



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 33</p> <p>Mitteilungen des Sekretariats. 34</p> <p>Eisenbahner:</p> <p>Die Gewerkschaftsbewegung der bulgarischen Eisenbahner 35</p> <p>Durchschnittliche Stundenlöhne der Bediensteten auf dampfbetriebenen Eisenbahnen in Kanada 36</p>	<p>Aus der britisch-indischen Eisenbahnerbewegung 37</p> <p>Transportarbeiter:</p> <p>Löhne und Arbeitszeit der Kanadischen Hafenarbeiter 38</p> <p>Verhältnisse im Kraftverkehr und Kraftfahrberuf verschiedener Länder. (Australien) 38</p> <p>Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft (Grossbritannien) 39</p>	<p>Die Hafenarbeiter-Sektion der I. T. F. leitet eine neue Kampagne ein 40</p> <p>Francisco Cordero 40</p> <p>Das Tragen schwerer Lasten. 41</p> <p>Seeleute:</p> <p>Der Seemann und seine Stellung in der Welt 42</p> <p>Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern (Deutschland) 43</p> <p>Bemerkungen</p> <p>Esperanto 44</p>
--	--	--

ALLGEMEINES

Rundschau.

Wahlkämpfe.

In den drei grössten westeuropäischen Ländern stehen die Wahlen vor der Tür. Obwohl das Ergebnis dieser Kraftmessung sich nicht leicht voraussagen lässt, so darf man doch versuchen, die Frage zu beantworten, ob der Wahlausgang einen günstigen Einfluss auf die ökonomischen Verhältnisse Europas ausüben wird. Während bei den vorigen Wahlen die französischen Nationalisten eine Niederlage erlitten, siegten ihre deutschen Gesinnungsgenossen. Wird es jetzt umgekehrt sein? Die Gefahr eines reaktionären Sieges in Frankreich ist nicht imaginär und sie würde rechts vom Rheinufer nicht ihr Gegengewicht finden; sie könnte nur die Räder der deutschen Staatsmaschine sperren, der unzweifelhaft frisches Blut zugeführt werden wird. Dafür sprechen die deutschen Wahlziffern der letzten Zeit eine deutliche Sprache. Hoffentlich werden diese Tatsachen auch ihren Einfluss auf das französische Volk haben. Statt des Kampfes gegen den ausländischen Feind haben die französischen Rechtsparteien sich zum Kampfe gegen den inneren Feind gerüstet und sie versuchen mit den gemeinsten Mitteln, die Arbeiterparteien beim Volke zu denunzieren. Dies ist begreiflich, wenn man sich vergegenwärtigt, dass eine Niederlage der Reaktionären in Deutschland und Frankreich sich geradezu verhängnisvoll für sie auswirken würde.

Die Lage der Arbeiterklasse in beiden Ländern ist sehr verschieden. In Deutschland hat sich die Gewerkschaftsbewegung erholt und sie führt mit ziemlich grossen Erfolg einen energischen Kampf zur Hebung der sozialen Lage. In Frankreich dagegen leidet sie

Wahlplakat der französischen Rechtsparteien.



„Die Sozialisten und Kommunisten wollen die Republik erwürgen. — Es lebe die Republik!“

Zeichnung aus „Der Abend“, Berlin.
Der Metallindustrielle.



„Reichtagsneuwahl? — Da werde ich noch rasch ein paar Hunderttausend Wähler ins sozialdemokratische Lager hinüberschieben.“

noch immer schwer unter den Folgen der Spaltung. Sie hat zwar auf manchem Gebiete ihre syndikalistischen Prinzipien aufgegeben, besonders in bezug auf die Sozialversicherung, politisch verhält sie sich aber neutral und daher kam es auch, dass das von der C. G. T. veröffentlichte Programm den Radikalen (Demokraten) sofort Bewunderung abzwang und deren Unterstützung fand. Die Regierung Poincaré hielt den Augenblick auch für geeignet, die noch dürftige Sozialgesetzgebung des Landes durch die Einführung einer umfassenden Sozialversicherung auszubauen, was ihr jedenfalls Arbeiterstimmen einbringen dürfte.

In England steht noch nicht fest, wann das Land sein Urteil über Baldwin abgeben kann. Dass er mit heiler Haut davonkommen wird, nimmt keiner an. Obwohl die Sitzungsdauer des Parlamentes 5 Jahre beträgt, hält die Regierung meistens solange nicht aus und sie schlägt dem König die Auflösung des Unterhauses vor, wenn sie glaubt, eine gute Chance zu haben. Im Inselreiche hat ein anscheinend bedeutungsloser Vorfall schon öfters grosse Unruhe erzeugt. Der Sinowjewbrief, dessen Echtheit noch immer nichts weniger als

feststeht, zwang die Arbeiterregierung, zurückzutreten und trug dazu bei, den Konservativen zu ihrem Siege zu verhelfen. Immer wieder ist dieser Brief aufgetaucht und es ist nicht ausgeschlossen, dass er bei den kommenden Wahlen von neuem eine grosse Rolle spielen wird, diesmal zu ungunsten der Regierungspartei.

Mit Spannung sieht jeder dem Ergebnis der Wahlen entgegen. Ob Niederlage oder Sieg, die Stärkung der Gewerkschaftsbewegung wird jederzeit die beste Gewähr für die Besserstellung der Arbeiterklasse bieten.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS

Kongress der I. T. F. 1928.

Nach der am 14. und 15. April stattfindenden Sitzung des Exekutiv-Komitees werden wir den Organisationen die für den nächsten Kongress gestellten Anträge bekanntgeben.

Angaben über Mitgliederzahlen und finanzielle Verhältnisse.

Diejenigen Organisationen, welche uns noch keine Mitteilung über ihren Mitgliederstand und ihre Kassenverhältnisse per 1. Januar 1928 zugehen liessen, werden dringend ersucht, dies unverzüglich zu tun.

Beitragszahlung. — Beschickung des I. T. F.-Kongresses.

Wir erinnern hiermit an die Bestimmung in Artikel 12 unserer Satzungen, die lautet: „Der Beitrag beträgt 6 Cents (holländische Währung) pro Mitglied und Jahr, und ist in vierteljährlichen Raten im voraus zu entrichten“. Ferner sei auf Artikel 19 der Satzungen verwiesen, welcher besagt: „Die angeschlossenen Organisationen sind berechtigt, nach der Zahl ihrer Mitglieder, für die in dem Kongresse vorausgegangenen Quartal Beiträge entrichtet sind Delegierte zu entsenden“.

Eingegangene Beiträge.

Für das Beitragsjahr 1927:

Verband der norwegischen Eisenbahn-Kanzlisten . . .	fl.	91.86
Belgischer Strassenbahner-Verband	„	185.19
Französischer Hafendarbeiter-Verband	„	315.—
Französischer Transportarbeiter-Verband	fr.	3707.20
Französischer Eisenbahner-Verband	„	8000.—

Für das Beitragsjahr 1928:

Schweizerischer Eisenbahner-Verband	fr.	4611.80
Norwegischer Matrosen- und Heizer-Verband	fl.	240.—
Norwegischer Transportarbeiter-Verband	„	312.—
Spanischer Eisenbahner-Verband	„	960.—
Deutscher Verkehrsband	M.	8000.—
Dänischer Eisenbahner-Verband	fl.	532.08
Luxemburgischer Eisenbahner-Verband	„	301.32
Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals	„	295.98
Schwedischer Transportarbeiter-Verband	„	1078.14
Dänischer Verband der Schiffsheizer	„	120.—
Deutscher Transportarbeiter-Verband in der Tschecho- slowakei	„	311.28
Holländischer Transportarbeiter-Verband	„	1368.—

Kongresse.

Polnischer Eisenbahner-Verband 28. und 29. April in Lodz.
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands 17. bis 23. Juni in
Frankfurt a. M.

Griechischer Eisenbahner-Verband 22. März in Volos.
Schwedischer Transportarbeiter-Verband 1. bis 7. Juli in Stockholm.
Französischer Eisenbahner-Verband 10. bis 12. Mai in Toulouse.
Verband der Eisenbahnkanzlisten Englands 21. bis 24. Mai in Brid-
lington (Yorkshire).

Luxemburgischer Eisenbahnerverband 31. März und 1. April in
Luxemburg.

EISENBÄHNER

Die Gewerkschaftsbewegung der bulgarischen Eisenbahner.

Der bulgarische Eisenbahner-Verband hat in seinem Organ „Jéléznicharska Borba“ eine Esperanto-Spalte eröffnet, worin bereits zwei Artikel des Genossen Issaieff, sowie ein Auszug aus dem Geschäftsbericht erschienen sind. Diese Esperanto-Spalte diene als Unterlage zu dem nachstehenden Artikel.

Die Geschichte der Arbeiterbewegung Bulgariens reicht bis auf die ersten Jahre unseres Jahrhunderts zurück. Im Jahre 1905, als sowohl die gewerkschaftliche wie die politische Organisation noch schwach waren, führte die damals herrschende Uneinigkeit zu einer Kräftezersplitterung innerhalb der politischen sozialistischen Bewegung. Die Streiter waren durch beide der bis dahin parallelen Bewegungen in Anspruch genommen, sodass die gewerkschaftliche Bewegung von den Meinungsverschiedenheiten, die in der Partei auftauchten, unglücklich beeinflusst wurde. Die Spaltung in der damaligen Gewerkschaftsbewegung besteht heute noch fort.

Die Eisenbahnerbewegung entstand in den Jahren 1903—1904 und die Propaganda dafür wurde je nach den Umständen bald geheim, bald öffentlich getrieben. Es dauerte nicht lange bis sich auch die Eisenbahner an dem proletarischen Bruderkrieg beteiligten. So bestanden 1906 fünf Eisenbahnerorganisationen, welche sich um die Mitglieder stritten: drei sozialistische Organisationen, jede von einer der drei sozialistischen Fraktionen beeinflusst, eine neutrale Organisation und ein von der Verwaltung geschaffener Wohltätigkeitsverein.

Trotz dieser Zersplitterung führten die Arbeiter der Werkstätten und Lokomotivschuppen einen Streik zum vorteilhaften Abschluss; der Streik begann und endete in der ersten Januarhälfte 1906. Die moralische Auswirkung dieses Streiks war enorm. Die neutrale Organisation erliess einen Appel zur Einheit, dem zwei der sozialistischen Organisationen Folge leisteten. Der gemischte Ausschuss der drei Organisationen proklamierte den Generalstreik am 20. Dezember 1906 und konnte am 31. Januar 1907 den Sieg verkünden. Am darauffolgenden Tage erfolgte die Verschmelzung der drei Organisationen zu der jetzigen „Eisenbahner-Union“. Die dritte sozialistische Organisation — von der sozialistischen Minderheitspartei, der späteren kommunistischen Partei, beeinflusst — verweigerte jede Mitarbeit und sabotierte sogar den Streik.

Eine Gruppe trat im Jahre 1910 aus dem Verband aus und bildete eine neutrale Organisation. Nach dem Balkankriege kehrte sie jedoch wieder zum Verband zurück.

Gleichzeitig splitterte das Lokomotivpersonal von der minderheits-sozialistischen Organisation ab und schuf einen korporativen Verband, dem eine Anzahl unorganisierte Lokomotivbedienstete beitraten.

Die minderheitssozialistischen Gewerkschafter schufen 1911 die Transportarbeiterföderation, umfassend Eisenbahner, Strassenbahner, Postler und ähnliche Gruppen. Während der minderheitssozialistischen Eisenbahnergewerkschaft der Zutritt zur I.T.F. verweigert wurde, fand die neue Transportarbeiterföderation Aufnahme. Die Hoffnung, auf diesem Wege die Einheit herbeizuführen, wurde jedoch getäuscht.

Februar 1920. — Ein Streikbild.



Streikende Eisenbahner arbeiten unfreiwillig beim Strassenbau unter den Bajonetten. Ein Steinklopfer mit dem Schlapphut ist nicht von der Zunft. Es ist der Kollege Boris Simidchieff, zweiter Bahnhofsvorsteher in Philippopolis, nunmehr aus dem Dienst entlassen. Er ist jetzt Bürovorsteher im Hauptverwaltungsbüro des Bulgarischen Eisenbahner-Verbandes.

1919 bestanden wieder vier Organisationen: 1. die Eisenbahner-Union, 2. die Transportarbeiter-Föderation, 3. die Gewerkschaft der Lokomotivführer und -Heizer, 4. der Verein der Ingenieure und Architekten der Eisenbahnen, Post und Telegraphen. Diese vier Organisationen und die Gewerkschaft des P.T.T.-Personals bildeten in diesem Jahre ein Aktionskomitee zur Lösung des Lohnproblems. Die kommunistische Propaganda führte zum Streik im Dezember 1919; die Bewegung endete am 18. Februar 1920 mit einer Niederlage.

Das unglückliche Ende des Streikes hatte die gewaltsame Auflösung der kommunistischen Transportarbeiterföderation im Gefolge. Die agrarische Regierung — unter der Führung des inzwischen verstorbenen Stambuliski — erliess ein Gesetz, welches den nach Ministerien zu trennenden Verbänden der Staatsbediensteten verbietet, unter sich Bundesorgane zu bilden oder mit den Arbeiterverbänden der Privatindustrie ein Bündnis einzugehen. Somit ist der Eisenbahnergewerkschaft die Möglichkeit genommen, dem Gewerkschaftsbund anzugehören.

Eine neue neutrale Organisation entstand am 15. Januar 1924, sie schloss sich aber Ende 1926, dem Beispiel der Lokomotivführer und -Heizergewerkschaft folgend, der Eisenbahnerunion an.

Nach diesen Verschmelzungen war am 1. Januar 1928 ein Mitgliederstand von insgesamt 4230 zu verzeichnen, worunter 551 Lokomotivbedienstete und 56 Arbeiter eines staatlich betriebenen Hafens. Der Personalbestand zählt insgesamt 16.000 Köpfe.

Es scheint nunmehr, dass bei den bulgarischen Eisenbahnern der grösste Teil der Zwistursachen erschöpft ist. Dies ist umso mehr zu begrüssen als wichtigere Sorgen die gewerkschaftliche Bewegung in Anspruch nehmen. Das politische Regime ist unstet und gefährdet ständig die Freiheit der beruflichen Vereinigung. Ein gewaltiges Stück Propagandaarbeit ist noch zu leisten; denn nur 30 % der Eisenbahner sind organisiert. Die schon ungenügenden Vorkriegslöhne sind noch nicht überall erreicht.

Es sei aber auch nicht übersehen, dass die bulgarischen Eisenbahner mit ausserordentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Sie teilen das Los einer Landbevölkerung von fünf Millionen, auf deren Schultern eine jährlich steigende Reparationslast

drückt. Um die Kriegsschulden bezahlen zu können, beschränkt die Regierung alle Ausgaben auf das niedrigste Mass. Wie immer in solchen Fällen wird sehr oft am verkehrten Ende gespart; die Staatsbediensteten sind dabei die ersten Leidtragenden. Alle öffentlichen Arbeiten sind eingestellt; diese Massnahme zeitigt Entlassungen, allen Härten und Ungerechtigkeiten Vorschub leistend. Der Eisenbahnverband gewährt alljährlich Unterstützungen an zu Unrecht entlassene Mitglieder. Die Willkür und Sparmassnahmen der Regierung spiegeln sich in diesem Ausgabenposten des Verbandes wieder. Er zahlte an Unterstützungen:

600 000	Leva	im	Jahre	1922
12 000	„	„	„	1923
50 000	„	„	„	1924
28 000	„	„	„	1925
55 000	„	„	„	1926
164 000	„	„	„	1927 (Der Voranschlag war 100 000 Leva).

Der Verbandsleitung macht sich auf eine Steigerung dieser Ausgaben gefasst. Infolge des Scheiterns von Anleiheverhandlungen wird der Staatsaushalt für 1928 von 7,5 Milliarden Leva um 1/2 Milliarde verringert.

Der Eisenbahnminister erklärte, 7 beschäftigte Personen per Km. sei zuviel. *)

Diese Schwierigkeiten, die wenig rosigen Aussichten, selbst die Entlassung von Vorstandsmitgliedern, entmutigen die Führer der Union nicht.

Der Kassenbericht zeugt übrigens von einer erfreulichen Stabilität. Das vorgesehene Budget für 1927 bezifferte sich auf 950 000 Leva. Die Einnahmen betrugen 1,176,846 Leva, die Ausgaben 914,935.

Schliesslich hat der Verband sich nun auch sein eigenes Haus erbaut, dessen Preis nach Fertigstellung eine Million Leva stark überschreiten wird.

Mit Erfolg hat der Verband gegen eine Anzahl Härten gefochten, die mit dem Personalabbau zusammenhängen und das Krankenkassenwesen verbessert. Der Geschäftsbericht des Verbandsvorstandes über das Jahr 1927 lässt auf eine intensive Tätigkeit, auf langsamen, aber sicheren Fortschritt und auf grosses Selbstvertrauen schliessen.

*) Diese Ziffer gehört zu den niedrigsten Europas. Weniger als 7 Personen pro Betriebskilometer sind beschäftigt in Estland, Griechenland, Lettland, Litauen, Norwegen und Schweden. In den übrigen Ländern schwankt die Ziffer zwischen 7 und 22. Siehe Mitteilungsblatt Oktober 1927. 1.00 Mark = 33 Leva.

Durchschnittliche Stundenlöhne der Bediensteten auf dampfbetriebenen Eisenbahnen in Kanada. (Dominion Bureau of Statistics).

KATEGORIE.	30.	30.	30.	31.	31.	31.	31.	31.	31.	31.	31.	Zahl der Beschäftigten in 1925 §)
	Jun 1917	Jun 1918	Jun 1919	Dez. *) 1919	Dez. 1920	Dez. 1921	Dez. 1922	Dez. 1923	Dez. 1924	Dez. 1925	Dez. 1926	
1	280	307	442	458	637	609	580	580	570	575	577	18.096
2	355	394	531	639	769	755	676	687	693	691	—	729
3	279	314	635	529	613	617	554	559	557	557	559	6.167
4	422	467	685	708	811	840	780	730	735	739	738	4.522
5	394	455	600	694	821	854	783	735	735	736	741	1.371
6	363	423	680	709	810	843	770	732	735	738	754	156
7	350	431	585	603	799	707	635	676	734	709	—	707
8	305	334	436	508	588	680	671	533	629	649	—	66
9	304	368	581	627	740	752	679	651	636	640	—	6.280
10	296	362	597	640	748	777	701	673	683	684	—	1.326
11	323	373	613	718	780	790	724	682	688	678	690	706
12	387	342	583	636	764	786	706	671	—	—	—	—
13	298	321	559	674	763	773	700	646	651	646	—	5.817
14	263	321	542	593	725	745	674	640	—	—	—	—
15	206	237	366	407	459	426	363	364	365	367	371	20.108
16	219	252	342	387	443	421	373	369	340	339	297	8.732
17	363	329	555	644	754	728	633	648	667	687	—	220
18	212	268	315	360	425	338	300	315	292	296	—	5.225
19	623	704	957	1.084	1.095	1.179	1.134	1.132	1.193	1.141	1.128	548
20	308	382	608	642	670	747	692	683	—	—	—	—
21	258	338	424	467	700	680	608	632	689	685	—	1.547
22	284	328	510	616	569	712	651	632	668	670	—	1.159
23	318	281	602	735	738	776	722	714	704	710	—	2.996
24	322	361	520	576	754	837	795	792	777	781	—	691
25	225	257	390	469	480	527	479	475	477	483	—	7.210
26	422	532	676	729	865	874	834	838	841	836	847	1.075
27	264	334	479	531	672	684	647	651	653	649	651	1.096
28	389	444	644	705	765	843	805	818	811	810	816	1.171
29	375	412	636	656	713	779	735	749	745	734	727	2.618
30	201	199	380	486	536	595	555	555	561	563	575	487
31	284	303	433	556	635	672	622	620	621	621	626	657
32	212	247	386	431	495	489	422	404	415	416	—	7.630
33	538	660	798	869	1.028	1.014	981	986	1.010	1.000	1.016	2.729
34	364	437	607	639	782	770	729	734	748	752	755	2.972
35	483	560	678	713	887	883	829	832	864	858	864	2.235
** 38	324	338	537	545	694	696	680	649	672	666	675	4.939
39	688	838	1.017	1.118	1.242	1.289	1.251	1.262	1.335	1.340	1.364	1.131
40	413	559	767	858	961	981	943	941	1.003	1.015	1.041	1.140
41	589	552	798	870	953	988	922	934	1.049	1.004	1.020	862
42	375	359	560	604	719	718	666	669	758	742	742	784
43	372	366	556	600	690	703	647	655	741	734	745	1.174
—	288	331	4.84	523	624	638	580	573	577	578	578	166.027 †)

*) Aenderung des Rechnungsjahres. †) Gesamtzahl der in den 43 Kategorien Beschäftigten, 127.079. §) Die Kategorienliste wurde im Jahre 1926 abgeändert. **) Die Kategorien 36 und 37 existieren nicht mehr.

Aus der britisch-indischen Eisenbahnerbewegung.

(Fortsetzung).

Bezüglich der Löhne beanstandet Giri besonders die ungeheure Spannung zwischen dem niedrigsten Lohn und dem höchsten Gehalt. Während das höchste Einkommen in Russland 8, in Japan 22, in Europa 5 bis 12 Mal so hoch ist als das niedrigste, ist dieses Verhältnis 1 : 444 bei der East-India- und 1 : 400 bei der Bengal-Nagpur-Bahn. Auf der einen Seite übertrieben hoch, auf der anderen weit unter dem Existenzminimum : das sind die beiden hervorstechendsten Merkmale in den Lohnverhältnissen.

„Gemäss einer Untersuchung“, so führt Giri aus, „welche von der Gewerkschaft der Bengal-Nagpur-Bahn vorgenommen wurde, soll der monatliche Mindestlohn 32 Rupien 1 Anna für ungelernete, 62 Rupien für qualifizierte Arbeiter und 94 Rupien 13 Anna für Bürobienstete betragen. Die tatsächlichen Monatslöhne betragen jedoch 7—9 Rupien für ungelernete, 18 Rupien für qualifizierte Arbeiter und 24 Rupien für Bürobienstete. Das ist deutlich genug. Das Arbeitsamt in Bombay erklärte kürzlich nach eingehender Untersuchung, dass zum Unterhalt einer indischen Arbeiterfamilie 43 Rupien Monateinkommen erforderlich seien, folglich 30 Rupien mehr als der niedrigste Lohn. Der All-Indische Gewerkschaftsbund und der All-Indische Eisenbahnerverband haben sich in einer Resolution dahin ausgesprochen, dass der Mindestlohn eines ungelerneten Arbeiters 30 Rupien, derjenige für Bürobienstete und Handwerker 60 Rupien betragen müsse. In grösseren Städten seien Ortszuschläge zu fordern. Das gegenwärtige Lohnsystem bei den Eisenbahnen müsse durch ein besonderes Besoldungsschema mit Dienstalterszulagen unter Beobachtung des Grundsatzes der Gewährung auskömmlicher Löhne und „gleicher Lohn für gleiche Leistung ersetzt werden, ohne Rücksicht auf Rasse, Farbe oder Gesinnung der Bediensteten.“

Redner übte auch am jetzigen Beförderungswesen scharfe Kritik. Die Vetternwirtschaft mit ihren Begünstigungen und Benachteiligungen, der Beförderung unfähiger Elemente und der an den Tag gelegten Heuchelei bei Klagen und Beschwerden, lastet schwer auf der britisch-indischen Eisenbahnerschaft. Der Verband fordert daher bei Beförderung oder Neueinstellung von Bediensteten die Wettbewerbsprüfung.

Nachdem schon in der Behandlung des Kapitels über die Beförderungen etwas von dem bestehenden Rassenkampf zum Ausdruck kommt, scheut Giri auch später nicht, auf diese unglückliche Erscheinung näher einzugehen, wobei er folgende Stelle aus dem Buche von S. C. Ghose über die indische Eisenbahnwirtschaft zitiert : „In den mittleren Personalgruppen besteht ebenso wie beim Aufsichtspersonal ein Anstellungsmonopol für Europäer. Diese Stellungen werden den Indiern absichtlich vorenthalten, mit der Begründung, es seien keine geeigneten Indier zu finden.“ Personalveränderungen und Abbaumassnahmen treffen, wie Giri sagt, in erster Linie die Indier, während den Anglo-Indiern (in Indien geborene Europäer) eine bevorzugte Stellung eingeräumt wird. Der grosse Kostenaufwand der Eisenbahnen für luxuriöse Wohnungen, Klubbhäuser und dergleichen für die europäischen Beamten ist begreiflicherweise ebenfalls Gegenstand der Kritik.

Bezüglich der Unterstützung bei Erwerbsunfähigkeit ist bei verschiedenen Eisenbahngesellschaften noch viel zu wünschen übrig. Eine Anzahl Berufskategorien, hauptsächlich die Werkstättenarbeiter, erhalten bei Erkrankungen überhaupt keine Unterstützung. In

anderen Fällen bietet die Beibringung eines ärztlichen Zeugnisses Gelegenheit zu Plackereien.

Erholungsurlaub wird nur und erst seit kurzer Zeit bei der Bengal-Nagpur-Bahn gewährt. Im allgemeinen wird er den indischen Bediensteten streitig gemacht. Selbst kurzer Urlaub für dringende persönliche Angelegenheiten wird verweigert unter dem Vorwand, es sei kein genügendes Ersatzpersonal vorhanden. Selbst die Feiertage und der wöchentliche Ruhetag stehen in Gefahr, denn in einer Reihe von Kanzleien und Betriebsgebäuden muss auch an Sonn- und Feiertagen gearbeitet werden.

In Britisch-Indien bestehen an grösseren Orten Personalausschüsse (Station Committees). Die Indier beklagen sich aber darüber, dass ihnen eine gerechte Vertretung in diesen Ausschüssen auf Grund der rassenunterschiedlichen Behandlung verwehrt werde. Ausserdem ist dafür gesorgt, dass selbst die vereinigten Stimmen der Vertreter des niedrigsten Personals diejenigen der höheren Beamten nicht überwiegen. Giri sagt hierzu : „Die Vertreter der Bediensteten sind häufig beschimpft worden, wenn sie all ihren Mut zusammennahmen, um gegen einen Vorschlag der Vertreter der höheren Beamten Stellung zu nehmen. Vor einiger Zeit wurde eine Ausschussmitglied entlassen, weil es den nach eigener Willkür verfahrenen Ausschuss in einer Flugschrift an den Pranger stellte. Der ausführende Beamte des Ausschusses ist diesem nicht verantwortlich und kann nach eigenem Ermessen, selbst gegen den Willen des Ausschusses, jeden ihm unterstellten Bediensteten entlassen.“ Der Vorstand fordert daher Umbildung dieser Ausschüsse.

Zwei Sätze der Flugschrift kennzeichnen die Missestände im Wohnungswesen und begründen zur Genüge die Forderung auf deren Beseitigung. „Hier wohnen grosse Eisenbahnerfamilien in Räumen von 12 × 8 und 16 × 10 Fuss bei einer Höhe von 9 Fuss. Für Kolonnenführer und andere niedrige Personalgruppen sind Wohnungen von 8 × 8 Fuss bereitgestellt und die Wohnungsverhältnisse bei den indischen Stationsvorstehern und Stationsbediensteten sind nur um ein geringes besser.“

Der Unterricht der Kinder und der Erwachsenen bedarf weitgehender Verbesserung. Dasselbe gilt für die berufliche Ausbildung der Eisenbahner.

In sozialpolitischer Hinsicht herrschen ebenfalls trostlose Zustände, es fehlt noch an jeglicher Versicherung gegen Krankheit und Arbeitslosigkeit. Eine Altersrentenversicherung tut ebenfalls not. Ferner ist ein Mangel an Spitalern vorhanden.

Giri fordert schliesslich von der Regierung die Einsetzung einer Untersuchungskommission, welche sich mit allen Beschwerden und Forderungen der Eisenbahner vertraut zu machen hätte. Als dringende und umfangreiche Beschwerden bezeichnet er diejenigen über

1. Unsicherheit des Dienstes;
2. Misshandlung und Schinderei des untergeordneten Personals;
3. Unzulänglichkeit der Löhne und
4. das ungerechte Beförderungswesen.

„Sir Charles Innes“ (Eisenbahn-, Handels- und Kultusminister), fährt Giri fort, „wendet die zweifelhafteste und gefährlichste Methode an auf Grund der Häufigkeit der Streiks festzustellen, ob unter den Eisenbahnern Unruhe besteht oder nicht. Ich bin dessen gewiss dass selbst seine Berechnungsart den Beweis dafür geliefert hat, dass die laut erhobenen Forderungen der Eisenbahnervertreter voll und ganz gerechtfertigt sind und dass ihm die 20 000 Bediensteten der Nord-West-Bahn und die 3 000 Bediensteten der Bengal- und Nord-West-Bahn, sowie die Streiks bei der Bengal-Nagpur-Bahn volle Genugtuung gegeben ha-

ben. Es wird Zeit, dass die indische Regierung aus ihrem Schlafe erwacht und der vom Abgeordneten Achaya eingebrachten Resolution Rechnung trägt durch sofortige Einsetzung eines Untersuchungsausschusses, wie dies schon zu wiederholten Malen gefordert wurde.“

Zum Schlusse beschäftigt Giri sich mit der Aufbauarbeit der Gewerkschaft selber. Er empfiehlt, bei Fassung wichtiger Beschlüsse, Urabstimmungen vorzunehmen. Jede Sektion (das Personal jeder Gesellschaft bildet eine Sektion des All-Indischen Verbandes) soll eine Genossenschaft und eine Sterbekasse gründen. Die Mitglieder und Sektionsleiter sollen nicht abwarten, bis ihre Gesellschaft etwas zur Bekämpfung der Unwissenheit und des Analphabetismus unternahme, sondern zur Selbsthilfe greifen durch die Einrichtung kostenfreier Abendschulen. Jede Sektion müsse ein aktives Propagandakomitee bilden und die Tätigkeit dieser Komitees soll möglichst einheitlich und unter zentraler Leitung sein. Er empfiehlt schliesslich dem Verbandstage, Mittel bereit zu stellen zur Herausgabe einer Wochenschrift.



Löhne und Arbeitszeit der Kanadischen Hafendarbeiter.

Folgende, der *Labour Gazette*, Organ des kanadischen Arbeitsministeriums entnommenen Zahlen geben die in den kanadischen Häfen gültigen Stundenlohnsätze und die tägliche Arbeitszeit wieder :

Beschäftigungsort	1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926		1927	
	Stundenlohn	Tägliche Arbeitszeit	Stundenlohn	Tägliche Arbeitszeit	Stundenlohn	Tägliche Arbeitszeit	Stundenlohn	Tägliche Arbeitszeit	Stundenlohn	Tägliche Arbeitszeit	Stundenlohn	Tägliche Arbeitszeit	Stundenlohn	Tägliche Arbeitszeit	Stundenlohn	Tägliche Arbeitszeit
	\$		\$		\$		\$		\$		\$		\$		\$	
Charlottetown	.60	9	.60	9	.60	9	.60	9	.70	9	.65	9	.60	9	.60	10
Halifax	.65	9	.65	9	.55	9	.55	9	.65	9	.65	9	.65	9	.65	10
St. John	.70	9	.70	9	.55	9	.55	9	.65	9	.65	9	.65	9	.65	9
Quebec	.65	9	.65	9	.60	9	.65	9	.65	9	.65	9	.65	9	.60	10
Montreal	.70	10	.60	10	.50	10	.50	10	.62	10	.62	10	.62	10	.65	10
Pt. Edward	.40	10	.35	10	.30	10	.40	10	.35	10	.35	10	.35	10	.35	10
Port Mc Nicoll	.55	10	.40	10	.35	10	.35	10	.35	10	.35	10	.35	10	.35	10
Fort William	.46	10	.43	10	.35	10	.40	10	.40	10	.40	10	.40	10	.40	10
Vancouver	.90	8	.90	8	.80	8	.80	8	.80	8	.80	8	.84	8	.84	8
Victoria	.90	8	.80	8	.80	8	.80	8	.80	8	.80	8	.84	8	.84	8
Prince Rupert	.90	8	.90	8	.90	8	.80	8	.80	8	.80	8	.80	8	.80	8

Verhältnisse im Kraftverkehr und Kraftfahrerberuf verschiedener Länder.

AUSTRALIEN.

(Fortsetzung).

II. Gewerkschaftliche Organisation.

1. Verbände der Kraftfahrer.

Die bedeutendste Organisation, welche die meisten, im Passagier- und Güterverkehr tätigen Kraftfahrer zu ihren Mitgliedern zählt, ist die *Amalgamated Road Transport Workers' Union of Australia* (Einheitsver-

band der Landtransportarbeiter Australiens) deren Organisationsbereich sich über sämtliche sechs Staaten Australiens erstreckt und die gerade jetzt im Begriffe steht, sich mit folgenden Gewerkschaften zu einer grossen Organisation zu verschmelzen :

Bund der Kutscher und Fuhrleute (eine alle Staaten, ausser Neu-Süd-Wales umfassende Organisation, die nur Mitglieder aus dem Gütertransportgewerbe hat);

Australischer Verband der Kraftfahrer (organisiert nur zur Personenbeförderung verwendete Kraftfahrer im Staate Victoria);

Verband der Kärner, Rollkutscher und Kraftfahrer in Neu-Süd-Wales (die Mitglieder dieser Gewerkschaft sind im Personen- und Güterverkehr des Staates Neu-Süd-Wales beschäftigt).

Diese drei Organisationen setzen vorläufig neben dem Einheitsverband ihre Tätigkeit fort, um mit Rücksicht auf die noch geltenden Schiedssprüche, Vereinbarungen etc. die Interessen und Rechte ihrer Mitglieder zu wahren. Allmählich werden sie aber aufhören, zu existieren, sodass es nur noch den oben-erwähnten Einheitsverband geben wird.

Ausser diesen Verbänden bestehen noch eine Reihe anderer Transportarbeitergewerkschaften (Industrie- und sonstige Verbände), die zu ihren Mitgliedern eine verhältnismässig kleine Zahl Kraftfahrer und Fuhrleute zählen, z.B. der Verband der Zimmerleute, der Einheitsverband der Postler, der Verband der Kohlen-träger und ähnl. Berufsgenossen, die Gewerkschaft der Brobesteller, die Gewerkschaft der Milch- und Eis-Fuhrleute von Neu-Süd-Wales, die Australische Arbeiter-Union, der Verband der Angestellten in der Fleischindustrie, Verband der Gemeindearbeiter u.s.w.

Es ist noch zu erwähnen, dass Unterhandlungen über die Aufnahme der Strassenbahner- und Brobesteller-Verbände in den Einheitsverband im Gange sind. Sollte der gewünschte Zusammenschluss zustande kommen, so würde dessen Mitgliederzahl annähernd 50 000 betragen, wodurch das Ansehen der Gewerkschaft bedeutend erhöht würde.

2. Zahl der gewerkschaftlich organisierten Kraftfahrer.

Ca. 5 000 Mitglieder des Einheitsverbandes sind als Kraftfahrer im Gütertransportgewerbe beschäftigt. Es gibt auch noch Lastkraftfahrer in andern Verbänden, deren Zahl aber die australische Gewerkschaft nicht angeben kann.

Da die Verschmelzung der Transportarbeiter-Verbände noch nicht vollständig vollzogen und alles noch im Flusse ist, hatte der Einheitsverband noch keine Gelegenheit, um den Umfang der übrigen Kraftfahrerkategorien — Privatkraftfahrer, Kraftdroschkenführer, Omnibuskraftfahrer, Postkraftfahrer u.s.w. — festzustellen.

Die Gesamtzahl der Kraftfahrer welche in den ferner unter II, 1) aufgeführten 3 Verbänden organisiert sind, beträgt :

ca. 3 000 im Personenverkehr;

ca. 5 000 „ Güterverkehr;

ca. 8 000 insgesamt.

Es ist zu erwarten, dass diese Zahl in nicht ferner Zukunft eine gewaltige Erhöhung erfährt. Die Organisationen breiten sich stets weiter aus und die Eintrittserklärungen nehmen rasch zu.

3. Verbandsorgane der Kraftfahrer.

Der Einheitsverband hat bisher keine Verbandszeitung für die Kraftfahrer herausgegeben.

(Fortsetzung folgt.)

Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

GROSSBRITANNIEN.

(Fortsetzung).

Strafbestimmungen für den Fall dass sich die verurteilte Partei weigert, die ihr auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen, bestehen nicht; es wird aber erwartet, dass sich die betreffenden Parteien gerichtlichen Entscheidungen billigerweise fügen. Das Gerichtsverfahren ist kostenlos, weshalb bei Verurteilung auch keine Kosten auferlegt werden. Bei Strassenbahnerkonflikten wird das Gewerbegericht nur dann angerufen, wenn die vom Landes-Gewerbe-Ausschuss vorgesehenen Einigungsämter die Streitigkeit nicht beilegen konnten. Die gewerkschaftlichen Organisationen behalten sich übrigens das Streikrecht und die Arbeitgeber das Aussperrungsrecht vor für den Fall, dass sich die Parteien nicht darauf einigen können, die Streitsache vor das Gewerbegericht zu bringen.

Der Landes-Gewerbe-Ausschuss setzt sich aus 44 Mitgliedern zusammen; 22 sind Arbeitgeber- und 22 Arbeitnehmer-Vertreter (von letzteren werden 21 vom Transportarbeiter-Verband und einer vom Landesverband der Gemeindegewerkschaft ernannt). Die Mitglieder wählen den Vorsitzenden und den stellvertretenden Vorsitzenden, wovon der eine Arbeitgeber, der andere Arbeitnehmer-Vertreter sein muss. Aufgabe des Ausschusses ist, durch Prüfung und Regelung aller das Wohl und Gedeihen des Strassenbahnbetriebes betreffenden Fragen für ein möglichst gutes Zusammenarbeiten zwischen Unternehmern und Bediensteten zu sorgen. Er befasst sich deshalb vornehmlich mit der Festsetzung der Arbeitszeit, den Lohnsätzen und Arbeitsbedingungen bei den Strassenbahnen als Ganzes, der Verbesserung der Verhältnisse in gesundheitlicher Beziehung, besonderen Problemen des Strassenbahnwesens, statistischen Erhebungen etc. Der Ausschuss hat das Recht, Unterkommissionen einzusetzen und deren Aufgaben und Befugnisse zu bestimmen.

B. Arbeitsschutz.

Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit der Strassenbahner ist nicht gesetzlich, sondern durch ein Landesabkommen geregelt. Sie darf in einer sechstägigen Woche durchschnittlich 48 Stunden nicht überschreiten. Diese durchschnittliche Arbeitszeit wird auf Grund eines örtlich zu bestimmenden Zeitabschnittes, der sich aber auf nicht mehr als 3 Monate erstrecken darf, errechnet. Die wöchentliche Arbeitsdauer darf nicht weniger als 44 und nicht mehr als 52 Stunden betragen, die tägliche nicht weniger als 6 und nicht mehr als 10 Stunden. Die Dienstpläne, in welchen die freien Tage aufgeführt sind, müssen angeschlagen werden und eine durch besondere Umstände notwendig werdende Änderung derselben muss mindestens sechs Tage vorher bekanntgegeben werden. Für Ueberstunden wird ein besonderer Zuschlag bezahlt, u. zw. für die ersten beiden Stunden 25 % und jede folgende 50 % auf die gewöhnlichen Lohnsätze. Für Dienst an Sonntagen sowie an 4 gesetzlichen Feiertagen (Ostermontag, Pfingstmontag, Bankfeiertag im August und zweiter Weihnachtstag) wird ebenfalls ein Zuschlag von 25 % auf die gewöhnlichen Löhne bezahlt und für den Dienst am ersten Weihnachtstage der doppelte Lohn.

Schichtdauer.

Diese Frage ist durch das Landestarifabkommen nicht geregelt worden; die gewerkschaftliche Organisation verhandelt darüber örtlich mit den Unternehmen und sie bemüht sich, die Zahl der Dienstleistungen in mehreren Schichten möglichst herabzusetzen. Die Verhältnisse sind bei den Unternehmen verschieden; es kommen aber selten mehr als zwei Dienstschichten täglich in Frage. Diese verteilen sich insgesamt auf einen Zeitraum von 9 bis 14 Stunden.

Freie Tage.

Wie aus obigen Angaben ersichtlich, wird den Strassenbahnern alle sechs Tage ein freier Tag gewährt. Sie haben ferner auf Grund des Landestarifabkommens nach 12monatigem Dienst Anspruch auf 8 Tage bezahlte Ferien.

Sozialversicherung.

Was die Sozialversicherung betrifft, so unterscheiden sich die Strassenbahner in dieser Beziehung von den übrigen Arbeitnehmern unter gewissen Umständen darin, dass für sie eine besondere Pensionsregelung geschaffen wurde und in gewissen Bezirken sind sie durch die Eigenart ihrer Beschäftigung von der Beitragsleistung an die Reichsversicherungskass für Erwerbslose befreit. Besteht an einem Orte eine Krankenkasse, deren Leistungen nicht geringer sind als die im Kranken- und Invalidenversicherungsgesetz (National Health Insurance Act) — dieses gilt für alle Arbeitnehmer Grossbritanniens — vom Jahre 1924 vorgesehenen, so sind die Bediensteten von den durch dieses Gesetz auferlegten Verpflichtungen befreit. Ausser diesem Gesetz gibt es noch ein Gesetz über Hinterbliebenen- und Altersrente (Widow's, Orphan's and Old Age Pensions Act) vom Jahre 1925, das ebenfalls auf alle Arbeitnehmer Anwendung findet. Eine gewisse Zahl von Bediensteten in Gemeindebetrieben fallen unter die Bestimmungen des Pensionsgesetzes für die Gemeindebeamten vom Jahre 1912.

Strafrechtliche Bestimmungen.

Paragraph 74 des *Public Health Act* (Gesetz betr. Volksgesundheit) vom Jahre 1925 bestimmt, dass Führer aller Arten von Fahrzeugen mit einer Geldstrafe bis zu £ 5 bestraft werden können, wenn ihnen gefährliches Fahren zu Last gelegt wird, oder wenn sie unterlassen oder sich weigern, die von einem Verkehrsbeamten gegebenen Anweisungen zu befolgen.

Nach Paragraph 40 des *Criminal Justices Act* (Strafgesetz) vom Jahre 1925 ist jede betrunkene, mit der Führung eines mechanisch getriebenen Fahrzeuges auf einer öffentlichen Strasse oder einem anderen öffentlichen Platze betraute Person mit Gefängnis bis zu 4 Monaten oder einer Geldbusse bis zu £ 50, oder beidem, zu bestrafen unter gleichzeitiger Entziehung des Führerscheines auf die Dauer von 12 Monaten. Hierbei ist zu bemerken, dass sich in manchen Teilen Grossbritanniens sowohl Führer als auch Schaffner von Strassenbahnen Führerscheine zu beschaffen haben, während in anderen Teilen des Landes überhaupt kein Führerschein erforderlich ist. In London gibt es einen „gemischten“ Führerschein, auf Grund dessen der Inhaber als Führer oder Schaffner fungieren kann.

Eine infolge Unfalls zum Schadenersatz verurteilte Strassenbahnverwaltung hat kein gesetzliches Rückgriffsrecht auf die Bediensteten.

(Fortsetzung folgt).

Die Hafenarbeiter-Sektion der I. T. F. leitet eine neue Kampagne ein.

Der Beirat der Hafenarbeiter-Sektion der I.T.F. tagte am 20. und 21. Februar d. J. in London unter dem Vorsitz des Genossen Ernest Bevin. Die folgenden Länder waren vertreten: Grossbritannien durch Ernest Bevin, D. W. Milford und Ben Tillet für den Transportarbeiterverband und J. T. Clatworthy, für die Kohlenarbeiter von Cardiff, Penarth und Barry; Irland durch Thomas Kennedy und Thomas Foran; Belgien durch P. Somers, H. van Eyken und C. Mahlman; Holland durch Joh. Brautigam und A. Kievit; Dänemark durch Niels P. Hansen; Deutschland durch H. Rudolph und G. Hähnel; Schweden durch Charles Lindley; Rumänien durch L. Maglasu. Edo Fimmen, Generalsekretär der I.T.F. war gleichfalls anwesend.

Hauptgegenstand der Tagesordnung bildete ein Entwurf, enthaltend internationale Vorschriften zum Schutze von Leib und Leben der Hafenarbeiter, welcher von einem früher zu diesem Zwecke ernannten Unterausschuss ausgearbeitet worden ist. Dieser Entwurf, welcher sich an die in den bedeutenden schiffahrtstreibenden Ländern bestehenden günstigeren Bestimmungen anlehnt und durch einige, auf Grund der Erfahrungen in der Gewerkschaftsbewegung dieser Länder vorgeschlagenen Punkte verbessert wurde, ist, von wenigen unwesentlichen Aenderungen abgesehen, einmütig angenommen worden. In erschöpfender Weise werden darin behandelt: die Verantwortung für die Sicherheit, Qualifikationen der Hafenarbeiter, Beförderung zur Arbeit, erste Hilfeleistung und Lebensrettung, sanitäre Einrichtungen, Unterkunftsräume, gemischte Sicherheitsausschüsse, Schutzgeländer, Beleuchtung, Zugänge und Notausgänge, Bau und Prüfung der maschinellen Anlagen, Gerüste, Taue, Getriebe etc., sichere Arbeitslast, Schutzvorrichtungen an den maschinellen Anlagen, Arbeitsmethoden beim Laden und Löschen etc., Handhabung gefährlicher oder schädlicher Lasten, etc. etc.

Zur Sicherung der allgemeinen Einführung dieser Bestimmungen soll eine Kampagne durchgeführt werden. Zunächst wurde der Sekretär beauftragt, den Entwurf dem Internationalen Arbeitsamt zu unterbreiten mit der Bitte, dass auf der Internationalen Arbeitskonferenz im Mai ds. Js. eine aus Vertretern der Hafenbehörden, der Reeder und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bestehende Kommission ernannt werden soll, die an Hand dieser Vorlage eine internationale Konvention auszuarbeiten hätte. Der Entwurf wird auch den Transportarbeiter-Organisationen, Regierungen und den in Frage kommenden Arbeitgeberverbänden der ganzen Welt zugeschickt werden.

In Anerkennung seiner wertvollen, der internationalen Transportarbeiter-Bewegung geleisteten Dienste, wurde dem englischen Transportarbeiter-Verband am Schlusse der Sitzung eine I.T.F.-Flagge als Geschenk überreicht.

Francisco Cordero.

Wir haben bereits die traurige Nachricht gebracht, dass Francisco Cordero, stellvertretendes Mitglied des Generalrats der I.T.F. und Vorsitzender des *Allgemeinen Verbandes der Transportarbeiter von Madrid und Umgebung*, am 9. Januar verschieden ist.

Cordero war ein Mann von entschlossenem, festem



Charakter und sein Tod bedeutet einen harten Verlust für die Arbeiterbewegung. Er hat das Zeitliche in noch jungem Alter gesegnet. Seine gewerkschaftliche Tätigkeit begann erst 1912 im Kutscherverband. Mit Wucht stürzte er sich in den gewerkschaftlichen Kampf, wodurch seine Arbeitskollegen auf ihn aufmerksam wurden, und als es im Jahre 1919 zur Gründung des Madrider Chauffeur-Verbands „Velocidad“ kam, wählten sie ihn zum Vorsitzenden. Dieses Amt bekleidete Cordero bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1925.

Damals waren gerade Verhandlungen über die Verschmelzung der genannten Organisation mit dem allgemeinen Verband der Arbeiter in Fuhrwerksbetrieben im Gange, wozu bemerkt sei, dass beide Gewerkschaften lange Zeit hindurch miteinander wetteiferten und diesem Misstand nicht abgeholfen werden konnte, weil wie dies bei solchen Verhältnissen oft der Fall zu sein pflegt, persönliche Interessen mit im Spiel waren. Um diese Verhandlungen nicht zu stören, trat Cordero zurück. Die Verschmelzung erfolgte dann einige Zeit später. Die Tatsache, dass er im März 1926 zum Vorsitzenden der neuen Organisation gewählt wurde, zeigt, wie hoch man seine selbstlose Haltung einschätzte. Als pflichtgetreuer Mensch hat er gewissermassen bis zum Tode auf seinem Posten gestanden. Er war geraume Zeit leidend, versah aber trotzdem seine Arbeit. Obwohl sein Zustand viel zu wünschen übrig liess, war er nicht davon abzuhalten, am Kongress seiner Organisation am 8. Januar teilzunehmen. Er starb am folgenden Tage.

Die I.T.F. verliert in ihm einen treuen Mitarbeiter und geschätzten Freund.

Das Tragen schwerer Lasten.

Im Organ „Die Arbeit“, der vom Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbund herausgegebenen Zeitschrift, finden wir einen von Dr. F. K. Meyer-Brodnitz verfassten Artikel, dessen letzten Teil wir nachstehend abdrucken:

„Um das wissenschaftliche Material zu vermehren, das geeignet ist, als Unterlage für die Verhandlungen des Genfer Arbeitsamtes zur Frage des Lastentragens zu dienen, hat die gewerbehygienische Abteilung des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes eine eigene Untersuchung an 270 Lastträgern unternommen. Zur Erzielung einheitlicher Voraussetzungen, was das Gewicht der Traglast angeht, beschränkte sich die Untersuchung auf Mühlenarbeiter, die mit Tragen von zwei Zentner schweren Mehlsäcken beschäftigt sind.

Im Mühlengewerbe ist es dem Arbeitsvorgang eigentümlich, dass der Mehlsack im Gegensatz zu anderen, kantigen Traglasten, sich schmiegsam dem Rücken anpasst, dem Träger keine schmerzhaften Druckstellen bereitet und die Verlegung des Schwergewichtes nach vorne erleichtert. Die Länge des mit der Last zurückgelegten Weges war nach Angabe der 270 untersuchten Träger verschieden: sie schwankte zwischen je 15 und 50 Meter. Auch die Anzahl der täglich bewegten Säcke wechselte stark: sie hielt sich in den Grenzen von 200 bis 600 Doppelzentner täglich. Als besondere Arbeiterschwernisse, die bei Mehlsäcken in Betracht kommen, sind das Stapeln in Speichern und das Laden und Entladen von Schiffen anzusehen, wobei häufig die Last über den Kopf geworfen werden muss. Ferner sind zur Erreichung von Stapelhöhen von 4 Meter und mehr Stufen zu überwinden, die aus liegenden gefüllten Säcken gebildet werden und für den Fuss eine ungünstige Unterlage darstellen. Beim Anstragen von Mehlsäcken an die Bäcker werden gleichfalls auf dem Wege zur Aufbewahrungsstelle in der Bäckerei Treppen gestiegen. Die Dauer der täglichen Arbeitszeit betrug in fast allen Fällen unserer Erhebung 8 Stunden.

Die untersuchten Arbeiter stammten wahllos aus Gross- und Kleinbetrieben, in welchen sämtliche obengeschilderten verschiedenen Arbeitsweisen ausgeübt werden. Es waren alle Altersstufen von 18 bis über 60 Jahren vertreten. Das Durchschnittsalter lag unter 40 Jahren, und die meisten waren seit ihrem 16. oder 18. Lebensjahre als Sackträger im Beruf; dadurch liegt das Durchschnittsalter hoch, nämlich bei ungefähr 12 bis 16 Jahren. Aus dieser Tatsache sowie aus der, dass die meisten militärfähig gewesen sind geht hervor, dass es sich bei den Sackträgern um eine an sich günstige Gesundheitsvoraussetzung bietende Berufskategorie handelt. Durch Selbstausslese werden die Schwächlinge, die diesen schweren Beruf nicht lange gesundheitlich auszuhalten vermögen, bald ausgeschieden. Um so schwerer ist das Ergebnis zu bewerten, welches durch die ärztlichen Reihenuntersuchungen, die im folgenden kurz mitgeteilt werden, gewonnen wurde. Im Vordergrund stehen die chirurgischen Ergebnisse (die Befunde am Knochengerüst, an der Muskulatur, die Leistenbrüche u.s.w.), nicht nur weil diese Arbeitsfolgen einer statischen Ueberlastung in ihrem ursächlichen Zusammenhange mit der hohen Traglast ohne weiteres ersichtlich sind, sondern auch weil sie, anders als es bei Krankheiten der inneren Organe der Fall ist, der zuverlässigen Feststellung und der objektiven Nachprüfung leichter zugänglich sind.

Aus der Tabelle sind die bei der ärztlichen Untersuchung erhobenen Krankheitsbefunde und Belastungsverbiegungen des Knochensystems nach Jahren in prozentualer und absoluter Häufigkeit zu ersehen.

Alter in Jahren	18 bis 29		30 bis 39		40 bis 49		50 bis 59		60 und darüber		Zusammen	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%		
Zahl der Untersuchten	28	76	19	51	22,5	61	21	57	9,5	25	100 % 270	
Leistenbrüche	7,8	6	5,9	3	11,4	7	24,6	14	32	8	14	38
Bruchanlagen	27,6	21	51	26	46	28	38,6	22	48	12	40,3	109
Platt- und Knickfüsse	71	54	66,6	34	52,5	32	54,4	31	60	15	61,5	166
Krampfadern stark	18,4	14	27,4	14	34,4	21	43,8	25	44	11	32,6	88
schwach	14,5	11	33,3	17	28	17	29,8	17	20	5	24,8	67
Wirbelsäulenverbiegungen	36,6	28	33,1	17	31,1	19	45,6	26	36	9	36,6	99
Gelenkentzündungen stark	9,2	7	9,8	5	18,7	12	17,5	10	32	8	15,5	42
schwach	23,6	18	23,5	12	26,2	16	21	12	20	5	23,3	63
X-Beine											5,2	14

Bei Betrachtung nebenstehender Zahlen fällt besonders die Häufigkeit der gefundenen Leistenbrüche auf, ein Leiden das eine starke Behinderung bei der Arbeit darstellt. Die Bruchpforten sind an sich eine Stelle geringen Widerstandes des Bauchbodens. Wenn beim Heben schwerer Lasten die Bauchmuskulatur mit angespannt wird und auf die Baucheingeweide drückt, so werden diese aus der Bauchhöhle in den Bruchsack hineingepresst. Wir finden daher bei unseren Lastträgern Brüche von auffälliger Grösse.

Es stösst auf Schwierigkeiten, für unsere Befunde Vergleichszahlen aus dem Durchschnitt der Bevölkerung zu erheben. Die Statistiken der Krankenkassen, die stets auf den Gesichtspunkt der Arbeitsunfähigkeit abgestellt sind, fallen aus diesem Grunde fort. Grössere ärztliche Reihenuntersuchungen von Arbeitsfähigen fehlen in der deutschen Literatur fast völlig; die der amerikanischen Versicherungsgesellschaften sind nicht auf die deutschen Verhältnisse zu übertragen. Einen gewissen Vergleich dagegen lassen die militärischen Untersuchungen bei der Rekrutenaushebung zu. Bei diesen wurden für den Durchschnitt der jugendlichen männlichen Bevölkerung Leistenbrüche in 2,1 Prozent gefunden. Wenn wir diese Zahl mit unserer Altersklasse von 18 bis 29 Jahren vergleichen, so sehen wir, dass bei den untersuchten Lastträgern dieser Klasse, die schon in verhältnismässig jungen Jahren mit dem Tragen schwerer Lasten begonnen haben, Leistenbrüche 3,6 mal so häufig sind wie im Durchschnitt der männlichen Bevölkerung.

In 40,3 Prozent, das heisst mehr als bei jedem Dritten, finden sich Bruchanlagen. Diese mit ganz besonderer Sorgfalt festgestellte Tatsache kann nicht als unwesentlich angesehen werden, wenn man sich vor Augen führt, dass ein mit Bruchanlage Behafteter jederzeit bei schweren Heben einen Bruch erwerben kann, und dass das hiergegen wirksame Schutzmittel, nämlich das Tragen eines Bruchbandes, wegen der schweren, schweisserzeugenden Arbeit mit so grossen Unannehmlichkeiten verbunden ist, dass die Untersuchten übereinstimmend erklärten, ein Bruchband nicht tragen zu wollen.

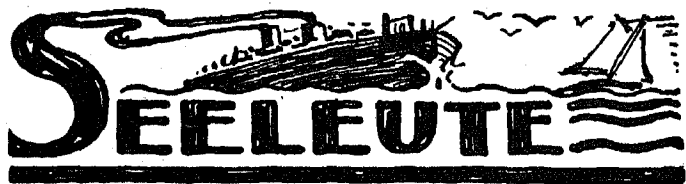
Die hohe Zahl der gefundenen Wirbelsäulenverbiegungen (36,6 %), Platt- und Knickfüsse (61,5 %) und Krampfadern (37,4 %), ist ohne weiteres als statische Folge der allzu schweren Belastung aufzufassen, die bei jahrelanger Berufsausübung verbleibend auf das Knochengerüst und schädigend auf die Blutgefässe der Beine einwirkt. Was die Krampfadern angeht, so finden wir höhere Zahlen (69,23 Prozent) nur beim Kellnerberuf, der durch ständiges Stehen in dieser Beziehung besonders gefährdet ist. Von sämtlichen 270 untersuchten Lastträgern erwiesen sich lediglich 22 vollkommen frei von schädlichen Berufseinwirkungen.

Es muss auf Grund ärztlicher Erfahrung zugegeben werden, dass jede einzelne Art der gefundenen Körperschäden an sich häufig ist und in allen Berufen, ja sogar bei Kindern und nicht im Beruf stehenden Frauen vorkommt. Lediglich das Zusammenvorkommen mehrerer krankhaften Befunde beim gleichen Menschen berechtigt dazu, von einer Berufsschädigung zu sprechen. Wie eine weitere statistische Verarbeitung der Untersuchungsbefunde ergibt, waren mit drei bis fünf Fehlern 103 der Untersuchten gleich 38,1 Prozent behaftet. So sicher es sich bei derartigen Kombinationen von Krankheitsbefunden bei derselben Person um Berufsfolgen handelt, so schwierig erscheint ihre versicherungsrechtliche Erfassung als Berufskrankheit. Während bei der Bleikrankheit — einem besonders gut abgegrenzten Beispiel einer Berufskrankheit — krankhafte Befunde erhoben werden können, die auf andere Weise als durch Blei, das fast ausschliesslich bei gewerblicher Arbeit an den Menschen herantritt, nicht vorkommen, handelt es sich bei unseren Lastträgern um Krankheitserscheinungen, deren ursächlicher Zusammenhang mit der Arbeit im Einzelfalle und für das einzelne Symptom schwer zu beweisen ist.

Daher müssen wir die Krankheitsverhütung in den Vordergrund unserer sozialpolitischen Bemühungen stellen. Die ideale Lösung der Frage des Lastentragens wäre der möglichst restlose Ersatz menschlicher Arbeitskraft beim Bewegen von Lasten durch die Maschine. Durch Einführung technischer Massnahmen, durch verbesserte Ladeeinrichtungen in den Häfen und Speichern der Mühlen ist ein Weg zur Schonung von Gesundheit und Arbeitskraft gegeben. Allerdings wird sich bei der Eigenart kleiner Betriebe, beim Austragen von Säcken an die Bäcker und in rückständigen Häfen die Verwendung der Lastträger niemals völlig ausschalten lassen. Wir müssen daher unsere Forderungen dahin richten, durch Verminderung des Sackgewichtes auf ein erträgliches Mass der Entstehung schwerer Schäden vorzubeugen.

Aus unserer Untersuchung ergibt sich, dass die Zweizentnerlast vom ärztlichen Standpunkte aus zu hoch ist, und wir können daher den Forderungen des Herrn Professors Loriga, sie auf 60 bis 75 Kilogramm herabzusetzen, voll beistimmen. Wie eingangs betont, ist eine

praktische Verwirklichung dieser Forderung nur durch internationale gesetzliche Regelung möglich, eine infolge der widerstreitenden wirtschaftlichen Interessen schwierige Aufgabe, die sich das Genfer Arbeitsamt für das laufende Jahr gestellt hat. Es steht zu hoffen, dass durch eine Herabsetzung des Sackgewichtes die Lastträger in Zukunft von den unheilvollen Gesundheitsschädigungen ihres Berufes bewahrt bleiben.“



Der Seemann und seine Stellung in der Welt.

VON

J. HENSON,

Vorsitzender der Seeleuteaktion der I. T. F.

Der Seemann hat von jeher eine internationale Einstellung gezeigt.

In den ersten Tagen Roms und Griechenlands und zur Zeit der Raubzüge der skandinavischen Rassen mussten die gefangen genommenen Menschen als Sklaven und Ruderer auf Galeeren und Schiffen Zwangsarbeit verrichten. In den Tagen der Segelschiffe sind Menschen aller Nationen in Cafés und Weinschenken der Häfen der ganzen Welt zusammengekommen. In noch grösserem Masse hat der Dampf die Menschen aller Rassen zusammengebracht, da ein Hafen nach dem andern erschlossen wurde. Engländer trafen mit Deutschen, Holländer mit Griechen zusammen, und mit ihrem Seekauderwelsch hatten sie bald herausgefunden, dass sie praktisch genommen, gleichen Kummer und gleiche Sorgen hatten; daher schlossen sie auch alsbald ein brüderliches Bündnis.

Die Reeder haben abwechselnd Nationalismus und Internationalismus gepredigt, wie es ihnen gerade in den Kram passte. Solange die Seeleute ihres eigenen Landes gewillt waren, gegen jeden ihnen angebotenen Lohn zu arbeiten und nicht murrten, waren sie die feinsten Menschen der Welt und die besten Seeleute; sobald die aber anfangen, sich zu wehren und bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zu fordern, waren sie Lummel und auf ihre Posten wurden Menschen anderer Rassen gestellt. Das beste Beispiel hierfür kann man in der Geschichte des englischen Schiffahrtwesens der letzten 50 Jahre finden. Als die lokalen Verbände, und schliesslich der Landesverband der Seeleute gegründet wurden und der englische Seemann bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen verlangte und auch erhielt, wurde er von den Fahrzeugen vertrieben und sein Platz durch die Reeder mit billiger arbeitenden Menschen anderer Nationalität ausgefüllt. Da auch diese über die Ziele der Gewerkschaftsbewegung aufgeklärt wurden und Forderungen stellten, wurden sie ebenfalls auf die Seite geschoben, bis schliesslich auf den englischen Fahrzeugen Seeleute solcher Nationen beschäftigt wurden, wo die Arbeitskraft am billigsten war und in jedem Hafen andere Heuersätze galten. Damals bestand das „blackguardism“ (Schurkerei) genannte System, wobei Leute nicht nur von einem Hafen zum anderen gesandt wurden — wie die Fischer von Yarmouth nach London —, sondern sogar von Land zu Land, wie von England nach Deutschland und umgekehrt.

Trotzdem die Internationale Schiffahrts-Föderation an Stärke zunahm, wuchs langsam und beständig die internationale Macht und das internationale Solidaritätsgefühl der Seeleute. In den Jahren 1892 bis 1911 wurden der Gewerkschaftsbewegung in allen Ländern harte Schläge versetzt. Gewerkschaften kamen und gingen; hie und da wurden Arbeitsstreitigkeiten ausgefochten, und inzwischen kämpfte die Internationale mutig weiter und versuchte ruckweise, die Bewegung am Leben zu erhalten.

Im Jahre 1911 wurde der internationale Seeleutekampf entfacht der in Grossbritannien in so geschickter Weise vom Landesverband der Seeleute und Heizer geführt und von den Hafendarbeitern, Eisenbahnern und andern Gruppen unterstützt wurde. Die Gewerkschaftsbewegung kam dadurch zu neuen Kräften.

In diesem Kampfe zeigte sich die Ohnmacht der Schiffahrts-Föderation, denn, obwohl sie gewisse Schiffe mit Streikbrechern auslaufen lassen konnte, lagen andere unbemannt und hilflos im Dock, und eher wären ihre Platten verrostet, als dass Leute an Bord gegangen wären. Wohl gab es auch einige Wankelmütige in diesem Kampfe; im allgemeinen standen aber die Seeleute aller Länder in Reih und Glied, oft mit knurrendem Magen und straff angezogenem Gürtel, um wacker zu kämpfen und zu siegen. Jeder der Verbände auf dem europäischen Festlande stritt unter Aufbietung aller Kräfte. Bis 1914 gewann die internationale Gewerkschaftsbewegung in allen Ländern ständig an Boden und Hand in Hand damit ging auch eine Verbesserung der Lebenshaltung der Seeleute.

Dann kam im Jahre 1914 der grosse Krieg. Menschen, die Brüder waren, wurden einander feindlich gegenübergestellt und „Mein Land über alles“ hiess das Lösungswort. Sogar Reeder wurden von Internationalisten zu Nationalisten und sprachen davon, nach Beendigung des Krieges mit einem bestimmten Lande keine Geschäftsbeziehungen zu unterhalten oder eine bestimmte Flagge nicht zu grüssen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation hörte auf zu bestehen. Nach dem verheerenden Kriege hatten aber die materiell und geistig geschwächten Völker wieder miteinander Handel zu treiben. Die Reeder stellten sich wieder international ein und die Fäden ihrer Organisation wurden von neuem zusammengeführt. Die Seeleute mussten denn auch in der ersten Sitzung der Paritätischen Maritimen Kommission des Internationalen Arbeitsamtes, welche im Jahre 1920 zu Genua abgehalten wurde, feststellen, dass sie eine starke Vereinigung zu bekämpfen hatten. Diese Konferenz bildete für die Seeleute-Vertreter nach dem Kriege die erste Gelegenheit, wieder zusammenkommen und dort haben sie auch erkannt, dass international gekämpft werden muss, wenn die Lage der Seeleute verbessert werden soll. Die Internationale Seeleute-Föderation war damals die einzige in Genua vertretene gewerkschaftliche Organisation, da die I.T.F. noch mit der Sammlung ihrer Kräfte in Anspruch genommen war.

Seit dieser ersten Sitzung sind nahezu 8 Jahre vergangen, und wo stehen wir heute? Durch den Kampf mit den Reedern in Genf ist die Auszahlung der Heuern bei Schiffbruch in den meisten Ländern, und die Festsetzung einer Mindestaltersgrenze für Kohlenzieher erreicht worden; eine der Hauptforderungen aber, die 48-Stunden-Woche für Seeleute, ist noch nicht verwirklicht. Die Internationale Seeleute-Föderation war noch nie so stark wie gerade jetzt. Der durch den Krieg grossgezogene Hass zwischen den einzelnen Völkern besteht nicht mehr und die Seeleute wachsen immer mehr in die internationale Bewegung hinein. Der Landesverband der Seeleute Englands, eine Organisation, welche in ihren Tagen des Kampfes

mehr für die internationale Bewegung getan hat als jede andere Gewerkschaft — so unterstützte sie in Jahre 1924 die deutschen Seeleute bei einer Lohnbewegung mit £ 15 000 — hat alle Bande mit der Internationale zerrissen und auf jegliche „politische Aktion“ verzichtet. Dafür wurde sie auch durch die Reederzeitungen in Triumphliedern besonders gefeiert.

Und was soll in Zukunft werden? Ich hege die besten Erwartungen. Der im Jahre 1926 in Grossbritannien durchgeführte Generalstreik hat bewiesen, dass die Arbeiter gewillt sind, einander zu helfen und Gesetze, wie das englische Gewerkschafts-Gesetz, womit die Verhinderung und Unterdrückung von Streiks bezweckt wird, tragen nur zu einer Verstärkung dieses Solidaritätsgefühles bei. „Blackguardism“ gibt es praktisch nicht mehr und es wäre für die Unternehmer im Falle eines Arbeitskampfes äusserst

schwierig, Seeleute einer bestimmten Rasse anzuhauern, um sie an die Stelle anderer zu setzen, die gerade einen Streik führen.

Der Seemann von heutzutage wird nicht nur immer mehr belehen, sondern ist auch zu einem denkenden Arbeiter geworden. Es tut daher not, dass die Seeleute aller Nationen in erster Linie dafür sorgen, dass sie restlos Mitglieder der zuständigen gewerkschaftlichen Organisation werden und dann in jedem Hafen für internationale Zusammenarbeit wirken und zwischen den einzelnen Berufsgenossen keine Streit- und Reibungspunkte aufkommen lassen, welche den Anschluss ihrer Organisationen an die internationale Bewegung verhindern.

Dann wird für den Seemann der Tag anbrechen, an dem seine gerechten Forderungen erfüllt werden.

Arbeitsbedingungen der Seeleute
in verschiedenen Ländern.

DEUTSCHLAND.

I. Löhne.

Gruppe	Weisse Seeleute	Chinesen	Indier
A. Deckpersonal.	M.	M.	Rupien
1. Bootsmann	137.—	—	37.—
2. „	123.—	—	—
1. Zimmermann	137.—	—	—
2. „	123.—	—	—
Vollmatrose	115.—	—	23.—
Leichtmatrose	58.—	—	—
Jungmänner	38.—	—	10.—
Junge	28.—	—	—
B. Maschinenraumpersonal.		₹	
Hilfskesselwärter	132.—	40.—	52.—
Oeler oder Motormann	132.—	40.—	52.—
Heizer	125.—	25.—	27.—
Trimmer	108.—	24.—	22.—

	Passagierfahrt	Frachtfahrt	Nord- und Ostseefahrt	Chinesen	Indier
	M.	M.	M.	₹	Rupien
C. Verpflegungs- und Bedienungspersonal.					
1. Steward oder Allein-steward	165.—	137.—	—	—	80
2. Steward	135.—	118.—	109.—	—	34
Messeraum-Steward	91.—	58.—	58.—	—	—
Salon-Steward	132.—	—	—	—	—
Patryman	217.—	—	—	—	—
1. Koch	280.—	—	—	—	—
Alleinkoch	227.—	172.—	172.—	15	55.—
2. Koch	227.—	—	—	—	—
Kochsmaat	112.—	118.—	—	10	—
Junge	34.—	28.—	—	—	10.—

Bemerkungen.

Auf allen Schiffen, gleichgültig, in welcher Fahrt sie Verwendung finden, werden die gleichen Heuersätze bezahlt.

II. Arbeitszeit.

A. Deckpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Deckpersonal :

- a.) auf See : Nach der Seemannsordnung: 12 Stunden; auf Grund des Tarifvertrages :
12 Stunden auf Schiffen bis 2 000 B.R.T.;
8 „ „ „ „ über 2 000 „

- b.) im Hafen und auf der Reede : Nach der Seemannsordnung : 10 Stunden; auf Grund der Tarifvertrages : 8 Stunden. Die achtstündige Arbeitszeit kann aber ausserhalb der Tropen für alle mit Löschen, Laden, Aufklaren und Abfertigung des Schiffes zusammenhängenden Arbeiten um eine Stunde überschritten werden, ohne dass für diese Stunde eine Ueberstundenbezahlung in Betracht kommt. Da das Deckpersonal nicht löscht oder ladet, besteht im allgemeinen achtstündige reine Arbeitszeit. Darnach hat die Mannschaft aufzuklaren, wofür im Durchschnitt 1/2 Stunde zu rechnen ist;

- c.) an Tagen der Ankunft und Abreise : Nach der Seemannsordnung : 10 Stunden; auf Grund des Tarifvertrages : 9 Stunden;

- d.) in den Tropen : 8 Stunden, sowohl nach der Seemannsordnung als nach dem Tarifvertrag.

Die Seemannsordnung sieht das Zweiwachsensystem vor, doch besteht auf Grund des Tarifvertrages auf Schiffen bis zu 2 000 B.R.T. das 2-Wachen-, auf Schiffen von über 2 000 B.R.T. das 3-Wachsensystem. Auf grösseren Schiffen werden Tagelöhner abgeteilt, deren gesetzliche Arbeitszeit 10, und tarifvertragliche Arbeitszeit 9 Stunden beträgt. Die Arbeitszeit ist auf allen Schiffen gleich. Angaben über die Arbeitszeit für farbige Mannschaften liegen nicht vor.

Ueberstunden werden nach Bedarf und Anweisung der Schiffsleitung geleistet. Die Gewerkschaften versuchen bei allen Tarifverhandlungen, die Anzahl der Ueberstunden für den einzelnen Schiffsmann zu beschränken; diese Bemühungen waren aber bisher erfolglos. Nach dem Gesetz ist die Mannschaft zur Leistung von Ueberstunden verpflichtet, wenn solche verlangt werden.

Es werden folgende Ueberstundensätze bezahlt :

Für Jungen	M. 0.28 pro Stunde
„ Leichtmatrosen	„ 0.45 „ „
„ alle übrigen Chargen	„ 0.83 „ „

B. Maschinenraumpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Maschinenraumpersonal :

a.) auf See : Nach dem Gesetz : Auf Schiffen in der transatlantischen, indischen, Stillen Ozean- und übrigen grossen Fahrt 8 Stunden, in der Nord- und Ostsee, Mittelmeer- und Schwarzmeerfahrt 12 Stunden; auf Grund des Tarifvertrages: Auf Dampfern und Motorschiffen das Dreiwachensystem. Das Zweiwachensystem besteht :

a) auf Schiffen bis zu 1 600 Tonnen in der Nord- und Ostseefahrt und

b.) auf Schiffen bis zu 1 000 Tonnen in der Fahrt nach den europäischen Häfen am atlantischen Ozean und in der Mittelmeer- und Schwarzmeerfahrt.

Auf den übrigen Schiffen wird 8 Stunden täglich gearbeitet.

b) im Hafen und auf der Reede : nach dem Gesetz 10 Stunden, auf Grund des Tarifvertrages 8 1/2 Stunden;

c.) an Tagen der Ankunft und Abreise : nach dem Gesetz 10 Stunden, auf Grund des Tarifvertrages 9 Stunden;

d.) in den Tropen : 8 Stunden.

Nach dem Gesetze : das Dreiwachensystem auf Schiffen in der transatlantischen Fahrt und das Zweiwachensystem auf Schiffen in den Nord- und Ostsee-, Mittelmeer- und Schwarzmeerfahrt. Auf Grund des Tarifvertrages besteht auf allen Schiffen, ausgenommen diejenigen von 1 000 Tonnen und weniger, in der Fahrt nach europäischen Häfen des Atlantischen Ozeans und nach Mittelmeer- und Schwarzmeerbahnen das Dreiwachensystem.

Auf grösseren Schiffen werden neben den Wachen Tagelöhner (Storekeeper, Deckschlosser, Trimmer etc.) beschäftigt. Ihre Arbeitszeit beträgt 9 Stunden täglich mit Essenspausen.

Ein Unterschied in der Arbeitszeit auf Fracht-, Passagier-, Segel- und Tankschiffen besteht nicht. Die Arbeitszeit der farbigen Mannschaften ist der deutschen Organisation nicht bekannt.

Gesetzliche oder tarifliche Vorschriften über die Menge der von den Heizern, bezw. Trimmern zu verarbeitenden Kohlen gibt es nicht. Dies richtet sich jeweils nach der Grösse und Beschaffenheit der Kesselanlagen. Ein Heizer bearbeitet 3 bis 5 Feuer. Für gemässigte Zonen und Tropen besteht kein Unterschied.

Ueberstunden sind nach Bedarf und Anweisung der Schiffsleitung zulässig. Bei allen Verhandlungen mit den Arbeitgebern versucht die Organisation, eine tarifliche Regelung des Ueberstundenwesens herbeizuführen, jedoch ohne Erfolg. Nach dem Gesetz sind alle Ueberstunden, die von der Schiffsleitung angeordnet werden, auszuführen. Der Ueberstundensatz beträgt für alle Chargen 83 Pfg.

(Fortsetzung folgt.)

BEMERKUNGEN.

Zwei Gesetzentwürfe für die australischen Eisenbahner.

Eine alte Bewegung des australischen Eisenbahnverbandes ist mit Erfolg erkämpft worden. Der Eisenbahnminister hat dem Parlament zwei Gesetzentwürfe unterbreitet zur Errichtung :

1. einer Kommission, welche über die Aufstiege und Beförderungen beratschlagen und den Eisenbahnkommissaren in Form von Empfehlungen ihre Ansicht mitteilen soll;

2. eines Disziplinarrates, der als Berufungsinstanz für bestrafte Bedienstete fungieren soll.

Es besteht noch keine Einigkeit zwischen der Regierung und dem Verbands über die Befugnisse dieser Körperschaften. Mitglieder des Verbandes setzen sich im Parlament für die nötigen Besserungen ein.

Elektrizität teurer als Dampf?

Gemäss Berechnungen des elektrotechnischen Büros des Schwedischen Eisenbahnministeriums stellen sich die jährlichen Betriebskosten der elektrifizierten Linie Göteborg—Stockholm um 1 000 000 Kronen höher als die mutmasslichen Kosten bei einer nicht elektrifizierten Linie. Der Generaldirektor der Staatsbahnen erklärte hierzu in einer Unterredung, dass kein Grund zur Unzufriedenheit mit der Elektrifizierung vorliegt, da die Kostenerhöhung durch mannigfache Ersparnisse ausgeglichen sei.

ESPERANTO.

Esperanto innerhalb der I. T. F.

In Paris wurde unter Leitung unseres Kameraden Emile Ferrari, Kraftfahrer und Vorstandsmitglied der Transportarbeiter-Föderation, ein Arbeiter-Esperanto-Klub gegründet, der sich ausser der Propaganda für die Welthilfssprache auch zur Aufgabe gemacht hat, ausländischen Mitgliedern von I. T. F.-Organisationen, welche sich in Paris aufhalten, in jeder Weise behilflich zu sein.

Die Adresse des Klubs ist: *Esperantista-Laborista-Klubo*, 40, Rue des Petits Champs, Paris I.

Das Verbandsblatt der schwedischen Seeleute-Organisation vom Februar richtet in einem Artikel des Kollegen Einar Adamson einen Appell an alle Seeleute, welche sich während des Esperanto-Kongresses zu Göteborg (14. bis 19. August) ebenda befinden, den Sitzungen und Veranstaltungen dieses Kongresses beizuwohnen.

Esperanto in Japan.

Die Rundfunkstation Tokio eröffnete vor einiger Zeit einen Esperanto-Kursus, was zur Folge hatte, dass kurz darnach mehr als 15 000 Lehrbücher gekauft wurden.

Es ist erstaunlich, zu sehen, wie die Welthilfssprache auf Universitäten und in wissenschaftlichen Kreisen immer mehr Eingang findet und praktisch verwertet wird.

Esperanto im schwedischen Parlament.

Genosse Lindhagen, Bürgermeister von Stockholm und sozialdemokratisches Senatsmitglied, hat im schwedischen Senat einen Antrag eingebracht, worin es u. a. heisst, dass Schweden Schritte unternehmen soll, um durch internationale Verständigung die Einführung des Esperanto in allen Schulen der Welt zu erwirken.

In der 2. Kammer ist bereits ein ähnlicher, ebenfalls von sozialdemokratischer Seite eingebrachter Antrag behandelt worden, der nach eingehender Debatte abgelehnt wurde.

„Signalen“, das Organ der schwedischen Eisenbahner-Organisation äussert sich hierzu folgendermassen :

„Eine Reihe von Rednern, welche die Abweisung des Antrages wünschten, sprachen jedoch ihre Sympathie für die Welthilfssprache, besonders für die am meisten verbreitete künstliche Sprache, nämlich Esperanto, aus. Sie glaubten, dass ein Parlamentsbeschluss über diese Sache keinerlei Bedeutung habe und machten geltend, dass die Welthilfssprache nur durch eine rührige Tätigkeit der Anhänger der Sprache verbreitet werden könne.

Ohne Zweifel haben sie recht. Ein positiver Parlamentsbeschluss sollte ja nichts anderes als eine Meinungsäusserung sein, — allerdings eine wertvolle —. Die Lösung der Frage liegt jedoch in unseren Händen. Auf uns kommt es an, wenn wir aus dem Chaos auf sprachlichen Gebiete, worunter die Geschichte jetzt leidet, herauskommen sollen.“