



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: **INTRANSE-AMSTERDAM**

SITZ: **AMSTERDAM**
HOLLAND
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER: **20186**

INHALTSVERZEICHNIS 1928. Das Inhaltsverzeichnis für den Jahrgang 1928 wird nicht, wie bisher üblich, der Januarnummer beigelegt, sondern im Laufe des Monats Dezember gedruckt und auf Verlangen den Lesern, welche die Zeitung aufheben oder einbinden lassen, zugeschickt. Der baldigen Einsendung von Bestellungen sehen wir entgegen.

Verbesserung des Nachrichtenwesens bei der I. T. F.

MIT dieser Nummer erscheint unser Blatt zum letzten Mal in seiner gegenwärtigen Form, denn ab 16. Januar wird dasselbe zweimal im Monat, u. z. in etwas grösserem Format und 8 Seiten mit je 3 Spalten umfassend, herausgegeben. Es werden dann nicht mehr nur lange Artikel und Ergebnisse von Erhebungen darin gebracht, sondern auch eine grosse Anzahl kurzer, aktueller Berichte über die Arbeits- und sonstigen Kämpfe, die unsere Mitgliedsverbände auszufechten haben.

Damit hat der diesbezügliche Beschluss zu einem weiteren Ausbau des ohnehin schon hervorragenden Publikationsdienstes unserer Internationale geführt. Abgesehen von der Mehrleistung in den verschiedenen Sprachen, in welchen ihr Organ bisher erschienen ist, wird sie künftig auch noch mit einer spanischen Ausgabe aufwarten.

Dass aber den mit diesen Änderungen verbundenen grösseren Ausgaben auch entsprechende Einnahmen gegenüberstehen müssen, ist selbstverständlich. Die angeschlossenen Verbände werden weiterhin die selbe Anzahl kostenfreier Nummern erhalten, der Bezugspreis für deren Mitglieder muss aber eine Erhöhung auf fl. 1.50 jährlich erfahren, ein Betrag, womit wir nur unsere Versandkosten decken können. Wir hoffen zuversichtlich, dass keiner dieser Bezieher gegen die geringe Preiserhöhung von 50 cents etwas einwenden wird. Für die übrigen Abonnenten beträgt der Bezugspreis nach wie vor fl. 3.— im Jahr.

Wir geben der weiteren Hoffnung Ausdruck, dass die angeschlossenen Organisationen ihr möglichstes tun werden, um unser Blatt bei den Mitgliedern, vor allem aber bei den Ortsgruppen und Zahlstellen besser einzuführen. Von nun ab werden wir auch in der Lage sein, viele interessante und aktuelle Nachrichten zu veröffentlichen und den Bewegungen und Problemen, an denen die verschiedenen, im Transport- und Verkehrsgewerbe beschäftigten Berufsgruppen beteiligt sind, erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen. Auf Wunsch liefern wir gerne Freixemplare zu Werbezwecken, denn durch eine grössere Verbreitung unserer Zeitung wird der internationale Gedanke, von dem ja die Mitglieder durch und durch beseelt sein müssen, stets tiefere Wurzeln schlagen.

Unsere Einnahmen werden wir durch Aufnahme von Inseraten erhöhen. Zu diesem Zwecke ist bereits ein entsprechend abgefasstes Rundschreiben fertiggestellt worden, das seine Wirkung nicht verfehlen wird. Auch bei unseren Bemühungen in dieser Richtung rechnen wir auf die Mitwirkung der angeschlossenen Organisationen.

Die Veröffentlichung einer Zeitung in fünf Sprachen, die nach allen Ländern der Welt ihren Weg findet, ist keine Sinekure. Wir hoffen, und daran zweifeln wir auch gar nicht, dass jeder unserer Leser uns bei der Erfüllung dieser Aufgabe beistehen wird und die Mitgliedsorganisationen durch Einsendung von Berichten uns ihrerseits ihre Unterstützung verleihen werden. Wir werden nicht ruhen, bis unser Blatt auf eigenen Füissen stehen kann.

Schrift- und Geschäftsleitung.

Allen unsern Lesern wünschen wir ein schönes Weihnachtsfest und ein Glückliches Neues Jahr. Möge es eine Verstärkung der schon in unserer Mitte herrschenden Solidarität bringen und ein Jahr reich an Erfolgen und Siegen im Kampfe für ein menschenwürdiges Dasein werden.

INHALTSVERZEICHNIS:

<p>Allgemeines: Verbesserung des Nachrichtenwesens bei der I. T. F. 137 Das gemarterte Italien 138 Rundschau 139 Mitteilungen des Sekretariats 140 Eisenbahner: Bericht des Spanischen Landesverbandes der Eisenbahner 141</p>	<p>Streiflichter auf Portugal 141 Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 142 Denkschrift über die Arbeitsverhältnisse der Eisenbahner in Palästina 144 Transportarbeiter: Bei den französischen Hafentarbeitern 147 Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft (Holland) 148</p>	<p>Anton Prager gestorben 150 Kraftfahrnotizen 150 Seeleute: Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern (Holland) 150 Die Organisierung der britischen Seeleute 152 Esperanto 152</p>
--	---	--

Das gemarterte Italien.

Zahlen, die eine beredte Sprache sprechen.

Nach den jüngsten Aufzeichnungen des Internationalen Arbeitsamtes betragen die von dieser Stelle berechneten Lohn-Indexziffern für London 100, Kopenhagen 108, Stockholm 88, Amsterdam 85, Berlin 71, Paris 56, Madrid 54, Brüssel 49, Prag 47, Wien 45, Reval 44 und. . . . Rom 43.

In den für 1925 aufgestellten Staatsvoranschlägen nachstehender Länder waren an Ausgaben vorgesehen für *):

	England	Frankreich	Belgien	Italien
	Millionen Gulden			
Justizwesen	66,6	41,8	11,6	67,5
Innere Angelegenheiten	160,8	134,6	13,5	136,5
Unterrichtswesen	644,8	450,0	65,0	206,3
Soziale Zwecke	863,5	133,8	53,5	31,7
Kriegswesen	1568,7	916,9	102,8	490,2

An Schiffsraum waren im Bau befindlich (in 1 000 Tonnen):

	1927			1928	
	Juni	September	Dezember	März	Juni
Deutschland	408	516	472	444	408
Frankreich	136	131	115	103	126
England	1 390	1 536	1 580	1 441	1 203
Holland	172	164	175	163	173
Italien	227	208	183	171	154

Demnach zeigt sich in Italien trotz ungeheurer staatlicher Subventionen ein beständiger Rückgang.

Die Ein- und Ausgaben dieses Landes betragen in den ersten 9 Monaten des Jahres:

	Einnahmen	Ausgaben
	Millionen Lire	
1925/26	15 627	13 062
1926/27	14 586	14 097
1927/28	13 578	14 767

Das wirkliche Defizit belief sich 1926/27 auf 1589 Millionen Lire. Inländische Anleihen sind ausnahmslos zum Misslingen verurteilt und auch ausländische haben keine Aussicht mehr auf Erfolg. Harrison erklärte am 4. Mai 1926 im Senat zu Washington,

*): Diese und die folgenden Zahlen sind dem kürzlich erschienenen Buche von J. W. Matthysen, Amsterdam „Het Fascisme in Italië“ entnommen, einem Werk, welches beweist, dass sein Verfasser diesen Gegenstand aufs gründlichste studiert hat. In der ganzen Literatur über den Faschismus ist uns kein Werk bekannt, das die Eigenart dieser reaktionären Erscheinung und deren Entwicklung in Italien in so klarer und deutlicher Weise schildert, wie gerade dieses Buch.

Ausserst wertvolle Angaben über die wirtschaftlichen Vorgänge in Italien verdeutlichen des Verfassers Meinung über die vollkommene Untauglichkeit Mussolinis als Staatsmann und über die Unhaltbarkeit des Regimes in gesellschaftlicher Beziehung. Mehr als irgend eine andere optimistische Betrachtung geben uns diese Zahlen die Sicherheit, dass in dieses so gemarterte Land wieder ander Verhältnisse einzuleiten werden.

Wir stehen mit dem Verleger z. Zt. in Unterhandlungen zwecks Wiedergabe einiger Kapitel des Buches und der vorerwähnten Daten. (N.)

dass die italienischen Anleihen kein Vertrauen verdienen und jetzt auf dem Markt nicht gangbar seien. („They are not marketable now“.)

Die Zahl der Bankrotte in Italien betrug durchschnittlich im Monat:

Jahr	Bankrotte (monatlich)	Jahr	Bankrotte (monatlich)
1919	49	1923	474
1920	66	1924	607
1921	158	1925	602
1922	321	1926	654

und in den 12 Monaten vom August 1927 bis Juli 1928 jeweils 975.

Wie lange noch?

Nachstehend einige Zeitungsnachrichten aus der letzten Zeit über das betrübende Vorgehen des Sonder-„Gerichtshofes“. An Gefängnisstrafen erhielten:

acht junge Leute wegen Herstellung und Verbreitung „auführerischer“ Flugblätter zusammen 18 Jahre 7½ Monate, wonach jeder noch 3 Jahre unter besondere Bewachung gestellt wird;

vierzehn Kameraden wegen Verbreitung staatsgefährlicher Veröffentlichungen 134 Jahre und 6 Monate;

acht junge Leute wegen Verbreitung verbotener Blätter und Abhaltung geheimer Versammlungen 22 Jahre, mit dauerndem Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte und 3 Jahren besonderer Bewachung nach der Gefängnishaft;

zwölf Kameraden wegen staatsgefährlicher Propaganda 107 Jahre und 6 Monate;

zwei Kameraden wegen Verbreitung der maschinenschriftlich vervielfältigten Rede Turatis in Brüssel 3 Jahre;

drei Arbeiter auf eine einzige polizeiliche Anzeige hin 11 Jahre und 3 Monate;

fünfzehn Arbeiter wegen Propaganda für den Gewerkschaftsbund und Verbreitung illegaler Lektüre 150 Jahre;

fünf Arbeiter wegen einer Verschwörung gegen den Staat und Aufhetzung zum Bürgerkrieg 57 Jahre.

Natürlich handelt es sich nach den faschistischen Zeitungen hier nur um Kommunisten.

Es mag zutreffen, dass die Kommunisten eine grosse Rührigkeit an den Tag legen — wir meinen hier nicht die offiziellen Sowjet-Vertreter in Italien, die ausgerechnet wieder kurz nach dem Justizmord an Della Maggiora die faschistischen Behörden durch die Gesandtschaft in Rom zu Tische luden, wie sie auch kurz nach der Ermordung Matteottis ein gemeinsames Diplomatenfest abhielten —, wir dürfen aber stolz darauf sein, dass auch die Mitglieder unserer Organisationen unter Einsatz ihres Lebens ihre proletarische Pflicht erfüllen.

Gewiss, die Befreiung der italienischen Arbeiterklasse wird ihr eigenes Werk sein müssen — wann wird sich aber unsere internationale Bewegung mit all ihrer Kraft aufrufen, um den gemarterten Arbeitsbrüdern beizustehen, ihnen herauszuhelfen aus der Höllenqual, die sie heute ausstehen müssen?

Rundschau.

Der Kampf in Finnland.

Der Beschluss der skandinavischen Transportarbeiterföderation, die finnischen Streikenden den ganzen Winter hindurch zu unterstützen, kam nicht unerwartet. Nachdem sich unsere Kollegen aus den nordischen Ländern dazu entschlossen haben, den Widerstand der finnischen Hafensbarone zu brechen, werden sie den Kampfplatz nicht verlassen, bevor nicht eine befriedigende Lösung herbeigeführt worden ist. Wer noch daran zweifeln sollte, dass die Streik- und Boykottaktion in finnischen Arbeitgeberkreisen sowie in Finnland überhaupt eine gewisse Erregung gestiftet hat, braucht nur von den Leitartikeln in der finnischen bürgerlichen Presse Kenntnis zu nehmen, die sich sozusagen ununterbrochen mit dem bedeutsamen Kampfe beschäftigen.

Huvudstadsbladet vom 11. November schimpft auf den Beschluss der skandinavischen Transportarbeiterföderation und sagt: „Was man auch von der Boykottaktion, die von den schwedischen und norwegischen Transportarbeitern in Gang gesetzt worden ist, halten mag, eine Reklame für das System des skandinavischen Tarifverfahrens kann man darin nicht erblicken. Man darf vorausschicken, dass die Selbsthilfe und der schwere Machtmissbrauch, den sich die skandinavischen Arbeiterorganisationen haben zuschulden kommen lassen, wohl kaum die Begeisterung für irgend eine Art Uebereinkommen erhöht hat, auf Grund dessen diese Organisationen stark und mächtig geworden sind. Die schwedischen handelspolitischen und Schifffahrtsinteressen sind kaltblütig aufs Spiel gesetzt worden . . . , weil die schwedischen Transportarbeiter keine Einmischung in ihre private Solidaritätspolitik dulden. Es scheint, dass heute nicht mehr die schwedischen Reeder und Exporteure bestimmen, wohin schwedische Fahrzeuge und Lasten dirigiert werden sollen, sondern dass es die schwedischen Hafensarbeiter sind, die trotz ihrer verhältnismässig bescheidenen Rolle im Produktionsprozess, durch ihre starke Organisation diese gesellschaftliche Funktion übernommen haben . . . Man führt gegen ein fremdes Land eine Sprache wie im blutigen Kriege, man beschliesst auf eigene Faust über Massnahmen gegen dessen Handel und Schifffahrt, man sendet eine Botschaft an ganz Europa, um Kampfesgenossen anzuwerben und beschliesst nach russischer Art und Weise über die Finanzierung und Unterstützung von sozialen Unruhen im feindlichen Lande, denn in der Resolution heisst es sogar, dass die skandinavische Transportarbeiterföderation den nachfolgenden Beschluss gefasst hat: der Streik wird auch während der Wintermonate fortgesetzt.“

Wer diese Auszüge liest, wird sich nicht nur der Kraft der schwedischen Organisation, sondern auch davon bewusst, dass die Solidaritätsbekundung unserer schwedischen Kameraden einen tiefen Eindruck auf die finnischen Arbeitgeber gemacht hat. Die finnische Presse schimpft noch, die schwedische hat damit schon aufgehört. Nach ihrem Dafürhalten muss eine Lösung gefunden werden. Sie nehmen offen gegen die finnischen Arbeitgeber Stellung. So schreibt „Dagens Nyheter“,

dass der Kollektivvertrag die Grundlage für das Verhältnis zwischen Arbeitern und Arbeitgebern bildet. „Stockholmstidning“ geht noch weiter; sie erklärt, dass es unverständlich sei, dass die Arbeiter sich das Recht auf einen Vertrag noch erkämpfen müssen. Durch ihre Weigerung, einen Vertrag zu schliessen, nähmen die Arbeitgeber auf der Angeklagtenbank Platz und versetzten sich selbst in eine unhaltbare Lage.

Unsere finnischen Kameraden erwarten zuversichtlich den Ablauf des Konfliktes. Die anderen, der I.T.F. angeschlossenen Organisationen haben jetzt schon Massnahmen zu treffen, um, wenn es sein muss, mit verdoppelter Energie für die Anerkennung des finnischen Transportarbeiterverbandes einzutreten — umso mehr, als unsere Kollegen im Laufe des Konfliktes Tausende Mitglieder gewonnen haben.

Australische Arbeitskämpfe, australische Wahlen und Havelock Wilson.

Was in diesem fernen Weltteil vor sich geht, lässt sich vom alten Europa aus nur schwerlich feststellen. Eines aber kann mit Sicherheit behauptet werden: dass die australische Gewerkschaftsbewegung zu den bestorganisierten der Welt gehört, dass sie wohl die mächtigste von allen betrachtet werden kann. Sie bildet dann auch eine Macht im Staate, welche sowohl die Unternehmer als die Regierung beunruhigt, und die Zeit scheint nicht fern mehr, wo die Arbeiterschaft die Regierung Australiens in die Hand nehmen wird.

Mit welchen Mitteln versucht die jetzige Regierung, die Macht der Arbeiterklasse einzudämmen? Sie bedient sich des obligatorischen Schlichtungsverfahrens. Stehen die dreijährlichen Wahlen vor der Tür, so wird ausgerechnet immer ein Spruch gefällt, der für die Arbeiter unannehmbar ist. Die Folge ist ein gesetzwidriger Streik und der Premierminister kann dann an das Land appellieren, den Bolschewismus fernzuhalten und die Arbeiterpartei zu vernichten. So war es im Jahre 1925 beim Seemannsstreik und dieselbe Taktik wurde in diesem Jahre auch beim Transportarbeiterstreik in Anwendung gebracht.

Havelock Wilson möchte die australischen Arbeiter mit seinem Arbeitsfrieden beglücken. Zu diesem Zwecke hat er eine Australien-Nummer seiner Zeitschrift herausgegeben. In einer anderen Nummer veröffentlicht er zwei Artikel: „Australia's Error“ (Der Irrtum Australiens) und „The Land of Wonderful Strikes“ (Das Land der wundervollen Streiks). Der letztere Artikel ist ausserordentlich interessant, trotz seines tendenziösen Inhaltes, und zeigt, dass die australischen Arbeiter stramm organisiert sind und es verstehen, ihre Rechte zu verteidigen und Solidarität zu üben.

Nun glaubt wohl jedermann, dass nach solchen Arbeitskämpfen die Gewerkschaftsbewegung zertrümmert wäre und die politische Bewegung am Boden läge. Davon keine Spur! Wir geben untenstehend die Ziffern der amtlichen Statistik wieder, möchten aber vorher noch einen Passus aus Havelock Wilsons Artikel zitieren, welcher lautet: „Der Streik (Transportarbeiterstreik) begann wegen eines Schiedsspruches des Schlichtungsausschusses, der den Reedern das Recht zusprach, zweimal statt einmal am Tage Hafensarbeiter anzuwerben. Dies bedeutet sicher keine grössere Härte und stellt einen gesunden ökonomischen Grundsatz dar.“

So schreibt ein Arbeiterführer. So schreibt ein Führer von Seeleuten, der doch wissen muss, dass gerade die Frage der Annahme und der Registrierung

von Hafenarbeitern die wichtigste ist, welche die Hafenarbeiterorganisationen zu lösen haben. Und dieser Kapitalistenfreund tritt für die „gesunden ökonomischen Vorschläge“ der Reeder ein!

Nun die Ziffern. Sie sind der Zeitschrift des australischen statistischen Amtes entnommen.

Mitgliederzahl der Gewerkschaften.

	1924	1925	1926	1927
Gesamte Gewerkschaftsbewegung	729 155	795 722	851 478	911 652
Eisenbahner und Strassenbahner	90 365	108 037	114 899	121 300
Anderer Landtransport	17 785	18 219	20 844	22 137
Schiffahrt und Docks	37 823	30 039	40 594	40 702

Australien hatte am 30. Juni 1927 6 167 429 Einwohner. Kommentar überflüssig.

Am 17. November 1928 fanden in Australien die Parlamentswahlen statt. Der Premierminister ging in den Wahlkampf mit der Losung: „Gegen die Extremisten, die versuchen, das Reich zu zerstören und in Handel und Gewerbe Unruhe stiften!“ Bitte schön, hier ist das Wahlergebnis:

	1925	1928
Nationalisten	37	31
Bauern	13	13
Unabhängige	—	1
Regierungsparteien	50	45
Arbeiterpartei	23	30

Es ist noch zu bemerken, dass die Nationalisten mit 650 000 Stimmen ihre 31, die Arbeiterpartei mit beinahe 800 000 Stimmen nur 30 Mandate erhielten.

Noch ein paar solcher „Irrtümer“ und Unterdrückungsmassnahmen der Regierung und Australien wird ein Arbeiterstaat sein, trotz Havelock Wilsons Intervention.

Arbeitskämpfe in Deutschland. . . .

Der Kampf an der Ruhr ist insofern zu Ende, als die Arbeitgeber ihre Fabriktore wieder geöffnet haben. Zwar ist der Schiedsspruch des Arbeitsministers nicht von den Stahlherren anerkannt worden, sie haben sich aber von vornherein bereit erklären müssen, sich dem von Minister Severing zu fällenden Spruch zu unterwerfen. Wer die Zeche bezahlen wird, lässt sich noch nicht sagen. Dies wird vom Ergebnis der bereits gepflogenen Verhandlungen und vom Inhalt des Severingschen Schiedsspruches abhängen.

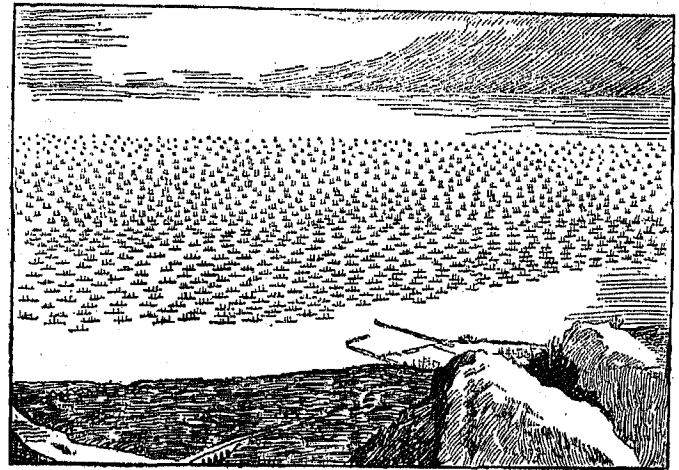
. . . und in Frankreich.

Seit zwei Jahren ist die französische Währung so gut wie stabilisiert. Die Preise haben sich dem Weltmarkt angepasst, die Löhne aber sind weit zurückgeblieben. Kein Wunder, dass sich eine regere gewerkschaftliche Tätigkeit bemerkbar macht. Die Eisenbahner haben bereits eine Lohnaufbesserung erhalten; die Hafenarbeiter sind äusserst rührig und die Seeleute haben im Hafen von Marseille eine verzweifelte Streikaktion durchgeführt. Der Augenblick ist günstig, um einerseits den Lebensstandard zu erhöhen, andererseits die Organisationen erheblich zu verstärken. Die Arbeiterklasse eines jeden Landes hat ihre eigenen Aufgaben zu bewältigen, sie hat aber auch an der Internationalisierung der Lohn- und Arbeitsbedingungen mitzuwirken und kann dabei die Unterstützung der besser gestellten Länder nicht missen.

Schiffbrüche.

Als wir vom Untergang des Dampfers „Vestris“ lasen, erinnerten wir uns an nachstehendes Bild, das Charles

Lindley, nachdem 1905 nicht weniger als 1038 Seefahrzeuge verloren gegangen waren, im Jahre 1906 in seiner Zeitung „Sjöfolkets Tidning“ brachte.



Damals schrieb er:

„In vielen Fällen ist der Verlust eine direkte Folge davon, dass Fahrzeuge schlecht ausgerüstet, unterbesetzt, überlastet, leck und vielleicht zu hoch versichert in See gehen.“

Das gilt auch heute noch. Und wenn sich ein Unfall ereignet, sind die Offiziere — wenigstens die Maschinenisten — nicht einmal im Stande, das Kommando eines Rettungsbootes zu übernehmen. Es ist dringend geboten, dass die Reeder verpflichtet werden, regelmässig ernstliche Rettungs- und Feuermanöver abzuhalten.

**MITTEILUNGEN
DES SEKRETARIATS**

Neue Anschlüsse.

Der britisch-indische Seemanns-Verband in Bombay hat den Beitritt zur I. T. F. beschlossen. Sein Gesamtmitgliederstand beträgt 18 702, wovon 11 659 Bedienungspersonal, 3 810 Maschinenraumpersonal und 3 233 Deckpersonal. Damit hat die sechste Organisation in Asien ihren Anschluss an unsere Internationale vollzogen.

Eisenbahner-Beirat.

Die erste Sitzung des Eisenbahner-Beirats findet am 23. und 24. Januar 1929 statt.

Auf der Tagesordnung stehen u. a.: ein Tätigkeitsbericht der Section, die Frage der Besetzung von Lokomotiven mit einem Mann, die automatische Kuppelung in Verbindung mit den Beschlüssen der letzten Internationalen Arbeitskonferenz und ein Gedankenaustausch über den Zusammenhang zwischen dem Personalabbau und den Eisenbahnkatastrophen der letzten Zeit.

Näherer Bescheid und die erforderlichen Schriftstücke werden den Organisationen noch zugehen.

Ausgeschickte Fragebogen.

Wir erwarten baldige Beantwortung unserer Fragebogen über die Lage des Aufsichts- und Verwaltungspersonals bei den Eisenbahnen und die Verhältnisse bei den Eisenbahn-Telegraphisten.

Eingegangene Beiträge.

Vom Verband der belgischen Eisenbahner, Post-, Telegraphen- und Telephonbediensteten etc.	Fl.	61.98
vom Verband der finnischen Transportarbeiter	„	247.50
„ „ „ französischen Eisenbahner	„	20.62
„ „ „ lettischen Strassenbahner	„	22.96
„ „ „ indischen Seeleute in Kalkutta	£	5.-
„ „ „ finnischen Eisenbahner	Fl.	39.-
„ „ „ ungarischen Kraftfahrer	Pengö	20.-
„ „ „ indischen Seeleute in Bombay.	Rupien	50.-



Bericht des Spanischen Landesverbandes der Eisenbahner.

Der Spanische Landesverband der Eisenbahner hat vom 26. bis 30. November in Barcelona seinen zweijährlichen Kongress abgehalten. Der Geschäftsbericht ist ein in die kleinsten Einzelheiten gehender Band von 284 Seiten (der Bericht über die Kassen- und Rechnungsführung nicht inbegriffen) und schildert eingehend die Geschichte des Verbandes seit seinem letzten, im November 1926 in Zaragoza abgehaltenen Kongress.

Spanien steht noch unter der Diktatur Primo de Riveras — einem Regime, das, wenngleich es in seinen Methoden sanfter sein mag, sich in seiner Art und seinen Zielen in wenigem oder nichts von demjenigen Mussolinis in Italien unterscheidet, weshalb sich die Tätigkeit des Verbandes notwendigerweise hauptsächlich auf den Aufbau und die Festigung der Organisation und auf solche Dinge beschränkte, die im Wege der Verhandlung gesichert werden können.

Im Hinblick auf die ihm gesetzten Grenzen kann dem Verband für die Fortschritte, welche er erzielt hat, nur Lob gezollt werden. Der Vorstand hatte mit der vom Kongress in Zaragoza gutgeheissenen Zentralisierung der Finanzen, die nur jeweils nach der Zustimmung einer Ortsgruppe durchgeführt werden konnte, schöne Erfolge. Dies und eine umsichtige Verwaltung haben es ermöglicht, das Verbandsvermögen in der Berichtsperiode von 4 182.75 Peseten auf 36 805.23 Peseten zu bringen. Eingenommen wurden 148 925.58 und ausgegeben 116 303.10 Peseten. Ueber ein Drittel des letzteren Betrages entfällt auf die Verbandszeitung, (24 368.20), die Beiträge zur I.T.F. (5 516.20) und den Spanischen Gewerkschaftsbund (12 429.70), während der Rest hauptsächlich für Ausgaben zur Bestreitung der Verwaltungskosten verwendet wurde. Unterstützungskassen hat der Verband nicht; er bezahlt auch keine Unterstützungen aus.

In den beiden Jahren haben der Generalsekretär, Trifón Gómez, und andere Vorstandsmitglieder in ca. 100 Werbeversammlungen in verschiedenen Teilen Spaniens gesprochen mit dem Ergebnis, dass der Mitgliederstand von 13 083 auf 17 633, also um genau 4 550, zugenommen hat.

45 Seiten des Berichtes handeln von den Bemühungen des Verbandes, um die Gesellschaften zu zwingen, rückständige Beträge für die in der Zeit vom 1. November 1921 bis 30. Juni 1926 geleistete Ueberstundenarbeit auszuführen. Diese Bemühungen waren erfolgreich; es wurde ein Betrag von 45 000 000 Peseten (R.M. 30 000 000) herausgeholt, was wohl alle bisherigen derartigen Leistungen in der Gewerkschaftsbewegung übertrifft. Er war jedoch zu gross, als dass er direkt in die Taschen der Leute, welche ihn verdient haben, hätte fliessen dürfen und die Regierung beschloss, ihn zur Schaffung einer Pensions- und Unterstützungskasse für Eisenbahner zu verwenden. Dies hat sich aber aus irgend einem Grunde als unausführbar erwiesen, weshalb beschlossen wurde, daraus zum grösseren Ruhme des Regimes von Primo de Rivera eine Darlehens- und Unterstützungskasse zu machen. Der Landesverband der Eisenbahner hat jedoch durchzusetzen vermocht, dass 12 000 000 Peseten, etwas mehr als ein Viertel, den wirklichen Eigentümern des Geldes, den Eisenbahnern, in bar ausbezahlt wurden.

Bei den Wahlen für die paritätischen Ausschüsse der verschiedenen Eisenbahnlinien hat der Verband einen entschiedenen Erfolg errungen. In der für diese Wahlen gültigen Wahlordnung versuchte nämlich die Regierung, für eine sog. „Minderheits-Vertretung“ zu sorgen, indem sie den einzelnen Wählern verbot, zur Besetzung der fünf Arbeitnehmer-Sitze für mehr als drei Kandidaten zu stimmen. Durch eine vorsichtige Kombination war der Verband in der Lage, in 33 von den 37 Ausschüssen, für welche Kandidaten aufgestellt waren, die Mehrheits- und auch die Minderheitssitze zu gewinnen. In zwei Ausschüssen wurden die Minderheitssitze gesichert und in den zwei anderen keine Mandate erobert.

Die erste, auf der Tagesordnung des Kongresses stehende Entschliessung wurde von der Ortsgruppe Manresa eingebracht und lautet:

„Die verfassungsgemässe Freiheit soll wieder hergestellt werden.“ Es ist zu befürchten, dass dies unter den gegenwärtigen Verhältnissen als leuchtendes Vorbild einer frommen Entschliessung betrachtet werden muss, die Offenheit ihres Appells wird aber kaum verfehlen, ein Echo im Herzen jedes anständig denkenden Menschen auszulösen.

Streiflichter auf Portugal.

Portugal nennen heisst, sich ein Land vieler, sowohl demokratischer als auch reaktionärer Revolutionen vor Augen führen.

Manchmal sind die Revolutionen sogar demokratisch und reaktionär zugleich. Das war im Jahre 1926 der Fall. Im Parlament stehen Staatsmonopole — Tabak und Streichhölzer — zur Verhandlung. Die zahlreichen politischen Parteien: die demokratischen Republikaner, Nationalisten, Sozialisten, Monarchisten, Christlichen, Linksrepublikaner, radikalen Republikaner, alle haben voneinander abweichende Ansichten. Diese Meinungsverschiedenheiten verwandeln das Parlament in einen Ort öffentlichen Skandals! Unter den Abgeordneten entsteht ein lebhafter Wortwechsel; Argumente werden in Form von Pultrümmern ausgetauscht und die Reden in einem unbändigen Spektakel der Linksrepublikaner ersäuft. Stunden, ja ganze Tage lang erfüllen die Gesänge der Obstruktionisten die Parlamentsräume.

Die Bevölkerung ist voller Empörung über ein nichtswürdiges Parlament, eine Empörung, die von den Zeitungen noch geschürt wird. Das Militär erachtet den Augenblick für günstig und jagt das „politische Gesindel“ mit Hilfe der Arbeiter, besonders der sozialistischen und radikal-republikanischen Eisenbahner, zum Teufel.

Das ist den Proletariern schlecht bekommen, denn Faschisten sind es, denen sie zur Macht verholfen haben. Zahlreiche Verhaftungen, Auflösung der Gewerkschaften, Verfolgungen, offizielles Spitzeltum, Deportation der grossen und kleinen Gewerkschaftsführer und Kämpfer nach den afrikanischen Kolonien, Tyrannie und Despotismus waren die Belohnungen, welche die neuen Herrscher denjenigen zuteil werden liessen, ohne die sie nicht an die Regierung gekommen wären.

Im Februar 1927 sucht sich ein Teil des Militärs die Hilfe des Proletariats zu verschaffen, um die Diktatur zu stürzen. Zunächst in Porto, dann in Lissabon errichten die Arbeiter Barrikaden. Nach einer Woche erbarmungslosen Krieges meistert die Diktatur die Aufständischen. Und heute noch schwingt sie, despotischer denn je, das Szepter.

*

Die erste Grosstat der Diktatur bestand in der Verpachtung der beiden Staatsbahnnetze, die „Gaminhos

de ferro do Minho e Douro“ (511 km) und die „Caminhos de ferro do Sul e Sueste“ (869 km) an eine private Gesellschaft. Durch eine grosszügige Presse-kampagne, die sie heimlich unterstützte, liess sich die Regierung gewissermassen vergewaltigen.

Die Zensur hat es auf sich genommen, den Gegnern der Industrialisierung Stillschweigen aufzulegen. Bei der Verschacherung der Staatsbahnen wurde mit keiner Silbe vom Personal gesprochen. Gleich einer mitsamt der Weide verkauften Herde Schafe sind die Bediensteten von ihrem neuen Brotherrn übernommen worden, der sie nun ganz nach seinem Gutdünken aus dem Dienste entlässt.

*

Der wirtschaftliche Aufschwung, der mehr als einmal von den Grossprechern der Regierung prophezeit worden war, ist nicht eingetreten. Die Kosten der Lebenshaltung wachsen beständig, während die Löhne auf gleicher Höhe bleiben. Die Erwerbslosigkeit greift mehr und mehr um sich, ohne dass die Arbeitslosen von den Gemeinden oder der Regierung Unterstützung erhielten. Sie irren im Lande umher; manchmal betteln sie, doch fast immer müssen sie Hunger leiden.

Die Eisenbahner befinden sich ebensowenig in einer rosigen Lage. Sie schlagen sich recht und schlecht, jedoch mehr schlecht als recht, durch. Auf Bahnhöfen zweiter Ordnung verteilt sich der Arbeitstag auf eine Unzahl Arbeitsstunden und im Fahrdienst wird bis zu zehn Stunden im Tag gearbeitet.

Die Bahnhofsvorsteher verdienen alles in allem 800 bis 1000 Escudos (1 Escudo = ca. R.M. 0.18) im Monat und die Stationsarbeiter 350.— Das Einkommen der Lokomotivführer und Heizer beträgt 1 100 bzw. 1 000 Escudos monatlich, dasjenige der Weichensteller 400 bis 580 Escudos.

Niemandem wird für die Sicherheit seiner Stellung garantiert. Die alten Angestellten der bedeutendsten Gesellschaft haben einen Vertrag, der alle zwei Jahre erneuert werden kann. Diejenigen, welche bei den Staatslinien beschäftigt waren und bei dieser Gesellschaft in Dienst getreten sind, haben keinen Vertrag.

Dagegen wird bei Krankheit den Angestellten und deren Familie Krankenhilfe gewährt. Mit den von den Eisenbahnern geschaffenen und verwalteten Wohltätigkeitseinrichtungen, ein Waisenhaus mit Schule und zwei Unterstützungskassen für Hinterbliebene der verstorbenen Bediensteten, ist es aufs beste bestellt.

Nachstehend zwei Beispiele zum Nachdenken für die Verwaltungen, welche sich zu den fortschrittlichen rechnen: Zur beruflichen Ausbildung der Bediensteten gibt es Fachschulen mit intensivem Unterricht, deren Jahreskurse jeweils mit einer Prüfung und Preisverteilung ihren Abschluss finden. Die Schüler, welche die Prüfung mit den besten Noten bestehen, erhalten Belohnungen von 400 bis 900 Escudos. Ferner erhalten die Lehrer für jeden Schüler, der die Prüfung mit Erfolg ablegt, eine Gratifikation.

Das zweite Beispiel betrifft die Wohnungen der portugiesischen Eisenbahner. Die Wohnungsverhältnisse sind für diese Arbeiterkategorie vielfach schlecht. Manche wohnen sogar in ausser Dienst gestellten Wagen. Das sagt genug. Die grösste Gesellschaft hat nun für ihre Bediensteten billige Dienstwohnungen erstellen lassen. In Entrancamento wurde mit Hilfe der Regierung ein Eisenbahnerdorf erbaut, worin einige hundert Eisenbahner in bequem eingerichteten, mit elektrischem Strom, laufendem Wasser, Abwasservorrichtung etc. versehenen Häusern wohnen. Unser Korrespondent schreibt uns: „Auf der ganzen Iberischen Halbinsel wird das Dorf als mustergültig betrachtet und man dürfte kaum seinesgleichen finden“.

Seien wir gerecht. Wenn auch nicht alles rosig ist, so ist auch nicht alles zu verachten.

Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

DEUTSCHLAND.

3.

Die Konkurrenz des Luft- und Kraftverkehrs.

(Fortsetzung).

Um die Auswirkungen dieser Konkurrenz zu mildern, schloss die Reichsbahngesellschaft nach Verhandlungen i. J. 1924 und April—Mai 1925 einen Vertrag mit diesem Unternehmen. Danach sind zur Schiene parallel laufende Kraftwagenlinien zugelassen; ausgeschlossen wird der ungesunde Wettbewerb, der ohne wirtschaftliches Bedürfnis bei den Versendern und Empfängern der Eisenbahn Transporte entzieht. Ferner werden gemeinschaftliche Kraftwagenlinien eingerichtet, der sogenannte *Eisenbahnkraftwagenverkehr*. Am 31. Dezember waren 63 Kraftlinien in gemeinschaftlichem Betrieb, wovon 1194 km dem Güterverkehr, 378 dem Personenverkehr dienten.

Der Umfang des Eisenbahnkraftwagenverkehrs geht aus folgenden Ziffern hervor:

	1925	1926	1927
Omnibus-Kilometer	82 932	404 037	801 609
Beförderte Reisende	112 298	669 899	1.516 615
Lastwagen-Kilometer	334 370	721 990	1.126 908
Beförderte Tonnen Güter	98 769	196 382	317 512

Gegenüber dem eigenen Betrieb der *Kraftverkehr G.m.b.H.* sind diese Ergebnisse verschwindend gering. Die Reichsbahngesellschaft hat daher beschlossen, durch finanzielle Beteiligung an den Kraftverkehrs-gesellschaften den nötigen Einfluss zu erlangen, um die Konkurrenz zu beschränken.

Eine Untersuchungskommission schätzte die der Eisenbahn durch die Konkurrenz der Kraftwagen entstandenen Einnahmeverluste auf 250 Millionen Mark jährlich und prophezeite, dass bis 1932 der Verlust auf 400 Millionen anwachsen würde.

Der Luftverkehr Deutschlands weist in den letzten Jahren eine glänzende Entwicklung auf. Die im Personenverkehr ausgestellten Flugkarten bezifferten sich 1927 auf ein siebtel der Fahrkarten I. Kl. der Reichsbahn. Auf den grossen internationalen Linien ist bereits von Konkurrenz die Rede.

Bezeichnend ist, dass die Reichsbahngesellschaft auch hier schon eine Reihe Abmachungen getroffen hat, um den Luftverkehr mit dem Eisenbahnverkehr zu verbinden. Vorläufig ist die Eisenbahn in nicht allzuschlechter Lage, da der Luftverkehr noch mit grossen Verlusten arbeitet, die aus öffentlichen Mitteln gedeckt werden.

III. Das Verhältnis zwischen der Betriebsleitung und den Organisationen des Personals.

Das Verhältnis zwischen Betriebsleitung und Personal ist geregelt durch die Verfassung. Nach der Verfassung ist den Arbeitern und Angestellten die Mitwirkung im Wirtschaftsleben zugesichert. Sie sind berufen, „gleichberechtigt in Gemeinschaft mit den Unternehmern an der Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen, sowie an der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung der produktiven Kräfte mitzuwirken. Die beiderseitigen Organisationen und ihre Vereinbarungen werden anerkannt.“ Auf Grund dieses verfassungsrechtlichen Verhältnisses finden zwischen der Verwaltung und den Vertretern der Organisationen des Personals jederzeit Besprechungen statt. Bestimmte Zeiten sind dafür nicht vorgesehen, sondern die Besprechungen werden nach gegenseitiger Verständigung

festgesetzt. Bei weniger wichtigen Fragen kann jede Organisation für sich selbst Besprechungen mit der Verwaltung führen, dagegen bei allgemeinen Fragen wird darauf gesehen, dass solche gemeinsam mit den anerkannten Organisationen geführt werden. Nicht alle Organisationen sind von der Verwaltung anerkannt, sondern nur solche, die auf Grund ihrer Mitgliederzahl als tatsächliche Interessenvertretungen anzusprechen sind. Meistens übertragen kleinere Organisationen, besonders bei gemeinsamen Besprechungen mit der Verwaltung, die Vertretung ihrer Interessen irgendeiner anerkannten Organisation. Einen Unterschied zwischen den Organisationsvertretern, die noch im Eisenbahndienst stehen, und solchen, die besoldete Angestellte der Organisation sind, macht die Verwaltung nicht. Bei Meinungsverschiedenheiten verwaltungsmässiger Art entscheiden immer die nächst höheren Instanzen, in letzter Instanz der Generaldirektor der Reichsbahngesellschaft; dagegen sind bei Meinungsverschiedenheiten aus dem Arbeitsverhältnis die verschiedenartigsten unparteiischen Schlichtungsstellen — teils auf Grund tariflicher Vereinbarungen und teils auf Grund der bestehenden Gesetze — massgebend. Alle Arbeitsbedingungen, Lohn- und Gehaltsverhältnisse werden nach Verhandlungen zwischen Organisationen und Verwaltung zentral geregelt, doch können im Rahmen dieser Regelung auch örtliche Vereinbarungen getroffen werden, ganz besonders soweit Beginn und Ende der Arbeitszeit sowie die Pausen und Essenszeiten in Frage kommen. Organisationsvertreter können auch mit Dienstchefs, Ingenieuren, Inspektoren und dergleichen Beamten verhandeln. Die Einhaltung der Arbeitsbedingungen durch die Reichsbahngesellschaft ist durch einschlägige Reichsgesetze gesichert.

Den Organisationsvertretern wird, soweit sie noch im Eisenbahndienst beschäftigt sind, für die Wahrnehmung der Interessenvertretung der hierfür notwendige Urlaub unter Abzug des Lohnes oder Gehalts gewährt. Auch treten bei Verwendung in der Organisation Beurlaubungen auf die Dauer von drei Monaten ein. Dauert die Beurlaubung länger als drei Monate, so erfolgt allgemein die formelle Kündigung, wobei die Verwaltung vorsieht, dass eine spätere Wiedereinstellung unter Anrechnung der früheren Rechte vorgenommen werden kann.

Nach der Reichsverfassung haben die Arbeiter und Angestellten „an der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung der produktiven Kräfte mitzuwirken“. Auf Grund dieser Bestimmungen sind Arbeiterräte und Wirtschaftsräte gebildet. Die Arbeiterräte sind das Organ der Arbeiter und Angestellten zur Wahrung ihrer sozialen und wirtschaftlichen Interessen. Solche Arbeiterräte existieren auch bei der Reichsbahngesellschaft und durch die übt das Personal sein *Mitspracherecht* aus. In Angelegenheiten der Betriebsführung haben die Arbeiterräte jedoch nicht hineinzureden. Eine Ausschaltung der Gewerkschaften durch die Betriebsräte findet nicht statt, denn im Rahmen des gesetzlichen Aufbaues der Arbeiterräte geht grundsätzlich das gewerkschaftliche Recht dem Recht der Arbeiterräte vor, weil Berufsrecht vor Betriebsrecht geht.

IV. Das Streikrecht.

Vor 1917 besaßen die deutschen Eisenbahner das Koalitionsrecht nicht. Erst die Verfassung der deutschen Republik gewährte uneingeschränkte „Vereinigungsfreiheit zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen für jedermann und alle Berufe.“ Obschon in der Verfassung vermieden wird, zum Streikrecht Stellung zu nehmen, haben die Gewerkschaften aus der Bestimmung über die Vereinigungsfreiheit das Streikrecht abgeleitet. Juristen

hingegen verneinten das Bestehen des Streikrechtes, und zogen aus der Tatsache, dass der Streik weder ausdrücklich gestattet noch verboten ist, den Schluss, der Streik sei eine *Befugnis*, die nur insoweit statthaft ist als die allgemeinen Gesetze dem nicht widersprechen. Praktisch hätte dies zu bedeuten, dass sowohl individuelle als kollektive Arbeitsverträge unter allen Umständen eingehalten werden müssen, und eine Partei, die sich durch Streik eines Vertragsbruches schuldig macht, zivilrechtlich verfolgt werden kann. Der Ausgang eines Streiks ist jedoch eine Machtfrage. Erweist sich die gewerkschaftliche Macht als die stärkere, so ist eine zivilrechtliche Verfolgung nicht zu erwarten.

Die Streikbefugnis ist ausdrücklich beschränkt für die Bediensteten solcher Betriebe, welche die Bevölkerung mit Gas, Wasser und Elektrizität versorgen. Streiks und Aussperrungen sind hier erst dann zulässig, wenn der zuständige Schlichtungsausschuss einen Schiedsspruch gefällt hat und seit dessen Verkündung drei Tage verlossen sind.

Eine zweite umfassendere Einschränkung erleidet die Streikbefugnis durch die Schlichtungsverordnung vom 30. Oktober 1923. Danach müssen für verbindlich erklärte Schiedssprüche von den Arbeitnehmern und Arbeitgebern anerkannt werden, wodurch das Streik- bzw. Aussperrungsrecht auf bestimmte Zeit aufgehoben wird.

„Um die Streikfreiheit mit der Wahrung der Interessen der Volksgesamtheit in Einklang zu bringen“ haben die deutschen Gewerkschaften sich ein eigenes Streikrecht geschaffen. Die in den drei freigewerkschaftlichen Spitzenverbänden: Allgemeiner Deutscher Gewerkschaftsbund, Allgemeiner freier Angestelltenbund (AFA) und Allgemeiner Deutscher Beamtenbund zusammengefassten Gewerkschaften haben sich ein Gesetz auferlegt, dessen dritter Abschnitt die Führung von „Streiks in gemeinnötigen Betrieben“ regelt. Darunter sind die Eisenbahnen miteingegriffen. Von den Bestimmungen dieses gewerkschaftseigenen Gesetzes seien folgende wiedergegeben:

„26. Ueber Streiks in gemeinnötigen Betrieben dürfen Beschlüsse erst dann gefasst werden, wenn zuvor der Bundesvorstand des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes bzw. der Vorstand des Allgemeinen freien Angestelltenbundes davon benachrichtigt und ihnen eine angemessene Frist zur Vermittlung zwecks gütlicher Beilegung belassen worden ist.

27. Jede Gewerkschaft hat für ihr Organisationsgebiet ein Verzeichnis der bei Arbeitsniederlegungen in Frage kommenden Notarbeiten, deren Ausführung in jedem Falle verlangt werden muss, aufzustellen und dem Vorstand des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes bzw. dem Vorstand des Allgemeinen freien Angestelltenbundes einzureichen.

28. Jede Gewerkschaft hat in ihren Satzungen oder satzungsmässigen Vorschriften für ihre Mitglieder die bindende Verpflichtung aufzunehmen, dass die von dem Verbandsvorstand bezeichneten, respektive im Einzelfall angeordneten Notarbeiten auszuführen sind. Die Verbandsvorstände verpflichten sich, die erforderlichen Massnahmen für die Durchführung der Notarbeiten zu treffen. Mitglieder, die sich weigern, die angeordneten Notarbeiten zu übernehmen und auszuführen, haben keinerlei Anspruch auf irgendwelche Gewerkschaftsunterstützung aus zentralen oder örtlichen Mitteln. Die Verweigerung von Notarbeiten hat als grobe Schädigung der gewerkschaftlichen Interessen zu gelten.“

Denkschrift über die Arbeitsverhältnisse der Eisenbahner in Palästina.

Die nachstehenden Grundsätze finden auf die Kolonien und Gebiete, die infolge des Krieges aufgehört haben, unter der Souveränität der Staaten zu stehen, die sie vorher beherrschten, und die von solchen Völkern bewohnt sind, die noch nicht instande sind, sich unter den besonders schwierigen Bedingungen der heutigen Welt selbst zu leiten, Anwendung: Das Wohlergehen und die Entwicklung dieser Völker bilden eine heilige Aufgabe der Zivilisation, und es ist geboten, in die gegenwärtige Satzung Bürgschaften für die Erfüllung dieser Aufgabe aufzunehmen.....

Unter Vorbehalt der Bestimmungen der schon bestehenden oder künftig abzuschliessenden internationalen Uebereinkommen und in Einklang mit diesen Bestimmungen übernehmen die Bundesmitglieder folgendes:

a) sie werden sich bemühen, billige und menschliche Arbeitsbedingungen für Männer, Frauen und Kinder zu schaffen und aufrechtzuerhalten, sowohl in ihren eigenen Gebieten, wie in allen Ländern, auf die sich ihre Handels- und Gewerbebeziehungen erstrecken, und zu diesem Zwecke die erforderlichen internationalen Stellen zu errichten und zu unterhalten;

b) sie verpflichten sich, der eingeborenen Bevölkerung in den ihrer Verwaltung unterstellten Gebieten eine gerechte Behandlung zu sichern.

Artikel 22 und 23 der VOELKERBUNDSSATZUNG.

In Ausführung des Beschlusses des Stockholmer Kongresses hat des Sekretariat der I.T.F. nachstehende Denkschrift über die Arbeitsverhältnisse bei den palästinischen Eisenbahnen verfasst.

Man möge versichert sein, dass die Wirklichkeit mit keinem einzigen Worte übertrieben ist. Im Gegenteil, es könnten noch mehr Misstände aufgezeigt werden, doch das, was die Schrift enthält, ist an sich schon mehr als genügend, um durchgreifende Massnahmen zu heischen.

Wir rechnen darauf, dass alle angeschlossenen Organisationen den in Bedrängnis lebenden palästinischen Kameraden alle mögliche moralische Hilfe gewähren, vor allem aber in ihren Veröffentlichungen dieser Denkschrift einen möglichst grossen Platz einräumen und auch die befreundete Presse zu Hilfe nehmen.

Die vorliegende Denkschrift wurde folgenden Stellen unterbreitet: englische Regierung und Parlament, Regierungsbehörde in Jerusalem, Eisenbahndirektion Haifa, Internationales Arbeitsamt, Internationaler Gewerkschaftsbund, Jüdischer Gewerkschaftsbund in Tel-Aviv.

Einleitung.

An den Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, welcher vom 9. bis 14. Juli 1928 in der 2. Kammer des schwedischen Parlaments tagte, wurde von einem Delegierten des Landesverbandes der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenangestellten in Palästina ein feuriger Appell gerichtet. Nach einer Schilderung der Schwierigkeiten, mit welchen die Organisation zu kämpfen hat, kam er auf die vielen Bemühungen zu sprechen, die sowohl von seiner eigenen Organisation, als auch von anderen in Grossbritannien oder solchen, die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angehören, unternommen worden sind, um menschlichere Arbeitsbedingungen bei den Eisenbahnen Palästinas zu sichern. Alle diese Bemühungen sind jedoch fruchtlos geblieben.

Der Kongress war der Auffassung, die Internationale Transportarbeiter-Föderation solle sich direkt an die in Betracht kommende Mandatsmacht wenden und darauf dringen, dass die Lage der betreffenden Eisenbahner und deren nach der Ueberzeugung des Kongresses wohlbegründeten Beschwerden in Erwägung gezogen werden.

Die Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation entledigen sich hiermit dieser Pflicht und gestatten sich, den verantwortlichen Behörden einen Bericht über die Lage zu unterbreiten, wie sie sie sehen.

I. Das Koalitionsrecht und das Verhältnis zwischen Direktion und Gewerkschaft.

Die Errichtung gewerkschaftlicher Verbände für Personen, welche in öffentlichen Betrieben beschäftigt werden, ist auf Grund des Ottomanischen Gesetzes vom 22. Rajab 1327 (mohammed. Zeitrechnung) verboten. Dem Jüdischen Gewerkschaftsbund ist jedoch von der Regierung versichert worden, die Bildung einer Gewerkschaft für Angestellte in öffentlichen Staatsbetrieben sei zulässig.

Bei der Ausübung des Rechtes der beruflichen Vereinigung werden dennoch Schwierigkeiten gemacht. Zunächst verlangten die Regierung und die Direktion eine Uebersicht über den Mitgliederstand der Organisation. Diese wurde beschafft. Dann verlangte der Generaldirektor der Eisenbahnen die Vorlage einer Namenliste der Mitglieder, was die Verbände ablehnten.

Auf eine Anfrage des Parlamentsmitgliedes J. Bromley im englischen Unterhaus am 6. August 1925 antwortete der britische Kolonialminister folgendes:

„ . . . Wie es scheint, hat die Regierung die Anerkennung der Organisation solange versagt, bis ihr Näheres über den Mitgliederstand der Organisation mitgeteilt wird, was verlangt wurde, um sich zu vergewissern, inwieweit die Vereinigung tatsächlich die Eisenbahn-, Post- und Telegraphenangestellten vertritt. In diesem Zusammen-

hang stellte sich heraus, dass die Führer der Organisation sich weigerten, die Mitgliederlisten vorzulegen, mit der Begründung, dies könne zu einer unterschiedlichen Behandlung der Mitglieder durch untergeordnete Leiter der betreffenden Verwaltung führen.

Der die Regierung Palästinas verwaltende Beamte steht nun mit dem Generaldirektor in Verbindung wegen eines Mittels zur Erlangung der erforderlichen Angaben, das den Arbeiterführern keinen Anlass zu diesem Einwand geben würde, und er erwartet eine baldige und befriedigende Lösung der Schwierigkeit."

Die Lösung ist nie gefunden worden. Anlässlich einer Unterredung am 29. September 1925 hat der Generaldirektor der Eisenbahnen den Organisationsvertretern nochmals zu verstehen gegeben, dass keine Beziehungen aufgenommen werden könnten, solange nicht die Mitgliederlisten zu seiner Verfügung gestellt worden seien.

Am 3. November 1925 verlangte der Distriktskommissar von Haifa unter Berufung auf die Bestimmungen des Ottomanischen Vereins-Gesetzes die Einsendung der Register an ihn „zur genauen Prüfung“. Der Verband verwies ihn an den Allgemeinen Jüdischen Gewerkschaftsbund. Die Regierung schrieb darauf diesem Bund und ersuchte ihn um die Namenlisten der Mitglieder der Gewerkschaft der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbediensteten, in denen der Tag des Eintritts jedes einzelnen Mitglieds verzeichnet ist.

Der Regierung wurde die verlangte Mitgliederliste verschafft. Diese Liste ist verlangt worden, angeblich um die Regierung „in die Lage zu versetzen, einen Beschluss über die Frage der Anerkennung der Organisation als Vertreterin der organisierten, in den fraglichen Staatsverwaltungen beschäftigten Arbeiter zu treffen“. Nach Empfang derselben antwortete die Regierung am 29. Juli 1926, dass „die Regierung zur Zeit nicht geneigt ist, diese oder ähnliche Organisationen als Vertreter der Angestellten des Staates anzuerkennen“. Wenn die Regierung überhaupt nicht gewillt ist, irgend eine Organisation anzuerkennen, so ist nicht recht verständlich, weshalb eine Mitgliederliste angefordert wurde.

Seitdem sind alle Beziehungen zwischen dem Generaldirektor und dem Verband abgebrochen. Die Vertreter des Verbandes werden nicht empfangen und von ihren Ersuchen wird keine Notiz genommen.

II. Redefreiheit.

Der Verband hat auch um Genehmigung zur Herausgabe einer Zeitung für seine Mitglieder nachgesucht. In Briefen vom September 1926 und Januar 1928 hat der Bezirkskommissar von Haifa diese Genehmigung von der Hinterlegung einer Kautions von £ 50 Bargeld abhängig gemacht, wobei er sich auf das Pressegesetz vom 11. Rajab des Jahres 1327 (mohammed. Zeitr.) berief.

Das ist eine ganz beträchtliche Summe für eine solch kleine Vereinigung, für deren Mitglieder selbst der geringe, von der Organisation verlangte Beitrag ein wirkliches Opfer bedeutet.

Die vom Bezirkskommissar gestellte Bedingung wird als ein Vorwand betrachtet, um die Veröffentlichung einer Zeitung oder eine Kritik an den Behörden zu verhindern durch ständige Bedrohung des Herausgebers mit Beschlaglegung der Kautions.

Sie wird auch als Beispiel der Parteilichkeit betrachtet, denn wie sich herausstellte, ist der jüdischen Handelskammer in Haifa die Herausgabe einer Zeitung ohne Stellung einer Kautions genehmigt worden.

Die verlangte Kautions macht es dem Verband ganz unmöglich, das Bedürfnis nach einer Zeitung zu befriedigen.

III. Festsetzung der Arbeitsbedingungen.

Die Festsetzung der Arbeitsbedingungen ist ausschliesslich der Eisenbahndirektion überlassen. Irgend welche Beschwerden oder Forderungen mit Bezug auf die Eisenbahnen werden von der Regierung durch Wiedergabe der Ansicht der Direktion beantwortet, was bedeutet, dass die Regierung vorbehaltlos alles billigt, was die Eisenbahndirektion tut.

Da zwischen der Eisenbahndirektion und dem Personal als Ganzes keine Beziehungen mehr gepflogen werden, hat auch dieses keinerlei Mittel, die Arbeitsbedingungen auf irgend eine Weise zu beeinflussen.

IV. Arbeitsbedingungen.

Es gibt keine Bestimmungen über die Anstellung und Entlassung von Arbeitern. Bei der Annahme von Leuten wird auf früher zeitweilig entlassene Arbeiter, selbst wenn sie verschiedene Dienstjahre nachweisen können, nicht besonders Rücksicht genommen; ebensowenig wird bei notwendig werdendem Personalabbau das Dienstalder berücksichtigt.

Die Unsicherheit des Arbeitsverhältnisses wird noch erhöht durch die Unbeständigkeit der Beschäftigung und des Einkommens. Im Fahrdienst arbeitete das Personal einst regelmässig sieben Tage in der Woche. Ohne Voranzeige kam eine Anweisung heraus, wodurch die Arbeitswoche ab 1. August 1926 auf 5 Tage herabgesetzt wurde; dies bedeutete ein Lohnausfall von 28½ %.

Die Löhne schwanken zwischen 3 und 7 sh. täglich, während ungelerten Arbeitern in der Privatindustrie 5 bis 6 sh. und geschulten Arbeitern 8 bis 10 sh. bezahlt werden.

Ferner ist ab Nov. 1927 die alte ägyptische Währung durch eine neue, auf der Grundlage des Pfund Sterling, ersetzt worden. Das neue palästinische Pfund Sterling ist weniger wert als das ägyptische, weshalb die Gehälter der Regierungsbeamten, um sie an die neue Münzeinheit anzupassen, erhöht wurden. Die Löhne der gewöhnlichen Arbeiter werden nun aber in dem neuen Pfund ausbezahlt ohne Anpassung an dessen Wert, was einer tatsächlichen Lohnherabsetzung von 2½ % entspricht.

V. Arbeitszeit.

Werkstätten- und Streckenarbeiter arbeiten 8 Stunden täglich an 313 Tagen des Jahres.

Die jährliche Zahl der Arbeitstage ist für Stationsvorsteher und Gehilfen auf 351, für Weichensteller, Signalwärter, Rangierer, Lampisten, Arbeiter, Zugführer, Schaffner und Bremser auf 358 festgesetzt worden.

Die tägliche Arbeitszeit wurde für alle diese Kategorien auf 8 Stunden festgesetzt.

Die Arbeitszeit des Lokomotivpersonals ist auf 51 Stunden pro Woche eingeschränkt worden; diese Leute beklagen sich aber darüber, dass diese Grenze oft überschritten wird. Auf eine Beschwerde darüber, dass auf der Strecke Haifa-Kantara statt vier nur drei Heizer und Lokomotivführer verwendet werden, wodurch sie in Zeiträumen von drei aufeinanderfolgenden Wochen 12 bis 13 Stunden pro Fahrt zu arbeiten haben, wurden die betreffenden Leute von dem zuständigen Dienstchef auf Kapitel 7, Vorschrift 2 der *Government Regulations* (vermutlich allgemeine Vorschriften für Staatsbeamte) hingewiesen, worin es heisst:

„Die ganze Zeit eines Beamten steht zur Verfügung der Regierung und den Bezirksverwaltern und Abteilungsleitern steht es frei, ihr Personal wenn nötig auch über die amtlich festgesetzte Arbeitszeit hinaus in Anspruch zu nehmen“.

In diesem Zusammenhang ist eine Verfügung (R.S. 1464) vom 26 April 1927 erwähnenswert, welche folgendermassen lautet:

„Mit Wirkung ab 1. 4. 27 wird alles im Fahrdienst beschäftigte, nicht eingereichte und im Taglohn bezahlte Personal monatlich auf der Grundlage von 365 Tagen im Jahre laut beigefügter Aufstellung bezahlt und hinsichtlich Urlaub, Krankheit und gesetzlicher Feiertage den geltenden Bestimmungen gemäss behandelt werden. . . .“
(hier folgen einige Anweisungen betr. der Lohnlisten).

„In Zukunft wird für Ueberzeitarbeit keine Zahlung erfolgen und das Personal 7 Tage in der Woche arbeiten.

Es wird gebeten, hiervon Kenntnis zu nehmen und dies zu bestätigen“.

VI. Disziplinarverfahren.

Die Beschwerden über auferlegte Geldbussen sind sehr bitter. Es gibt keine Vorschriften über Disziplinarverfahren und vielfach werden aus ganz geringfügigen Gründen Geldstrafen verhängt. Eine Berufung ist nicht möglich. Das Personal weiss nicht, was mit dem Gelde geschieht, das als Geldbussen von den Löhnen in Abzug gebracht wird.

Die Geldbussen lasten oft sehr schwer auf dem Einkommen der Bediensteten; manchmal belaufen sie sich bis auf 250 Mils (fünf Shillinge).

VII. Wohlfahrtseinrichtungen.

Es gibt keine Versicherung gegen Krankheit, Erwerbsunfähigkeit oder Unfall; die Direktion hat auch keinerlei Verpflichtungen gegenüber kranken oder erwerbsunfähigen Angestellten oder solchen, denen Unfälle zugestossen sind. Unfallverletzte oder Kranke müssen selbst für sich sorgen. Erwerbsunfähig gewordene Arbeiter werden entlassen und ihrem Schicksal preisgegeben.

VIII. Sicherheit und sanitäre Einrichtungen.

In einer der Beschwerden des Verbandes bei dem Generaldirektor der Eisenbahnen ist folgender Abschnitt zu finden:

„In Haifa vor allem sind die Verhältnisse sehr ungesund. Der Schmutz der Aborte macht es unmöglich, dort einzutreten. Und manchmal fehlen sogar die „Eimer“. Die Baderäume haben keine Hähnen und sind unbeschreiblich schmutzig. Die Lokomotiv-Ausbesserungsstände sind stets mit Wasser angefüllt — Brutstätten für Moskitos —, ohne dass auch nur im geringsten für Desinfektion Sorge getragen würde. Andererseits ist den ganzen Tag lang kein Trinkwasser für die Arbeiter erhältlich, während das Lokomotivwasser ungesund ist wegen der verschiedenen chemischen Beimischungen, die es enthält. . . .“

Wir verlangen, dass die Eisenbahnverwaltung ihre Beamten und Vorarbeiter anweist, vor Beginn der Arbeit sorgfältig alle Werkzeuge, Geräte und Maschinen zu untersuchen, um Unfälle, wie sie kürzlich einige Arbeiter erlitten haben, zu verhüten, . . . da alle diese Unfälle durch die Nachlässigkeit der Verwaltung verursacht worden sind.“

Die in den Werkstätten und Lokomotivschuppen beschäftigten Leute haben keine Plätze zur Verfügung, wo sie sich waschen und ihre Kleider wechseln können.

Forderungen.

Seit langem ist es in zivilisierten Ländern bei den Leitungen von Unternehmen oder deren gesetzlichen Vertretern Brauch, mit den Vertretern der Gewerkschaften zusammenzukommen, um Forderungen über die Arbeitsbedingungen und deren Regelung, die Disziplinarverfahren und deren Anwendung, den Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeiter, die Behandlung kranker und unfallverletzter Arbeiter etc. entgegenzunehmen und in Erwägung zu ziehen.

Es scheint kein stichhaltiger Grund vorhanden zu sein, weshalb solche Beziehungen nicht auch zwischen der Direktion der palästinischen Eisenbahnen und der die Angestellten des Unternehmens vertretenden Gewerkschaft vorhanden sein sollten.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation kann nur bedauern, dass die Regierungsbehörden Palästinas es für angebracht hielten, auf die Gewerkschaftspresse ein überlebtes Gesetz anzuwenden, das von einem Staat in Kraft gesetzt wurde, dessen Autorität Palästina nicht mehr untersteht. Sie ersucht die Behörden dringend, in Sachen der Pressefreiheit eine mehr der modernen Zivilisation entsprechende Haltung einzunehmen.

Was die Arbeitsbedingungen selbst betrifft, fordert die Internationale Transportarbeiter-Föderation als Minimum folgende Verbesserungen:

Regelung der Anstellungs- und Entlassungsbedingungen unter Berücksichtigung und Anerkennung der auf Grund des Dienstalters erworbenen Rechte;

Gleiche Behandlung der höheren Beamten und gewöhnlichen Arbeiter in bezug auf Anpassung der Löhne an die neue Münzeinheit;

48stündige, 6tägige Arbeitswoche;

Mindestbestimmungen betr. einer zwischen zwei täglichen Arbeitsperioden zu gewährenden Ruhepause;

Ueberstundenvergütung auf Grund eines angemessenen Lohnsatzes;

Massnahmen zwecks Verhinderung von Willkür in Disziplinarfällen und Abschaffung von Geldbussen, deren Gegenwert mehr als zwei Stundenlöhne ausmacht;

Vorkehrungen zur Unterhaltung und Behandlung kranker oder verletzter Arbeiter;

Massnahmen zum Schutze von Leben und Gesundheit der Arbeiter unter besonderer Berücksichtigung gesundheitlicher Einrichtungen und der Sicherheit der Arbeitsplätze und Ausrüstung;

Ausarbeitung regulärer Dienstvorschriften, in denen alle Bestimmungen über die Anstellungs- und Beschäftigungsverhältnisse enthalten und nicht nur die Pflichten, sondern auch die Rechte der Angestellten klar und deutlich niedergelegt sind.

Die für das materielle und moralische Wohlergehen des palästinischen Volkes verantwortlichen Behörden können schwerlich gleichgültig bleiben, während ein wichtiger und wesentlicher Bestandteil der ihnen unterstehenden Gemeinschaft berechnete Gründe zur Unzufriedenheit hat. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation hofft daher, dass es genügen wird, ihre Aufmerksamkeit auf die Tatbestände zu lenken, um sie zu veranlassen, geeignete Abhilfsmassnahmen zu treffen.

*Internationale Transportarbeiter-Föderation
Exekutivkomitee:*

C. T. CRAMP, *Vorsitzender.*

E. FIMMEN, *Generalsekretär.*

N. NATHANS,

Sekretär der Eisenbahnersektion.



Bei den französischen Hafentarbeitern.

In den Häfen Frankreichs kommt das Proletariat in Bewegung. Die Hafentarbeiter treten in einem Hafen nach dem anderen, in den Streik, so in Le Havre, in Bordeaux, in Nantes, in Marseille, in St. Malo, auf Korsika, um die erbärmlich niedrigen Löhne ein wenig zu verbessern.

Die französischen Hafentarbeiter sind — die Arbeiter in den Häfen auf dem Balkan und vielleicht auch Italiens beiseitegelassen — die am schlechtesten bezahlten Hafentarbeiter von ganz Europa. Löhne von 34, 31, 28 Franken, = ca. RM. 5.70, 5.20 und 4.70, und noch weniger für einen Arbeitstag von achtstündiger Dauer sind gang und gäbe, während die Löhne der Hafentarbeiter in London 12 sh. (ca. RM. 12.—), in Rotterdam fl. 6.— (ca. RM. 10.—), in Hamburg ca. RM. 9.— und in Göteborg Kr. 12.— (ca. RM. 13.—) betragen. Selbst wenn man berücksichtigt, dass die Preise in den genannten Städten höher und das Leben demzufolge teurer ist als in den französischen Hafenstädten, fällt der Unterschied doch noch in die Augen. Von Preisunterschieden kann aber im Falle von Antwerpen, wo die Preise niedriger und das Leben daher billiger ist als in Frankreich, gewiss nicht die Rede sein, und trotzdem ist auch in dieser Stadt der Lohn höher als in irgend einem französischen Hafenort; er beträgt Fr. 56.— im Tag (= ca. RM. 6.50).

So gut wie überall ist der Kampf von Erfolg gekrönt, d. h. die erbärmlich niedrigen Löhne werden um einige Franken täglich erhöht. Die bedeutendste der Streikbewegungen, diejenige in Bordeaux, die 2 500 Mann umfasste und nahezu 8 Wochen dauerte, habe ich im entscheidenden Augenblicke persönlich an Ort und Stelle verfolgt und mitgemacht.

Nachdem alle Versuche, im Verhandlungswege eine Erhöhung der Löhne zu erwirken, an der Widerspenstigkeit der Arbeitgeber, deren Organisation wie überall von den ärgsten Scharfmachern geführt wird, gescheitert waren, beschloss das bei der C. G. T. (französischer Gewerkschaftsbund) angeschlossene Syndikat, das „reformistische“, am 23. September den Streik, der am folgenden Tage, dem 24. September, begann. Es wurde eine Lohnaufbesserung von 5 Franken täglich, u. zw. von Fr. 31.— auf Fr. 36.— gefordert. Die Antwort der Hafentarbeiter liess nichts zu wünschen übrig: Das „Syndicat unitaire“, welches der „revolutionären“ C.G.T.U. (kommunistischer Gewerkschaftsbund) angehört, schloss sich der Streikbewegung an. Mann für Mann legten die Hafentarbeiter, „Reformisten“, „Revolutionäre“ und Unorganisierte, die Arbeit nieder. Und während der acht Wochen, welche der Kampf gedauert hat, ist nicht ein einziger umgefallen. Die wenigen Streikbrecher, welche auch in diesem Streik ihr schmutziges Werk verrichteten, bestanden aus Lumpengesindel, das die Arbeitgebervereinigung unter dem Schutze von Soldaten und Gendarmen aus Paris importiert hatte.

Für jeden Gewerkschaftler, der nicht gerade Franzose ist, war dieser Streik, gelinde gesagt, merkwürdig.

Zunächst wurde der Streik von einer Gewerkschaft proklamiert, bei der von den über 2 500 Mann, die in

den Streik verwickelt werden sollten, höchstens 150 organisiert waren. Die zweite Gewerkschaft, die „revolutionäre“ Konkurrenzfirma, hatte auch nicht mehr Mitglieder aus dieser Gruppe, sodass, hoch gerechnet, von den 2 500 Arbeitern insgesamt 300 zwei einander scharf bekämpfenden Verbänden angehörten, demnach also über 2 200, d. s. fast 90 % unorganisiert waren.

Nach der in Frankreich herrschenden Gewohnheit stand der Streik nicht unter der Leitung der Gewerkschaftsführer. Diese sind gut genug, um Propaganda zu machen, Reden zu schwingen, ein Blättchen zu redigieren und zu versuchen den stets sehr niedrigen Beitrag einzuziehen. Wenn aber gestreikt wird, steht der Streik unter Leitung eines von den Streikenden gewählten Streikkomitees. So auch in Bordeaux. Ein aus 15 bis 20 Mann, Mitglieder der beiden Organisationen und einer beträchtlichen Zahl Unorganisierter zusammengesetztes Komitee hatte die Leitung und zeigte auf diese Weise nach aussen hin die Einheit der Streikenden. Am Anfange ging diese „Einheit“ sogar so weit, dass in den Versammlungen der Streikenden weder der Generalsekretär der „reformistischen“, noch derjenige der „revolutionären“ Föderation, und noch viel weniger Vertreter der beiden Gewerkschaftszentralen erscheinen durften. Später ist man von diesem unsinnigen Beschluss abgekommen, worauf Redner beider Richtungen täglich in überfüllten Sälen zu den Streikenden sprachen.

Inzwischen ist die Einheit bis zum letzten Augenblick aufs glänzendste gewahrt geblieben. Wie bereits gesagt, ist nicht ein Streikender umgefallen, obwohl Hunger gelitten werden musste, denn, da es ein Streik *französischer* Arbeiter war, gab es natürlich keine Streikkasse. Die Unterstützungsbewegung, welche von den beiden Organisationen eingeleitet worden war, dürfte, hoch geschätzt, 150 bis 200 000 Franken aufgebracht haben, wovon auf jeden Streikenden in der Zeit von acht Wochen bei weitem noch keine 80 Franken (ca. RM. 13.—) entfielen. Allerdings hat der Gemeinderat, in dem eine sozialistische Mehrheit sitzt, zweimal je 50 Franken für jedes Kind der Streikenden zur Verfügung gestellt — eine an sich sehr anerkennenswerte Tat — aber auch dadurch konnte der Hunger nicht von den Häusern der Streikenden ferngehalten werden. Dass sie, die Streikenden, die fast zu 90 % unorganisiert sind, unter solchen Umständen 8 Wochen lang, bis zum letzten Augenblick entschlossen, standhaft und begeistert aushielten, beweist klar, was für gutes Kämpfermaterial die Hafentarbeiter von Bordeaux sind.

Der Streik hat schliesslich damit sein Ende gefunden, dass die Unternehmer in einer gemischten Versammlung von Vertretern der Arbeiter und der Arbeitgeber, die am 16. November in Paris unter Leitung des Ministerpräsidenten Poincaré stattfand, sich bereit erklärten, die Löhne um 4 Franken täglich, also auf 35 Franken zu erhöhen, was die Streikenden am folgenden Tage akzeptierten.

Für jemanden, der in der internationalen Gewerkschaftsbewegung zuhause ist, war der Streik in Bordeaux ein lehrreiches Beispiel der Stärke und der Schwäche der französischen Gewerkschaftsbewegung. Es sind Arbeiter, die kämpfen wollen und kämpfen können, aber die nicht gewöhnt und nicht bereit sind auf einen Kampf vorzubereiten, nicht bereit die täglichen Opfer, welche die Organisation verlangt, auf sich zu nehmen, die sich nicht bewusst sind, einen Teil eines kämpfenden Arbeiterheeres zu bilden, nur bereit für eigene, unmittelbare, momentane Interessen zu kämpfen. Die Folge dieser Geistesverfassung sind kleine, schwache, örtliche Or-

ganisationen, lose verbunden mittels einer Föderation mit kleinen, schwachen Organisationen in anderen Hafenplätzen. Die Folge davon ist ferner, dass die örtlichen Organisationen sowohl als die Föderation keine Geldmittel haben, denn die Mitgliederzahl ist gering und die in Frankreich bezahlten Beiträge sind nicht nur lächerlich, sondern auch schändlich niedrig. Die Führer haben nicht das Ansehen und die Befugnisse, die nach den in anderen Ländern herrschenden Begriffen, die ersten Vorbedingungen für eine Führerstelle, mit dem Amt eines Führers unzertrennlich verbunden sind.

Es ist zu hoffen, dass wenigstens eine der Folgen des Streiks sein wird, dass sich eine bedeutende Zahl der Unorganisierten bei ihrer Gewerkschaft anschliessen werden. Geschieht dies nicht, dann verliert der Sieg der Hafendarbeiter in Bordeaux sehr viel von seiner Bedeutung.

*

Inzwischen geht aus der Presse hervor, dass der gegenseitige Kampf der „Revolutionären“ und „Reformisten“ sofort nach Ablauf des Streiks wieder in voller Heftigkeit entbrannt ist. Beide Richtungen schreiben sich die Ehre des Sieges zu. Vor allem versuchen die „revolutionären“ Freunde in zahlreichen, in verschiedenen Zeitungen erschienenen Artikeln darzulegen, dass der Erfolg dem Umstand zu danken sei, dass der Streik und dessen Ergebnis „eine meisterhafte Antwort an die Reformisten und deren Methoden für sozialen Frieden“, „eine treffende Erwiderung auf die Manöver der Führer des Gewerkschaftsbundes, welche das obligatorische Schlichtungsverfahren fordern“ darstelle und „dass er auf Grund von Tatsachen und Ergebnissen die von der C. G. T. U. hinsichtlich Kämpfen und direkten Aktionen empfohlenen Methoden“ bekräftige und sanktioniere.

Es wird wohl an mir liegen, möglicherweise auf meine mangelhafte Kenntnis der französischen Verhältnisse zurückzuführen sein, dass ich in der Woche, der letzten des Streiks, während welcher ich den Kampf ganz von der Nähe miterlebt habe, nichts davon gesehen und davon gemerkt habe, dass dieser Streik seinem Wesen, der verfolgten Taktik, der Art seiner Beendigung nach zu einem Kampf wurde, der sich von den Streiks, wie sie täglich in allen Ländern geführt und gewonnen oder . . . verloren werden, unterschieden hat. Nichts, aber auch absolut nichts machte ihn zu einem Vorbild „revolutionärer“ Taktik im Gegensatz zu der „reformistischen“. Es wurde gekämpft, tapfer gekämpft, wie die Arbeiter aller Länder manchen Kampf führen, und der Kampf ging zu Ende, ohne dass die Forderungen der Streikenden restlos erfüllt worden wären, dank der Vermittlung von Regierungspersonen, deren Dienste „Reformisten“ und „Revolutionäre“, beide mit Vergnügen, in Anspruch genommen haben als ein Mittel, um dem Konflikt ein Ende zu machen. Der Streik in Bordeaux war in jeder Hinsicht ein ganz gewöhnlicher Lohnkonflikt, der nur insoweit revolutionäre Bedeutung hat, als er eine ganz kleine Episode in dem Kampfe war, den die Arbeiter bei weitem zum grössten Teil *unbewusst* — und dies gilt sicher für die unorganisierten 90 % der Hafendarbeiter Bordeaux' — für ihre Befreiung aus dem kapitalistischen Joch führen.

Wenn die in Bordeaux verfolgte Taktik „direkte Aktion“ und „revolutionär“ gewesen ist, dann kann man mindestens 90 % der Streiks, welche von den der I.T.F. angeschlossenen Transportarbeiterorganisationen geführt werden, ebenfalls diese Eigenschaften zuschreiben. Ich persönlich hatte bisher von „direkter Aktion“ und „revolutionären Methoden“ eine andere Auffassung.

E. F.

Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

HOLLAND.
(Fortsetzung).

Strafrechtliche Bestimmungen.

Im Strafgesetz ist über die Sicherheit im Lokal- und Kleinbahnbetrieb folgendes bestimmt:

„Wer eine Gefährdung der Verkehrssicherheit auf einem Schienenwege mit mechanischer Zugförderung verursacht, wird mit Gefängnis oder Haft bis zu 6 Monaten oder mit einer Geldstrafe bis zu 300 Gulden bestraft.

Wird durch eine solche Handlung der Tod eines Menschen verursacht, so ist der Schuldige mit Gefängnis oder Haft bis zu einem Jahr strafbar.“

Der Richter kann in seinem Urteil einem Beamten oder Angestellten bei einer Eisen- oder Lokalbahn, welcher sich des obenerwähnten Vergehens schuldig gemacht hat, das Recht zur Ausübung seines Berufes auf eine bestimmte Zeit entziehen; diese Periode kann bei Gefängnisstrafe die Hauptstrafe um zwei bis fünf Jahre überdauern und bei Geldstrafe auf mindestens zwei bis höchstens fünf Jahre bemessen werden. In der Praxis wird diese Bestimmung vielfach bei Lokal- oder Kleinbahnunfällen angewandt. Der fragliche Artikel findet jedoch auf städtische Strassenbahnen keine Anwendung.

Das Strafgesetz enthält auch allgemeine Bestimmungen über Strafen, welche verwirkt werden durch denjenigen, welcher eine schwere Körperverletzung oder solche Verletzungen verursacht, die eine Krankheit des Verunglückten zur Folge haben und diesen an der weiteren Ausübung seines Handwerkes oder Berufes verhindern, sowie ferner bei fahrlässiger Tötung eines Menschen. Diese Bestimmungen werden durch Artikel 309 des Gesetzes ergänzt, welcher lautet:

„Wenn oben umschriebene Vergehen in Ausübung eines Amtes oder Berufes begangen werden, kann die Strafe um ein Drittel erhöht werden; der Richter hat die Befugnis, dem Betreffenden das Recht zur Ausübung des Berufes, in dem das Vergehen begangen worden ist, zu entziehen und die öffentliche Bekanntmachung seines Urteils anzuordnen.“

Nach dem Gesetz macht sich ferner strafbar derjenige, welcher vorsätzlich oder fahrlässig Einrichtungen der Eisenbahn, Telegraphen, Telephone, Wasserleitungen, elektrische Vorrichtungen und Werke etc. zerstört oder beschädigt.

Das Lokal- und Kleinbahngesetz, sowie die Ausführungsbestimmungen dazu in den betreffenden Königl. Erlässen, enthalten verschiedene Vorschriften, deren Uebertretung strafbar ist. Alle diese Bestimmungen haben die Verkehrssicherheit im Auge; sie enthalten Vorschriften über das Verbot betr. Gehens auf dem Schienenwege, Kreuzung zweier Schienenwege, höchstzulässiger Fahrgeschwindigkeit, besonderer Sicherheitsmassnahmen auf bestimmten Strecken etc.

Eine besondere Regelung über den Strassenbahnverkehr schreibt u. a. vor, dass die Strassenbahnbediensteten sich gegenüber dem Publikum höflich zu betragen haben, dass sie darauf achten müssen, dass keine Uebertretungen vorkommen, bzw. solche durch Warnungen zu verhüten haben; schliesslich wird ihnen noch verboten, für Dienste welche sie den Fahrgästen erwiesen haben, Belohnungen zu verlangen und zu rauchen, wenn sie während ihres Dienstes mit dem Publikum in Berührung kommen. Bei einem Verstoss gegen diese Vorschriften können Geldstrafen bis zu 200 Gulden, im Unvermögensfalle Freiheitsstrafen von einer vom Richter zu bestimmenden Dauer verhängt werden.

Das Personal der kommunalen Strassenbahnen, welche nach dem Gesetz nicht als „Eisenbahnen“ zu betrachten sind, fällt unter lokale, verkehrspolizeiliche Verordnungen, die die Gemeinderäte erlassen und in jedem Ort verschieden sind. Die wichtigsten Vorschriften handeln von den Pflichten des Wagenführers in bezug auf die Fahrgeschwindigkeit, die Warnungszeichen und andere Sicherheitsmassnahmen und denjenigen des Schaffners betr. der Aufrechterhaltung der Ordnung im Wagen, der höchstzulässigen Zahl Fahrgäste etc.

Bei Zuwiderhandlungen gegen diese kommunalen Vorschriften werden Haftstrafen bis zu 6 Tagen und Geldbussen bis zu 25 Gulden verwirkt.

Nach dem Gesetze sind die Lokalbahnunternehmen für Schäden, welche Dritten zugefügt werden, haftbar, es sei denn, dass diese Schäden nicht durch Verschulden des Unternehmens oder seiner Bediensteten entstanden sind. Das Bürgerliche Gesetzbuch macht einen Bediensteten für die von ihm verursachten Schäden *persönlich* haftbar, und auf Grund dieses Gesetzes kann das Unternehmen das schuldige Personal durch Rückgriffsrecht zum Ersatz von Sachschäden, den es Dritten zugefügt hat, heranziehen. In der Praxis wird aber stets die Bahnverwaltung von der geschädigten Person um Schadenersatz angegangen und nur ganz selten oder bei unbedeutendem Schaden kommt es vor, dass die Gesellschaft vom Personal Schadenersatz verlangt. Bisweilen lässt ein Unternehmen das Personal in Schadenersatzfällen etwas beisteuern.

Nach den in Holland gemachten Erfahrungen werden die soeben erwähnten Bestimmungen streng durchgeführt. Die Organisation hält indessen besondere Strafbestimmungen für das Klein- und Strassenbahnpersonal einerseits und das Eisenbahnpersonal andererseits für wünschenswert.

Gesetzliche Bestimmungen für Klein- und Strassenbahnen.

Die für die Lokal- und Strassenbahnen geltenden Bestimmungen sind voneinander verschieden.

Zum Bau von *Kleinbahnlinien* gewähren der Staat, die Provinz und die beteiligten Gemeinden unverzinsliche Vorschüsse auf Grund besonderer Gesetze.

Ferner trägt der Staat kraft einer alljährlich zu schaffenden gesetzlichen Regelung die Hälfte etwaiger Betriebsverluste unter der Bedingung, dass die andere Hälfte von der „Gegend“ welche die Kleinbahn durchfährt, d. h. von der Provinz, den beteiligten Gemeinden oder privaten Personen aufgebracht wird. Diese Bestimmung stützt sich auf folgende Erwägung: wenn die von der fraglichen Bahn bediente Gegend einen Teil der Kosten nicht übernehmen will, hat sie auch kein genügendes Interesse am Zustandekommen und Betrieb der Bahn, was besagt, dass der Nutzen des Unternehmens nicht gross genug ist, um die finanziellen Opfer des Staates für die Fortsetzung des Betriebes zu rechtfertigen.

Die Provinzen und die Gemeinden können bei Gewährung ihrer Subvention Bedingungen stellen, im allgemeinen geschieht dies aber nicht. Dieses Recht ermöglicht manchmal, in Gemeinden, wo die Sozialisten einen Einfluss besitzen, gewisse Vorteile für das Personal (Anerkennung der gewerkschaftlichen Organisation etc.) herauszuschlagen.

Der Staat gewährt ferner den mit einem Betriebsdefizit arbeitenden Kleinbahnen, gleichgültig ob mit Dampf oder Elektrizität betrieben, eine „Kohlenzulage“ genannte Subvention.

Der Staat hat die alleinige Befugnis und die Pflicht — dies ist gesetzlich vorgeschrieben —, das Wagenmaterial zu prüfen, den Schienenweg zu kontrollieren, Mindestvorschriften über die Verkehrshäufigkeit zu erlassen, die Personen- und Güterbeförderung zu be-

willigen und die im Dienste einzuhaltenen Sicherheitsvorschriften zu erlassen. Die Tarife werden im allgemeinen den örtlichen Verhältnissen angepasst. Für Kleinbahnen, die mit einer Eisenbahnlinie parallel laufen oder die unter der Konkurrenz von Kraftwagenlinien zu leiden haben, sind vielfach ziemlich niedrige Beförderungspreise festgesetzt worden.

Die *Strassenbahnen* erhalten weder vom Staat noch von den Gemeinden Betriebszuschüsse. Die Gemeinden decken im allgemeinen die Anlagekosten einer Strassenbahn durch eine Anleihe, die zu Lasten der Betriebsrechnung geht. Die privaten Unternehmen (Aktiengesellschaften) bestreiten die Anlagekosten aus den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln.

Für beide Fälle gilt eine Bestimmung, wonach die Strassenbahn für jeden Betriebsmeter eine bestimmte Summe an die Gemeinde abzuführen hat.

Ohne Zustimmung des Gemeinderats darf keinerlei Aenderung des Strassenbahnnetzes erfolgen und auch keine neue Linie gebaut werden. Ferner hat der Gemeinderat die Befugnis, die Beförderungspreise festzusetzen und Mindestbestimmungen betr. der Verkehrshäufigkeit herauszugeben.

Fast auf allen holländischen Strassenbahnen gilt ein Einheitstarif, der an die Stelle der früher gültigen Zonentarife getreten ist. Er beträgt zur Zeit 10 cents pro Fahrt. In gewissen Städten gibt es auch Umsteiger- oder Retourbilletts, die gewöhnlich 15 cents kosten.

Der Autobusbetrieb entwickelt sich immer mehr; die Tarife liegen etwas höher als bei den Strassenbahnen.

Normierung des Wagenparks.

Die Modernisierung der *Lokalbahnen* vollzieht sich nur allmählich. In der Nähe grosser Städte geht diese Umgestaltung schneller vonstatten als auf dem Lande und dort ist auch der elektrische Betrieb grösstenteils an die Stelle des Dampftriebs getreten. Auf diesen Linien ist auch fast durchweg ein einheitlicher Wagentyp eingeführt worden. Die Wagen sind mit Luftdruckbremsen ausgestattet, doch die automatische Kuppelung hat bisher so gut wie keinen Eingang gefunden.

Auf allen neuen Wagen sind die Plattformen abgeschlossen. Automatische Sandstreuer sind selten; am gebräuchlichsten sind noch die mit dem Fusse zu bedienenden Sandstreuer.

Die bei den Lokalbahnen zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km in der Stunde.

Wenn die Linien auf dem platten Lande nur langsam zur Einführung technischer Neuerungen übergehen, so ist der Grund im allgemeinen darin zu suchen, dass sie sich in einer wenig günstigen Finanzlage befinden. Bisweilen wird auch versucht, die Beförderung mittels Benzinmotorwagen als Zugwagen vorzunehmen.

Soweit die *Strassenbahnen* in Frage kommen, ist man bei der Anschaffung neuen Materials bestrebt, den jüngsten Verbesserungen Rechnung zu tragen. Von einer allgemeinen Modernisierung kann jedoch nicht gesprochen werden, denn die städtischen Strassenbahnen, die alle elektrisch betrieben werden, bestehen erst seit 15 bis 20 Jahren und besitzen zum Teil noch das bei ihrer Eröffnung verwendete Material. Bei der Neuananschaffung von Material werden grössere Wagen mit abgeschlossenen Plattformen und stärkeren Motoren genommen. Zur Einführung von Luftdruckbremsen oder der automatischen Kuppelung ist man bisher noch nicht übergegangen. Sowohl die Motorwagen, als auch die Anhänger sind ausser mit einer Handbremse mit elektrischen Magnetbremsen versehen. Die Fahrgeschwindigkeit der Strassenbahnen beträgt in der Regel 30 bis 40 km in der Stunde, die durchschnittliche Geschwindigkeit 15 bis 20 km.

Anton Prugel gestorben.

Mittwoch, den 31. Oktober ist der Vorsitzende des Verbandes der deutschen Transportarbeiter in der Tschechoslowakei im Alter von 53 Jahren gestorben. Als Sohn einer armen Arbeiterfamilie hatte er keine Möglichkeit, die ihm angeborenen Gaben zu entwickeln — er musste das tägliche Brot als Hafnarbeiter an der Elbe verdienen. Aber sich, seine Gaben verleugneten sich nicht und bald ward er zum Wortführer seiner Arbeitskollegen. Nach der Gewerkschaft zog es ihn und als die Hafnarbeitergruppe, die im österreichischen Transportarbeiterverband eine starke Sektion bildete, an Macht und Einfluss gewann, wurde Anton Prugel als Landessekretär für Böhmen auserwählt. Dann kam der Krieg. Er wurde zum Heere eingezogen, um seinem „Vaterland“, das er nach dem Kriege für ein anderes umtauschen musste, zu dienen.

Nach Friedensschluss wurden im deutschen Gebiete der Tschechoslowakei besondere Verbände gegründet und Anton Prugel gehörte zu denjenigen, die sich sofort wieder in den Dienst der Arbeiterbewegung stellten. Im Jahre 1920 wurde er zum Verbandsvorsitzenden gewählt und blieb bis zu seinem Tod an der Spitze des Verbandes.

Der Leichenfeier wohnten viele Hunderte aus allen Teilen des Landes bei.

Die Internationale hatte Anton Prugel in sein Herz geschlossen. Er hat zuletzt am Pariser Kongress (1926) teilgenommen; dringende Geschäfte verhinderten ihn leider, zur Stockholmer Tagung zu kommen. Wie gerne hätten wir ihn nochmals im Kreise seiner internationalen Freunde gesehen!

Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Kraftfahrtnotizen.

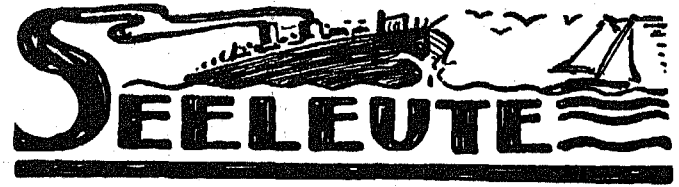
Wettbewerb zwischen Auto und Eisenbahn in Ägypten. Die Ägyptischen Staatsbahnen haben sich in einer Eingabe an das Verkehrsministerium gewandt, worin ersucht wird, die Ministerialabteilung für Hauptverkehrsstrassen anzuweisen, in der Nähe der Bahn weder neue Wege anzulegen, noch den Unternehmen, welche auf Strecken, die einen Wettbewerb mit der Eisenbahn hervorrufen würden, Kraftwagenverkehr einrichten wollen, ohne Zustimmung der Staatsbahnen eine neue Konzession zu erteilen.

Höchstgeschwindigkeit im Irischen Freistaat. Durch einen ministeriellen Erlass hat die frühere Verordnung über schwere Kraftwagen aus dem Jahre 1925, durch welche die Höchstgeschwindigkeit für Kraftomnibusse auf 12 Meilen pro Stunde festgesetzt wurde, eine Aenderung erfahren. Künftig kann ein Kraftomnibus, der kein Doppeldecker ist und dessen sämtliche Räder mit Luftbereifung versehen sind, 20 Meilen in der Stunde fahren. Für Doppeldecker wurde die Höchstgrenze von 12 auf 15 Meilen in der Stunde heraufgesetzt.

Verkehrszensus in Grossbritannien. In der Woche vom 12. bis 18. August wurde zum ersten Mal seit 1925 durch das Verkehrsministerium ein Verkehrszensus auf den Hauptstrassen Englands, Schottlands und Wales' vorgenommen. Etwa 15 000 Personen, die einander ablösten, arbeiteten in allen Hauptverkehrsstrassen täglich von 6 Uhr morgens bis 10 Uhr abends. Es wird schätzungsweise angenommen, dass an 5 000 Stellen Aufzeichnungen über den Verkehr gemacht wurden.

Rasche Zunahme der Verkehrsbewilligungen in der Schweiz. Im Kanton Zürich wurden vom 1. Januar bis 30. Mai 1928 15 088 Verkehrsbewilligungen für Motorfahrzeuge ausgegeben, gegen 12 527 im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Das bedeutet eine Zunahme von ungefähr 20 %. Von den 15 088 Bewilligungen entfallen 9 855 auf Automobile und Traktoren und 5 183 auf Motorräder und Beiwagen. Am meisten macht sich die Zunahme bei den Traktoren (82 %) bemerkbar, die besonders in der Stadt Zürich immer mehr für Lasttransporte Verwendung finden. Die Motorräder sind mit 22 Prozent, die Personenautos mit 20 Prozent an der Zunahme beteiligt.

Unfallverhütungspropaganda in Deutschland. Der Reichsverkehrsminister hat auf Antrag des Vorsitzenden des Deutschen Verkehrsbundes der Deutschen Verkehrswacht 60 000 Mark überwiesen, womit die Unfallverhütungspropaganda, insbesondere die Aufklärung der Schuljugend über die Verkehrsgefahren, durch die Deutsche Verkehrswacht gefördert werden soll.



Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern.

HOLLAND. I. Löhne.

Gruppe	Weisse Seeleute
A. Deckpersonal.	hfl.
1. Bootsmann	115.—
1. Zimmermann	115.—
Vollmatrose	100.—
Leichtmatrose	50.—
Junge	25.—
B. Maschinenraumpersonal.	
Donkeyman	115.—
Oeler oder Motorman	115.—
Heizer	105.—
Trimmer	75.— bis 85.—
Junge	25.—

Bemerkungen.

Angaben über die Heuern der Chinesen, Laskaren und Inder liegen nicht vor.

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

In der holländischen grossen Fahrt gibt es keine Segelschiffe mehr.

Dem Bedienungspersonal auf den Schiffen der Holland-Amerika-Linie werden folgende Heuern bezahlt:

	hfl.	zuzüglich einer täglichen Prämie von hfl.
1. Steward I. Kl.	120.—	1.—
" " II. "	120.—	2.50
" " III. "	110.—	1.60
2. " "	120.—	3.—
1. Koch	210.—	3.—
1. " -Assistent	185.—	1.50
Koch	60.— bis 185.—	—
" (Mannschaft und III. Kl.)	130.— " 145.—	—
1. Schlächter	110.—	—
2. " "	50.— " 90.—	—
Konditor	135.—	—
Bäcker	100.— " 110.—	—
2. und 3. Bäcker	60.— " 100.—	—
2. Konditor	60.— " 100.—	—
Kochsmaat	40.— " 75.—	—
Rauchzimmer-Steward	45.— " 60.—	—
Teezimmer-Steward	45.— " 60.—	—
Deck-Steward	45.— " 60.—	—
Kabinen-Steward I. Kl.	45.—	—
" " II. "	45.— " 60.—	—
" " III. "	45.— " 80.—	—
1. Pantryman I. "	125.—	—
1. " II. "	110.—	—
Pantrymansjunge	25.— " 45.—	—
Pantryman	45.— " 110.—	—
1. Steward (allgem. Dienst)	65.— " 90.—	—
Steward " "	40.— " 80.—	—
Wäschekeeper	105.—	1.35
Offiziers-Messeraum-Steward	45.— " 90.—	—
Messeraum-Steward	80.—	—
Junge (allgem. Dienst)	25.— " 40.—	—
1. Drucker	110.—	—
2., 3. und 4. Drucker	70.— " 100.—	—
Laufjunge	20.— " 30.—	—
Büfett-Kellner	50.—	—
Kartoffelschäler	60.— " 75.—	—
Storekeeper-Assistent	60.— " 90.—	—
Friseur	8.—	1.35
Salonsteward I. Kl.	60.—	—
Salonsteward II. und III. Kl.	30.— " 45.—	—
1. Aufwärterin I. Kl.	45.—	—
Uebrigere Aufwärterinnen	35.—	—
Aufwärterin im Waschraum	35.—	—
Aufwärterin III. Kl.	70.— " 80.—	—
1. Koch auf dem Dampfer „Rotterdam“	320.—	zuzüglich tägliche Prämie
1. " " " " „Amsterdam“	250.—	zuzüglich tägliche Prämie

II. Arbeitszeit.

A. Deckpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Deckpersonal:

- a.) auf See: durchschnittlich 12 Stunden, d. h. 10 1/2 und 13 1/2 abwechslungsweise;
- b.) im Hafen und auf der Reede: 8 Stunden (5 Stunden Samstags und 10 Stunden bei Nachtschicht);
- c.) an Tagen der Ankunft und Abreise: 10 Stunden;
- d.) in den Tropen: 10 Stunden.

Auf holländischen Schiffen besteht das Zweiwachsensystem. Ein Teil der Mannschaft wird je nach Bedarf als Tagearbeiter abgeteilt. Sie arbeiten 10 Stunden täglich zwischen 6 Uhr früh und 6 Uhr abends.

Die Arbeitszeit ist auf allen Schiffen gleich. Angaben über die Arbeitszeit farbiger Mannschaften liegen nicht vor.

Ueberstunden können wenn notwendig in unbeschränktem Ausmass verlangt werden. Der Verband dringt auf bessere Arbeitsbedingungen einschliesslich Einschränkung der Ueberstundenarbeit an, doch kann diese nicht vollständig abgeschafft werden. Der Ueberstundensatz beträgt für Leichtmatrosen 25 cents, für die übrigen Gruppen 50 cents. Jungen erhalten keine Ueberstundenvergütung.

B. Maschinenraumpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Maschinenraumpersonal:

- a.) auf See: 8 Stunden, zuzüglich Zeit für Aschehieven;
- b.) im Hafen und auf der Reede: 8 Stunden, Samstags 5 Stunden;
- c.) an Tagen der Ankunft und Abreise: 8 Stunden, zuzüglich Zeit für Aschehieven;
- d.) in den Tropen: ebensoviel Stunden wie anderswo.

Auf holländischen Schiffen besteht das Dreiwachsensystem.

Einige Mitglieder des Maschinenraumpersonals werden nach Bedarf als Tageleute abgeteilt. Ihre Arbeitszeit beträgt 9 Stunden täglich zwischen 6 Uhr vorm. und 6 Uhr nachm. Die Arbeitszeit ist auf Fracht-, Passagier-, Segel- und Tankschiffen gleich. Der Verband weiss nicht, bzw. vermag nicht anzugeben, ob zwischen der Arbeitszeit weisser und farbiger Mannschaften ein Unterschied besteht.

Es bestehen entweder gesetzliche oder tarifvertragliche Bestimmungen über die von Heizern und Trimmern zu bearbeitenden Kohlenmengen. Auf kleinen Frachtschiffen werden z. B. 16 bis 20 Tonnen Kohle täglich verbraucht, auf grossen Passagierdampfern 130 bis 140 Tonnen.

Ueberstunden können wenn notwendig in unbeschränktem Ausmass verlangt werden. Einschränkung der Ueberstundenarbeit ist eine der Forderungen bei der Kampagne des Verbandes für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Die Ueberstundenarbeit kann nicht vollständig abgeschafft werden. Sie wird mit 50 cents pro Stunde vergütet.

C. Bedienungspersonal.

Es gibt keine vorgeschriebene Höchstarbeitszeit des Bedienungspersonals auf See, im Hafen und auf der Reede, am Tage der Ankunft oder Abreise und in den Tropen. Zwischen der Arbeitszeit auf Fracht-, Passagier-, Segel- und Tankschiffen wird kein Unterschied gemacht. Angaben darüber, ob die Arbeitszeit farbiger und weisser Seeleute voneinander verschieden ist, konnten von der Organisation nicht gemacht werden.

Für Ueberarbeit wird nichts bezahlt.

III. Allgemeines.

Die Anmusterung erfolgt durch den *Waterschout* (Aufsichtsbeamter im Schiffahrtswesen) in Seemannsämtern.

Die Verwandten können einen Teil der Heuer in wöchentlichen Ziehscheinen im Büro des Reeders in Empfang nehmen. Gewöhnlich kann 3 Tage nach der Abreise des Schiffes ein Vorschuss in Empfang genommen werden.

Nachstehend einige Beispiele der Bemannungskala:

Frachtschiffe von 500 bis 750 Tonnen, Dienst Rotterdam—London.

Deck: Schiffskapitän, 1. und 2. Steuermann, 4 Vollmatrosen, 2 Leichtmatrosen, 1 Junge.

Maschinenraum: 1. und 2. Maschinist, ein Donkeymann und 2 Heizer.

Verpflegung und Bedienung.

Ein Koch, ein Kabinensteward.

„*Tramp*“-Schiffe von 1 000 bis 1 200 Tonnen.

Deck: Kapitän, 1. und 2. Steuermann, 4 Vollmatrosen, 2 Leichtmatrosen, 1 Junge.

Maschinenraum: 1. und 2. Maschinist, ein Donkeymann, ein Oeler, 3 Heizer und 1 Trimmer.

Verpflegung und Bedienung.

Ein Steward und ein Koch.

„*Tramp*“-Schiffe von 4 000 bis 5 000 Tonnen.

Deck: Kapitän, 1., 2. und 3. Steuermann, 4 Vollmatrosen, 2 Leichtmatrosen und 1 Junge.

Maschinenraum: 1., 2. und 3. Maschinist, ein Donkeymann, 1 Oeler, 4 Heizer und 2 Trimmer.

Verpflegung und Bedienung.

Ein Steward, 1 Koch, 1 Kabinensteward und ein Messeraumsteward.

Grosse Linienschiffe in der Frachtfahrt von 10 000 bis 12 000 Tonnen.

Kapitän, 1., 2., 3. und 4. Steuermann, 1 Zimmermann, 6 Vollmatrosen, 2 Leichtmatrosen.

Maschinenraum: 1., 2., 3. und 4. Maschinist und zwei Hilfsmaschinisten, ein Donkeymann, 9 Heizer und 3 Trimmer.

Verpflegung und Bedienung.

1 Steward, 1 Koch, 1 Hilfskoch, 1 Messeraumsteward und 2 Kabinenstewards.

Passagierdampfer zwischen London und Rotterdam von 1 000 bis 1 500 Tonnen.

Deck: Kapitän, 1. und 2. Steuermann, 2 Quartiermeister, 1 Zimmermann, 4 Vollmatrosen, 1 Junge.

Maschinenraum: 1. und 2. Maschinist, 1 Hilfskesselwärter und 4 Heizer.

Verpflegung und Bedienung.

1 Obersteward, 1 Steward 2. Klasse, 1 Oberkoch, 1 Kochsmaat, 1 Aufwärterin, 4 Kabinenstewards 1. Klasse, 1 Kabinensteward 2. Klasse, 1 Küper und 1 Messeraumsteward.

Passagierdampfer der Amsterdam—Süd-Amerikalinie. (Dampfer *Gelria* 14 000 t.).

Deck: 1 Bootsmann, 2 Zimmerleute, 6 Steuer-à-Quartiermeister, 1 Kabelgast, 1 Lampist, 12 Vollmatrosen, 2 Leichtmatrosen, 3 Jungen.

Maschinenraum: 2 Elektriker, 1 Vorarbeiter, 1 Kupferschmied, 1 ungelernter Arbeiter, 1 Lagerhalter, 6 Schmierer, 24 Heizer, 24 Trimmer und 4 Jungen.

Verpflegung und Bedienung.

1 Zahlmeister, 1 Zahlmeister-Assistent, 1 Obersteward, 5 Stewards, 2 Anrichteköche, 4 Aufwärterinnen, 1 Oberkoch, 18 sonstige Köche und Kochsmaate, 3 Bäcker, 2 Konditoren, 2 Schlächter, 1 Proviantverwalter, 2 Proviantaufseher, 2 Bufettkellner, 5 Musiker, 2 Friseure, 2 Heilgehilfen, 2 Wäscher, 1 Gepäckmeister, 1 Drucker, 1 Photograph, 1 Dolmetscher und ca. 100 andere Angestellte.

Rationen.

Auf Frachtschiffen:

Frühstück: Gerste oder Hafermehl (manchmal wird zur Abwechslung etwas anderes verabreicht).

Mittagessen: Suppe, Fleisch, Kartoffeln und Gemüse.

Abendessen: Brot und Kaffee.

Auf Schiffen der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Niederland“:

Mittagessen:

Sonntag: Gemüse-, Nudel- oder Reissuppe; Rindfleisch, Kartoffeln und Gemüse.

Montag: Geschmortes Rindfleisch, Kartoffeln, eingemachte Gurken.

Dienstag: Geräucherte Wurst, Kartoffeln, Gemüse.

Mittwoch: Speck; Reis mit Rosinen oder Pflaumen.

In den Tropen: braune Bohnensuppe, frisches Rindfleisch und Kartoffeln.

Donnerstag: Schweinefleisch, Kartoffeln und Gemüse.

Freitag: Gehacktes Rindfleisch, Kartoffeln und Gemüse.

Samstag: Erbsen oder braune Bohnen mit Rind- oder Schmorfleisch.

In den Tropen: Lobscouse (Gericht aus Kartoffeln, Schiffs-Zwieback, Pökelfleisch und Zwiebeln).

Abendessen:

Sonntag: Brot, Butter, Tee, Zucker und Milch; geräucherte Wurst.

Montag: Brot, Butter, Tee, Zucker und Milch; Eierkuchen.

Dienstag: Brot, Butter, Tee, Zucker und Milch; Heringe oder Bückinge.

Mittwoch: Brot, Butter, Tee, Zucker und Milch; Irish stew (Pökelfleisch, Kartoffeln, Zwiebeln und gelbe Rüben).

Donnerstag: Brot, Butter, Tee, Zucker und Milch; Lobscouse.

Freitag: Brot, Butter, Tee, Milch und Zucker, marinierte Heringe.

Samstag: Brot, Butter, Tee, Milch und Zucker; Reis mit Gewürzpulver.

Auf den älteren Schiffstypen sind die Mannschaftskajüten im Back untergebracht; sie dienen sowohl zum Schlafen als zur Einnahme der Mahlzeiten. Auf neuern Schiffen liegen sie im Heck und der Schlafraum ist vom Essraum abgetrennt. Dies ist das Ergebnis einer jahrelangen Agitation des Verbandes.

Auf See werden die Mahlzeiten wachenweise, im Hafen gemeinsam eingenommen.

Frauen werden in der Abteilung Bedienungspersonal von Frachtschiffen nicht beschäftigt.

Die Organisierung der britischen Seeleute.

Ob und wie die britischen Seeleute organisiert sind ist keine Frage, die lediglich für das Inselreich von Interesse ist. Der internationale Charakter des Berufes macht das Vorhandensein einer Organisation, die auf dem Boden des Internationalismus steht, zur Bedingung. Dieser Anforderung entspricht die *National Union of Seamen* nicht mehr.

Alle Versuche der I.T.F., Havelock Wilson ins richtige Fahrwasser zu bringen, sind gescheitert. Nachdem Anfang 1926 sein Verband dazu bewogen werden konnte, an einer internationalen Aktion für die Durchführung der 48-Stundenwoche teilzunehmen, hielt Wilson den Ausbruch des Generalstreiks für den geeigneten Moment, die Beziehungen zur I.T.F. wieder abzubrechen, wobei er, der sich immer auf statistische Verpflichtungen beruft, sich weigerte, die schuldigen Beiträge zu entrichten.

Die internationale Regelung der Arbeitszeit hat Wilson nun wieder über Bord geworfen — er kunkelt mit den britischen Reedern über eine geringfügige Verbesserung der Arbeitszeit am Tage der Ankunft und der Abfahrt, sowie am Sonntag im Hafen und will im Austausch dafür die Regelung der Arbeitszeit auf See fallen lassen.

Dürfen die Seeleute und ihre Organisationen in den anderen Ländern dieser Entwicklung der Dinge in Grossbritannien mit verschränkten Armen zuschauen? Nein, sie betrachten es als ihre Pflicht, jedem englischen Seemann zu sagen, dass er der Internationale angehören muss.

Der Internationale angeschlossen ist die *Transport and General Workers' Union*, die eine besondere Seeleuteabteilung eingerichtet hat.

Die Unterstützung dieser Union ist von ausschlaggebender Bedeutung im Kampfe für die Eroberung einer internationalen Regelung der Arbeitszeit zur See für alle Chargen auf der Grundlage des 8-Stundentages und der 48-Stundenwoche.

Britische Seeleute! Hinein in die **TRANSPORT AND GENERAL WORKERS' UNION!**

ESPERANTO.

Rationalisierung im Sprachwesen.

Wir übersetzen nachstehende Zeilen aus der Propagandaschrift „La Laborisma Esperantismo“.¹⁾

„Die Eisenbahnen und Dampfschiffe, die Luftfahrt und drahtlose Telegraphie und Telephonie verkleinern die Entfernungen in einem solchen Masse, dass Menschen verschiedener Weltteile sich bald als Nachbarn fühlen. In der Produktion besteht ein unwiderstehlicher Drang nach Normalisierung und Standardisierung. Die Welt vereinhellicht sich, dank der stets auf Vereinfachung bedachten Technik.

Jedoch auf einem Gebiete hat man sich noch nicht sehr verständlich gezeigt. Wir meinen die Sprachenvielfältigkeit, welche Schranken errichtet zwischen den Menschen der verschiedenen Teile ein und derselben Welt. Lokomotiven in Europa, Amerika, Asien und Afrika sind sozusagen dieselben und können von jedem beliebigen Lokomotivführer bedient werden. Ein Automobil oder ein Flugzeug, sei es hergestellt in Paris, Tokio, New-York, Moskau oder irgend einer anderen Stadt, kann von jedem Fachmann geführt werden. Dasselbe trifft zu auf alles was die moderne Technik massenhaft herstellt.

Aber in einigen Weltteilen treffen die von Fahrzeugen in rasendem Tempo dahingetragenen Menschen andere Menschen, mit denen sie sich nicht verständigen können, weil sie nicht die selbe Sprache sprechen. Sie gebrauchen die selben Werkzeuge, bezeichnen aber die selben Dinge mit anderen Worten. Auf dem Gebiet der Sprache herrscht noch Archaismus. Hier tut Rationalisierung not.

Vor einigen Jahrzehnten waren Sprachgelehrte der Ansicht, die Sprache sei sozusagen ein lebendiger Organismus, und folglich sei der Versuch, eine künstliche Sprache aufzubauen, ein einem Hirngespinnst ähnliches Unterfangen. Ähnlich drückten sich zu jener Zeit die berühmtesten und klügsten Männer aus über die Möglichkeit, sich mit Dampfmaschinen fortzubewegen. Andere verspotteten die „Phantasten“, die es unternahmen, mit künstlichen Flügeln die Vögel nachzuahmen.

Heute lehrt die Sprachwissenschaft, dass die Sprache eine gesellschaftliche und überlieferte Einrichtung ist, dass der menschliche Wille unablässig trachtet, die Sprachangelegenheiten zu beeinflussen. Einer der angesehensten Sprachgelehrten schrieb vor kurzem: „Die Möglichkeit, eine künstliche, leicht erlernbare Sprache aufzubauen und die Tatsache, dass eine solche Sprache brauchbar ist, sind durch die Praxis bewiesen worden.“²⁾

Und am Schluss seines Buches zieht der Verfasser folgenden Schluss:

„Nur eine künstliche Sprache kann für die internationalen Beziehungen das ihnen mangelnde praktische und einfache Werkzeug sein.“

Auch auf sprachlichem Gebiete beginnt es zu dämmern... Aber es genügt nicht, die Notwendigkeit der weltumfassenden Vereinigung beredt zu predigen, ohne sich um die Mittel zu kümmern, welche eine solche Vereinigung möglich machen. Theoretisch ist das Problem der Weltsprache bereits gelöst. In einem kleinen Masstabe dringt Esperanto in die Praxis, in das soziale Leben ein. Jedoch die erdrückende Mehrheit der Arbeiterführer tut nichts, um die Lösung zu verwirklichen.“

¹⁾ Der Arbeiter-Esperantismus, von E. Lanty (S. A. T.)

²⁾ „Les Langues dans l'Europe Nouvelle“ — „Die Sprachen im Neuen Europa“, von A. Mellet, Professor an der Universität in Paris.