem Kameraden die letzte Ehre zu erweisen. Die „Internationale Information“ schreibt hierüber u. a. folgendes:

„Sofort verbreitete sich die Nachricht von diesem beklagenswerten Vorfall, der auf die politischen Deportierten einen tiefen Eindruck machte. Die Soldaten der faschistischen Miliz zwangen sie sofort, in ihre Gefängnisse und Wohnungen zurückzugehen. Die Genossen hielten abwechselnd Wache bei der Leiche. . . . Als sie sich aber um 3/4 6 Uhr am Dorfplatze versammelten, um an dem Begräbnis, das um 6 Uhr stattfinden sollte, teilzunehmen, liess der Kommandant die Deportierten Bordiga (Kommunist), Angeloni (Republikaner), Sorgoni (Unitarier) und Romita (Maximalist) — diese hatten am Morgen ein Telegramm zur Absendung an das Ministerium eingerichtet, um dasselbe von dem Vorfall und dem würdigen Protest der Deportierten zu benachrichtigen — zu sich rufen und sagte ihnen, dass das Telegramm an die Polizei in Palermo, die allein das Recht habe, zu entscheiden, ob es befördert werden könne oder nicht, weitergeleitet worden sei. Zugleich ersuchte er sie, den Deportierten zu sagen, dass er sich aus Gründen, die er augenblicklich nicht angeben könne, gezwungen sehe, ihnen zu verbieten, den Sarg Stagnettis zum Friedhof zu begleiten. Er könne es höchstens 50 von ihm selbst ausgewählten Deportierten erlauben, da alle anderen „Kanaillen“ wären. Auf die Proteste unserer Freunde erwiderte der Kommandant, dass 90 % der politischen Deportierten gemeine Verbrecher seien. . . .

Um das Andenken des toten Genossen zu ehren und gegen das Verhalten des Kommandanten der Kolonie und der faschistischen Miliz zu protestieren, beschlossen die politischen Deportierten einen 24stündigen freiwilligen Stubenarrest. Diese Demonstration, an der sich alle beteiligten, war würdig und ernst und erregte den Zorn des Kommandanten und der Miliz“.

Es sei uns hier gestattet, unsere Bewunderung für die politischen Deportierten auf Ustica zum Ausdruck zu bringen, die trotz aller Schikanen und schweren Strafen, die sie ständig zu gewärtigen haben, in so würdiger Weise das Andenken an einen wackeren Streiter für das Wohl der Arbeiterklasse zu ehren wussten.

Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

DEUTSCHLAND.

(Fortsetzung).

Arbeitsrecht und Arbeitsschutz.

A. Arbeitsrecht.

Das Verkehrsgewerbe ist im allgemeinen stiefmütterlich in der Sozialpolitik behandelt worden. Besonders die Eisenbahner, Kleinbahner und Strassenbahner sind die Leidtragenden.

Auf dem Gebiete der gewerblichen *Rechtssprechung* sind die Strassenbahner und Privatbahner stark benachteiligt. Die Strassen- und Privatbahnen fallen nicht unter die Gewerbeordnung, weshalb die Beschäftigten auch nicht den Vorteil der Rechtssprechung laut Gewerbegerichtsgesetz geniessen. Alle aus dem Dienstvertrag entstehenden Ansprüche an die Verwaltung müssen im Wege der Zivilklage vor dem *Amtsgericht* geltend gemacht werden. Die Anwaltsvertretung ist zwar beim Amtsgericht nicht Vorschrift, sie wird aber zur Regel, weil die Bahnverwaltungen stets einen Anwalt mit der Vertretung betrauen. Ausser den Kosten für den Anwalt bedeutet auch die lange Dauer des Prozesses einen grossen Nachteil. Angesichts dieser Umstände verzichten die meisten Strassenbahner auf die Eintreibung eines Lohnrestes. Anders bei Klagen vor dem Gewerbegericht, hinsichtlich der Kosten sowohl als auch der Dauer. Hier gilt die persönliche Vertretung. Nur im Behinderungsfalle kann Vertretung gestellt werden. Anwälte und geschäftsmässige Prozessbevollmächtigte werden nicht zugelassen. Das Verfahren soll ohne Formalien und beschleunigt durchgeführt werden. Aber, wie gesagt, die Strassenbahner und Privateisenbahner sind hiervon ausgeschlossen.

Es gibt eine Möglichkeit, das Amtsgericht auszuschalten; nach einem Paragraphen der Zivilprozessordnung hat der *Schiedsspruch* zwischen den Tarifvertragsparteien die Wirkung eines rechtskräftigen Urteils. Seitdem im Strassenbahn- und Privateisenbahngewerbe die Lohn- und Arbeitsbedingungen durch Tarifverträge geregelt worden sind, ist versucht worden, auch Einzelstreitigkeiten vor die im Mantelvertrag vorgesehenen Schlichtungsstellen zu bringen.

Was das *Betriebsrätegesetz* anbelangt, so sind die Strassenbahnbetriebe den übrigen gewerblichen Unternehmungen gleichgestellt. Es ist nicht angängig, die Bestimmungen des Betriebsrätegesetzes in diesem Aufsätze zu analysieren — über das Betriebsrätegesetz sind ja eine Unmenge von Betrachtungen in vielen Sprachen erschienen —, wohl aber ist es angebracht zu erwähnen, dass im Falle der Kündigung die Sache durch den Betriebsrat beim *Arbeitsgericht* (*) anhängig gemacht werden kann.

Der Arbeitnehmer kann den Betriebsrat anrufen:

- 1) wenn der begründete Verdacht vorliegt, dass die Kündigung wegen der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Geschlecht, wegen politischer, mili-

(*) Bei den Arbeitsgerichten sind alle Streitsachen anhängig zu machen, die sich aus verschiedenen Paragraphen des Betriebsrätegesetzes ergeben. Die Entscheidungen des Arbeitsgerichtes sind endgültig. Im allgemeinen übernehmen die Gewerbegerichte die Funktion der Arbeitsgerichte. Die Gewerbe sowie die Arbeitsgerichte bestehen aus einem unparteilichen Vorsitzenden und ferner je zur Hälfte aus Arbeitnehmern und Arbeitgebern.

Parteilähig im arbeitsgerichtlichen Verfahren sind auch wirtschaftliche Vereinigungen von Arbeitgebern und Arbeitnehmern; ferner die Arbeitnehmerschaft, Arbeiter- und Angestelltenschaft. Damit sind die Gewerkschaften als rechtsfähig anerkannt.

tärischer, konfessioneller oder gewerkschaftlicher Betätigung oder wegen Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit zu einem politischen oder beruflichen Verein oder einem militärischen Verband erfolgt ist;

- 2) wenn die Kündigung ohne Angabe von Gründen erfolgt ist;
- 3) wenn die Kündigung deshalb erfolgt ist, weil der Arbeitnehmer sich weigerte, dauernd andere Arbeit, als die bei der Einstellung vereinbarte, zu verrichten;
- 4) wenn die Kündigung sich als eine unbillige, nicht durch das Verhalten des Arbeitnehmers oder durch die Verhältnisse des Betriebes bedingte Härte darstellt.

Erfolgt die Kündigung fristlos aus einem Grunde, der nach dem Gesetz zur Kündigung des Dienstverhältnisses ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist berechtigt, so kann der Einspruch auch darauf gestützt werden, dass ein solcher Grund nicht vorliegt.

Geht die Entscheidung dahin, dass der Einspruch gegen die Kündigung gerechtfertigt ist, so ist zugleich für den Fall, dass der Arbeitgeber die Weiterbeschäftigung ablehnt, ihm eine Entschädigungspflicht aufzuerlegen. Die Entschädigung wird nach der Zahl der Jahre bemessen, während derer der Arbeitnehmer in dem Betrieb insgesamt beschäftigt war, und darf für jedes Jahr bis zu einem Zwölftel des letzten Jahresarbeitsverdienstes festgesetzt werden, jedoch im ganzen nicht über sechs Zwölftel hinausgehen. Dabei ist sowohl auf die wirtschaftliche Lage des Arbeitnehmers als auch auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Arbeitgebers Rücksicht zu nehmen. Die Entscheidung schafft Recht zwischen dem beteiligten Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Innerhalb dreier Tage nach Kenntnis von dem Eintritt der Rechtskraft der im Schlichtungsverfahren ergangenen Entscheidung hat der Arbeitgeber mündlich oder durch Aufgabe zur Post zu erklären, ob er die Weiterbeschäftigung oder die Entschädigung wählt. Erklärt er sich nicht, so gilt die Weiterbeschäftigung als abgelehnt.

Für Gesamtstreitigkeiten sind die *Schlichtungsbehörden* errichtet worden, die für alle Lohn- und Gehaltsempfänger zuständig sind. Gesamtstreitigkeit erfordert schlichten, Einzelstreitigkeit richten. Bestimmend ist nicht der Umfang, sondern die Art des Streitiges. Eine Gesamtstreitigkeit kann sich auf einige Leute beschränken, während Einzelstreitigkeiten mehrere Tausend Personen umfassen können. Streben z.B. die 6 Schaffner einer kleinen Strassenbahn eine Neuregelung ihrer Bezüge an, so ist dies ein Gesamtstreit, weil neues Recht geschaffen werden muss. Wenn aber alle Beschäftigten (vielleicht 50 Personen) auf Grund des bestehenden Tarifvertrages Bezahlung von einbehaltenen Zuschlägen für Dienst an freien Tagen verlangen, so sind dies 50 Einzelstreitigkeiten, welche vor das Amtsgericht gehören, sofern nicht tariflich etwas besonderes vereinbart worden ist.

Es sind Schlichtungsausschüsse geschaffen worden, deren räumliche Zuständigkeit sich deckt mit den Grenzen der Regierungs- bzw. Provinzbezirke. Diese setzen Schlichtungskammern ein durch Berufung von Beisitzern, welche die wirtschaftlichen Vereinigungen in Vorschlag bringen. Für grössere Wirtschaftsgebiete werden Schlichter ernannt, die in Streitigkeiten vermitteln, welche für das Wirtschaftsleben von besonderer Wichtigkeit sind; in Streitigkeiten, die über das Gebiet des einzelnen Schlichters hinausgehen, vermittelt der Reichsarbeitsminister oder er bestellt für den einzelnen Fall einen besonderen Schlichter.

Der Schiedsspruch der Schlichtungsinstanz kann, wenn eine der beiden Parteien ihn ablehnt, vom Schlichter, bzw. vom Reichsarbeitsminister für verbindlich erklärt werden. (Fortsetzung folgt).

Bei den holländischen Kraftfahrern.

Am 9. Oktober fand in Amsterdam die zweite jährliche Generalversammlung des holländischen Kraftfahrer-Verbandes statt, der seit einigen Jahren eine Abteilung des holländischen Zentralverbandes der Transportarbeiter bildet. Von den 33 Ortsgruppen waren 26 durch 45 Delegierte vertreten. Die Mitgliederzahl stieg im verflossenen Jahr um 200, sodass der Gesamtmitgliederstand ca. 2300 beträgt. (Die Gesamtzahl der in Holland ausgestellten Führerscheine beläuft sich auf 100 000, von denen ca. 25 000 auf Berufsfahrer entfallen dürften).

Es werden freundschaftliche Beziehungen mit dem Verband der Privatchauffeure (Mitgliederzahl ca. 500) unterhalten, der am 1. Oktober dem holländischen Gewerkschaftsbund beigetreten ist.

Der sog. neutrale Kraftfahrer-Verband hat gerade dieser Tage seine Auflösung beschlossen und seine etwa ein halbes Hundert zählende Mitgliedschaft auf die beiden obererwähnten Organisationen verteilt.

Die Generalversammlung, auf der auch der Hauptvorstand des Zentralverbandes der Transportarbeiter sowie die I.T.F. vertreten waren, hiess die Politik des Vorstandes einmütig gut, wählte die Leitung wieder, änderte den Namen der Organisation in „Niederländische Unie van Chauffeurs en overig Automobielpersoneel“, und erklärte sich mit einem vom Vorsitzenden Sormani unterbreiteten, auf den Beschlüssen der Internationalen Kraftfahrer-Konferenz zu Paris fussenden Aktionsprogramm einverstanden. Dass noch ein grosses Stück Arbeit zur Verwirklichung der aufgestellten Forderungen zu leisten ist, geht aus dem Umstand hervor, dass, wie in der Versammlung mitgeteilt wurde, an Kraftfahrer im Warenbestelldienst noch hfl. 12.— bis 14.—, an Lastkraftwagenführer, für die keine Trinkgelder in Betracht kommen, hfl. 18.— bis 20.— und für Kraftomnibusführer hfl. 10.—, 12.— und 15.— pro Woche an Lohn bezahlt wird. (Eisenbahnarbeiter in grossen Städten erhalten einen Mindestlohn von ca. hfl. 27.— pro Woche).

Die wöchentliche Arbeitsdauer beträgt 70, 80 und 100 Stunden, in manchen Fällen ohne jährlichen Urlaub, und nicht selten werden 24 bis 36 Stunden hintereinander Dienst verrichtet.

Die Kraftfahrer-Gewerkschaft und der allgemeine Transportarbeiter-Verband haben an verschiedenen Orten bereits etwas Ordnung in den Chaos bringen können und sie werden, gestärkt durch diesen Kongress, auf dem eingeschlagenen Wege weitergehen.

N.

Ein gemeinsames Programm der deutschen und österreichischen Organisationen der Berufskraftwagenlenker.

In Anerkennung der Wichtigkeit der Verhandlungen auf der stattgefundenen Chauffeurkonferenz liess der Freie Gewerkschafts-Verband in Oesterreich, die berufszuständige Organisation der Berufskraftwagenlenker, eine Broschüre als Werbeschrift erscheinen, in welcher über die Konferenz Bericht erstattet wurde. Ferner wurde zum 2. Oktober 1927 in Wien eine Reichskonferenz der Chauffeure einberufen. Mittlerweile war auf Grund der Beschlüsse und Besprechungen der internationalen Chauffeurskonferenz in Hamburg 1924 und der Pariser Konferenz 1927 ein Programm aufgestellt worden und mit den deutschen Kollegen ein Einvernehmen gepflogen, sodass der Konferenz ein fertiges Programm der Forderungen

vorlag, über das eine Einigung mit den deutschen Kollegen erzielt worden war. Die Konferenz war ziemlich zahlreich besucht. Der Obmann der Reichs-sektion, Karl Brandl, erstattete zunächst ein ausführliches Referat über die Tätigkeit der Sektionsleitung im abgelaufenen Jahr. Danach hat die Chauffeurorganisation in Oesterreich eine sehr günstige Entwicklung genommen. Die Zahl der Mitglieder in Wien ist erheblich gestiegen, der Mitgliederstand in der Provinz hat sich sogar verdoppelt. Den Bestrebungen zur Schaffung eines Gesetzes über das Lohn- und Arbeitsverhältnis der Berufskraftwagenlenker wurde grosse Aufmerksamkeit geschenkt und eine Reihe von Versammlungen abgehalten. So konnte die Regierung gezwungen werden, an die Ausarbeitung eines Entwurfes über ein solches Gesetz heranzutreten. In Wien hatten wir leichtere Arbeit: der sozialdemokratische Bürgermeister bewilligte als Landeshauptmann eine Reihe von Forderungen der Berufskraftwagenlenker. So hat er zum Beispiel für das Gebiet der Bundeshauptstadt Wien das Mindestalter der Kraftwagenlenker durch Verordnung auf 21 Jahre festgesetzt und die periodische Wagenuntersuchung zur Hintanhaltung von Unfällen verfügt. Ausserdem wurde am Sitze der Landesregierung, der Berufungsinstanz für Entziehungen des Führerscheines durch die Polizei, eine aus Berufskraftwagenlenkern bestehende Kommission eingesetzt, die zu entscheiden hat, ob die Entziehung des Führerscheines durch die Polizei gerechtfertigt war oder nicht. Die Bestrebungen der Organisation müssen nun darauf hinauslaufen, das was in Wien besteht, für die Chauffeure des ganzen Landes zu erzielen.

Kollege Dorfing er erstattete einen eingehenden Bericht über die Pariser Konferenz der Berufskraftwagenlenker. Im Anschluss daran beantragte Weigl, in den Kraftfahrerbeirat der I.T.F. Kollege Forstner zu delegieren.

Sodann referierte Kollege Forstner über die Arbeiten der Organisation für die Verbesserung der im Nationalrate zur Verhandlung stehenden Gesetzentwürfe über das neue Kraftfahrergesetz, über das Gesetz betreffend Regelung des Dienst- und Arbeitsverhältnisses der Privatkraftwagenlenker, über den Regierungsentwurf, über den allgemeinen Strassenverkehr in Oesterreich, sowie über den Entwurf der Regierung über ein Kraftfahrlineiengesetz, in welchem die wechselseitigen Beziehungen zwischen Eisenbahn und Strassenbahn einerseits und dem Automobil andererseits geregelt werden sollen, um ein Niederkonkurrieren von Transportunternehmungen mit grossem investiertem Kapital unmöglich zu machen.

Hernach referierte Kamerad Forstner über das zwischen der österreichischen und der deutschen Organisation vereinbarte Programm über die Forderungen der Kraftwagenlenker. Die auf der Konferenz anwesenden deutschen Kollegen Reitz (Berlin) und Sack (Breslau) nahmen an der lebhaft geführten Debatte teil. Schliesslich wurde das Programm einstimmig angenommen.

Am Tage nach der Konferenz fand in Wien ein grosses Chauffeur-Meeting statt, an dem die Delegierten Deutschlands und aus ganz Oesterreich teilnahmen und das Wort ergriffen. Die Versammlung war so massenhaft besucht, dass hunderte von Chauffeuren weggehen mussten, weil sie nicht mehr in das Versammlungslokal gelangen konnten.

Hernach fanden in Oesterreich in allen grösseren Ortschaften Versammlungen statt, die relativ gut besucht waren und würdevolle Kundgebungen darstellten. In einer Reihe dieser Versammlungen sprachen

ebenfalls Vertreter der Kollegenschaft Deutschlands und der österreichischen Leitung der Chauffeurorganisation. In allen diesen Versammlungen wurde über die internationale Chauffeurkonferenz Bericht erstattet und das Programm über die Forderungen der Berufskraftwagenlenker zum Beschlusse erhoben.

F.

Jahrbuch 1926 des Zentralverbandes der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands.

Der uns für seine Berufsgruppen Binnenschiffahrt, Hafenbetriebe, Seeschiffahrt, Hochseefischerei, Handel und Verkehr angeschlossene Zentralverband der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands schickt uns sein ausgezeichnetes Jahrbuch 1926 zu. Einen Beweis dafür, dass die deutsche Gewerkschaftsbewegung sich von den Nachwehen der Inflation erholt hat, kann man in der Veröffentlichung solcher erschöpfenden statistischen Darstellungen und Besprechungen des Wirtschafts- und Verbandslebens erblicken.

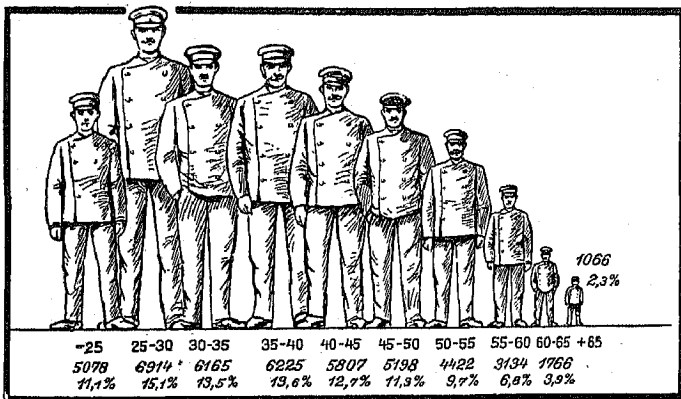
Das Berichtsjahr 1926 war eines der schlimmsten nach dem Ueberstehen der Inflationszeit, denn das Heer der arbeitslosen und kurzarbeitenden Mitglieder schwoll von Monat zu Monat an. Die Mitgliederzahl ging dann auch ein wenig zurück, die Kassenverhältnisse aber besserten sich. Um die Mitglieder an die Organisation zu binden, wurde eine Alters- und Invalidenunterstützung eingeführt.

Mitgliederzahl und Berufsgliederung.

(Nach Berufszählungen im IV. Quartal.)

Berufsgruppen oder Industrien.	1925		1926	
	absolut	In % zur gesamten Mitgliederzahl	absolut	In % zur gesamten Mitgliederzahl
Binnenschiffahrt, Hafenbetriebe.	3 685	7,26	3 327	7,09
Seeschiffahrt, Hochseefischerei	2 553	5,03	1 973	4,21
Handel und Verkehr	—	—	213	0,45
Elektro, Gas, Wasser.	10 989	21,64	10 321	22,01
Metall, Hütten, Werften.	6 275	12,36	5 245	11,18
Bergbau	6 156	12,12	5 769	12,30
Chemie.	3 925	7,72	3 722	7,94
Textil, Bekleidung, Wäschereien, Färbereien	3 894	7,67	3 925	8,37
Baugewerbe, Nassbagger.	2 841	5,59	2 861	6,10
Kommunal-, Staats-, Reichsbetriebe, Wasserbau.	2 317	4,56	2 176	4,64
Papier	1 644	3,24	1 359	2,90
Kleinbetriebe, gemischte Betriebe, Handel und sonstige.	1 321	2,60	954	2,03
Brauereien, Brennereien, Mühlen, Eis- und Kühlhäuser	1 301	2,56	1 213	2,59
Holz- und Sägewerke.	944	1,84	793	1,69
Steine und Erden, Keramik, Strassenwalzbetriebe	852	1,68	786	1,68
Anderer Nahrungs- und Genussmittel. (Margarine, Speiseöle, Fette, Zucker, Tabak)	754	1,48	663	1,41
Hotels, Heilanstalten, Bäder, Theater	538	1,06	508	1,08
Leder	493	0,97	493	1,05
Graphisches Gewerbe.	305	0,60	301	0,64
Ohne Angaben	—	—	300	0,64
Insgesamt	50 787	100,00	46 902	100,00

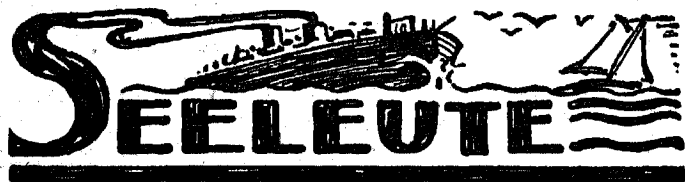
Ein interessantes Schaubild enthält der Bericht über das Alter der Mitglieder (nach einer Erhebung des Vorstandes im III. Quartal 1926).



Ferner bringt der Bericht noch Tabellen über die Mitgliedsdauer, die Einnahmen und Ausgaben, die Höhe der Beiträge u.a.m. Der Tabelle 20 über die *Arbeitszeit* entnehmen wir, dass im IV. Quartal 1926 in der Binnenschifffahrt und in den Hafenbetrieben 30,7 % der Mitglieder bis 48 Stunden, 40,2 % über 48 bis 54 Stunden, 18,8 % über 54 bis 60 Stunden, 4,4 % über 60 Stunden pro Woche arbeiteten (5,9 % unbekannt). Für die Seeschifffahrt und Hochseefischerei waren diese % : 24,5; 25; 15,8; 23,5 und 11,2.

Viele wichtige Angaben müssen hier unerwähnt bleiben, da sie sich ganz oder teilweise mit der Gesamtheit der Mitglieder befassen und eine Uebersicht über die in der I.T.F. vertretenen Gruppen nicht gewähren. Wir glauben aber, mit vorstehendem das Interesse unserer Leser für das Jahrbuch der Maschinisten und Heizer wachgerufen zu haben und möchten diese kurze Betrachtung nicht schliessen, ohne unsere Anerkennung für die geleistete Arbeit auszusprechen. Einen einzigen Wunsch möchten wir noch zum Ausdruck bringen : dass in einer folgenden Ausgabe auch der Berufsinformationale einige Spalten gewidmet werden, damit auch in dieser Weise die internationale Gesinnung der Mitglieder gesteigert wird.

Ok.



Das Los des indischen Seemanns.

Das Problem der farbigen Arbeitskräfte findet innerhalb der Arbeiterwelt ein zunehmendes Interesse. Dies ist begreiflich in einer Zeit der fortschreitenden Industrialisierung der kolonialen und halbkolonialen Länder. Während aber die farbigen Industriearbeiter in den Fabriken ihres Heimatlandes ausgebeutet werden, haben es die Reeder verstanden, die billigen, auf den Schiffen beschäftigten Arbeiter zu exportieren und als Lohndrücker zu verwenden. Dass sich diese Arbeiter zu niedrigeren als den tariflich vereinbarten Heuern anmustern lassen, kann natürlich nur aus ihrem niedrigen Lebensstandard erklärt werden. Es ergeben sich aus diesen Tatsachen zwei Aufgaben für die Gewerkschaften : einmal zu fordern, dass alle Beschäftigten, gleichviel welcher Hautfarbe sie sein mögen, die im Tarifvertrag festgelegte Heuer erhalten, andererseits aber die Pflicht, die Gewerkschaftsbewegung in den betreffenden Ländern zu fördern und in ihren Kampfe

um bessere Arbeitsbedingungen aufs kräftigste zu unterstützen.

Die Veröffentlichung der tragischen Verhältnisse, unter denen unsere Arbeitsbrüder da drüben ihr Leben fristen, kann schon dazu beitragen, um einen Druck auszuüben. Obwohl ausgiebiges Material über deren Lebensbedingungen noch nicht vorliegt, halten wir es doch für nützlich, dies und jenes über das Los der indischen Seeleute zu publizieren, das wir dem Tätigkeitsberichte des Indischen Seemannsverbandes entnehmen.

Dieser Verband (The Indian Seaman's Union) wurde im Jahre 1918 gegründet und gehört sowohl der I.T.F. wie dem Indischen Gewerkschaftsbund (All-India Trade Union Congress) an.

Die Anmusterung.

Die Klage der indischen Seeleute geht dahin, dass die Anmusterung in Anstoss erregender Weise erfolgt. Schiffsmakler und Heuerbasen treten noch immer als Vermittler auf, obwohl im Jahre 1922 eine Regierungskommission sich bereits gegen dieses System ausgesprochen hat. Lange hat die Organisation zugewartet, bis sie Anfang 1925 dazu überging, für eine bestimmte Berufsgruppe (die Quartiermeister) selbst als Arbeitsnachweis aufzutreten. *Es war ein offenes Geheimnis, dass Quartiermeister nur dann eine Anstellung erhielten, wenn sie bereit waren, den Heuerbasen nicht nunder als 100 Rupien *) (ungefähr 3 Monatsheuern) zu überlassen.*

Arbeitslosigkeit.

Ungefähr 100 000 Seeleute sind vorhanden und wenn man berücksichtigt, dass nur 21 500 von diesen eine Beschäftigung finden können, so geht daraus hervor, über was für eine riesiges Reserveheer die Reeder verfügen. Diese entsetzliche Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten führt im Hafen von Calcutta zu unsäglichem Elend für die Seeleute selbst wie für ihre Familien.

Löhne und Arbeitszeit.

Auf der im Jahre 1926 in Genf abgehaltenen Internationalen Arbeitskonferenz führte der indische Arbeitervertreter, Kollege Daud, aus, dass die indischen Seeleute in jeder Weise, sowohl in bezug auf die Löhne als auf die Arbeitszeit ausgebeutet werden. Sie erhalten sehr niedrige Löhne, im Durchschnitt nicht mehr als £ 2 pro Monat; die Arbeitszeit ist nicht geregelt, während Ueberarbeitbezahlung unbekannt ist. Die Reeder kümmern sich mehr um ihre Dividende, als um eine humane Behandlung der Seeleute.

Einem Bericht des Bengalischen Seemannsverbandes entnehmen wir noch, dass die Monatsheuern für das Maschinenpersonal wie folgt geregelt sind :

Oeler	26 Rupien
Heizer	22—26 „
Kohlenzieher	18—20 „
Koch	18 „

Die Arbeitszeit beträgt während der Reise 12 Stunden, im Hafen jedoch 18—19 Stunden pro Tag.

Unter solchen traurigen Verhältnissen kann es mit der Organisierung der Seeleute und dem Zustandekommen festgefügtter Gewerkschaften nur langsam vorwärts gehen. Es kann aber kein Zweifel darüber bestehen, dass die beiden genannten Verbände sich ihrer Aufgabe bewusst sind und auf die Unterstützung der europäischen Organisationen ein Anrecht haben.

*) 1 Rupie = R. M. 1,50.

Arbeitsbedingungen der Seeleute
in verschiedenen Ländern.

DÄNEMARK.

I. Löhne.

GRUPPE	Grosse Fahrt	Kleine Fahrt	Küstenfahrt
	Dän. Kr.	Dän. Kr.	Dän. Kr.
A. Deckpersonal.			
Bootsmann	178.50	178.50	178.50
Zimmermann	178.50	178.50	178.50
Vollmatrose	158.30	158.30	158.30
Leichtmatrose	77.20	77.20	77.20
Junge	36.40	36.40	36.40
B. Maschinenraumpersonal.			
Donkeyman	178.50	178.50	178.50
Oeler oder Motormann-Assistent	162.20	162.20	162.20
Heizer	162.20	162.20	162.20
Trimmer über 22 Jahren	107.90	107.90	107.90
Trimmer unter 22 Jahren	87.60	87.60	87.60
C. Bedienungspersonal.			
1. Steward oder Allein-steward			
	Min. 231.—		
	Max. 292.—		
Messraumsteward	29.10		
Salonsteward	24.25		
1. Koch			
	Min. 171.—		
	Max. 216.—		
Alleinkoch			
	Min. 171.—		
2. Koch			
	171.—		
Kochsmaat	106.—		
Junge	41.—		

Bemerkungen.

Auf dänischen Schiffen werden keine farbigen Mannschaften beschäftigt.

Die Heuersätze sind auf allen Schiffstypen die selben. Mitglieder der Deck- und Maschinenraummannschaft auf Passagierschiffen in der Amerikafahrt erhalten nach drei Reisen 20 Kr. monatlich extra.

Bei der Ost-Asiatischen Gesellschaft, der 20 Schiffe von insgesamt 77 585 N.R.T. gehören, erhält ein Motormann-Assistent pro Monat 184 Kr. zuzüglich einer Dienstalterszulage von 10 Kr. monatlich nach zurückgelegter zweijähriger Dienstzeit.

Sämtliche Heuersätze werden nach dem Stand der Indexziffer bemessen.

II. Arbeitszeit.

A. Deckpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Deckpersonal :

- a) auf See : 10 und 14 Stunden, einen Tag um den andern ;
- b) im Hafen und auf der Reede : 9 Stunden ;
- c) an Tagen der Ankunft und Abreise : 9 Stunden ;
- d) in den Tropen : 8 Stunden im Hafen, auf See wie oben.

Es besteht das Zweiwachensystem. Die Wachen werden von 2—3 Mannschaftsmitgliedern gegangen. Der Rest der Mannschaft wird als Tagelöhner verwendet. Diese arbeiten 10 Stunden, zwischen morgens 6 bis abends 6 Uhr.

Die Arbeitszeit ist auf allen Schiffen gleich.

Die Ueberstundenarbeit ist unbegrenzt. Hierfür werden pro Stunde folgende Sätze bezahlt : an Vollmatrose Kr. 1,22, an Leichtmatrose und Jungmann Kr. 0,92.

B. Maschinenraumpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Maschinenraumpersonal :

- a) auf See : 8 Stunden, ausschliesslich der zum Aschehieven nötigen Zeit ;
- b) im Hafen und auf der Reede : 8 Stunden ;
- c) an Tagen der Ankunft und Abreise : 8 Stunden ;
- d) in den Tropen : 8 Stunden.

Es besteht das Dreiwachensystem.

Tagelöhner werden nur auf wenigen Schiffen beschäftigt. Sie arbeiten 8 Stunden, von 7 Uhr vorm. bis 5 Uhr nachm., mit zweistündiger Mittagspause.

Die Arbeitszeit ist auf allen Schiffstypen gleich.

Im allgemeinen sind die Besatzungen der dänischen Schiffe klein und die von einem Heizer oder Trimmer zu verarbeitenden Kohlenmengen ziemlich verschieden. Sie dürften normalerweise zwischen 4 bis 6 Tonnen täglich schwanken.

Ueberstundenarbeit ist erforderlichenfalls zu leisten.

Die Ueberstunde wird durchweg mit Kr. 1.22 vergütet.

C. Bedienungspersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit der Mitglieder der Bedienungsmannschaft beträgt :

- a) auf See : 12 bis 14 Stunden ;
- b) im Hafen und auf der Reede : 12 bis 13 Stunden ;
- c) an Tagen der Ankunft und Abreise : 12 bis 14 Stunden ;
- d) in den Tropen : 12 bis 14 Stunden.

Die Mitglieder der Bedienungsmannschaft werden als Tagelöhner beschäftigt.

Die Arbeitszeit ist auf allen Schiffstypen gleich.

Farbige Mannschaften finden keine Verwendung. Ueberstundenarbeit ist unbegrenzt ; sie wird mit Kr. 1.30 pro Stunde vergütet.

III. Allgemeines.

Die Anmusterung erfolgt durch staatliche Stellen, die Gewerkschaften nehmen jedoch die Auswahl der Leute vor.

Die Heuern werden ausbezahlt, wenn das Schiff im Hafen ist. Die endgültige Lohnzahlung wird jedoch erst bei der Abmusterung vorgenommen.

Ein Teil der Heuer kann durch Ziehschein oder Scheck an die Familie des Seemanns ausbezahlt werden.

Bei der Anmusterung wird in der Regel ein Vorschuss von 20—30 Kronen gewährt. Vorschüsse erhält niemand anders als der Seemann selbst.

Bemannungsskala.

Vorschriften über die Bemannungsskala bestehen nicht.

Die Stärke der Mannschaften ist sehr unterschiedlich, selbst auf Schiffen der selben Grösse. Auf kleinen Passagierdampfern setzt sich die Besatzung gewöhnlich aus 3 Heizern und 4 Vollmatrosen zusammen, auf mittelgrossen Passagierdampfern aus 7 Heizern und 6 Vollmatrosen, auf grossen Passagierdampfern aus 36 Heizern, 16 Vollmatrosen und 6 Leichtmatrosen und Jungmännern.

Unterkunftsverhältnisse.

Es gibt alle möglichen Unterkunftsverhältnisse, von den besten bis zu den schlechtesten, je nach Alter und Ausrüstung des Schiffes.

Rationen.

Auf Grund gesetzlicher Bestimmungen müssen folgende Wochen-Rationen verabfolgt werden :

5 000 gr. Roggen- oder Weizenbrot; 4 000 gr. Biskuit; 750 gr. gesalzener oder geräucherter Speck (für 2 Tage); 500 gr. Salzfleisch; 1 500 gr. frisches oder eingemachtes Fleisch (für 3 Tage); 500 gr. frischer Fisch; 250 gr. getrockneter Fisch; 500 gr. Butter oder Margarine; 200 gr. Aufschnitt; 125 gr. Hafer-

grütze; 150 gr. Reis; 25 gr. Hafergrütze, Reis oder Sago (für Suppen); 400 gr. Erbsen oder Bohnen; 500 gr. Weizenmehl; 2 000 gr. Kartoffeln; 80 gr. getrocknete Kartoffeln; 250 gr. frisches Gemüse oder rote Rüben oder 125 gr. konserviertes oder getrocknetes Gemüse; 625 gr. Zucker für Kaffee oder Kakao; 100 gr. gerösteter und gemahlener Kaffee; 30 gr. Zichorie; 20 gr. Tee; 140 gr. Kakao.

Die Mahlzeiten werden mannschaftsweise eingenommen.

Frauen werden nur auf Passagierdampfern, und zwar in der Abteilung Bedienungspersonal beschäftigt.

NOTIZEN

Die 44-Stundenwoche bei den australischen Eisenbahnen.

Laut dem Tätigkeitsbericht des Generalsekretärs des australischen Eisenbahner-Verbandes für das Jahr 1926 haben 67% des Eisenbahnpersonals in den verschiedenen australischen Staaten eine 44-stündige wöchentliche Arbeitszeit. Wie die Verhältnisse in den einzelnen Staaten liegen, sei nachstehend näher aufgezeigt.

Staaten, in denen die 44-Stundenwoche in Kraft ist.	Zahl der Bediensteten inschl. Streckenarbeiter.
Queensland	19 884
Neu Süd-Wales	53 002
Ost-Australien	8 182
	<u>81 068</u>
In Victoria, Süd-Australien und Tasmanien arbeiten höchstens 44 Stunden pro Woche	3 200
	<u>84 268</u>
Staaten, in denen die 48-Stundenwoche in Kraft ist.	
Victoria	30 267
Süd-Australien	12 835
Tasmanien	1 466
	<u>44 568</u>
Abzüglich der Bediensteten mit einer wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 44 Stunden (s. oben)	3 200
	<u>41 368</u>
Gesamtpersonalbestand	125 636
Bedienstete mit einer Höchstarbeitszeit von 44 Stunden wöchentlich	84 268
Bedienstete mit einer Höchstarbeitszeit von 48 Stunden wöchentlich	41 368

Die Arbeitszeit im Betriebsdienst der deutschen Reichsbahn.

Dem Geschäftsbericht des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands (I. VII. 1925—31. XII. 1926) entnehmen wir folgende Angaben über die für das Betriebspersonal (= 60% des Gesamtpersonalstandes, naml. 425 018 Köpfe) am 1. Juli 1925 in Kraft befindliche Arbeits- und Schichtzeit.

Die Arbeitszeit betrug im siebentägigen Zeitraum;

Prozent des Person.	3,6	17,9	48,95	12,0	8,2	9,2
Wöchentlich bis	48 Std.	49-53 Std.	54 Std.	55-56 Std.	57-59 Std.	60 Std.

Die Schichtzeit betrug im siebentägigen Zeitraum;

Prozent des Personals	51,4	41,27	7,25
Wöchentlich bis	60 Std.	61-72 Std.	73-93 Std.

Für die einzelnen Gruppen war die Arbeits- und Schichtzeit wie folgt geregelt:

Arbeitszeit im siebentägigen Zeitraum.

Gruppe	48 Std.		54 Std.		55-60 Std.	
	%	%	%	%	%	%
Zugbegleitdienst (48 525 Köpfe)	6,3	35,3	20,9	37,4		
Lokomotivdienst (62 074 Köpfe)	4,8	45,4	22,2	27,3		
Bahnhofsdienst (126 630 Köpfe)	2,6	17,0	36,0	43,9		
Bahnwachungsdienst (22 015)	10,8	24,1	20,0	44,9		

Schichtzeit im siebentägigen Zeitraum.

Gruppe	54 Std.		61-72 Std.		73-93 Std.	
	%	%	%	%	%	%
Zugbegleitdienst	3,7	19,1	62,7	14,3		
Lokomotivdienst	24,3	50,41	24,5	0,79		
Bahnhofsdienst	18,8	34,6	39,3	7,3		
Bahnwachungsdienst	—	10,0	45,8	44,0		
		(60 Std.)				

ESPERANTO.

Der I. G. B. und die Frage der Hilfssprache.

Vom I. G. B. erhielten wir nachstehendes Schreiben:

"Werte Genossen,

Der Internationale Gewerkschaftskongress in Paris hat nachstehenden Beschluss gefasst:

"Hilfssprache. Der Internationale Gewerkschaftsbund wird beauftragt, die Möglichkeit der Verwendung einer bestimmten Sprache oder Hilfssprache als führende Sprache auf den Kongressen des Internationalen Gewerkschaftsbundes zu untersuchen und zu prüfen, was evtl. vom Internationalen Gewerkschaftsbund unternommen werden kann, um die zeitraubenden und die Arbeit erschwerenden Uebersetzungen auf internationalen Kongressen der Arbeiterbewegung überflüssig zu machen."

Bevor wir weitere Schritte in dieser Angelegenheit unternehmen, möchten wir bei den Landeszentralen und Internationalen Berufsssekretariaten anfragen, ob sie irgend welche Anregungen zu geben und eventuell eine bestimmte Sprache oder Hilfssprache in Vorschlag zu bringen haben.

Mit Gruss

Internationaler Gewerkschaftsbund:

Joh. Sassenbach, Sekretär."

Diesen Brief beantworteten wir wie folgt:

"Werte Genossen!

Der Gebrauch so vieler verschiedener Sprachen, wie dies in unserer Bewegung noch der Fall ist, bedeutet einestells eine ungeheure Geld-, Zeit- und Kraftvergeudung, andernteils entstehen dadurch, trotz aller Kosten und Sorgen, des öfteren Missverständnisse und Unklarheiten.

Da die internationale Arbeit intensiver wird, werden auch die erwähnten Schwierigkeiten an Bedeutung zunehmen, was zu einem unvermeidlichen Stillstand unserer Arbeit führen würde. Damit ist umso mehr zu rechnen, weil schon bei dem jetzigen Stand der Dinge Anzeichen dafür vorhanden sind, dass stets mehr Organisationen Anspruch auf die Verwendung ihrer Landessprache bei der internationalen Arbeit erheben werden.

Die zu einer gehörigen Teilnahme an internationalen Besprechungen erforderlichen Sprachkenntnisse bringen die Gefahr mit sich, dass Personen, die sich sonst sehr eignen würden, hierfür nicht in Betracht kommen und so ihre Fähigkeiten nicht in den Dienst der Bewegung stellen können.

Es muss als rein utopisch und ausgeschlossen erachtet werden, dass eine der bestehenden Landessprachen zur führenden Sprache erhoben werden könnte. Ausserdem würden an die in unserer Bewegung tätigen Leute, die nicht viel Zeit und Gelegenheit haben, um eine dieser Sprachen gründlich zu erlernen, viel zu grosse Anforderungen gestellt.

Die neutrale Hilfssprache Esperanto, deren Kenntnis man sich mit viel weniger Aufwand an Zeit und Mühe aneignen kann als irgend eine Landessprache, ist eine Lösung des in unserer Bewegung stets erster werdenden Sprachenproblems. Dies werden Sie aus den Beilagen (Esperanto-Rubrik unseres Mitteilungsblattes und einer von Unterzeichnetem vor dem Rundfunk gehaltenen, im Organ der holländischen Vereinigung des Eisen- und Strassenbahnpersonals veröffentlichten Rede) ersehen, die noch weitere, aus den heutigen Verhältnissen herauswachsende Schwierigkeiten aufzeigen. (Insbesondere sei auf die von den Arbeiterdelegierten zur 8. Arbeitskonferenz in Genf angenommene Resolution hingewiesen).

Uebrigens werden Sie sich, wie dies auch bei uns der Fall war, durch Teilnahme an einem internationalen Esperanto-Kongress davon vergewissern, dass Esperanto-tatsächlich allen Anforderungen, welche man an eine internationale Hilfssprache stellen kann, entspricht. Diese Hilfssprache hat sich auch in unserem Büro beim Briefwechsel als sehr nützlich erwiesen.

Aus all diesen Gründen sprach sich unser Vorstand bereits im Jahre 1925 in einer Sitzung dafür aus, die Hilfssprache Esperanto unter den Mitgliedern der uns angeschlossenen Organisationen nach besten Kräften zu fördern.

Der I. G. B. wird unseres Erachtens sehr nützliche Arbeit verrichten, wenn er bei seiner sonstigen Tätigkeit eine lebhaft propaganda für Esperanto entfaltet, dafür eintritt — evtl. nach Fühlungnahme mit anderen Körperschaften innerhalb der Arbeiterbewegung — dass diese Sprache als Unterrichtsgegenstand in sämtlichen Schulen eingeführt wird und mittlerweile, um diesem Wunsche in möglichst weitgehendem Masse gerecht zu werden, die gewerkschaftlichen Landeszentralen, und die Organisationen, aus welchen sie zusammengesetzt sind, anspornt, durch Einrichtung von Kursen und durch regelmässige Veröffentlichungen in den Gewerkschaftszeitungen zu einer grösseren Verbreitung der Welthilfssprache Esperanto unter den Mitgliedern beizutragen.

Dem nächsten Kongress des I.G.B. könnte ein Bericht Ihres Vorstandes über die Ergebnisse Ihrer Untersuchung und über die Verwendung, die Esperanto jetzt schon findet, als Grundlage für Besprechungen über die Einführung dieser Hilfssprache bei der praktischen Arbeit unserer internationalen Bewegung dienen.

Kameradschaftlich grüssend,

N. Nathans."