



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: **INTRANSFE-AMSTERDAM** SITZ: **AMSTERDAM**
HOLLAND FERNSPRECHER: **2018 6**
VONDELSTRAAT 61

INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines:		Eisenbahner:		Resolutionen des Stockholmer Kongresses	110
Der Stockholmer Kongress	101	Die Gedingearbeit bei der Deutschen Reichsbahn und ihre Auswirkung auf die Arbeiterschaft.	108	Luft- und Kraftfahrt	111
Rundschau	103			Seeleute:	
Macht der Gedanke der öffentlichen Verwaltung der Eisenbahnen eine Krise durch?	104	Transportarbeiter:		Auskunftsbüro in Cardiff.	111
Mitteilungen des Sekretariats	106	Die nächste Internationale Arbeitskonferenz	110	Der Seemannsstreik in Japan	111
Allgemeine Resolutionen des Stockholmer Kongresses.	106			Esperanto	112

Der Stockholmer Kongress.

Der Stockholmer Kongress trug das besondere Gepräge des Entwicklungsstadiums, das die I.T.F. gegenwärtig durchmacht. Auf die 1919 begonnene Periode des Wiederaufbaues, in der die Propagandatätigkeit im Vordergrund stand, folgte die Zeit ruhiger, sachlicher und praktischer Arbeit für die Verbesserung der Lebenslage der Mitglieder der angeschlossenen Organisationen.

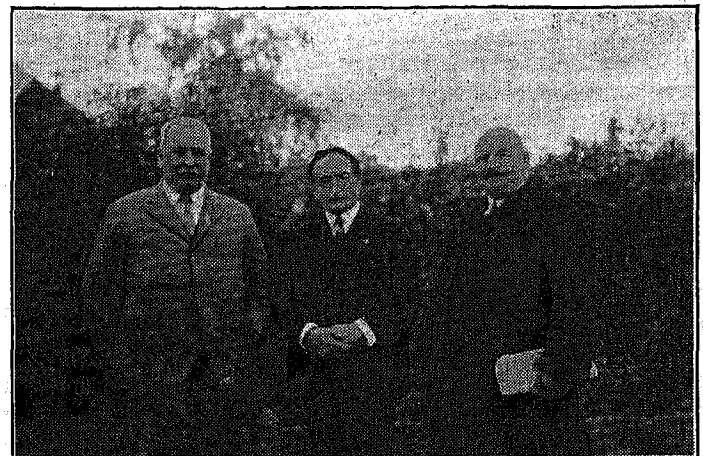
Das will keineswegs besagen, dass die Entwicklung der I.T.F. ihren Endpunkt erreicht habe. Es ist wohl richtig, dass keine andere gewerkschaftliche Internationale so viele aussereuropäische Beziehungen unterhält wie die I.T.F.; solange aber die grosse Mehrheit der Transportarbeiter-Organisationen der ganzen Welt nicht mindestens in dem Masse unserer Internationale angehört, wie es für Europa zutrifft, solange kann auch die I.T.F. ihre Werbetätigkeit nicht einstellen.

Bei dem jetzigen Stande ihrer Entwicklung und in Anbetracht der wachsenden internationalen Konzentration des Unternehmertums muss die I.T.F. mehr und mehr ihre Aufmerksamkeit der eigentlichen Aufgabe einer internationalen Föderation zuwenden, nämlich der Verstärkung der Landesorganisationen durch Sammlung und Zusammenwirken der Kräfte und der Ergänzung der in den einzelnen Ländern zu bewältigenden täglichen Arbeit durch die Internationale.

Dies ist ein mühevolleres Werk, dessen Vollbringung aber für die internationale Arbeiterorganisation, die ihre Pflicht erfüllen und sich nicht mit einem im wahren Sinne des Wortes inhaltslosen Dasein zufriedengeben will, unerlässlich ist. Gerade so wie das prächtigste Gebäude auf unerschütterlichen, unterirdisch gebauten Grundfesten ruhen muss, die keineswegs zur äusseren Wirkung beitragen, gerade so wird die kämpfende Arbeiterklasse ihre hehre aber schwierige Aufgabe nur dann restlos erfüllen können, wenn es ihren nationalen und internationalen Organisationen gelungen ist, durch stille, tägliche Arbeit das Ver-

trauen der Massen zu erwerben und wenn sie ihre Mitglieder von der Ueberzeugung durchdrungen haben, dass ihre Interessen gemeinsame Interessen sind, dass sie sich in ihren Handlungen von brüderlichem Geiste und internationalem Solidaritätsgefühl leiten lassen müssen.

Im Laufe der letzten Jahre hat die I.T.F. in dieser Richtung gearbeitet. Die Behandlung der besonderen Interessen der verschiedenen angeschlossenen Berufsgruppen und die Vorbereitung geeigneter Massnahmen zur Unterstützung der Organisationen im Kampfe um die Verbesserung der Existenz- und Arbeitsbedingungen bildeten denn auch den Hauptteil der Arbeiten des Kongresses. Die Berichte über den Verlauf der Sonderkonferenzen beweisen das wachsende Interesse und die regere Mitarbeit der angeschlossenen Organisationen. Durch den Beschluss zur Schaffung neuer Beiräte — einen für die Eisenbahner und einen für die Binnenschiffer — tritt das Bestreben hervor, die Bedürfnisse der Gewerkschaftsorganisationen auf internationalem Gebiet genau festzulegen mit dem doppelten Ziele, das Sekretariat instandzusetzen, den Anforderungen der täglichen gewerkschaftlichen Praxis vollauf zu entsprechen und die organisatorische Zusammenarbeit zwischen den angeschlossenen Organi-



Drei Veteranen der I. T. F.
v. l. n. r.: Charles Lindley, Ben Tillett und Johann Döring.

sationen noch mehr auszugestalten. Die Bestrebungen zur Anpassung werden auch nicht verfehlen, das Interesse derjenigen Organisationen wachzurufen, die sich noch ausserhalb unserer Reihen befinden. Hoffen wir, dass sie nach Prüfung der Arbeiten der Kongresse, der Sonderkonferenzen und des Sekretariats der I.T.F. dazu angespornt werden, den Beitritt zu beschliessen. Einige von ihnen haben sich dazu bereits moralisch verpflichtet.

Die angenommenen Entschliessungen, eine betreffend die einheitliche Organisation der Strassenbahnbediensteten ohne Rücksicht auf die Verschiedenheit der Unternehmungen, bei denen sie beschäftigt sind, und die andere über die gewerkschaftliche Organisation der Kraftwagenführer, werden ebenfalls dazu beitragen, den Kampf dieser Berufsgruppen für bessere Bedingungen wirksamer zu gestalten.

Das von Fimmen gehaltene Referat über das Thema „Weltkapitalismus und Weltinternationale“ zeigte deutlich, welche Stellung die I.T.F. sowohl in organisatorischer Hinsicht als auch in bezug auf die Anforderungen einnimmt, welche an die Arbeiterklasse als Ganzes im gegenwärtigen Entwicklungsstadium der kapitalistischen Gesellschaft gestellt werden.

Durch Annahme der Entschliessung, welche die Möglichkeit eines Ausbaues der I.T.F. zu einer weltumfassenden Transportarbeiterorganisation vergrössert, hat der Kongress sein Verständnis für diese Fragen an den Tag gelegt. Es fällt in die Augen, dass nach Annahme einer derartigen Entschliessung die englischen Eisenbahner ihren Antrag, an die Gewerkschaften der Sowjetunion eine besondere Aufforderung zum Anschluss an die I.T.F. ergehen zu lassen, zurückgezogen haben. Mögen nun unsere Kameraden Transportarbeiter zu Wasser und zu Lande in der Sowjetunion beweisen, dass sie aufrichtig die Einheit wollen. Wenn auf beiden Seiten der wirkliche Wille dazu herrscht, muss es trotz der bestehenden Schwierigkeiten möglich sein, — z. B. in einer gemeinsamen Sitzung — die Mittel und Wege zu finden, die schliesslich zu einer Vereinigung der Kräfte führen könnten.

Die Sowjetunion ist aber nicht das einzige Land, das sich ausserhalb des Bereiches unserer Organisation befindet. Die angenommene Entschliessung bahnt auch den Weg zu einer Verständigung mit den zahlreichen Organisationen der beiden Amerika, Asiens, Australiens und Afrikas, die mit uns die Weltorganisation der Transport- und Verkehrsarbeiter bilden sollten. Der Umstand, dass ein Delegierter des Mexikanischen Gewerkschaftsbundes auf dem Kongresse anwesend war, gibt der Hoffnung Raum, dass der Appell des Kongresses insbesondere von den Kameraden in diesem Lande gehört werde.

Es war zweifelsohne ein denkwürdiger Augenblick, als der Delegierte aus Palästina bei der Debatte über Fimmens Referat in schlichten, einfachen Worten, die seinem Herzen entsprangen, die elenden Verhältnisse seiner Arbeitskollegen schilderte — eine Schilderung, welche unter den Kongressteilnehmern eine allgemeine Erregung hervorrief — und den Beistand der I.T.F. zur Verbesserung ihrer Lage erbat.

Das Referat über die „Entwicklung der modernen Verkehrsmittel“ hatte den Zweck, die Aufmerksamkeit auf die ungeheuern Schwierigkeiten zu lenken, welche die Arbeiterklasse, mehr im besonderen aber die Transport- und Verkehrsarbeiter, in Zukunft zu überbrücken haben werden, sowie ferner auf die Notwendigkeit, schon jetzt eine gewisse Ordnung in den chaotischen Zustand hineinzubringen, in dem sich das Transportgewerbe befindet. Die interessante Aussprache, welche sich an das Referat anschloss, vor allem die Diskussion über den Vorschlag des englischen Eisenbahnangestellten-Verbandes, bildete einen der



Aussereuropäische Delegierte.

v. l. n. r.: Vargas (Mexiko), Maclean (Kanada), Mollo (Argentinien), Cahán (Palästina).

Glanzpunkte des Kongresses. Die Resolution über die Zusammenarbeit der Transportmittel verdient in der vom Kongress beschlossenen abgeänderten Form die volle Aufmerksamkeit der Organisationen und eine Anstrengung ihrerseits, um deren Durchführung in allen Ländern zu sichern.

Der vom Kongress angenommene Antrag des Exekutivkomitees, wonach die Organisationen des Eisenbahnpersonals in allen Ländern bei den betreffenden Regierungen darauf drängen sollen, dass sich unter den Delegationen zum Kongress der Internationalen Vereinigung des Eisenbahnkongresses, welcher 1930 in Madrid stattfinden wird, auch Vertreter des Personals befinden, bedeutet einen neuen Schritt auf dem Wege zu dem von uns geforderten Mitspracherecht.

Der Kongress hat den angeschlossenen Organisationen und der Welt der Arbeit im allgemeinen empfohlen, die Erlernung, Verbreitung und Anwendung des Esperanto zu fördern. Dadurch wurde der Esperantobewegung die Versicherung gegeben, dass auch wir in einer Weltsprache eine wertvolle Waffe für die Arbeiterklasse erblicken, deren wir uns bedienen werden, um den endgültigen Sieg schneller herbeizuführen.

Alles in allem kann gesagt werden, dass der Stockholmer Kongress erfolgreich war obgleich seine Beschlüsse nicht derart sind, um in der Aussenwelt zu vielem Geschreibe Anlass zu geben. Dies ist allerdings mehr wert, als wenn das Gegenteil zuträfe. Ein Kongress, auf dem vielfach über mehr oder weniger abstrakte Gegenstände Meinungsverschiedenheiten hervortreten, kann wohl für Sensationslustige eine Anziehungskraft haben. Zieht man die Bilanz über einen solchen Kongress, so erscheinen die praktischen Resultate oft gleich Null, bisweilen negativ. Das trifft auf Stockholm nicht zu. Eine kleine Wolke, von früheren Stürmen zurückgelassen, zeigt sich auf einen Augenblick am Horizont; hoffen wir, dass sie für immer verschweicht wurde.

Der Erfolg des Kongresses ist zweifelsohne grossenteils zu verdanken dem ausgezeichneten Werkzeug, welches das Parlamentsgebäude bildete, dessen zahlreiche Säle und Büros zu unserer Verfügung standen, der unschätzbaren Hilfe unserer schwedischen Kameraden, die, ohne sich auch nur umzusehen, sich ganz für uns verwendeten, den Eigenschaften des Personals der I.T.F., welches sowohl bei der Vorbereitung wie während des Kongresses sein möglichstes tat, und „last but not least“ der Atmosphäre der Herzlichkeit, welche durch den Empfang unserer schwedischen Gastgeber geschaffen wurde. Wir können nur wiederholen: die schwedischen Kameraden haben alle Länder, welche nach ihnen einen unserer Kongresse

empfangen werden und es besser machen wollen, vor eine schwierige Aufgabe gestellt! Wie sollte man auch je irgendwo in der Welt eine Kombination von „smörgasbord“ und Mitternachtsonne überbieten können?

Die Wahlen des Generalrats brachten unter Mitwirkung der Nicht-Wiedergewählten einige Aenderungen. Die Kameraden Henson, Tomschik und Maxamin wurden durch die Kameraden Bevin, Forstner und Issaieff ersetzt. Allein diese Namen genügen schon, um uns zu erlassen, den ausscheidenden Kameraden unsere Dankbarkeit für ihre Tätigkeit zugunsten der I.T.F. auszudrücken und den Neugewählten zu sagen, welche Hoffnungen wir in sie setzen: wir wissen, dass die Verdienste und Eigenschaften sowohl der einen wie der anderen allen bekannt sind.

Wir glauben indessen, dass der Ausbau und die Erweiterung der I.T.F. von dem Augenblick an, da im Generalrat ein Vertretungssystem nach Ländern und Ländergruppen eingeführt wurde, mit der Zeit notwendig machen, dass auf die eine oder andere Art auch eine Aenderung oder Erweiterung der Vertretung erfolgt.

Beschränken wir uns aber für den Augenblick darauf, mit allen unseren Kräften an die grosse Arbeit heranzugehen, mit welcher der Kongress das Sekretariat beauftragt hat. Den Organisationen fällt die Aufgabe zu, uns zu helfen, um unter ihren Mitgliedern den internationalen Gedanken im Geiste der vom Stockholmer Kongress gefassten Beschlüsse zu verbreiten und zu vertiefen.

N.

Rundschau.

Finnland.

Der heroische Kampf der finnischen Hafentarbeiter hat noch immer nicht seinen Abschluss gefunden. Es hat den Anschein, als ob die von der Finanzoligarchie unterstützten Arbeitgeber lieber brechen als biegen wollten.

Die Front der Hafentarbeiter ist geschlossen wie am ersten Streiktag, während die angeworbenen Streikbrecher nicht in der Lage sind, die Arbeit zu bewältigen. Sofern es die Söhne der Bourgeoisie sind, werden sie es müde, so lange durchzuhalten. Die irregulären Proletarier vom Lande haben bereits einige Male gestreikt, obwohl ihre Löhne beträchtlich höher sind als wie sie von der Organisation gefordert werden.

In einigen Wochen werden eine grosse Anzahl finnischer Häfen zufrieren und damit wird dem Holzexport ein Ende gemacht. Dann werden sich die Folgen des Streiks erst recht zeigen. Ist doch Finnland auf diesen Export angewiesen, um seine Handelsbilanz im Gleichgewicht zu halten. Es steht fest, dass gegenüber dem Vorjahre 50, höchstens 60 % Holzwaren ausgeführt werden konnten. Angesichts dieser Tatsache fragt man sich, warum die finnische Regierung der Entwicklung der Dinge müssig zuschaut. Offenbar ist sie gewillt, im Interesse des Landes einzugreifen; sie fürchtet sich aber vor der Hochfinanz, denn die Einmischung der Regierung würde unbedingt zur Anerkennung der Gewerkschaften führen — und darum geht es eigentlich in diesem Kampf.

Die internationale Transportarbeiterbewegung fordert Koalitionsfreiheit und Anerkennung der Gewerkschaft. Sie kann und wird es nicht gefallen las-

sen, dass die machtlüsternen finnischen Hafentarbarone einseitig die Arbeitsbedingungen festsetzen.

Wenn es nicht gelingt, noch in diesem Jahre eine Vereinbarung zustande zu bringen, so wird die Internationale sich zu einem neuen Kampf rüsten und im kommenden Winter die Mittel aufbringen, um den Kampf im nächsten Frühling mit noch grösserer Schärfe weiterzuführen.

Der Ausschluss des Englischen Seeleute-Verbandes aus dem Gewerkschaftsbund.

Der vom 3. bis 8. September d. J. zu Swansea abgehaltene Kongress des englischen Gewerkschaftsbundes hat einmütig, ohne jegliche Diskussion, die *National Union of Seamen* (Landesverband der Seeleute) als Mitglied gestrichen.

Der direkte Grund zu diesem Ausschluss bildete die Tatsache, dass die *National Union of Seamen*, d. h. ihr als Diktator herrschender Vorsitzender, J. Havelock Wilson, sich weigerte, eine schriftliche Erklärung abzugeben, wonach sich dieser Verband verpflichtete, weiterhin, sei es finanziell, moralisch oder auf irgend eine andere Weise die *Miners' Industrial Union*, eine während des grossen Bergarbeiterkonfliktes im Jahre 1926 gegenüber der bestehenden Bergarbeiterföderation gegründete Streikbrecherorganisation zu unterstützen oder zu ermutigen. Der indirekte Anlass dazu ist in dem Umstand zu suchen, dass Havelock Wilson, der Mann, welcher sich als *Kämpfer* für die Interessen der englischen Seeleute in der Vergangenheit sehr grosse Verdienste erworben hat, geistig und tatsächlich ins feindliche Lager übergelaufen ist und vor allem während des Krieges und in den Nachkriegsjahren die Interessen der britischen Seeleute mit denen der britischen Reeder identifizierte.

Dieser „Verrat“ an den Grundsätzen, die er einmal selbst energisch verfocht, hat ihn dazu gebracht, gegenüber der I.T.F. eine eigene Seeleute-Internationale zu gründen, brachte ihn dazu, die Schaffung einer gesetzlichen Regelung des Achtstundentages für die Seeleute zu sabotieren, brachte ihn dazu, die britischen Seeleute wiederholt als Streikbrecher in den Dienst der britischen Kapitalisten zu stellen. Während des englischen Generalstreiks im Mai 1926 weigerte er sich, die Parole des englischen Gewerkschaftsbundes zu befolgen. Britische Seeleute sind nicht nur auf ihren Posten verblieben, sie luden auch Steinkohlen in kontinentalen Häfen, wo dies von den Hafentarbeitern aus Solidarität mit den britischen Bergarbeitern verweigert wurde. Seither hasste er die I.T.F. und deren Führer mit einem glühenden, unüberlegten Hass.

Von dem Ausschluss, der wahrlich nicht zu schnell beschlossen wurde, werden alle der I.T.F. angehörigen Organisationen mit Befriedigung Kenntnis nehmen. Ist doch durch diesen Beschluss die Möglichkeit vorhanden, dass auch die englischen Seeleute endlich national und international wieder freigewerkschaftlich organisiert werden. Wie das geschehen soll, wird die englische Gewerkschaftsbewegung selbst entscheiden müssen. Nach dem Beschlusse ist es ihr jetzt freigestellt, anzupacken und wir zweifeln nicht daran, dass innerhalb ganz kurzer Zeit der englische Gewerkschaftsbund nicht nur um eine starke, schlagfertige Seeleuteorganisation bereichert sein wird, sondern dass auch der I.T.F. in ihrem Bestreben, die Arbeitsbedingungen der Seeleute international zu regeln und zu verbessern und vor allem in ihrem Kampfe für die Einführung des Achtstundentages für Seeleute die volle und rückhaltlose Unterstützung der britischen Seeleute zuteil werden wird.

Macht der Gedanke der öffentlichen Verwaltung der Eisenbahnen eine Krise durch?

Von EDGARD MILHAUD,

Professor der Nationalökonomie an der Universität Genf.

II.

AM Schlusse unseres letzten Artikels wiesen wir auf gewisse Tatsachen hin, die, an und für sich betrachtet, darauf hindeuten scheinen, als ob man sich in verschiedenen Ländern von den gemeinwirtschaftlichen Betrieben abwendete.

In *Dänemark* haben die Abgeordneten der Rechten Axel Damm und Villessen am 21. Dezember 1927 einen Antrag gestellt, worin die Regierung um Einbringung eines Gesetzentwurfes für die Verpachtung oder den Verkauf der Eisenbahnen an eine private Gesellschaft ersucht wurde.

Im September 1927 konnten wir aus einer Pressemitteilung erfahren, dass in *Spanien* die Nordbahngesellschaft darauf rechnete, die Konzession zum Bau einer neuen Linie zwischen Cuenca und Utiel zu erlangen.

In *Griechenland* verbreiteten sich im Juni 1927 Gerüchte, wonach die Regierung beabsichtigte, das Staatseisenbahnnetz an eine private Gesellschaft abzutreten.

In *Ungarn* wurde im Dezember 1924 ein Plan zur Verstaatlichung der Südbahn-Gesellschaft und der Linie Raab-Oedenburg-Ebenfurt vereitelt.

Der in *Italien* 1923 eingebrachte Carnazza-Gesetzentwurf enthielt folgende Vorschläge: Verpachtung des Eisenbahnnetzes auf 30 Jahre an eine private Gesellschaft mit dem Rechte der Lösung des Vertrags nach einem Zeitraum von 15 Jahren, unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von zwei Jahren. Der Staat garantiert der Konzessionsinhaberin einen gewissen Mindestertrag je Kilometer und Jahr. Um den Uebergang vom Staats- zum Privatbetrieb zu erleichtern, soll der Staat etwaige Verluste im ersten halben Betriebsjahr decken. Vom Reinertrag wird eine Dividende bis zu 7 % des Aktienkapitals ausgeschüttet; Gewinne von über 7 bis zu 10 % sind gleichmässig unter die Konzessionsinhaberin und den Staat zu verteilen; von Gewinnen von 10 bis 12 % werden $\frac{1}{10}$ an den Staat abgeführt, die restlichen $\frac{4}{10}$ gehören der Konzessionsinhaberin. Von jeglichem Gewinn über 12 % sind $\frac{3}{4}$ an den Staat auszuzahlen und der Rest einem Reservefonds für Neuanschaffungen zuzuführen, aus dem der Staat die Kosten für die Erneuerung des rollenden Materials und der festen Anlagen bestreiten würde. Von derartigen Kosten hätte die Konzessionsinhaberin während der ersten zwei Jahre 15 %, und für jede folgenden zwei Jahre 1 % weniger zu tragen. Die Konzessionsinhaberin hat ihre Bilanzen auf Grund der von der Regierung genehmigten Gesellschaftssatzung aufzustellen. Die angehäuften Reserven dürfen das Anlagekapital nicht überschreiten. Beim Ablauf der Konzession fällt die Hälfte der Reserven dem Staate zu. Eventuelle Streitigkeiten werden schiedsgerichtlich beigelegt.

Es muss jedoch bemerkt werden, dass der Gesetzentwurf nicht angenommen wurde; andererseits wurde aber durch Kgl. Erlass vom 6. November 1924 bestimmt, dass privaten Personen die Konzession zum Betrieb von Kleinbahnen in den neuen Provinzen erteilt werden kann, ausgenommen für diejenigen, welche zur Vervollständigung des Staatsbahnnetzes unbedingt notwendig sind. Die Regierung behielt jedoch das Ablösungsrecht. Ein Kgl. Erlass vom 13. Januar 1927 legte die Bedingungen

für die Gewährung von Subventionen an die Eisenbahnen in den neuen Provinzen fest.

In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, dass durch Kgl. Erlass vom 31. Dezember 1923 die bis dahin von der Postverwaltung betriebenen Schifffahrtlinien in private Hände überführt wurden.

In *Polen* wurde i. J. 1927 der *Société générale d'Entreprises, Schneider et Cie.*, und der *Tri-Gesellschaft* (Towarzystwo Robot Inzynierowski) eine Konzession zum Bau und Betrieb von 931 km. langen Linien erteilt, während 311 Streckenkilometer an ein englisch-polnisches Konsortium, das unter Leitung der Firma Armstrong, Whitworth and Co. Ltd., stand, abgetreten wurden.

In *Portugal* wurden i. J. 1927 die beiden Staatsnetze, die *Caminhos de Ferro do Minho e Douro* (511 km) und die *Caminhos de Ferro do Sul e Sueste* (869 km) auf die Dauer von 30 Jahren an die *Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes* verpachtet. Die im Amtsblatt vom 18. November 1926 veröffentlichten wichtigsten Uebernahmebedingungen sind folgende: der Pachtpreis beträgt für jedes Netz 3 000 Contos jährlich. Vom Reinertrag fallen dem Staat 85 % zu. Finanzielle Verluste hat die Pachtgesellschaft zu tragen, sofern nicht nachgewiesen werden kann, dass sie durch „höhere Gewalt“ entstanden sind. In die Verwaltung beider Netze wird ein Regierungsvertreter berufen; die Tarife unterliegen der Genehmigung durch die Regierung. Streitfragen sind schiedsgerichtlich zu regeln. Die Parteien haben nach den ersten 10 Betriebsjahren das Recht, in Zwischenräumen von 5 Jahren eine Revision der Pachtbedingungen nachzusuchen. Nach 15 Jahren hat die Regierung die Befugnis, die Konzessionsfrist zu verkürzen oder zu verlängern.

Die Verpachtung der Staatsbahnen wurde in *Rumänien* während der Jahre 1922 bis 1924 erwogen und diskutiert. 1924 und 1925 waren Vorschläge im Gange betreffend die Abtretung der staatlichen Schifffahrtlinien an die rumänische Donaugesellschaft; diese Vorschläge hatten langwierige Besprechungen im Gefolge.

Was die *Tschechoslowakei* betrifft, so erschien dort i. J. 1926 in den Zeitungen ein Communiqué des Eisenbahnministers, das wie folgt lautete:

„Anlässlich der in der Presse erschienenen Nachrichten, laut welcher Verhandlungen in Verbindung mit einer evtl. Verpachtung der tschechoslowakischen Staatsbahnen an ein ausländisches Konsortium stattgefunden haben und worin es heisst, dass das Ministerium den Wert des Eisenbahnnetzes auf 25 Milliarden Kronen geschätzt habe, erklärt das Ministerium, dass der Wert des Eisenbahnnetzes keineswegs Gegenstand von Verhandlungen war und dass die von gewissen Zeitungen veröffentlichten Zahlen durchaus ungenau sind“.

Im Jahre 1927 begab sich der ehemalige Eisenbahnminister Riha nach Paris, um dort von Angeboten „Kenntnis zu nehmen“, wovon die bedeutendsten seitens der Howard—Kelly—Gruppe und einem tschechisch-amerikanischen Bankkonsortium gemacht wurden.

SPÄTER werden wir uns besonders mit den Fällen Belgien und Deutschland befassen. Zunächst möchten wir aber einiger Tatsachen Erwähnung tun, die von gewissen Seiten her als Kundgebung einer wachsenden Feindseligkeit gegen die öffentlichen Betriebe gedeutet werden könnten, die aber, — wenigstens in gewissem Masse und selbst wenn mitunter die Wirkung der soeben geschilderten Umstände in Erscheinung trat — innerlich mit der obenerwähnten Tendenz, nämlich der Gestaltung der grossen gemeinschaftlichen Betriebe zu öffentlich-rechtlichen Wirtschaftskörpern mit relativer oder vollständiger Autonomie im Zusammenhang stehen.

In *Dänemark* wurde am 13. Juni 1927 ein Ausschuss mit der Vereinfachung des Verwaltungsapparates beauftragt. Bezüglich der Eisenbahnen machte er Vorschläge, die auf folgendes hinausliefen: Autonomie, eine Zuwendung aus dem Ertrag an das Anlagekapital, Tariffreiheit und einen von Betriebsüberschüssen zu bildenden Reservefonds, um etwaige Verluste zu decken.

In *Ungarn* wurde im Jahre 1927 durch Regierungserlasse No. 8022/M. E. eine Reihe von Bestimmungen in Kraft gesetzt, wovon die wichtigsten folgende sind: Autonome Regie unter Leitung des Generaldirektors. Der Handelsminister kann nur zugunsten der öffentlichen Sicherheit eingreifen. Die Regie steht unter Aufsicht des Rechnungshofes und der zentralen Aufsichtsbehörde der Finanzinstitutionen. Ein neues Organ, das Direktionskomitee, steht dem Generalrat mit Ratschlägen zur Seite und stattet der Regierung Bericht ab. Vertreter des Finanz- und des Handelsministers wohnen den Sitzungen des Ausschusses mit beratender Stimme bei. Die Regierung stellt ein gewisses Kapital bereit und sorgt für die Schaffung einer Reserve. Die Regierung entschädigt die Eisenbahnen für die anderen Ministerien geleisteten Dienste. Der Direktor hat in Tarifsachen freie Hand, die Regierung ist jedoch befugt, hinsichtlich der Gehälter des Personals, der Erneuerung baulicher Anlagen und wichtiger Aufträge einzugreifen. Die Regie hat ferner eine Verkehrssteuer von 5 % zu errichten.

In *Polen* wurden die Eisenbahnen im September 1924 einer separaten Regie anvertraut, die regierungsseitiger Aufsicht unterstellt wurde hinsichtlich Sicherheit, Anlage neuer Linien, Tarifsachen, Aufnahme von Kapital etc., jedoch auf dem Gebiete der Verwaltung und der Finanzen Autonomie erhielt.

Die von der Regie dem Staat geleisteten Dienste sind nicht unentgeltlich. Die Leitung des Unternehmens ist dem Generaldirektor anvertraut. Dieser wird vom Präsidenten der Republik berufen und hat die Bilanz dem Verkehrsminister zur Genehmigung vorzulegen.

Nachdem sich diese Neuerungen als unzulänglich erwiesen, wurde i. J. 1927 ein Ausschuss eingesetzt zu dem Zwecke, einen Plan für die Kommerzialisierung des Eisenbahnnetzes auszuarbeiten. Die Vorschläge dieses Ausschusses wurden 1928 der Regierung unterbreitet.

Ein *rumänisches* Gesetz vom 13. Juni 1925 ordnet die Umstellung der Eisenbahnverwaltung dieses Landes in eine autonome Regie an, die steuerfrei gehalten und durch einen aus 9 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrat beaufsichtigt wird, der sich folgendermassen zusammensetzt:

- 3 Ingenieure, wovon zwei zum Verwaltungspersonal gehören;
- 1 vom Justizminister berufener Jurist;
- 1 vom Finanzminister berufener Beamter;
- 1 Vertreter der Industrie und 1 Vertreter des Handels, vorgeschlagen vom Minister für Handel und Industrie;
- 1 Vertreter der Landwirtschaft, vorgeschlagen vom Landwirtschaftsminister;
- 1 General, ernannt vom Kriegsminister im Einvernehmen mit dem Generalstab.

Die Tarife müssen die Betriebskosten, die Ausgaben für Erneuerung des Materials und die ersten Anlagekosten decken. Die Vorzugstarife, welche Ministerien und durch das Gesetz besonders geschützten Industrien eingeräumt werden, dürfen den Selbstkostenpreis nicht unterschreiten und müssen vom Ministerrat festgesetzt werden.

Dem ist jedoch noch hinzuzufügen, dass ein jüngeres Gesetz, vom 1. Februar 1927, den Grundsatz der Autonomie aufhebt und an dessen Stelle die Autorität eines Unterstaatssekretärs für die Eisenbahnen setzt. Die Zusammensetzung des Verwaltungsrats hat ebenfalls eine Aenderung erfahren. Er besteht nunmehr aus:

- einem von der 2. Kammer berufenen Abgeordneten;
- einem vom Senat berufenen Senator;
- drei Ingenieuren, wovon 2 zum Personal gehören;
- zwei Juristen;
- zwei Beamten des Finanzministeriums;
- einem Vertreter der Industrie;
- einem Vertreter des Handels;
- einem bis vier Vertreter grosser Banken, die den Eisenbahnen Geld geliehen haben.

Der Rat hat nur beratende Stimme und das Recht zur Wahrnehmung der Aufsicht.

In der *Tschechoslowakei* werden die Eisenbahnen durch das Gesetz vom 18. Dezember 1922 (No. 404) in die nach kaufmännischen Grundsätzen geführten staatlichen Unternehmungen eingereiht. Als solche müssen sie sich selbst genügen. Sie sind nicht gezwungen, dem Staat oder den anderen staatlichen Unternehmungen unentgeltlich Dienste zu erweisen. Sie stehen unter Leitung eines Direktionskomitees. Eines der Mitglieder dieses Komitees (ein Beamter) wird vom Finanzminister bestimmt und die übrigen, einschliesslich des Vorsitzenden, vom Eisenbahnminister. Ein Drittel der vom Eisenbahnminister berufenen Mitglieder braucht nicht dem Personal entnommen zu sein. Das Direktionskomitee ist dem Minister unterstellt. Die Arbeitsbedingungen des Personals werden durch tarifvertragliche Vereinbarung festgesetzt.

Im Jahre 1927 arbeitete der Verkehrsminister *Jugoslawiens* einen Plan zur „Kommerzialisierung“ der Staatsbahnen aus. Dieser Plan sah die Bildung eines Konsortiums vor, dem verschiedene Ministerien, das Parlament, die Handels- und Industriekammern, der Wirtschaftsrat, der Universitätssenat und die Vereinigung jugoslawischer Juristen angehören sollten. Dieses Konsortium hätte vom Staat ein unverzinsliches, in zwölf Jahren rückzahlbares Betriebskapital zu erhalten. 10 % des Reinertrags müssten auf das Betriebspersonal entfallen, weitere 10 % auf den Pensionsfonds und 80 % an das Schatzamt. Dieser einer Studienkommission unterbreitete Plan hat i. J. 1928 eine beträchtliche Aenderung erfahren. Die Kommission regte die Einsetzung einer finanziell unabhängigen, autonomen Regie an, ähnlich wie sie bereits bei anderen Staatsmonopolen besteht. Diese Körperschaft hätte die Befugnis zur Aufnahme von Darlehen in einem Gesamtbetrag von nicht mehr als 100 Millionen Dinar und wäre von einem aus 12 Mitgliedern zusammengesetzten und auf die Dauer von 6 Jahren gewählten Aufsichtsrat zu leiten.

Im allgemeinen — ausgenommen die letzte Aenderung in Rumänien — enthalten diese verschiedenen Formen, ob sie nun vorgeschlagen wurden oder bereits bestehen, keine Angriffe auf den Grundsatz der öffentlichen Verwaltung der Eisenbahnen. Sie zeigen lediglich eine ausgesprochene Tendenz zu einer autonomen Verwaltung, eine Tendenz, die in dieser Zeit unzweifelhaft durch das allgemeine Bedürfnis nach einer Gesundung der öffentlichen Finanzen verstärkt worden ist.

(Schluss folgt).



DER STOCKHOLM

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS

Ausführung der Beschlüsse des Stockholmer Kongresses.

Die angeschlossenen Organisationen erhalten im Laufe des Monats September Rundschreiben betreffend die Ausführung der in Stockholm gefassten Beschlüsse.

Wir rechnen auf die Mitarbeit aller.

Eingegangene Beiträge für 1928:

Vom französischen Eisenbahner-Verband	Frs. 10 000.—
„ tschechischen Kraftfahrer-Verband	Fl. 134.88
„ Deutschen Verkehrsbund	M. 8 000.—
„ irischen Transportarbeiter-Verband	Fl. 300.—
„ dänischen Seeleute-Verband	„ 96.—
„ österreichischen Eisenbahner-Verband	„ 1 299.53
„ norwegischen Eisenbahner-Verband	„ 330.—
„ jugoslawischen Eisenbahner-Verband	„ 212.72
„ dänischen Verband des Lokomotivpersonals	Kr. 86.—
„ Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	M. 6.000.—
„ englischen Verband der Eisenbahnangestellten	£ 60.—
„ lettischen Eisenbahner-Verband	Fl. 309.36
„ belgischen Eisenbahner-Verband	„ 760.—
„ belgischen Strassenbahner-Verband	Frs. 3 000.—
„ finnischen Transportarbeiter-Verband	Fl. 105.—

Allgemeine Resolutionen des Stockholmer Kongresses.

Zusammenarbeit der Transportmittel.

Der Kongress erkennt und bedauert das Chaos, das aus den heutigen, sich konkurrierenden Formen des Transportwesens entsteht. Er erklärt, dass sich für die Regierungen aller Länder die Notwendigkeit ergibt, die Transportbetriebe aller Art nicht nur national, sondern auch international einer gründlichen Untersuchung zu unterziehen und

empfehl, in allen Ländern beratende Ausschüsse einzusetzen, in denen auch das Personal des Transportgewerbes vertreten sein soll, um so die zweckmässige Zusammenarbeit der Betriebe aller Transportformen und die für die Allgemeinheit wirtschaftlichste und wirksamste Verwaltung und Entwicklung des Transportgewerbes als Ganzes zu sichern.

Der Kongress bringt nochmals die schon früher geltend gemachte Auffassung zum Ausdruck, dass bei den heutigen Verhältnissen der Staatsbesitz und die Staatsverwaltung die einzige befriedigende Lösung darstellen, wobei die Verwaltung der Transportbetriebe nicht notwendigerweise Bestandteil der allgemeinen Staatsverwaltung bilden muss.“

Entwicklung des Strassenverkehrs.

In Anbetracht der gewaltigen Zunahme von Fahrzeugarten im Strassenverkehr und der damit verbundenen Steigerung der tödlichen Unfälle verpflichtet sich der Kongress, die betreffenden Regierungen durch die einzelnen vertretenen Organisationen unaufhörlich auf die Notwendigkeit einer auf Ausdehnung gerichteten und fortschrittlich gesinnten Politik bei der Verbesserung der Strassen aufmerksam zu machen, sowohl in bezug auf die Erweiterung aller bestehenden Strassen für den Durchgangsverkehr als durch den Bau neuer Hauptverkehrsstrassen.

Der Kongress ist der Ansicht, dass die Ausführung solcher Werke im Interesse der öffentlichen Sicherheit geboten ist, dass dadurch einer grossen Anzahl von jetzt arbeitslosen Leuten eine Beschäftigung verschafft werden könnte und somit ein solches Vorgehen in jeder Hinsicht von grossem Nutzen wäre.“

Vereinheitlichung der Dienst- und Ruhezeiten.

Der Kongress der I.T.F. beauftragt das Exekutivkomitee, sich mit dem Internationalen Arbeitsamt in Genf in Verbindung zu setzen zu dem Zwecke, eine internationale Regelung der Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeiten des Eisen- und Strassenbahnpersonals und der Kraftfahrer auf der Grundlage der 48-Stundenwoche, sowie die Erlassung einheitlicher Vorschriften über die Anwendung dieser Bestimmungen herbeizuführen.“



DER KONGRESS.

Ausbau der I. T. F.

Der vom 9. bis 14. Juli 1928 in Stockholm tagende Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation stellt fest, dass infolge der von der I.T.F. entfalteten Propaganda sich fast alle europäischen Organisationen der Eisenbahner, Transportarbeiter und Seeleute in Europa angeschlossen haben und dass einige der für sie in Betracht kommenden Organisationen in Amerika, Asien, Afrika und Australien ebenfalls in ihren internationalen Verband gebracht worden sind.

Der Kongress stellt jedoch fest, dass die Zahl der angeschlossenen aussereuropäischen Eisenbahner-, Seeleute- und sonstigen Transportarbeiter-Organisationen noch stets weit geringer ist als die Zahl derjenigen, welche aus verschiedenen Gründen noch ausserhalb der I.T.F. stehen,

bedauert diese Tatsache und erachtet, dass die stets wachsende internationale Konzentration und Aktivität des Kapitalismus mehr und mehr notwendig machen, die I.T.F. zu einer alle Transportarbeiter-Organisationen umfassenden Weltinternationale auszubauen,

ist überzeugt, dass sowohl im Kampf gegen Militarismus und Kriegsgefahr, als auch gegen das Anwachsen des Imperialismus grösstmögliche Zusammenarbeit aller Transportarbeiter gleich welcher Nationalität oder Rasse Haupterfordernis ist und dass ein erfolgreicher Kampf für die Befreiung der Arbeiterklasse nur dann möglich ist, wenn die Arbeiter aller Rassen auf dem Fusse vollständiger Gleichberechtigung in dem Heer der organisierten Arbeiter marschieren und kämpfen.

Der Kongress ruft die Eisenbahner-, Seeleute- und anderen Transportarbeiter-Verbände in solchen Ländern auf, sich der I.T.F. anzuschliessen und beauftragt den Generalrat, das Exekutivkomitee und das Sekretariat:

a) in der nächsten Amtsperiode der Propaganda und den Bestrebungen zugunsten des Anschlusses der Transportarbeiter-Organisationen in solchen Ländern, welche noch ausserhalb des internationalen Verbandes der I.T.F. stehen, besondere Aufmerksamkeit zu widmen;

b) die Massnahmen zu besprechen und Vorbereitungen zu deren Durchführung zu treffen, welche die I.T.F. instand setzen werden, in stets höherer Masse den Wünschen und Bedürfnissen der aussereuropäischen Organisationen sowohl in organisatorischer als auch in ökonomischer Hinsicht gerecht zu werden.“

Gewaltherrschaft über die Arbeiter.

Der Internationale Transportarbeiter-Kongress erhebt erneut Protest gegen die Gewaltherrschaft des faschistischen Regierung in Italien und ähnlicher Regierungen in eine Reihe anderer Länder über die Arbeiterschaft im allgemeinen und die Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute im besonderen.

Er spricht den Opfern der bestehenden Reaktion seine Gefühle der Sympathie und Solidarität aus und fordert die Transportarbeiter aller Länder auf, sich für die Demokratie und die Freiheit der Arbeiterklasse einzusetzen.“

Entsendung von Organisationsvertretern zum Internationalen Eisenbahnkongress (Madrid 1930).

„Es ist in den Ländern, deren Regierungen am nächsten im Jahre 1930 in Madrid abzuhaltenden Kongress der Internationalen Vereinigung des Eisenbahnkongresses teilnehmen werden, danach zu streben, dass auch Organisationsvertreter als Delegierte entsandt werden.“

Esperanto.

Der Kongress ist der Auffassung, dass für eine internationale Bewegung eine internationale Sprache dringend notwendig ist. Die Einführung einer solchen Sprache würde für die Arbeiterbewegung nicht nur Zeit- und Geldersparnis bedeuten, sondern auch die internationale Zusammenarbeit fördern, indem die Voraussetzung dazu geschaffen wird, dass jedes einzelne Mitglied an der internationalen Arbeit teilnehmen kann. Die internationale Arbeiterbewegung hat deshalb die Pflicht, die Mitglieder fortwährend für die internationale Hilfssprache zu interessieren und für die Anwendung und Verbreitung derselben zu arbeiten.

Der Kongress bestätigt den vom Hamburger Kongress im Jahre 1924 gefassten Beschluss und fordert das Sekretariat der I.T.F. auf, seine bisherige Tätigkeit zur Förderung der Hilfssprache Esperanto innerhalb der I.T.F. fortzusetzen, bei den angeschlossenen Organisationen darauf zu drängen, dass Esperanto in ihren Fachzeitschriften, sei es durch Kurse oder in anderer Weise propagiert und praktisch angewandt wird sowie ferner mit allen geeigneten Mitteln die Esperantobewegung zweckmässig zu unterstützen und zu ermutigen.“



Die Gedingearbeit bei der Deutschen Reichsbahn und ihre Auswirkung auf die Arbeiterschaft.

Eine der ersten Erfolge, welche der vormalige D. E. V., jetzt Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, nach der Revolution erzielte, war die Beseitigung der Gedinge- bzw. Akkordarbeit. Nachdem das Unternehmertum und mit ihm die deutsche Reichsbahnverwaltung 1920 wieder erstarkt waren, versuchten sie alles mögliche, die Gedingearbeit wieder einzuführen. Dabei machten sie von den widerwärtigsten Gewaltmassnahmen Gebrauch; eine ganze Anzahl von Werkstätten wurden einfach geschlossen. Unter diesen Umständen musste sich die Arbeiterschaft bei der deutschen Reichsbahn mit der Wiedereinführung der Gedingearbeit abfinden.

Trotz aller Gegnerschaft zum Gedinge versuchte die Organisationsleitung des D. E. V., sich den notwendigen Einfluss auf die Gestaltung des Gedinges zu sichern. Das ist dann auch erreicht worden und zwar dadurch, dass die Gedinge-Richtlinien ein Bestandteil des Tarifvertrages wurden. Zur Zeit sind für folgende Tätigkeiten Gedinge-Richtlinien vereinbart:

- 1.) Reparaturarbeiten in den Werkstätten;
- 2.) Arbeiten auf Güterböden und Umladehallen;
- 3.) Arbeiten der Bahnunterhaltung;
- 4.) Nebenarbeiten in den Betriebswerkstätten, wie Kohlen laden, Wagen putzen u. dgl.;
- 5.) Arbeiten in den Holztränkanstalten.

Wenn ich nun an dieser Stelle speziell das Werkstättengedinge behandle, so aus dem Grunde, weil die zwischen der Reichsbahnverwaltung und den vertragschliessenden Organisationen vereinbarten Gedinge-Richtlinien für Werkstättengedinge vonseiten des Unternehmertums in die verschiedensten Sprachen übersetzt sind und anzunehmen ist, dass auch andere Eisenbahnverwaltungen damit beginnen, dieses System anzuwenden. Die übrigen Gedinge-Richtlinien passen sich im wesentlichen den Werkstätten-Gedinge-Richtlinien an. Die Uebertragung der Gedingearbeit auf die Eisenbahnunternehmen anderer Staaten wird naturgemäss dann mit dem Unterschied erfolgen, dass der betreffenden Arbeiterschaft entsprechende Sicherungen und Vorteile vorenthalten werden.

Bei den Verhandlungen über die Wiedereinführung des Gedinges waren sich die Vertragsparteien insoweit einig, dass das vor 1918 angewandte Gedingesystem nicht in Betracht kommen könne. Anfang März 1921 wurden die ersten Gedinge-Richtlinien unterzeichnet. Sehr bald stellte sich heraus, dass auch die in den Richtlinien vereinbarte Kalkulationsmethode zu einer sehr verschiedenen Bewertung der einzelnen Arbeiten führte. Die Bewertung der Arbeit erfolgte nach Zeitwerten, also nicht nach Geldwert. Ein von Verwaltung und Betriebsrat auserwählter Zeitermittler hatte die Zeit abzuschätzen, die zur Ausführung der betr. Arbeit notwendig sein sollte. Der Abschätzung sollte die Normalleistung eines Durchschnittsarbeiters zugrunde gelegt werden. Wurde die von dem Zeitermittler in Vorschlag gebrachte Zeit von den in Frage kommenden Arbeitern nicht anerkannt, so entschied ein für die betr. Werkstatt eingesetzter pari-

tätischer Stückzeit-Ausschuss. Der Ausschuss setzt sich zusammen aus 3 Vertretern der Verwaltung und 3 Vertretern der Arbeiterschaft. Einigte sich der Ausschuss nicht zu einer Mehrheit, dann wurde die Arbeit im Zeitlohn ausgeführt.

Es gehört nun nicht hierher, die unangenehmen Wirkungen, die sich aus dieser Methode ergeben, näher aufzuführen. Sollten jedoch alle die Fehler und Mängel, die sich in der Hauptsache aus der Stückzeit-Ermittlung ergaben, beseitigt werden, so musste man versuchen, die Zeitermittlung umzugestalten. Durch Verhandlungen kam es zu einer neuen Vereinbarung, in der die Zeitermittlung auf eine andere Grundlage gestellt wurde. Die Neuheit lag darin, dass die Stückzeit durch Zeitaufnahmen gesucht wird. Die neue Vereinbarung über das Gedingeverfahren legt die Stückzeit-Ermittlung für den Regelfall fest. Für die Durchführung der Zeitaufnahme ist eine besondere Anweisung herausgegeben worden, die ebenfalls Gegenstand von Besprechungen zwischen den Vertragsparteien war. Das Ziel und der Zweck dieser Aufnahmen soll sein:

- 1.) die richtige Stückzeit zu ermitteln;
- 2.) die Abwicklung des bestmöglichen Arbeitsganges festzustellen;
- 3.) Hemmungen im Arbeitsgang zu beseitigen;
- 4.) unzweckmässige Bewegungen des Arbeiters abzustellen;
- 5.) strittige Stückzeiten, die bisher geschätzt waren, nachzuprüfen;
- 6.) Fehler in der Werkorganisation festzustellen;
- 7.) die Grundlagen zu einer Arbeitsunterweisungskarte zu schaffen;
- 8.) Zeitnormen für häufig wiederkehrende Arbeitsgänge sowie Verlustzeiten aufzustellen.

Die Zeitaufnahme erfolgt in der Form, dass der Arbeitsgang in allen seinen Teilarbeiten für eine bestimmte Arbeit auf einem Formular der Reihenfolge nach aufgeführt wird. Diese Aufstellung nimmt die Zeitaufnahme-Gemeinschaft vor. Die Gemeinschaft setzt sich zusammen aus dem Leiter, dem Zeitaufnehmer, dem zuständigen Werkmeister und einem von der Betriebsvertretung ernannten fachkundigen Vertrauensmann der Belegschaft. Mit 1 oder 2 Stoppuhren werden dann die Teilarbeitsgänge sowie die gesamte gebrauchte Zeit zu dem betr. Arbeitsstück gemessen und im Formular eingetragen. Bei diesem Vorgang wird der Arbeitsprozess in folgende Teilarbeiten zerlegt:

- 1.) *Hauptarbeit*, das sind Arbeiten, die mit der Hand oder der Maschine ausgeführt werden;
- 2.) *Rüstarbeiten*, das sind solche Arbeiten, die zur Vorbereitung für die betr. Arbeit notwendig sind, sowie auch solche, die nach Beendigung der Arbeit in Erscheinung treten;
- 3.) *Verlustarbeiten*. Diese können sachlicher und persönlicher Natur sein sowie auch solche, die vermeidbarer Natur sind.

Alle diese Zeiten werden addiert und geben die Grundlage für die Berechnung der Stückzeit. Der Arbeiter ist nämlich nach den Gedinge-Richtlinien verpflichtet, mit voller Krafterregung zu arbeiten, d.h. er muss während der Zeitaufnahme so arbeiten, als wenn er bereits im Gedinge beschäftigt wäre. Auch hier soll zur Festsetzung der endgültigen Stückzeit die Normalleistung eines Durchschnittsarbeiters als Grundlage benutzt werden. Da jedoch anzunehmen ist, dass bei einer Arbeit unter so strenger Aufsicht nicht normalerweise gearbeitet wird, ist von vornherein die Arbeit mit voller Kraftanstrengung vorgehen. Es wird nun versucht, die Normalleistung dadurch zu ermitteln, dass auf die bei der Zeitaufnahme

benötigte Zeit ein Zeitzuschlag von 20 % gewährt wird, d. h. die Gesamtzeit, die bei der Zeitaufnahme für die betr. Arbeit festgestellt wurde, plus 20 %, gilt als Stückzeit.

Bis zu diesem Punkt hat die Zeitermittlung im allgemeinen wenig unter Mängeln und Fehlern zu leiden gehabt, abgesehen von den Schwierigkeiten bei der Einführung, die dadurch entstanden, dass die Arbeiterschaft es als sehr unbequem empfand, unter einer solchen Aufsicht Arbeit leisten zu müssen. Die Schwierigkeiten traten erst dann ein, als die so gefundenen Stückzeiten normiert werden sollten, d. h. sie sollten zu sogenannten *Richt-Stückzeiten* umgearbeitet werden, die für das ganze Reich in allen Werkstätten Geltung haben sollten. Er wurde ein besonderes Dezernat eingerichtet. Dieses hatte die Aufgabe, alle Richt-Stückzeiten zu sammeln und die jeweils günstigste auszuwählen, die dann für alle Werke Geltung haben sollte. Auch hier ist es dank des Zugreifens des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands gelungen, die sich daraus ergebenden Ungerechtigkeiten abzuschwächen. Durch Verhandlungen wurden die unangenehmen Auswirkungen zum mindesten stark eingeschränkt.

Zuerst ergab sich, dass dieses Dezernat versuchte, nicht nur die geringsten Stückzeiten für eine bestimmte Arbeit ausfindig zu machen, sondern sogar die geringsten Teilarbeitszeiten für die betr. Arbeit aus den verschiedensten Werken zusammenzustellen und so eine Richt-Stückzeit neu anzufertigen. In den Betrieben, wo nun nach diesen Richt-Stückzeiten gearbeitet werden sollte, hatte natürlich kein Mensch eine Ahnung, wie diese Stückzeiten zustande gekommen waren. In den meisten Fällen ergab sich beim Arbeiten nach diesen Richt-Stückzeiten, dass die Arbeiter mit der vorgesehenen Zeit nicht auskamen. Durch eine Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien wurde dann festgesetzt, dass erst dann nach diesen Richt-Stückzeiten gearbeitet werden dürfe, wenn die Betriebsvertretung die Durchführung des auf der Arbeitsunterweisungskarte vorgesehenen Arbeitsganges für möglich erklärt. *Die Richt-Stückzeiten dürfen nur in Verbindung mit einer Arbeiterunterweisungskarte herausgegeben werden.* Auf dieser ist der Arbeitsgang in allen seinen Einzelheiten zerlegt und gestattet der Betriebsvertretung, zu überblicken:

- 1.) in welchem Werk die Zeitaufnahme erfolgt ist;
- 2.) welche Arbeitsmaschinen verwendet wurden;
- 3.) welche sonstigen Werkzeuge Anwendung finden;
- 4.) wie die Betriebsorganisation im wesentlichen Umfange ist;
- 5.) in welcher Reihenfolge der Arbeitsgang für die einzelnen Teilarbeiten durchgeführt werden soll.

Die Kenntlichmachung des Werkes auf diesen Unterweisungskarten, in denen die Richt-Stückzeit aufgenommen ist, gestattet der Betriebsvertretung, bei Unstimmigkeiten Rückfragen bei der anderen Betriebsvertretung zu halten. Andere Schwierigkeiten liegen auf dem Gebiete, dass bei der regelmässigen Gedingearbeit die Werkorganisation, d. h. der Zubringerdienst, nicht so funktioniert und die Maschinen und Werkzeuge nicht so in Ordnung sind, wie bei der Zeitaufnahme. Auch hier ist es nach dem Willen der Vertragskontrahenten der Betriebsvertretung gestattet, die Gedingearbeit abzulehnen, solange die Betriebsleitung die Uebelstände nicht beseitigt hat. Man versucht also hier, durch die Arbeiterschaft sich einen Kontrollapparat über das Funktionieren der Werkleitungen zu verschaffen.

Das A und O des Gedingeprozesses, wie er heute bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gehandhabt wird, ist eine gut durchgebildete und funktionierende

Betriebsvertretung. Wehe der Arbeiterschaft, wo die Betriebsvertretung nicht auf der Höhe ist, denn dort ist sie bei einem so komplizierten System, wie es dieses Gedingesystem ist, der Unternehmerwillkür vollständig ausgeliefert.

Eine andere üble Erscheinung machte sich insofern bemerkbar, als sich eine Anzahl Werkbeamte zu allen Zeiten des Tages mit der Uhr in der Tasche oder in der Hand hinter die Arbeiter stellte und versuchte, die einzelnen Arbeitszeiten heimlich nachzukontrollieren. Auch hier ist es durch den Einheitsverband erreicht worden, dass derartige verboten wurde. *Das Recht, Zeitaufnahmen zu machen, hat nur die Zeitaufnahme-Gemeinschaft.* Eine Zeitaufnahme-Gemeinschaft ist erst dann als gegeben anzusehen, wenn ein von der Betriebsvertretung ernannter Fachmann zugezogen ist. Bei Kolonnenarbeit, d. h. wo eine Arbeit von mehreren Arbeitern ausgeführt wird und hier Zeitaufnahmen von mehreren Zeitaufnehmern zugleich gemacht werden, müssen auch die gleiche Anzahl von der Betriebsvertretung ernannter Fachleute mitwirken. Die Betriebsvertretung stellt weniger eine Kontrolle für den Arbeiter dar, vielmehr nimmt sie eine überwachende Stellung in dem Zeitermittlungsprozess über den Zeitaufnehmer ein.

Aus diesem wenigen ergibt sich schon, dass das Gedingesystem bei der Deutschen Reichsbahn so kompliziert ist, dass es zu den grössten Nachteilen für die Arbeiterschaft führt, wenn die Organisation der Arbeiterschaft sowie auch die Betriebsvertretung nicht genügenden Einfluss auf die Ueberwachung und Durchführung haben. Es ist naturgemäss nicht möglich, hier in diesem engen Rahmen alle Fragen in der Ausführlichkeit zu behandeln, wie es vielleicht notwendig wäre. Doch sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die zuständige deutsche Organisation — der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands — den Bruderorganisationen aller Länder bereitwilligst Auskunft erteilen wird.

In der Zukunft werden die Auswirkungen dieses Gedingesystems dazu führen, dass das Unternehmertum überhaupt auf eine Gedingearbeit verzichten kann, denn durch die Schaffung von Normzeiten, in Verbindung mit Fliess- oder Bandarbeit, kann der Unternehmer ohne weiteres auf ein besonderes Anreizmittel (Ueberverdienst) verzichten. Hier wird dann vonseiten der zuständigen Organisationen der Arbeiterschaft darauf geachtet werden müssen, dass nicht die Normzeiten, die auf Grund grösster Kraftanstrengung, also durch Akkordarbeit, gefunden sind, das vorgeschriebene Arbeitspensum für den Durchschnittsarbeiter bilden. Z. B. wurde in einer Anzahl von Reichsbahn-Ausbesserungswerken im Wagenbau die Fliessarbeit eingeführt. Jeder Wagen durchlief 8 oder 9 Arbeitskolonnen in gleichen Zeitabständen. Die zahlenmässige Grösse jeder Kolonne sowie die Arbeitszeit für die Arbeitsserie bestimmte die Betriebsleitung auf Grund solcher Zeitnormen. Weder der einzelne Arbeiter, noch die Kolonne oder auch alle Kolonnen zusammengefasst, hatten einen Einfluss auf das Arbeitstempo. Zu dem vorgeschriebenen Zeitpunkt wird das Fahrzeug automatisch zu dem Arbeitsplatz der nächsten Kolonne gerückt, dann muss die Arbeit jeweils fertig sein. In diesem Falle wurde für alle Arbeiter ein fester prozentualer Zuschlag zum Grundlohn vereinbart.

In einer späteren Nummer dieses Mitteilungsblattes werden wir speziell über die Auswirkungen dieser Gedingearbeit auf den Rationalisierungsprozess eingehen.

Berlin.

Fr. A p i t z s c h.



Die nächste Internationale Arbeitskonferenz.

Wie bekannt wird die zwölfte Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz (1929) sich mit der Frage des Schutzes der mit dem Beladen und Entladen beschäftigten Arbeiter gegen Unfälle befassen.

Das Internationale Arbeitsamt hat den Regierungen nunmehr nachfolgenden Fragebogen zugesandt:

1. Sind Sie für den Entwurf eines Uebereinkommens zum Schutze der an Bord oder an Land mit dem Beladen oder Entladen von Schiffen beschäftigten Arbeitnehmer gegen Unfälle?

2. (1) Wenn ja, welche beruflichen Gefahren soll der Uebereinkommensentwurf in erster Linie erfassen?

(2) Sind Sie der Meinung, dass der Uebereinkommensentwurf z. B. die folgenden Punkte treffen soll:

a. Arbeit auf dem Lande.

Zugänge und Wege in den Docks; Werften; Kais usw. — Beleuchtung — Arbeitsstätten — Ausschiffsstellen — Sicherheitsvorkehrungen an gefährlichen Stellen — Zugänge vom Land zum Schiff usw.;

b. Arbeit an Bord.

Verbindungswege vom Schiff zum Land, Zugänge zu den Schiffsräumen und anderen Arbeitsstätten, Verbindungswege zwischen Fahrzeugen, — Schiffsbeleuchtung — Höhe der Lukeneinfassungen — Verfrachtung zwischen Kai und Schiff, wenn dieses nicht langseit am Kai liegt — Notaufgänge aus den unteren Schiffsräumen bei Arbeit an Massengütern, wie Kohle usw.

c. Arbeit an Land und an Bord.

Befähigung der mit der Bedienung von Apparaten, Hebezeugen und anderen Vorrichtungen betrauten Personen — Ueberwachung und Prüfung aller feststehenden oder beweglichen Maschinen — Vorkehrungen zum Schutze der Arbeiter bei Arbeit mit oder in der Nähe von sprenggefährlichen, entzündlichen, ätzenden, staubenden oder sonst gefährlichen Ladungen usw.?

3. Welche Bestimmungen bezüglich der genannten oder von ihnen noch anzuführenden Punkte sollten Ihrer Ansicht nach Gegenstand des Uebereinkommensentwurfes werden:

a. für die Arbeit an Land,

b. für die Arbeit an Bord?

4. Soll der Uebereinkommensentwurf die Art und Weise einer angemessenen Aufsicht und Verbesserung der Betriebsanlagen und Apparate usw., das Führen von Registern zu diesem Zwecke usw. vorschreiben?

Welche Bestimmungen sollten hierüber in dem Uebereinkommensentwurf Aufnahme finden?

5. Soll zwecks besserer Durchführung der im Uebereinkommensentwurf vorzusehenden Sicherheitsbestimmungen darin auch die Verantwortlichkeit der verschiedenen Stellen und Personen im Bereiche des Unfallschutzes der Hafendarbeiter festgelegt werden?

6. Soll der Uebereinkommensentwurf Bestimmungen (und wenn ja, welche) enthalten betreffend:

a). Erste Hilfe, Ambulanzen usw.

b). Einrichtung von Sicherheitsausschüssen, Zusammenarbeit der Arbeitnehmer, Arbeitgeber und Behörden im Bereiche des Sicherheitswesens?

7. Welche etwaigen anderen den allgemeinen Unfallschutz der Hafendarbeiter betreffenden Punkte sollten noch Gegenstand des Uebereinkommensentwurfes sein?

Wir erinnern an den Beschluss der Hafendarbeitersektion, wonach sich unsere Organisationen an die Regierung ihres Landes wenden und auf die Annahme des von der I.T.F. ausgearbeiteten Entwurfes dringen sollen. Dieser Entwurf ist den Regierungen zugesandt worden.

Resolutionen des Stockholmer Kongresses.

Berufsgefahren für Kraftfahrer.

Die am 10. Juli in Stockholm tagende Internationale Kraftfahrerkonferenz

nimmt mit Genugtuung Kenntnis von der Annahme des durch den belgischen Arbeiterdelegierten Mertens auf der XI. Internationalen Arbeitskonferenz eingebrachten Antrages zwecks Einleitung einer Untersuchung über die Berufsgefahren, welchen die Kraftfahrer und die im Kraftverkehrsgewerbe beschäftigten Arbeiter im allgemeinen ausgesetzt sind.

Die Konferenz erachtet, dass dem Internationalen Arbeitsamt eine Liste von Fragen unterbreitet werden soll, über welche die Erhebung im Interesse der gewerkschaftlichen und sozialen Tätigkeit der Kraftfahrerorganisationen Aufschluss zu geben hat.

Das Sekretariat der I.T.F. wird beauftragt, dem I.A.A. einen Fragebogen als Entwurf zu übermitteln, welcher den Bedürfnissen der Kraftfahrer-Organisationen besonders Rechnung trägt.

Organisationszuständigkeit der Berufskraftfahrer.

Der internationale Transportarbeiterkongress genehmigt den nachfolgend angeführten Beschluss der Internationalen Chauffeurkonferenz in Paris 1927 und beauftragt den Generalrat der I.T.F., dahin zu wirken, dass demselben Rechnung getragen wird:

Die internationale Konferenz der Berufskraftfahrer stellt fest, dass die Interessen der Berufskraftfahrer nur dann wirkungsvoll vertreten werden können, wenn die Berufskraftfahrer ohne Unterschied der Kategorie in jedem Lande der zuständigen Organisation angeschlossen sind. Als organisationszuständige Berufsorganisation der Berufskraftfahrer sind jene Verbände zu betrachten, die der Landeszentrale der Gewerkschaften des betreffenden Landes und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Amsterdam angehören. Es ist zu vermeiden, dass Berufskraftfahrer separatistischen Klubs und Vereinen oder anderen Verbänden als den obbezeichneten berufszuständigen Gewerkschaftsorganisationen angehören.

Organisationszuständigkeit der Strassenbahner.

Der Kongress hält es im Interesse einer intensiven und zielbewussten Bewegung zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen für dringend notwendig, dass alle in Strassenbahnbetrieben beschäftigten Bedienstete gleichgültig ob Angestellte oder Arbeiter in Werkstätten, ob Streckenunterhaltungs- oder Fahrpersonal, in jedem Lande bei einer der I.T.F. angeschlossenen Gewerkschaft organisiert sind, ungeachtet der Betriebsform der fraglichen Unternehmen.

Konvention zum Schutze der Hafendarbeiter.

Der vom 9. bis 14. Juli in Stockholm abgehaltene Kongress der I.T.F. heisst den Bericht der Hafendarbeitersektion der I.T.F. gut und fordert die angeschlossenen Organisationen unter speziellem Hinweis auf den Entwurf der I.T.F. betr. die Konvention zum Schutze der Hafendarbeiter auf, mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, dass die resp. Regierungen die Vorschläge der I.T.F. als Antwort auf den vom Internationalen Arbeitsamt auszusendenden Fragebogen annehmen.

Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt.

Die Spezialkonferenz der Binnenschiffer stellt fest, dass trotz der Resolution der Spezialkonferenz der Binnenschiffer, vom Kongress der I.T.F. im September 1926 zu Paris angenommen, eine wesentliche Besserung der dort kritisierten Verhältnisse in der Binnenschifffahrt leider nicht zu verzeichnen ist.

Speziell hinsichtlich der in der Pariser Resolution geforderten Beseitigung der Beschäftigung des Personals der Binnenfahrzeuge in der Ladung ist ein Fortschritt nur in einem Lande zu verzeichnen.

Weiter stellt die Konferenz fest, dass eine Erweiterung der bis dahin geltenden Nacht- und Sonntagsruhe speziell auf den internationalen Stromläufen nicht erfolgt, im Gegenteil, eher eine Verschlechterung der Nacht- und Sonntagsruhe in einzelnen Ländern zu verzeichnen ist.

Die Spezialkonferenz der Binnenschiffer auf dem 6. Kongress der I.T.F. in Stockholm lenkt erneut die Aufmerksamkeit aller der I.T.F. angeschlossenen Organisationen auf die Tatsache hin und ersucht nochmals und dringlichst alle diese Organisationen, beim Abschluss von Vereinbarungen mit den Arbeitgebern in der Binnenschifffahrt diesen gegenüber wie auch im übrigen gegenüber ihren Landesregierungen die Forderungen der Binnenschiffer auf Regelung der Sonntagsruhe, Verkürzung der Arbeitszeit, Beseitigung der Arbeit des Personals der Binnenfahrzeuge in der Ladung, ausnahmslose Unterstellung des Personals der Binnenfahrzeuge unter die Sozialgesetzgebung des Landes zu vertreten, sowie weiter, jeder seitens der Arbeitgeber vielfach mit den Regierungen angestrebten Verminderung des Personals der Binnenfahrzeuge entgegenwirken zu wollen.

Eine Verständigung der Organisationen der Binnenschiffer aneindergrenzender Länder vor Abschluss von Vereinbarungen mit Unternehmern hält die Konferenz der Binnenschiffer für dringend geboten.

Die Organisationen sind verpflichtet, über den Verlauf der Bewegungen und über deren Ausgang, sowie über alle allgemeinen, wichtigen, die Binnenschiffer betreffenden Fragen, dem Sekretariat der I.T.F. Bericht zu erstatten.

Luft- und Kraftfahrt.

Die ungarischen Staatsbahnen eröffnen Autobuslinien. Die ungarischen Staatseisenbahnen haben, um der scharfen Konkurrenz des Autos entgegenzuwirken, nach langen Vorbereitungen die „Automobilverkehrsunternehmung der Ungarischen Staatseisenbahnen“ (die „Mavart“) gegründet. Die Unternehmung besitzt augenblicklich 28 Motor- und 30 Anhängewagen, die sowohl zur Personen-, als auch zur Güterbeförderung verwendet werden. Der Warentransport wird von Wohnung zu Wohnung bewerkstelligt. Auf dem Lande sind besondere Agenten der „Mavart“ mit der Ablieferung und dem eventuellen Weitertransport der Waren beauftragt.

Kraftwagenverkehr der Belgischen Staatsbahnen. Die Belgischen Staatsbahnen veranstalten während des Sommers füglich zwei Rundfahrten durch die Ardennen mit Aussichtskraftwagen, mit neunstündiger Fahrtdauer. Das Bemerkenswerte an dem neuen Unternehmen ist, dass für alle Eisenbahnfahrkarten, die zusammen mit einer Karte zu einer Kraftwagenfahrt gelöst werden, eine Ermässigung des Fahrpreises um 35 % gewährt wird. Auch die Kraftwagenfahrt ist billiger, wenn sie im Zusammenhang mit einer Eisenbahnfahrt ausgeführt wird.

Übernahme des Kraftdroschkenbetriebes durch die Stadt Toronto — Kanada. Die durch ihre öffentlichen Betriebe bekannte Stadt Toronto wird aller Voraussicht nach den ganzen Kraftdroschkenbetrieb übernehmen und dieses Gewerbe in Verbindung mit ihren Strassen- und Kraftomnibuslinien betreiben.

Steuer für „landfremde“ Kraftwagen in Spanien. Die spanische Regierung hat beschlossen, dass ausländische Kraftwagen nicht nur beim Eintritt in das Land, sondern auch beim Verlassen desselben eine auf Grund der in Spanien verbrachten Zeit berechnete Steuer zu entrichten haben.

Heraufsetzung der Geschwindigkeitsgrenze für schwere Kraftwagen in Grossbritannien. — Anbringung von Spiegeln zur Überwachung der rückwärtigen Fahrbahn. Am 1. Oktober wird laut einer Mitteilung des Verkehrsministers ein Erlass in Kraft treten, auf Grund dessen die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit für schwere Kraftwagen mit ausschliesslicher Luftbereifung von 12 auf 20 Meilen in der Stunde heraufgesetzt wird. Die bisher für Lastkraftwagen mit Anhänger zulässige Fahrgeschwindigkeit von 5 Meilen in der Stunde soll, falls beide Fahrzeuge mit Luftbereifung versehen sind, auf 12 Meilen erhöht werden. Bei elastischer Bereifung solcher Wagen würde die Höchstgeschwindigkeit auf 8 Meilen pro Stunde heraufgesetzt werden.

Ferner heisst es in der Mitteilung des Ministers, dass auf Grund der neuen gesetzlichen Vorschriften alle schweren Kraftwagen mit einem Fahrspiegel ausgerüstet sein müssen, sofern nicht ein Begleiter mitgeführt wird, der den Führer gegebenenfalls darauf aufmerksam machen kann, dass der Lenker eines von hinten kommenden Fahrzeuges zu überholen wünscht.

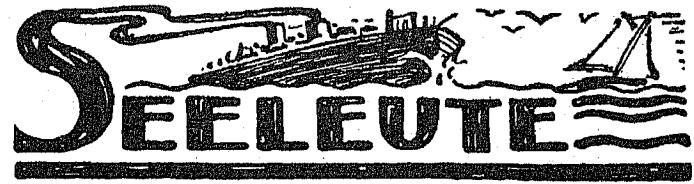
NEUE LUFTLINIEN.

Britische Luftlinien in Persien. Verhandlungen zwischen Grossbritannien und Persien wegen Abschluss eines Vertrages zur Einrichtung von Luftverkehrslinien in Persien haben dazu geführt, dass zur Benutzung der Imperial Airways der englischen, vom Staat subventionierten Flugverkehrsgesellschaft, in Südpersien fünf Flughäfen gebaut werden. Dadurch wird zusammen mit der bestehenden Luftpostlinie von Teheran eine Verbindung zwischen Bagdad und Karachi geschaffen.

Luftverkehrswey Holland—Indien. Die holländische Zweite Kammer hat einen Kredit von hfl. 730 000 bewilligt, für den das Holländisch-Indische Parlament zwecks Einrichtung eines Luftverkehrsweyes nach dieser Kolonie gestimmt hatte. Vor Bewilligung der Summe machte sich eine Opposition geltend; der Kolonialminister, welcher den Antrag unterstützte, erklärte jedoch, dass wenn nicht sofort damit begonnen werde, britische Linien von Singapore und Penang nach Batavia, Holland zuvorkommen würden.

Flugverkehr in Russland. Der russische Flugverkehrs-Rat hat einen sich auf fünf Jahre hinaus erstreckenden Plan zur Hebung des Flugverkehrs in Russland ausgearbeitet. Demzufolge soll das gesamte Netz in fünf Jahren von 11 500 km im laufenden Jahre auf 40 000 km i. J. 1932/33 ausgebaut werden. Die Schaffung von Luftverbindungen mit verschiedenen Nachbarstaaten ist ebenfalls geplant.

Versicherungszwang für Luftreisende in Spanien. Die spanische Regierung hat beschlossen, dass alle Luftreisenden in Spanien gehalten sind, sich gegen die Gefahr eines Unfalles zu versichern. Nach dem vorliegenden Plan haben sich die Fahrgäste gegen eine Prämie von ca. 20 Peseten (15 Mark), für 100 000 Peseten (75 000 Mark) zu versichern.



Auskunftsbüro in Cardiff.

Hiermit haben wir das Vergnügen mitzuteilen, dass der Vorsitzende unseres Seeleuteheirats, Kollege

J. Henson, Stuart Street 2, Cardiff,

sich bereit erklärt hat, Seeleuten, die einer der I.T.F. angeschlossenen Organisation angehören und in Cardiff in irgend einer Weise seiner Unterstützung bedürfen, Beistand zu leisten.

Der Seemannsstreik in Japan.

Von M. YONEKUBO,

Generalsekretär des Japanischen Seeleute-Verbandes.

Eine von den japanischen Seeleuten im Mai und Juni dieses Jahres geführte Lohnbewegung ist von besonderem Interesse zunächst, weil sie den ersten erfolgreichen Versuch zur Festsetzung eines Mindestlohns in Japan darstellt und darnach wegen der entschlossenen Art, in der sie durchgeführt wurde.

Hinsichtlich der Löhne können die japanischen Schiffe in zwei Klassen eingeteilt werden: die Heuern auf subventionierten Schiffen sind 30 % höher als bei den andern; während die Mannschaften der ersteren sich wenigstens die allernotwendigsten Lebens- und Bedarfsartikel anschaffen konnten, waren diejenigen der letzteren nicht einmal dazu imstande. Die Seeleute haben daher lange bei ihrer Organisation, dem japanischen Seeleute-Verband, auf die Durchführung einer Lohnbewegung gedrängt und diese Frage stand bei den Jahresversammlungen des Verbandes stets auf der Tagesordnung. Im Auftrag dieser Versammlungen hat der Verband vielfach versucht, die Reeder zu einer Erhöhung der Heuern auf den nicht-subventionierten Schiffen zu bewegen, infolge des schlechten Geschäftsganges im Schiffahrtsgewerbe waren jedoch seine Bemühungen lange fruchtlos.

In den letzten paar Jahren sind die Lebenshaltungskosten gestiegen, während die Seemannsheuern die selben geblieben sind. Die Forderung auf eine Erhöhung wurde demzufolge stets dringlicher und auf der diesjährigen Jahresversammlung des japanischen Seeleute-Verbandes wurden 2 Forderungen aufgestellt, eine zur Unterbreitung an die japanische Reeder-Vereinigung, in der innerhalb eines Monats eine 30 %ige Erhöhung auf allen Schiffen, die Mitgliedern der Vereinigung gehören, verlangt wurde und die andere zur Unterbreitung an die Kawasaki Dampfschiffahrts-Gesellschaft (damals noch nicht Mitglied der Vereinigung; sie trat ihr aber nach dem Streik bei), in der eine sofortige Erhöhung von 42 auf 75 yen *) monatlich auf Seeschiffen und von 38 auf 70 yen auf Küstenschiffen sowie ferner eine Vergrösserung der Bemannungsskala auf See- und Küstenschiffen von 4, bzw. 3 Mann verlangt wurde.

Da die Kawasaki Dampfschiffahrts-Gesellschaft nicht sofort auf die Lohnforderungen einging, wurde am 12. Mai ein Streik erklärt, bei dem die Mannschaften an Bord blieben, sich aber weigerten, zu arbeiten. Daraufhin wurden 7 Schiffe der Gesellschaft

*) 1 yen = 100 sen = ca. M. 1,87.

stillgelegt. Der Streik, welcher nur ein Vorspiel zu dem grösseren war, der darauf folgen sollte, dauerte 3 Tage, wonach die Gesellschaft einlenkte und auf die Forderungen des Verbandes einging. Dies war der erste Erfolg, den die japanischen Seeleute — und damit die japanische Arbeiterbewegung — in dem Kampfe, der Lohnherabsetzungspolitik der Unternehmer Einhalt zu tun und Mindestlohnsätze einzuführen, errungen hatten.

Gleichzeitig sind bei der Japanischen Reeder-Vereinigung Forderungen eingereicht worden. Diese durch den Rückzug der Kawasaki-Gesellschaft überraschte Organisation sah ein, dass die Angelegenheit ernste Behandlung verdiente und berief eine Sitzung ihres Vorstandes ein. Letzterer kam jedoch zu keinem Beschlusse; er brachte den Fall vor das Japanische *Joint Maritime Board*. **) Obwohl unverzüglich eine Sitzung dieser Körperschaft einberufen wurde, konnte innerhalb der vom Verband gestellten Frist keine Einigung erzielt werden, worauf es am 6. Juni zu dem grossen Streik kam, bei dem die Streikenden die selbe Taktik wie zuvor verfolgten, nämlich die Arbeit einstellten, aber an Bord verblieben. 329 Schiffe wurden stillgelegt und das Gewerbe lag während der dreitägigen Streikdauer in Kobe, Yokohama und anderen bedeutenden Häfen vollständig darnieder.

Auf Grund des zur Schlichtung eventueller Streitigkeiten vor dem *Joint Maritime Board* eingeführten Verfahrens wurden 7 Schlichter ernannt, von denen je 3 die Arbeiter und Arbeitgeber vertraten, während der siebte ein Unparteiischer war. Diese konnten ihren Schiedsspruch für verbindlich erklären. Am dritten Tage des Konfliktes machten die Schlichter einen Verständigungsvorschlag, zu dem in einer schleunigst einberufenen Sitzung der Vorstände der streitenden Parteien Stellung genommen wurde. Der Verband hielt die vorgeschlagenen Bedingungen für günstig und die Reeder-Vereinigung war, wenngleich unbefriedigt, gezwungen, sie anzunehmen. Der grosse Streik endete daher mit einem Siege der Arbeiter, dem ersten in der Geschichte der japanischen Seemannsbewegung. Die Vereinbarung sieht folgende Heuersätze vor (um Vergleiche zu ermöglichen, werden die alten Sätze in Klammern beigefügt):

Mindestlöhne (in yen pro Monat).

Brutto-Tonnengehalt der Schiffe.

Gruppe	500 bis 1500	1500 bis 3500	Ueber 3500
Bootsmann, Nummer 1, Schmierer, 1. Steward, sämtliche mit einer Dienstzeit von mindestens 8 Jahren	65 (50)	70 (55)	75 (60)
Zimmermann, mit einer Dienstzeit von mindestens 8 Jahren . . .	60 (50)	65 (53)	70 (60)
Quartiermeister, Gewöhnlicher Schmierer, Oberkoch, sämtliche mit einer Dienstzeit von mindestens 4 Jahren.	50 (40)	55 (42)	57 (48)
Matrose, Heizer, Trimmer, Gewöhnlicher Koch, sämtliche mit einer Dienstzeit von mindestens 1½ Jahren	35 (28)	38 (30)	38 (33)

Als Matrosen eingestufte Seeleute, die Arbeit als Magazinverwalter an Deck verrichten und solche, die

**) Das Japanische *Joint Maritime Board*, das vor ungefähr einem Jahre eingesetzt wurde, besteht aus 12 Mitgliedern, wovon 6 durch die Reeder-Vereinigung, 3 durch die Vereinigung der Offiziere in der Handelsmarine und 3 durch den Japanischen Seeleute-Verband berufen wurden.

Ausser dem laufenden Arbeitsnachweis für Seeleute setzt es die Anheuerungsbedingungen fest, schlichtet Konflikte zwischen Reedern und Seeleuten, u. a. m.

als Heizer eingestuft sind, aber als Hilfskesselwärter oder Magazinverwalter im Maschinenraum arbeiten, erhalten 3 yen monatlich extra.

Lehrlinge erhalten 15 yen monatlich für das erste, 30 yen für das zweite und 35 yen für das dritte Halbjahr, wonach ihnen die vorgesehenen vollen Sätze ausbezahlt werden. Ferner ist bestimmt, dass nicht mehr als 15 % der Mannschaftsmitglieder in jeder Abteilung, einschliesslich Lehrlinge, weniger als 1½-jährige Erfahrung haben dürfen.

Diese Bedingungen traten am 1. Juli 1928 in Kraft. Eine Lohnskala für die Mannschaften von Schiffen unter 500 B.R.T. wird aufgestellt werden, sobald das *Joint Maritime Board* eine über diese Angelegenheit veranstaltete Untersuchung abgeschlossen hat.

Wenn man in Betracht zieht, dass diese Bedingungen bedeuten, dass 90 % der Forderungen des Verbandes zugestanden wurden, wird man erkennen, dass das Resultat ein glänzender Sieg ist, worüber der Verband stolz sein kann; dieser Sieg ist für ihn in Zukunft ein Quell, woraus er neuen Mut schöpfen kann. Die dem Verband erwachsenen finanziellen Kosten waren verhältnismässig gering. Da die Mannschaften an Bord blieben, gingen sie ihrer Heuern nicht verlustig, sodass an die Streikkasse keine grossen Anforderungen gestellt wurden. Die Gesamtkosten werden auf 10 000 yen geschätzt, wovon der Verband 6 000 yen aus der Streikkasse bestritt; der Rest wurde von den Mitgliedern und anderen Arbeiterorganisationen, mit welchen der Verband in kameradschaftlichen Beziehungen steht, aufgebracht.

Es dürfte erwähnenswert sein, dass von dem monatlichen Beitrag von 1 yen pro Mitglied 20 sen, also 1/5 der Streikkasse und weitere 20 sen den Unterstützungskassen (im Falle von Krankheit und Tod) zugeführt werden, während der Rest zur Deckung der Verwaltungsausgaben verwendet wird. Vor dem Streik war in der Streikkasse ein Bestand von ca. 320 000 yen, in den Unterstützungskassen ein solcher von 80 000 yen.

ESPERANTO.

Esperanto in der Praxis.

Vom 14. bis 19. August wurde in Göteborg (Schweden) der 8. Kongress der Weltorganisation der Arbeiter-Esperantisten S. A. T. (Adresse: Colmstr. 1, Leipzig O. 27) abgehalten. Unsere schwedischen Organisationen der Eisenbahner und Seeleute, sowie die Ortsgruppe Göteborg des Metallarbeiter-Verbandes fungierten als „Schutzherren“ des Kongresses. Die Zahl der Teilnehmer betrug 435 aus 23 Ländern. Auch der Gemeindevorstand bezeugte sein Interesse an der Veranstaltung. Ferner waren u. a. vertreten eine Reihe schwedischer Gewerkschaften und Arbeiterbildungsinstitute, die sozialdemokratischen Parteien Schwedens, Spaniens, Lettlands, die Arbeiter-Hochschulen von Gross-Britannien und die I.T.F.

Der Kongress nahm u. a. einen Vorschlag des Kameraden Ellasson, Vertreter des schwedischen Seeleute-Verbandes an, wonach auf dem binnen kurzem in London abzuhaltenden internationalen Kongress für die Sicherheit auf See die Einführung des Esperanto als internationale Hauptsprache auf See und als obligatorisches Unterrichtsfach auf den Marineschulen behandelt werden soll.

Während des Kongresses wurden verschiedene Gruppenkonferenzen abgehalten; diejenige für das Eisenbahnpersonal — mit 30 Teilnehmern aus 7 Ländern — stand unter Leitung des Kameraden Eriksson (Schweden).

Wie gewöhnlich wurde auf dem Kongress nur Esperanto gesprochen. Von Missverständnissen oder Irrtümern war keine Sprache und alle Teilnehmer konnten dem Gesprochenen folgen, gleichgültig, welcher Nationalität der Sprecher angehörte. Wiederum ein glänzender Beweis für die Brauchbarkeit dieser Hilfssprache.

Esperanto auf internationalen Kongressen.

Ende August fand in Le Locle (Schweiz) ein internationaler Kongress religiöser Sozialisten statt. Um das Gesprochene möglichst kurz zusammenzufassen, wurde dasselbe nur übersetzt ins Esperanto wiedergegeben. Der Kongress hat die Erlernung dieser Sprache allen Gruppen zur Erleichterung der internationalen Beziehungen empfohlen.