



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
FERNSPRECHER 80186

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE,
SOWIE IN ESPERANTO

Nr. 26

Amsterdam, den 9. Dezember 1932

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)

Die Reaktion wächst.

Vor einiger Zeit -- es war bei der Zehnjahresfeier des Marsches auf Rom -- hat Mussolini der Welt verkündigt, innerhalb 10 Jahren werde in allen Ländern der Faschismus herrschen.

Wenn auch bei diesem Ausspruche mehr der Wunsch Vater des Gedankens war, darf doch nicht verkannt werden, dass die Anzeichen stets mehr in der Richtung von Mussolinis Herzenwunsch weisen. Seit Jahren schon ist die Reaktion in verschiedenen Ländern Trumpf; die Arbeiter leben dort unter Zuständen, gegenüber denen das faschistische Regime in Italien geradezu günstig scheint. Und man ist auch in den sog. demokratischen Staaten daran, den Arbeitern durch die Praxis beizubringen, dass die bürgerliche Klasse die "Demokratie" nur so lange anerkennt und wahrt, als dies in ihrem Interesse liegt. Das jüngste Beispiel für den Missbrauch ihrer Macht hat uns dieser Tage die Schweiz gegeben.

Am 3. Dezember hat der Schweizerische Bundesrat angeordnet, dass sämtliche Bundesbeamten (Eisenbahner, Postbeamte und alle Angestellten in der Staatsverwaltung), welche kommunistisch sind, bis 1. Januar 1933 aus der Partei auszutreten, oder ihr Amt niederzulegen haben. Dieses, mit der "ältesten demokratischen Verfassung der Welt" in schärfstem Widerspruch stehende Ultimatum beweist wieder einmal von neuem, dass die bürgerlichen Regierungen auf Recht und Gesetzmässigkeit pfeifen.

Es wäre falsch, wollte man sich mit dem Gedanken abfinden, dass es hier nur gegen die Kommunisten ginge. Abgesehen davon, dass "Kommunisten" ja auch Menschen sind, die dieselben Rechte wie alle anderen Staatsbürger haben, darf nicht vergessen werden, dass in allen Ländern, wo heute die Arbeiterklasse entrechtet dasteht, die ersten Massnahmen gegen die Arbeiterschaft zunächst angeblich gegen den "Kommunismus" gerichtet waren, in Wirklichkeit aber waren sie nichts anderes als der erste Schritt, um die Arbeiterbewegung als solche zu unterdrücken und zu entrechteten. Deshalb bedeuten die Massnahmen gegen die Kommunisten in der Schweiz nicht nur eine indirekte, sondern auch eine direkte Gefährdung und Bedrohung der gesamten schweizerischen Arbeiterbewegung. Der Faschismus hat sich aller Kräfte und aller ideologischen Begriffe der Bourgeoisie bemächtigt. Er bildet eine einzige Front gegen die proletarischen Kräfte, ganz gleich, ob von rechts oder links.

Grösste Solidarität und Geschlossenheit der Arbeiter aller Richtungen, national und international, gegen die alle bedrohende Reaktion ist mehr und mehr ein Gebot der Stunde.

EISENBAHNER

Streik der Eisenbahner British-Indiens. (ITF) Im letzten Pressebericht (Nr. 25) haben wir mitgeteilt, dass 10 000 Eisenbahner der "Madras- and Southern Maharatta Railway" in den Streik getreten sind. Am 19. November haben sich 3 000 Werkstättenarbeiter von Hubli der sich noch stets ausbreitenden Bewegung angeschlossen. Was die Eisenbahner verlangen, nämlich die Wiedereinstellung 93 entlassener Arbeiter, würde dem Eisenbahn-Unternehmertum keine grossen Ausgaben verursachen, die Gesellschaft scheint aber aus

ihrer Weigerung eine grundsätzliche Frage zu machen. Die "Regierung" Indiens, (d. h. der britische Imperialismus), die finanziell zu 4/5 an dem Eisenbahnunternehmen interessiert ist, unterstützt die Gesellschaft in ihrem Kampfe gegen die streikenden Arbeiter mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln. Trotz aller Einschüchterungen hat sich aber bis jetzt weder das Personal, noch die Bevölkerung in ihrem solidarischen Zusammenhalten beirren oder beeinflussen lassen. In gewissen Distrikten haben die Schulen sogar beschlossen, den Streikenden das Schulgeld für ihre Kinder zu erlassen. Man hofft, dass der Streik demnächst 54 000 Bedienstete der Gesellschaft erfassen wird. Die I.T.F. hat der All-Indischen Eisenbahner-Föderation, unter deren Leitung gestreikt wird, im Namen des internationalen Transportproletariats eine Geldunterstützung zukommen lassen. Weitere Mitteilungen folgen noch.

Bevorstehender Streik bei den irischen Eisenbahnen. (ITF) Die Streikandrohungen nehmen angesichts des Gehaltsabbaues, den die Eisenbahnen durchzuführen gedenken, immer konkretere Formen an. Am 18. Dezember wird der Eisenbahnerkongress stattfinden, der wahrscheinlich einen endgültigen Beschluss über die zu führende Bewegung fassen wird. Die Ortsgruppe Dublin ist sogar gewillt, schon am 11. Dezember eine Streikbewegung einzuleiten. Nach den letzten bei uns eingegangenen Nachrichten soll die Regierung im Begriffe sein, Massnahmen gegen einen Streik zu treffen und soll sich De Valera mit der Vorbereitung eines Gesetzes beschäftigen, wonach ein Eisenbahnerstreik als ungesetzliche Handlung zu betrachten ist.

Zustände bei den polnischen Eisenbahnen. (ITF) Das polnische Finanzministerium verlangt von den Eisenbahnen, dass diese jährlich einen gewissen Betrag abführen, der einfach als "Reingewinn" bezeichnet wird. Da infolge der Wirtschaftskrise die Eisenbahnen eher Defizite als Gewinne ausweisen, sind sie gezwungen, die Fehlbeträge auf irgendwelche Art aufzubringen. Dadurch leidet die ganze Wirtschaft der Eisenbahnen; die immer mehr in Schulden geraten. Um einen Teil der konstruierten "Reingewinne" doch irgendwie aufzubringen, bürdet die Direktion dem Personal viele Lasten auf. Das wichtigste Mittel dazu ist die Kurzarbeit. Das Verkehrsministerium verordnet monatlich, wieviel Tage in dem betreffenden Monat nicht gearbeitet wird. Im November waren es 4 bis 6 Tage. Für Dezember wurde verordnet, dass die Feierschichten 6 bis 8 Tage betragen müssen. Das ist für das Personal ein schwerer Schlag, da dadurch die ohnehin schon geringen Löhne eine weitere Kürzung erfahren. Dabei wäre -- so behaupten die polnischen Eisenbahner -- Arbeit im Ueberfluss vorhanden, dem "Reingewinn" müssen jedoch Existenzen der Eisenbahner und die Verkehrssicherheit geopfert werden.

Eine kleine Erleichterung für die deutschen Eisenbahner. (ITF) Nach Verhandlungen mit der Reichsbahndirektion hat der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands durchgesetzt, dass für den Monat Dezember für die Arbeiter der Ausbesserungswerke, der Haupt- und Nebenwerkstätten und der Bahnunterhaltung eine der zu leistenden Feierschichten ausfällt. Dieser Erfolg ist doppelt zu werten, wenn man bedenkt, dass viele Arbeiter in den Ausbesserungswerken ein Monatseinkommen von nur 80 bis 90 Mark haben. In den Siedlungen der Eisenbahn sind allein für Miete pro Monat 32 bis 40 Mark zu zahlen. Es kommen Fälle vor, wo Familienväter mit einem sechsköpfigen Haushalt in den Wochen, in welchen die Miete abgezogen wird, mit 50 Pf., mit 1 Mark, und wenn es viel ist, mit 2 Mk. Lohn nach Hause gehen müssen.

Gegenüber dem internationalen Unternehmertum muss sich auch das Personal international organisieren. (ITF) Am 24. November fand unter dieser Losung in Paris eine internationale Konferenz des Personals der Internationalen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft statt, an der Delegierte aus Frankreich, der Schweiz,

Folen, Holland und der Tschechoslowakei teilnahmen. Die Konferenz beschäftigte sich mit der Lage des Personals in allen Ländern sowie mit Massnahmen, um die Unternehmer zu veranlassen, die Personalorganisationen anzuerkennen und einen internationalen Arbeitsvertrag mit ihnen abzuschliessen.

Ein Erfolg des deutschen Personals der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. (ITF) Am 5. Dezember fanden in Deutschland die Betriebsratswahlen statt; trotz des von der Verwaltung ausgeübten Druckes -- diese wollte, dass um jeden Preis ihre Handlanger gewählt werden -- hat das Personal für die freigewerkschaftliche Liste gestimmt.

Die Rationalisierung. (ITF) In Frankreich ist in den Jahren 1913 bis 1929 die Leistungsfähigkeit pro Arbeitsstunde von 18 auf 23 Passagier-km (28%) und von 23 auf 34 Tonnen-km (48%) gesteigert worden. Diese Leistungssteigerung bedeutet für die Eisenbahngesellschaften eine jährliche Ersparnis von 3,5 Milliarden Franken. Nur einige Beispiele dafür: In gewissen Lokomotivschuppen wurde der Personalbestand um 40% herabgesetzt; die Lokomotiven wurden in 20 Tagen, statt wie früher, in 50 Tagen, ausgebessert. Ein ausbesserungsbedürftiger Wagen bleibt nicht mehr 120, sondern nur noch 60 Tage in der Werkstatt. Die durchschnittliche Tagesleistung einer Lokomotive ist von 66 200 km auf 70 330 km erhöht worden. Der Bestand des Verwaltungspersonals wurde durch Einführung moderner Büromaschinen in manchen Fällen bis zu 30% reduziert.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Ein Konflikt bei den Warschauer Strassenbahnen. (ITF) Am 1. Dezember wurde ein Streit bei den Warschauer Strassenbahnen beigelegt. An diesem Tage sollte der Kollektivvertrag erneuert werden, und die Direktion forderte dabei eine Lohnherabsetzung von 8½% sowie die Abschaffung des bisher im Dezember bezahlten Zuschlages in Höhe von 1½ Monatslohn pro Jahr, was für die Bediensteten eine Einbusse von 21% bedeuten würde. Es fanden darüber Unterhandlungen statt, wobei die Vertreter des Personals die Forderungen der Direktion entschieden ablehnten und die Beibehaltung der bisherigen Löhne verlangten. Da die Direktion zunächst nur ganz ungenügende Zugeständnisse zu machen bereit war, bemächtigte sich des Personals eine grosse Erregung, umso mehr, da die Warschauer Strassenbahnen gute finanzielle Ergebnisse erzielten. Es drohte der Ausbruch eines offenen Konflikts. Inzwischen wurden die Verhandlungen fortgesetzt und die Direktion zeigte dabei schon eine grössere Nachgiebigkeit. Schliesslich schlug sie vor, die Löhne um 3 und 3½% herabzusetzen und den Zuschlag von 1½ Monatsgehalt, u.z. den Anteil für die ersten 11 Monate, in vier Raten im nächsten Jahre nachzuzahlen. Die beteiligten Verbände haben unter ihren Mitgliedern eine Urabstimmung durchgeführt, die eine Mehrheit für die Annahme dieses Vorschlages ergab. In diesem Sinne wurde der neue Kollektivvertrag am 1. Dezember unterzeichnet.

Ein Streik bei den öffentlichen Verkehrsunternehmen Athens. (ITF) Seit Ende November streiken die Athener Verkehrsarbeiter. Der Streik wurde von den Besitzern von ca. 780 Autobussen (insgesamt gibt es 800) erklärt. Es handelt sich um in der Mehrzahl Selbstfahrer, die in der Kraftfahrer-Föderation Griechenlands organisiert sind. Anlass zum Streik gab eine Schadenersatzforderung der Athener Strassenbahngesellschaft (eine amerikanische Unternehmung), die sie auf Grund ihrer Konzessionsbedingungen von den Autobusbesitzern für die Bedienung der mit der Strassenbahn parallelen laufenden Strecken geltend machte.

Die Organisation der Strassenbahner und der Arbeiter des Gas- und Elektrizitätswerkes haben sich mit den Streikenden solidarisch erklärt. Der ganze Strassenbahn- und Autobusdienst wurde eingestellt. Die Behörden brachten einige Strassenbahnwagen in den Verkehr, die von Seeleuten und Soldaten geführt werden.

Am 6. Dezember soll sich die Streikbewegung auch auf andere Städte Griechenlands und auf andere Berufsgruppen, nämlich

die Mühlenarbeiter, Bäcker und Textilarbeiter, ausgedehnt haben. Kurz vor dem Erscheinen dieses Presseberichtes meldet die Tagespresse, der Streik sei aufgehoben worden.

Ein amerikanischer Schlichtungsausschuss spricht sich gegen Lohnherabsetzung aus. (ITF) Das öffentliche Verkehrsunternehmen der Stadt London (Prov. Ontario, Kanada) wollte ab 1. September eine Lohnreduktion durchführen, nachdem bereits in diesem Jahre ein Lohnabbau erfolgt ist. Das Personal wehrte sich dagegen und die Gesellschaft beschloss im Einvernehmen mit dem Vizepräsidenten der Personalorganisation Nordamerikas, den Arbeitsstreit einer Schlichtungskommission zu unterbreiten. Nach dem von dieser am 28. September gefällten Spruche hat sich die Gesellschaft eines Vertragsbruches schuldig gemacht, indem sie am 1. Juli d. J. eine Gehaltskürzung von 3 Cents pro Stunde durchgeführt hat. Die alten Sätze wurden wieder in Kraft gesetzt und die Gesellschaft zur Auszahlung der bisher durch den rechtswidrigen Lohnabbau entstandenen Differenz verurteilt.

Ein Erfolg der Wiener Strassenbahner. (ITF) Am 16. November haben bei der Wiener Strassenbahn die Vertrauensmännerwahl stattgefunden, die mit einem glänzenden Sieg unserer österreichischen Transportarbeitergewerkschaft (Freier Gewerkschaftsverband) geendigt haben. Die freigewerkschaftliche Liste hat zu ihren 22 Mandaten in der Personalvertretung noch eines gewonnen, und bei der Wahl in die Vertrauensmännerausschüsse hat sie 148 Mandate (bisher waren es 143) erlangt. Nachstehend die abgegebenen Stimmzahlen (in Klammern diejenigen von vor 2 Jahren):

Ergebnis der Wahl für die Personalvertretung

	Stimmen	Mandate
Freier Gewerkschaftsverband (ITF)	11 142 (10 388)	23 (22)
Unpolitische und Hakenkreuzler	1 627 (2 395)*	1 (2)*
Christlichsoziale	310 (895)	0 (0)
Kommunisten	261 --	0 --

Ergebnis der Vertrauensmännerwahl

	Stimmen	Mandate
Freier Gewerkschaftsverband (ITF)	11 225 (11 018)	148 (143)
Unpolitische und Hakenkreuzler	1 581 (2 317)*	16 (24)*
Christlichsoziale	276 (919)	0 (5)
Kommunisten	225 --	2 --

*) Stimmen- und Mandatzahl der Unpolitischen i. J. 1930.

In den Disziplinausschüssen erhielt die Organisation insgesamt 40 Mandate.

Zu erwähnen ist hierbei noch, dass die Zahl der Wähler in den letzten 2 Jahren von 15 361 auf 14 404 zurückgegangen ist.

Etwas vom Omnibusbetrieb in Budapest. (ITF) Ein ungarischer Mitarbeiter schreibt uns u.a.: Mitte Oktober hat sich ein neben dem Omnibusbetrieb der Gemeinde Budapest bestehendes privates Omnibusunternehmen mit einer Auto-Betriebsgesellschaft verschmolzen, mit der Folge, dass 45 Facharbeiter, die in der Werkstätte beschäftigt wurden, auf die Strasse kamen. Dies steht im Widerspruch zu der Aufforderung des Minister-Präsidenten an die Unternehmer, wenn irgend möglich keine Arbeiter zu entlassen, da die Arbeitslosigkeit ein ungekanntes Mass angenommen hat. Vor zwei Monaten hat man den Bediensteten den bezahlten wöchentlichen Ruhetag genommen und als Gegenwert für Sonntagsdienst einen 100%igen Zuschlag eingeführt. Diesen Zuschlag erhalten aber nur diejenigen Beschäftigten, die den vollen Sonntag im Fahrdienst sind. Wird teils Fahr-, teils Reservedienst geleistet, dann wird für Fahrstunden 50% und für Reservedienststunden 25% vergütet. Nun ist aber die neue Gesellschaft darauf bedacht, am Sonntage möglichst wenig Leute zu beschäftigen, um die Zuschläge einzusparen. Die Werkstättenarbeiter sind auf jeden Fall ihres bezahlten freien Tages verlustig gegangen. Sie erleiden dadurch eine Lohneinbusse von durchschnittlich 8 Pengö (ca. RM 6.50) wöchentlich.

Eine gesetzliche Regelung der Arbeits- und Ruhezeit für die holländischen Kraftfahrer in Sicht. (ITF) Jahrelang schon tut der holländische Kraftfahrerverband, angeschlossen dem Transportarbeiterverband, alles mögliche, um für die Kraftfahrer eine gesetzliche Regelung der Arbeits- und Ruhezeit zu erlangen. Auf ein im Oktober d. J. an den Ministerrat gerichtetes neues Gesuch wurde ihm nun vom Ministerpräsidenten mitgeteilt, dass eine Regelung der Arbeits- und Ruhezeit der unter das Arbeitsgesetz vom Jahre 1919 fallenden Kraftfahrer vorbereitet und baldmöglichst beim "Hoogen Raad van Arbeid" ein diesbezügliches Gutachten eingeholt werde. Leider werden vom genannten Gesetz nur die in einem Lohn- und Arbeitsverhältnis stehenden Arbeiter erfasst, weshalb jetzt damit gerechnet werden muss, dass nur die eigentlichen Berufskraftfahrer, und nicht auch, wie vom Verband gefordert, die Selbstfahrer und Privatchauffeure, die nach dem Gesetze noch als Hauspersonal gelten, in den Genuss der neuen Bestimmungen kommen.

Mittelamerikanische Kraftfahrer-Föderation. (ITF) Am 30. September kamen in der Stadt San Salvador Vertreter der "Union Central de Chauffeurs de Guatemala", der "Liga Nacional de Chauffeurs de Nicaragua" und der "Union Central de Chauffeurs de El Salvador", drei Kraftfahrerverbände in Mittelamerika, zusammen und einigten sich grundsätzlich auf die Schaffung einer Mittelamerikanischen Kraftfahrer-Föderation. Die Föderation wird gegründet werden, sobald die von der Konferenz aufgestellten Richtlinien von den drei fraglichen Verbänden gutgeheissen worden sind. Man hofft, dass sich später auch die Kraftfahrerverbände der übrigen mittelamerikanischen Länder der Föderation anschliessen werden.

Arbeitskämpfe der Hafendarbeiter in Frankreich. (ITF) In verschiedenen französischen Häfen richten sich die Löhne der Hafendarbeiter nach dem jeweiligen Stand der Indexzahlen für die Lebenshaltung, die von den zu diesem Zwecke geschaffenen Departementsausschüssen festgesetzt werden. Die Beschlüsse dieser Ausschüsse aber, in denen das Arbeiterelement nur durch eine kleine Minderheit vertreten ist, werden von den Hafendarbeitern nur mit grossem Misstrauen akzeptiert und wo nur möglich angefochten. Die genannten Ausschüsse haben nun in letzter Zeit in einigen Häfen eine niedrigere Indexzahl festgesetzt, mit der Folge, dass die Hafendarbeiter eine Lohnherabsetzung zu gewärtigen haben. Im Hafen von Bordeaux, wo der Mindesttaglohn Fr. 38.- betrug, stehen die Hafendarbeiter vor einem Lohnabbau von Fr. 1,50 pro Tag, in Marseille, wo der Mindestlohn ebenfalls Fr. 38.- betrug, vor einer Lohnherabsetzung von 2 Franken täglich. In Le Havre, wo der Mindestlohn Fr. 40.- beträgt, sollen die Hafendarbeiter eine Verdiensteinbusse von sogar Fr. 2,50 täglich erleiden. In diesem Hafen kam es zur Arbeitseinstellung. Es ist zu hoffen, dass es den französischen Hafendarbeitern gelingen wird, ihre bisherige Lebenslage zu erhalten und dass sie aus dieser Streitperiode auch in organisatorischer Beziehung verstärkt aus dem Kampfe hervorgehen werden.

Beabsichtigte Verlängerung der Arbeitszeit im Hafen von Gdingen - Polen. (ITF) Das Seeamt von Gdingen hat dem uns angeschlossenen Polnischen Transportarbeiterverband mitgeteilt, dass die wöchentliche Arbeitszeit der im Hafen beschäftigten Arbeiter von 48 auf 56 Stunden verlängert werden soll. Näheres über den Zeitpunkt usw. fehlt.

Eine Konferenz der Hafendarbeiter und Seeleute der I.T.F. (Bereits durch Sonderbericht veröffentlicht) (ITF) Am Montag, den 28. und Dienstag, den 29. November fand in Amsterdam unter dem Vorsitz von E. Bevin, Mitglied des Generalrats und Vorsitzender der Hafendarbeiter-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation eine gemeinsame Sitzung von Vorstandsmitgliedern der Sektionen der Seeleute und Hafendarbeiter der I.T.F. statt, welche Massnahmen besprach, die national und international zur Abwehr der in verschiedenen Ländern drohenden Anschläge der Arbeitgeber auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Seeleute und Hafendarbeiter getroffen werden müssen.

Zu dieser Sitzung haben alle dafür in Betracht kommenden Mitgliedsverbände der I.T.F. Vertreter entsandt. Zum ersten Male nahm an einer solchen Sitzung auch eine Abordnung des englischen Seemannsverbandes unter Leitung ihres Generalsekretärs W.R. Sponce teil.

Bei den Besprechungen herrschte grösste Einmütigkeit. Sie führten zur einstimmigen Annahme nachstehender Entschliessung:

"Die am 28. und 29. November in Amsterdam tagende Konferenz der der I.T.F. angeschlossenen Seeleute und Hafenarbeiter nahm die ausführlichen Berichte der Delegierten der Landesorganisationen über die geltenden Lohn- und Arbeitsbedingungen, sowie die durch die Unternehmer beabsichtigten Verschlechterungsmassnahmen entgegen.

Die Konferenz stellt fest, dass der Wirtschaftskampf zwischen den kapitalistischen Ländern eine riesenhafte Arbeitslosigkeit erzeugt und das Elend unter der Arbeiterschaft bis zur Unerträglichkeit gesteigert hat. Der den Arbeitern aufgezwungene fortgesetzte Lohnabbau hat die Kaufkraft vermindert und dadurch die allgemeine Wirtschaftslage weiter verschlimmert.

Abgesehen von der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen im allgemeinen bedeutet der Mannschaftsabbau in der Seeschifffahrt für die Seeleute eine weitere Verschlechterung der Arbeitsverhältnisse und darüber hinaus eine Gefährdung der Sicherheit auf See.

Die Konferenz erklärt daher, dass eine weitere Verschlechterung der Lohn- und Arbeitsbedingungen mit allen den Organisationen zur Verfügung stehenden Mitteln abzuwehren ist.

Die Konferenz fordert die angeschlossenen Organisationen auf, alle Massnahmen für diesen Kampf zu treffen.

Die Organisationen werden beauftragt, in allen Fällen, wo Verschlechterungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen drohen, das Sekretariat der I.T.F. unverzüglich zu informieren.

Die Konferenz beschliesst die Einsetzung eines Unterausschusses, der die Entwicklung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Schifffahrt und den Hafenbetrieben weiter zu verfolgen hat. Dieser Unterausschuss tritt sofort zusammen, sobald Nachrichten über bevorstehende Anschläge vorliegen. Er hat zu ermes- sen, inwieweit diese Anschläge von internationaler Bedeutung sind und gibt den Organisationen Auftrag, welche Massnahmen national und international getroffen werden müssen."

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE

Unfälle in der deutschen Binnenschifffahrt. (ITF) Nach dem Jahresbericht der Westdeutschen Binnenschifffahrt-Berufsgenossenschaft für das Jahr 1931 ist die Zahl der versicherten Betriebe von 3091 auf 3182 gestiegen, die Zahl der Versicherten jedoch von 18 500 auf 16 000 zurückgegangen. Es wurden 1367 Unfälle gemeldet gegen 1735 im Vorjahre, darunter waren 37 Todesfälle gegen 41 im Jahre 1930. Die Zahl der Beschäftigten ging um 13,5%, die Zahl der Verunglückten um 21,2%, die Zahl der Todesfälle aber nur um 9,8% zurück. Die Zahl der Todesfälle ist demnach prozentuell gestiegen.

Lohnbewegung im Odergebiet. (ITF) Nach monatelangen Verhandlungen ist es im Odergebiet zum Abschluss eines Lohntarifes gekommen, wodurch der seit dem 1. Mai bestehende tariflose Zustand beseitigt ist. Die Unternehmer verlangten ursprünglich einen Lohnabbau von 25%. Sie haben ihre Forderung zwar nicht ganz durchgesetzt, es ist ihnen jedoch gelungen unter Ausnützung der schlechten organisatorischen Verhältnisse unter den Oderschiffen einen Lohnabbau von etwa 16% herbeizuführen. Die neue Regelung gilt vom 30. Oktober 1932 bis 31. März 1933.

Kollektivvertrag der schwedischen Binnenschiffer gekündigt. (ITF) Der schwedische Seemannsverband hat den mit der Reeder- vereinigung für die Seen Venner und Vetter abgeschlossenen.

Tarifvertrag, soweit die Besatzungen der Segelschiffe und der Segelschiffe mit Hilfsmotoren in Frage kommen, gekündigt. Die Organisation hat eine Reihe von Änderungen sowohl des Mantel-, als auch des Lohntarifes vorgeschlagen. Unter den am 31. Dezember ablaufenden Vertrag fallen ca. 300 Mann.

Die schwedischen Reeder kündigen sämtliche Verträge. (ITF) Wie die Presse meldet, haben die schwedischen Reeder alle mit den Seemannsorganisationen abgeschlossenen Arbeitsverträge zum 31. Januar 1933 gekündigt.

Die Verhandlungen in der deutschen Hochseefischerei gescheitert. (ITF) Dank der mutigen Haltung der Arbeiter hatten die Reeder mit ihrem letzten Versuch zur Herabsetzung der Heuern kein Glück. Die Reeder, die aber nichts gelernt zu haben schienen, kommen jetzt wieder mit den gleichen Vorschlägen. Die Matrosenheuer soll auf 90 Mark monatlich herabgesetzt werden, und es wird damit gedroht, dass 40% der Flotte aufgelegt werden soll, wenn nicht in diese Forderung eingewilligt wird. Die Arbeiter betrachten diese Drohung nur als ein Manöver; sie haben sich davon bei den kürzlichen Verhandlungen nicht im geringsten beeinflussen lassen. Da keine Einigung erzielt werden konnte, mussten die Verhandlungen abgebrochen werden. Es ist mit der Möglichkeit eines Streiks zu rechnen.

Die Heuern der indischen Seeleute auf holländischen Passagierdampfern. (ITF) Das eingeborene Personal (aus Holländisch-Indien) der holländischen Passagierschiffe erhält folgende Monatsheuern:

	<u>Mindestsatz</u>	<u>Höchstsatz</u>
	fl.	fl.
1. und 2. Mandour	50.-	75.-
Decksmandour (1., 2. und 3. Kl.)	33.-	36.-
Pantryman	34.-	37.-
Koch	17.-	23.-
Kabinenjunge	17.-	23.-

Kommentar überflüssig!

Erwerbslosenunterstützung und schiffbrüchige Seeleute. (ITF) Nach dem Brand auf der "Georges-Philippa" haben die Seemannsgewerkschaften von Marseille an den Minister der Handelsmarine das Ersuchen gerichtet, den schiffbrüchigen Seeleuten dieses Fahrzeuges Erwerbslosenunterstützung, errechnet auf Grund der in der Musterrolle eingetragenen Heuern, zuzüglich Verpflegungsgeld, zu gewähren. In einem Rundschreiben erklärte darauf der Minister, dass die Forderungen der Besatzungen als berechtigt anzusehen seien. Er fügte jedoch hinzu, dass dies seine persönliche Meinung sei, also für Gerichte, die evtl. zur Geltendmachung solcher Ansprüche auf Grund des Gesetzes angerufen werden, nicht massgebend sein könne.

UNSER ANHANG. Dieser Nummer liegt ein Bericht über die Organisation der deutschen Eisenbahner bei.

I. ANHANG ZUM PRESSEBERICHT.I. INDIEN (Allgemeines).1. Oktober 1932.EINHEITSBESTREBUNGEN INNERHALB DER INDISCHEN
GEWERKSCHAFTSBEWEGUNG.

(I.T.F.) Das Problem der gewerkschaftlichen Organisierung ist in den Kolonialländern gerade deshalb ein so schwieriges, weil aus der Arbeiterklasse selbst, die zum grössten Teil aus Analphabeten besteht, nur die wenigsten Führer hervorgehen. Die Führung der Gewerkschaften muss Intellektuellen übertragen werden, die nicht mit den zu organisierenden Arbeitern aufgewachsen sind und bisweilen in erster Linie politische statt gewerkschaftliche Ziele verfolgen. Für die Leitung von Arbeiterorganisationen, insbesondere von Gewerkschaften, ist das höchste Mass von Ausdauer unerlässlich. Wer den Mut verliert oder den Glauben an den Erfolg, wird das Ziel nicht erreichen.

Wer diese Tatsachen ins Auge fasst, wird sich bewusst, dass die Aufwärtsbewegung der Gewerkschaften in den Kolonien keine gradlinige sein kann. Am wichtigsten scheint uns, dass diese Gewerkschaften sich klar darüber werden, wofür sie kämpfen und in welcher Weise der Kampf geführt werden muss, um ein einheitliches Auftreten der gesamten Arbeiterklasse zu ermöglichen.

Wir möchten diese allgemeinen Bemerkungen vorausschicken, bevor wir über die Entwicklung der indischen Gewerkschaftsbewegung einiges sagen. Wohl möchten wir sofort unserer Meinung Ausdruck geben, dass die indische Gewerkschaftsbewegung dabei ist, die Grundlage für eine schnelle Aufwärtsentwicklung zu schaffen.

Der im Jahre 1920 gegründete Gewerkschaftskongress (All-Indian Trade Union Congress) wurde Ende 1929 gespaltet. Die radikalen Elemente hatten die Oberhand gewonnen. War es bis dahin Brauch, bei Entscheidungen möglichst den Ansichten der verschiedenen Richtungen im Kongress Rechnung zu tragen, sie wollten ihren Willen rücksichtslos durchsetzen und die bis dahin verfolgte Taktik gänzlich über den Haufen werfen. Hinzu kam, dass von zwei sich zum radikalen Flügel bekennenden Organisationen die Richtigkeit der angegebenen Mitgliederzahl angefochten wurde; natürlich waren das Organisationen, die über eine grosse Stimmenanzahl verfügten und deshalb einen ausschlaggebenden Einfluss ausüben konnten. Zwistigkeiten über Mandate und Mitgliederzahlen kommen ja in jeder jüngeren Organisation vor! Bei der Spaltung zog sich die am besten organisierte Gruppe, die der I.T.F. angeschlossene Indische Eisenbahner-Föderation, zurück. Sie wollte weder dem Kongress noch dem neugegründeten Gewerkschaftsbund angehören, ihre Aufgabe sollte fortan darin bestehen, die Einheit wiederherzustellen. Bei diesem Bestreben hat unser Genosse V.V. Giri, Generalsekretär der Eisenbahnerföderation, eine hervorragende Rolle gespielt. Die Eisenbahner-Föderation konnte dank ihres grossen Einflusses Wichtiges leisten. Wird die Mitgliederzahl des Kongresses auf 100.000 geschätzt, die des Gewerkschaftsbundes auf 66.000, die Eisenbahner zählen für sich allein ungefähr ebensoviel Mitglieder wie die beiden Landeszentralen zusammen.

Bei einer Spaltung ist es im Gewerkschaftskongress nicht geblieben. Es dauerte nicht lange bis die Kommunisten, die in Wirklichkeit nur wenig Gewerkschaften, auf jeden Fall nur ganz unbedeutende hinter sich haben, austraten, weil die anderen Richtungen nicht bereit waren, sich von ihnen die Taktik vorschreiben zu lassen. Alsdann bekamen die Einigungsversuche der Eisenbahner-Föderation praktischen Wert. Am 10. Mai 1931 berief die Föderation eine Vertreterkonferenz nach Bombay ein, zu welcher 42 Gewerkschaften aus verschiedenen Provinzen Delegierte entsandten. Es wurde ein Ausschuss eingesetzt, der den Auftrag erhielt, zu untersuchen, auf welche Weise die Einheit innerhalb der indischen Arbeiterbewegung wiederhergestellt werden kann. Ein von einigen Bombayer Gewerkschaften vorgelegtes Einheitsprogramm sollte einer besonderen Prüfung unterzogen werden.

Der Ausschuss hielt fünf Sitzungen ab, davon vier in Bombay und eine in Madras. Er erstattete seinen Bericht an den vom 14. - 16. Juli 1932 in Madras abgehaltenen Einheitskongress der Gewerkschaften. Der Bericht beschäftigt sich im besonderen mit dem Einheitsprogramm und enthält ferner einige allgemeine Ausführungen. Der Ausschuss brachte zum Ausdruck, dass die vereinigte Gewerkschaftsbewegung sich nur aus allgemeinen Verbänden zusammensetzen darf, welche die Anhänger aller Religionen und die Angehörigen aller Rassen aufnehmen. Der Anschluss der übrigens unbedeutenden kommunistischen Richtung wird nicht für möglich gehalten. Erstens steht fest, dass diese selbst auf den Anschluss verzichten, andererseits wird eine Zusammenarbeit mit den kommunistischen

Organisationen unmöglich sein, weil diese sich Mehrheitsbeschlüssen nicht fügen wollen. "Sie akzeptieren keinen Kompromiss, sie kennen keinen Mittelweg, sie tolerieren keine Differenzen" heisst es im Bericht. Der Ausschuss meint, dass auch Organisationen, die sich nicht zum Sozialismus bekennen, beitreten können, soweit sie allgemein sind, bringt aber andererseits zum Ausdruck, dass die Gewerkschaftsbewegung sich international orientieren muss. "Das Ideal der Arbeiterklasse der ganzen Welt ist die Befreiung der Arbeiter aus der ökonomischen Sklaverei, die Aufrichtung des Sozialismus in allen Ländern und die Zusammenfassung aller Völker in einem Staatenbund, um Kriege zu verhindern, die Ausbeutung von Menschen durch Menschen aufzuheben, kurz, die Menschheit ohne Rücksicht auf Rasse, Religion oder Farbe, auf einen höheren Plan zu bringen".

Das vom Ausschuss vorgeschlagene Programm wurde vom Einheitskongress, auf dem 73 Organisationen vertreten waren, mit einigen Abänderungen angenommen. Es lautet wie folgt:

EINHEITSPROGRAMM

- I. Eine Gewerkschaft ist ein Organ des Klassenkampfes. Ihre grundlegende Aufgabe besteht darin, die Arbeiter zwecks Förderung und Wahrung ihrer Rechte und Interessen zu organisieren; obwohl es nicht möglich ist, Arbeit und Kapital unter dem kapitalistischen System zu versöhnen, sind Verhandlungen und der Abschluss von Vereinbarungen mit Arbeitgebern die notwendige Folge der gewerkschaftlichen Tätigkeit; auch während der Übergangszeit zum Sozialismus müssen Verhandlungen, Vorstellungen und andere Mittel der Interessenvertretung einen wichtigen Teil der gewerkschaftlichen Tätigkeit ausmachen.
- II. Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern ist nicht unzulässig, wenn sie im Interesse der Arbeiterklasse geboten ist.
- III. Die indische Gewerkschaftsbewegung soll den Kampf für die politische Freiheit Indiens vom Standpunkte der Arbeiterklasse aus betrachten, unterstützen und sich daran auch mit der Tat beteiligen. Dies bedeutet die Schaffung eines sozialistischen Staates und mittlerweile, soweit als möglich, die Sozialisierung und Nationalisierung aller Erzeugungs- und Verteilungsmittel.
- IV. Der Indische Gewerkschaftskongress erstrebt:
 1. Pressefreiheit
 2. Redefreiheit
 3. Versammlungsfreiheit
 4. Koalitionsfreiheit
- V. Die unmittelbaren Forderungen aller Gewerkschaften sind:
 1. Die gesetzliche Regelung des 6-stündigen Arbeitstages.
 2. Mindestlöhne, die allen Arbeitern einen unsenkbaren Lebensstandard gewährleisten, nach einer Untersuchung festzusetzen.
 3. Wöchentliche Lohnzahlung wenn es die Arbeiter fordern.
 4. Gleicher Lohn für gleiche Arbeit ohne Rücksicht auf Rasse oder Geschlecht.

5. Ein einmonatiger Urlaub pro Jahr unter Weiterzahlung des Lohnes.
 6. Arbeitslosen-, Krankheits- und Alters-Versicherung, sowie Wochenhilfe auf Kosten der Arbeitgeber.
 7. Bessere Wohn- und Arbeitsverhältnisse für alle Arbeiter.
 8. Bildung von gewählten Betriebsräten in Fabriken, Arbeitsstätten, Geschäftshäusern und an allen andern Stellen, wo kollektive Arbeit verrichtet wird, zu dem Zwecke, die Arbeitsverhältnisse an diesen Stellen zu beaufsichtigen.
 9. Arbeitsverbot für Kinder unter 14 Jahren.
 10. Weiterzahlung des Lohnes an Frauen 6 Wochen vor und 6 Wochen nach der Entbindung.
 11. Verbot von allen Arbeitsvermittlungsstellen, soweit sie nicht von Gewerkschaften betrieben werden.
 12. Abschaffung von durch Arbeitgeber auferlegten Bussen, ungeachtet ob es sich um private oder öffentliche Arbeitgeber handelt.
 13. Abschaffung der Arbeitgeberherrschaft über Wohlfahrts-einrichtungen der Angestellten.
- VI. Um die obenaufgeführten prinzipiellen und unmittelbaren Forderungen zu verwirklichen, ist eine zentrale Organisation erforderlich, wodurch eine energische, unaufhaltsame und richtig zusammengefasste Agitation mittels Massenversammlungen, Verhandlungen, Demonstrationen und in letzter Instanz durch Streiks geführt werden kann.
- Um aber dieses Programm zu verwirklichen, soll die interne Organisation der Gewerkschaft so perfekt wie möglich sein.
- VII. Der Gewerkschaftskongress soll erwägen, ob er sich nicht versuchsweise für drei Jahre oder länger dem Internationalen Gewerkschaftsbund in Amsterdam anschliessen soll. Ein endgültiger Beschluss soll auf Grund der gemachten Erfahrungen gefasst werden.
- VIII. Kein Gewerkschaftsvertreter soll die Ernennung zu einem Amt in der nationalen oder in einer provinziellen gesetzgeberischen Körperschaft annehmen. Die Landeszentrale wird berechtigt sein, eine Ernennung zu einem amtlichen Ausschuss abzulehnen, es sei denn, dass die Ernennung erfolgt nach einer vorausgegangenen Wahl durch den Gewerkschaftskongress oder nach Ratifizierung durch dessen Vorstand.
- IX. Der Gewerkschaftskongress soll Delegierte entsenden zu den unter Leitung des Völkerbundes stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenzen, die vom indischen Gewerkschaftskongress zu wählen sind.
- X. Zur Erreichung des Zweckes der Gewerkschaftsbewegung sollen friedliche, gesetzliche und demokratische Mittel angewandt werden.
- XI. Die nach erfolgtem Einigung zu errichtende Organisation soll heissen: The All-Indian Trade Union Congress.

Nach Annahme des Programmes wurde eine Achterkommission eingesetzt, die den Auftrag erhielt, einen Statutenentwurf auszuarbeiten. Unter den Mitgliedern dieser Kommission finden wir die Kollegen Aftab Ally vom Seemannsverband, und R.R. Bakhale, V.R. Kalappa und V.V. Giri (Berichterstatter) von den Eisenbahnern.

Die Einheitsbewegung ist nun soweit gediehen, dass mit einer baldigen Gründung einer verhältnismässig starken Gewerkschaftszentrale gerechnet werden kann. Diese wird genug Arbeit vorfinden. Die Zahl der indischen Lohn- und Gehaltsempfänger wird auf 55 bis 60 Millionen geschätzt. Davon sind 28 Millionen als Landarbeiter beschäftigt, 1½ Millionen im Transportgewerbe, eine Million in öffentlichen Betrieben und beinahe 12 Millionen in der Industrie. Organisiert sind derzeit etwa 400.000 Leute. Das Programm, das sich die Indische Gewerkschaftsbewegung gegeben hat, ist eindeutig. Sie unterstützt den Befreiungskampf gegen den ausländischen Imperialismus. Sie ist aber gleichzeitig von der Notwendigkeit des Kampfes gegen die eigene Bourgeoisie überzeugt. Ihr Programm ist das Programm der freigewerkschaftlichen Bewegung; sie hat ein Anrecht auf die Unterstützung der europäischen Arbeiterbewegung. Denn ihr Kampf ist

2. ANHANG ZUM PRESSEBERICHT.

1. DEUTSCHLAND (Transportarbeiter)

den 15. Oktober 1932.

Jahrbuch 1931 des Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs.

(ITF) Bevor wir zur Besprechung des Jahrbuches 1931 des Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs übergehen, möchten wir einige Bemerkungen über die organisatorische Zusammenfassung des grössten Verbandes der I.T.F. vorausschicken. Wie schon der Name Gesamtverband andeutet, handelt es sich hier um eine Grossorganisation, welche die verschiedensten Berufe umfasst. Bekanntlich ist der Gesamtverband aus der Verschmelzung zweier wichtiger Organisationen, des Verbandes der Arbeiter der öffentlichen Betriebe und des Verkehrsbundes, nebst einiger kleinerer Organisationen, hervorgegangen. Die Verschmelzungsbewegung hat ihren Abschluss noch nicht erreicht, da im Jahrbuch z. B. mitgeteilt werden konnte, dass die Reichsgewerkschaft deutscher Kommunalbeamten auf ihrem ausserordentlichen Verbandstage einstimmig den Anschluss an den Gesamtverband beschlossen habe. Ferner ist ab 1. Januar 1932 auch der Verband der Arbeitnehmer im Friseur- und Haargewerbe dem Gesamtverband beigetreten.

Es ist begreiflich, dass in einer dermassen konzentrierten Organisation die Wahrung der beruflichen Interessen der Mitglieder nur dann in geeigneter Weise erfolgen kann, wenn eine gewisse Dezentralisierung durchgeführt wird. Das hat der Gesamtverband gemacht. Die Organisation ist in 6 Reichsabteilungen gegliedert, während daneben noch eine Reichsfachgruppe der Haus- und Wachangestellten besteht. So langweilig eine solche Aufzählung auch scheinen mag, halten wir es doch für wünschenswert, eine vollständige Übersicht über die Einteilung der Organisation zu geben. Die 6 Reichsabteilungen sind in 21 Fachgruppen verteilt und zwar folgendermassen:

Reichs- abtei- lung	Fachgruppen	Mitgliederzahl am 1. Januar 1932		
		männl.	weibl.	zusammen
A	Kämmereibetriebe	74 297	7 244	81 541
	Gas-, Elektr.- u. Wasserwerke	58 560	792	59 352
	Gesundheitswesen	20 354	17 048	37 402
	Gärtnerei, Park u. Friedhof	18 266	3 242	21 508
	Berufsfeuerwehrmänner	7 178	29	7 207
	zusammen	178 655	28 355	207 010
B	Reichs- und Staatsbetriebe	24 434	11 150	35 584
	Theater, Kino, Lichtspiele	4 566	2 353	6 919
	zusammen	29 000	13 503	42 503
C	Kraftfahrtpersonal	52 240	47	52 287
	Luftfahrtpersonal	498	2	500
	Handelsgewerbe	76 348	17 038	93 386
	Transportgewerbe	47 071	469	47 540
	zusammen	176 157	17 556	193 713
D	Hoch- und Strassenbahner	46 471	648	47 119
	Privateisenbahner	7 926	50	7 976
	Hafen- und Werksbahner	1 286	5	1 291
	Omnibus- und Autobuspersonal	2 342	12	2 354
	Aufsichtspersonal	678	10	688
zusammen	58 703	725	59 428	
E	Post und Telegraphie	33 303	590	33 893
F	Seeschifffahrt	7 963	46	8 009
	Binnenschifffahrt	6 997	4	7 001
	Hafenbetriebe	31 692	247	31 939
	Wasserbau	16 328	50	16 378
	zusammen	62 980	347	63 327
	Haus- und Wachangestellte	7 655	10 863	18 518
	zusammen	546 453	71 939	618 392

Da eine so straffe Zentralisierung auf internationalem Gebiet noch nicht besteht, ist der Gesamtverband drei internationalen Berufssekretariaten angeschlossen, u. z. der I.T.F., der Internationale der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und dem internationalen Sekretariat der Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe.

Das Jahrbuch gewährt einen Einblick in das Leben des Gesamtverbandes und in die Verhältnisse, unter denen die Organisation und die Gewerkschaftsbewegung überhaupt im Jahre 1931 zu arbeiten hatte.

Der erste Teil des Jahrbuches beschäftigt sich mit wirtschaftlichen und politischen Fragen wie das Krisenjahr, der Pfundsturz, das Reparations- und Schuldenproblem, die Kommunalwirtschaft und die Verkehrswirtschaft und enthält viele interessante Angaben über die Folgen der Krise. Ein grosses Kapitel im ersten Teile ist der Sozialpolitik gewidmet.

Der zweite Teil des Jahrbuches handelt von der Tätigkeit und der Entwicklung des Verbandes. Der Gesamtverband ist im Krisenjahr 1931 von Mitgliederverlusten nicht verschont geblieben. Die Mitgliederzahl ging seit Ende 1930 von 673.375 auf 618.312 zurück, ein Rückgang, der angesichts der Scharfe der Krise als recht gering angesehen wird. Aus nachfolgender Tabelle ist die Dauer der Mitgliedschaft der dem Verbands angehörenden Mitglieder ersichtlich:

Es gehörten dem Verbands an:

bis zu einem Jahre	40 693 =	6,6 %	der Mitglieder
von 1 - 3 Jahren	109 255 =	17,7 %	" "
" 4 - 5 "	122 614 =	19,8 %	" "
" 5 - 10 "	122 063 =	19,7 %	" "
" 10 - 15 "	142 765 =	23,1 %	" "
" 15 - 20 "	24 614 =	4,0 %	" "
" 20 - 25 "	31 167 =	5,0 %	" "
über 25 Jahre	25 221 =	4,1 %	" "

Am Schlusse des Berichtjahres 1931 wurden 910 Ortsgruppen gezählt.

Begreiflicherweise verfügt eine Grossorganisation wie der Gesamtverband auch über eine umfangreiche Verbandspresse. Allmählich wird jedoch das Hauptorgan des Verbandes, die "Gewerkschaft", zum Einheitsorgan gestaltet. Bisher erschienen verschiedene Ausgaben mit einer Beilage. Die Gesamtauflage der "Gewerkschaft" betrug Ende 1931 600 000 Exemplare.

Als zweites Hauptorgan ist die "Beamten-Gewerkschaft" mit einer Auflage von 36 000 Exemplaren zu betrachten.

Von den Beilagen erwähnen wir die "Privat- und Strassenbahnerzeitung", die 14-tägig erscheint, "Der Kommunalbeamte" mit 10 000 Exemplaren, die "Friseurgehilfenzeitung", die "Hausangestelltenzeitung" mit 22 000 Exemplaren, während darüber hinaus noch eine fachtechnische Presse besteht. Die "Luft- und Kraftfahrt" erscheint 14-tägig mit einer Auflage von 75 000. Die "Sanitätswarte" für das Krankenpflegepersonal mit 42 000 alle 14 Tage. Ferner "Wirtschaft, Technik und Verkehr", das "Gärtnerei-Fachblatt" und, wie gesagt, hiermit haben wir noch nicht einmal alle Zeitungen, welche der Gesamtverband seinen Mitgliedern zur Verfügung stellt, aufgezählt.

Infolge der eigenartigen Zusammensetzung des Gesamtverbandes hat die Krise auf die Erwerbsmöglichkeit seiner Mitglieder keine so verheerenden Auswirkungen gehabt wie dies in vielen anderen Verbänden der Fall ist. Im Jahre 1931 waren im Durchschnitt 12,2% der Mitglieder arbeitslos, während 15% Kurzarbeiter waren. Von diesen Kurzarbeitern aber arbeiteten 77% 1 - 8 Stunden in der Woche weniger. Doch hat, wie ganz erklärlich ist, die Arbeitslosigkeit auch im Gesamtverband zugenommen und infolgedessen wurde im Jahre 1931 RM 3 800 780 Arbeitslosenunterstützung gezahlt = 15,01 % der Gesamteinnahmen des Verbandes gegen RM 2 788 958 im Jahre 1930 = 9,93 % der Gesamteinnahmen.

Als Tarifkontrahent nimmt der Gesamtverband nach wie vor einen ausserordentlich wichtigen Platz ein. 1868 Verträge bestanden am 31. Dezember 1931 für 73 343 Betriebe mit insgesamt 1 300 200 Beschäftigten; davon 587 455 Mitglieder des Gesamtverbandes.

Die Einnahmen der Hauptkasse beliefen sich im Jahre 1931 auf RM. 17 713 458,40; davon an Beitrittsgeldern RM. 29 188,02, an ordentlichen Beiträgen RM. 12 659 499,87. Die Ausgaben betragen RM. 20 624 227,03, sodass 1931 mit einem Defizit von RM. 2 910 768,62 endete. Die Drucklegung der Verbandsorgane kostete einschliesslich Expedition und Redaktion RM. 1 690 846,47.

No. 3 ANHANG ZUM PRESSEBERICHT.

den 29. Oktober 1932

I. JAPAN (Allgemeines)GRÜNDUNG EINES GEWERKSCHAFTSBUNDES IN JAPAN.

(I.T.F.) Mit der Gründung eines Gewerkschaftsbundes (Nihon Rodo Kumiai Kaigi) hat die japanische Gewerkschaftsbewegung einen wichtigen Schritt vorwärts gemacht.

Der am 25. September 1932 erfolgte Gründung war im Vorjahre die Errichtung eines "Arbeiterklubs", eine unter Leitung des japanischen Seeleuteverbandes zustande gebrachte lose Verbindung von 6 oder 7 japanischen gewerkschaftlichen Organisationen, voraufgegangen. Dieser Arbeiterklub fasste auf seiner Generalversammlung vom 5. April d. J. einstimmig den Beschluss, dass es nicht seine Aufgabe sei, die Verschmelzung der politischen Arbeiterparteien Japans herbeizuführen und dass an die Stelle des Klubs so bald wie möglich ein Gewerkschaftsbund treten müsse.

Wer sich in Arbeiterkreisen die wachsende Bedeutung Japans als Industriestaat und Mitbewerber auf dem Weltmarkt vergegenwärtigt, kann den Zusammenschluss der japanischen Gewerkschaften zu dem Zwecke, gemeinschaftlich zu kämpfen und sich gegenseitig zu unterstützen, nur begrüßen. Obwohl die japanische moderne Industrie sich erst viel später als die übrigen Industriestaaten entwickelt hat, haben die japanischen Kapitalisten doch vielfach die gleichen Anfangssünden wie die der übrigen Länder begangen. Auch dort sind niedrige Löhne, Frauenarbeit, Kinderausbeutung, Mangel an Arbeiterschutz die Merkmale des aufwärtsstrebenden industriellen Kapitalismus. Die unerhörte Ausbeutung der Industriearbeiter kann nur durch die Gewerkschaften bekämpft werden. Von diesen Sünden des Kapitalismus blieb Japan, wie bereits bemerkt, nicht verschont, und das Land muss auch heute noch als in sozialpolitischer Beziehung rückständig angesehen werden. Die Vermehrung der Produktion, eine Folge der schnellen Entwicklung der Industrie, kommt ja nicht dem Volke, sondern den Industriearbeitern zugute. Die starke Übervölkerung des Landes und der Mangel an anbaufähigem Boden führten notwendigerweise zur Industrialisierung des Landes, umsomehr als von Auswanderung kaum die Rede sein kann. Es ist ein jährlicher Geburtenüberschuss von nicht weniger als 900 000 Köpfen zu verzeichnen. Seit 1920, als der Stand der Bevölkerung 55 849 000 Menschen betrug, ist dieselbe auf 62 938 200, dem Stand vom 1. Oktober 1929, angewachsen. Nach der Berufszählung von 1920 bis 1923 gab es beinahe 10 Millionen Erwerbstätige, darunter 1 800 000 Fabrikarbeiter (wovon die Hälfte in der Textilindustrie), 300 000 Bergarbeiter, 178 000 Eisenbahner, 84 000 Seeleute und 20 000 Kraftfahrer. Andere Gruppen lassen wir wegen der über sie bestehenden undeutlichen Angaben unerwähnt. Interessant dürfte noch sein, dass im Jahre 1923 nahezu 90 000 Rikschaleute (Arbeiter, welche auf den bekannten zweirädrigen Wagen Personen befördern) gezählt wurden. Die Baustoffe zu einer kräftigen Gewerkschaftsbewegung sind also, wenn man diese Zahlen betrachtet, reichlich vorhanden. Eine grosse Schwierigkeit bei der organisatorischen Erfassung der Beschäftigten stellt jedoch auch in Japan, wo mehr als die Hälfte der Industriearbeiter -- in den Bergwerken der vierte Teil -- Frauen sind, die Frauenarbeit als solche dar.

Auf dem Gründungskongress des Gewerkschaftsbundes schlossen sich ohne weiteres 10 Organisationen mit insgesamt 278 000 Mitgliedern an. Der Verband der auf den Werften beschäftigten Arbeiter

- 2 -

wollte nicht beitreten, da er Bedenken dagegen hatte, einer so radikalen Organisation anzugehören, die den Faschismus und den Krieg bekämpfen wollte. Trotzdem wich der Kongress nicht von seinem, ganz der Haltung der internationalen Gewerkschaftsbewegung entsprechenden Standpunkte ab.

Merkwürdig ist, dass die vom Kongress aufgestellten Satzungen inhaltlich sich ganz dem nähern, was in den Statuten europäischer Gewerkschaften zu lesen ist. Für den Beitritt kommen nur Gewerkschaften, die im wahren Sinne des Wortes als solche angesehen werden können, und die mindestens 1 000 zahlende Mitglieder führen, in Betracht; auf besonderen Beschluss können aber auch kleinere Organisationen aufgenommen werden.

Zweck des japanischen Gewerkschaftsbundes ist, die Interessen der angeschlossenen Verbände zu wahren, die ökonomischen und sozialen Bestrebungen der Arbeiterklasse zu fördern und für die Befreiung des Proletariats zu wirken.

Der Beitrag beläuft sich auf 3 Yen pro Monat für Organisationen mit 1 000 Mitgliedern und auf 2 Yen für jede weiteren angefangenen 100 Mitglieder.

An Arbeitskonflikten kann sich der Gewerkschaftsbund beteiligen, wenn es sich um eine lebenswichtige Industrie oder um einen Kampf von längerer Dauer handelt, ferner wenn die Interessen der Gesamtarbeiterschaft auf dem Spiele stehen oder wenn die betreffende angeschlossene Organisation Unterstützung verlangt hat.

Stets bleibt aber, wenn es sich um die Frage der Führung des Kampfes handelt, die Selbständigkeit der im Konflikt befindlichen Organisationen gewahrt, während es andererseits den übrigen Organisationen ganz überlässt, Hilfe zu leisten oder nicht. Es wurden die nachfolgenden, vorläufigen Programmpunkte aufgestellt:

- 1.) Einführung eines Gewerkschaftsgesetzes; 2.) Ratifizierung aller von den internationalen Arbeitskonferenzen angenommenen Konventionen; 3.) Massnahmen zur Behebung der Arbeitslosigkeit; 4.) Gesetzliche Regelung des Kollektivvertragswesens; 5.) Ausdehnung des Unfallversicherungsgesetzes auf andere Arbeitergruppen; 6.) Abschaffung von Gesetzen und Verordnungen, welche die Tätigkeit der Gewerkschaftsbewegung einengen oder unterbinden.

Dieses Programm soll aber noch näher ausgearbeitet werden.

Es gereicht der I.T.F. zu grosser Freude, feststellen zu dürfen, dass bei den Vorarbeiten zur Konzentrierung der japanischen Gewerkschaftsbewegung die ihr angehörige Seemannsorganisation eine führende Rolle gespielt hat. Sie ist zweifelsohne die bedeutendste Gewerkschaft Japans. Diese Behauptung findet ihre Bestätigung darin, dass der neue Gewerkschaftsbund den Genossen K. Hamada, Vorsitzender des japanischen Seeleuteverbandes und Mitglied des Generalrats der I.T.F., zu seinem Vorsitzenden, und Genossen M. Yonekubo, Generalsekretär des Seeleuteverbandes, zum Sekretär und Kassierer gewählt hat.

Unter ihrer Führung dürfte sich der japanische Gewerkschaftsbund sehr bald zu einer starken und einflussreichen Organisation entwickeln.

VIERTER ANHANG ZUM PRESSEBERICHT.I. GROSSBRITANNIEN.
(Kleinhandelsangestellte).

Amsterdam, den 12. November 1932

THE NATIONAL UNION OF DISTRIBUTIVE AND ALLIED WORKERS.
(Landesverband der bei der Warenverteilung beschäftigten Arbeiter)

(I.T.F.) The N.U.D.A.W. organisiert das Personal in der Warenverteilung, vor allem das Personal der Konsumgenossenschaften. Infolgedessen nimmt der Verband nicht nur Ladengehilfen und Transportarbeiter, sondern auch andere Gruppen, wie Schneider, Lebensmittelarbeiter u. dgl. auf. Der Verband ist denn auch verschiedenen internationalen Berufssekretariaten angeschlossen u. z. dem Internationalen Bund der Privatangestellten, dem Internationalen der Fabrikarbeiter, der Bekleidungsarbeiter, der Lebensmittelarbeiter, sowie der I.T.F.

Der Verband wurde am 1. Januar 1921 gegründet. Nach einem Vierteljahre zählte er 131 304 Mitglieder. Als der allgemeine Rückgang in den Mitgliederzahlen eintrat, blieb davon auch die N.U.D.A.W. nicht verschont. Ende 1923 sank die Mitgliederzahl auf den tiefsten Stand (81 297), um dann aber allmählich wieder zu steigen, bis sie Ende 1931 119 623, d. i. 91% des Höchststandes erreichte. Der Verband ist in 11 Distrikte und 733 Ortsgruppen eingeteilt.

Die N.U.D.A.W. gibt eine Zeitung, "The New Dawn" heraus, welche alle 14 Tage erscheint. Die Auflage beträgt nur 13 000 Exemplare, da die Zeitung nicht gratis geliefert wird, sondern 1 Penny kostet.

Auf dem Gebiete der politischen Betätigung nehmen die englischen Gewerkschaften eine Sonderstellung ein.

In England besitzen die Verbände sog. politische Fonds. Die Mitglieder, die gleichzeitig Mitglied der Arbeiterpartei sein wollen, müssen eine Erklärung zu diesem Zwecke unterzeichnen. Sie werden dann als "politisches Mitglied" betrachtet und jedes Jahr wird ein gewisser Beitrag der politischen Kasse überwiesen. Daraus werden die Kosten der Parlamentswahlen für diejenigen Kandidaten bestritten, für deren Wahlkampagne der Verband aufkommt.

Vor dem Jahre 1927 mussten die Mitglieder erklären, dass sie der Arbeiterpartei nicht angehören wollten. Nach dem Generalstreik vom Jahre 1926 setzte die konservative Regierung eine Änderung des Gewerkschaftsgesetzes durch; danach waren die Mitglieder gehalten, künftig eine schriftliche Erklärung abzugeben, dass sie sich am politischen Fonds der Organisation beteiligen wollen. Die Regierung hat damit jedoch ihren Zweck nicht erreicht, denn erstens hat ein hoher Prozentsatz der Mitglieder die Erklärung abgegeben und andererseits wurden die Beiträge zu den politischen Fonds sogar noch erhöht. Ende 1931 betrug die Zahl der "politischen Mitglieder" 78% der Gesamtmitgliederzahl.

Die N.U.D.A.W. hat ein interessantes Büchlein herausgegeben, worin der Verbandskassierer A.W. Petch statistisches Material über die Jahre 1921 - 1931 verarbeitet hat. Wenn wir an dieser Stelle einen Wunsch äußern dürften, dann wäre es das, dass die N.U.D.A.W. dazu übergehen möge, auch eine Übersicht über die Gliederung der Mitgliedschaft nach Berufen zu veröffentlichen.

Aus dem Finanzbericht geht hervor, dass das Vermögen der Verbandskasse von £ 184 359.2.7 auf £ 218 783.4.1 gestiegen ist. Die Ortsgruppen besaßen £ 18 225.12.0, während im politischen Fonds £ 7 006.7.½ waren. Die folgenden Unterstützungen wurden im Jahre 1931 ausgezahlt:

bei Krankheit	£	36 728.10.4
" Arbeitslosigkeit	"	15 691. 4.8
" Invalidität und bei Notfällen	"	2 363.10.0
" Streik, Aussperrung, Massregelung	"	5 231. 2.7
" Todesfall(Begräbnisgeld)	"	3 000. 0.0

Die Einnahmen betragen £ 223.191.0.2½; davon

Beiträge und £ 783.15.2 an Eintrittsgebühren.

5. Anhang zum Pressebericht.

den 26. November 1932

I. INDIEN

(Seeleute)

National Seamen's Union of India, Bombay.Geschäftsbericht über die Zeit vom 22. März 1931 bis 31. März 1933.

Nachdem sie fünf Jahre lang getrennt marschierten, haben sich die beiden einander bekämpfenden Seemannsverbände von Bombay, nämlich die Indian Seamen's Union of Bombay und die Bombay Seamen's Union am 22. März 1931 verschmolzen. Durch diese Vereinigung konnten natürlich eine Reihe wichtiger Fragen mit mehr Erfolg als bisher behandelt werden.

Bezüglich der Anheuerung der Seeleute ist insofern ein Erfolg zu verzeichnen, als nunmehr die Heuerbaasen und Ghat-Serangs (d. h. Landserangs, die Handlanger der Heuerbaasen) abgeschafft und an deren Stelle ein leitender Beamter des Hafensbetriebsdienstes, der dem Hafenmeister unterstellt ist, gesetzt wurde; dieser hat die Seeleute direkt anzumustern. Obwohl dieser besondere Posten darnach eingeschränkt wurde, werden die Register vom "Stellvertretenden Hafenmeister von Bombay" geführt. Ausgenommen für die Besatzungen der Peninsular and Oriental-(P. and O.) und der Britisch-Indischen (B.I.) Gesellschaft, werden die wichtigsten Gruppen durch Musterrollen vom Hafensbetriebsamt angemustert. Der Verband verlangt aber die Schaffung eines Arbeitsnachweises in Bombay mit einem Beamten oder Sachverständigen in Schiffsfahrtsfragen, dem ein aus Reeder- und Seemanns-Vertretern zusammengesetzter Beirat beigegeben werden soll.

Der Verband will eine gleichmässige Verteilung der Arbeit unter den Seeleuten. Dem Bericht zufolge sind wegen der Weltwirtschaftskrise in den europäischen Häfen nicht weniger als 800 Schiffe, die indische Besatzungen mit sich führten, aufgelegt. Es ist dem Verband gelungen, mit dem Schiffsverkehrsunternehmen B.I.S.N.-Cy. eine wichtige Vereinbarung zu treffen, wonach folgendes angestrebt werden soll: 1) Verteilung der vorhandenen Arbeitsstellen für Seeleute der Linie möglichst unter denjenigen, die verhältnismässig am längsten ohne Arbeit sind; 2) Entlassung der Mannschaften nach einjähriger Beschäftigung in allen Fällen, wo dies angängig ist; 3) Führung paralleler Register mit dem Verband zu Zwecken der Musterung und 4) Erneuerung der ganzen Besatzungen, wenn die Zahl derjenigen, welche das Schiff verlassen, ausnahmsweise hoch ist. Ein weiterer Erfolg des Verbandes ist darin zu erblicken, dass er die Indische Regierung veranlassen konnte, die Rationen der indischen Seeleute zu verbessern, sodass jetzt auch Milch und grössere Quantitäten Tee, Zucker und Fleisch ohne Knochen statt der bisherigen Menge mit Knochen, verabreicht wird.

Art des Proviants	Frühere Rationen		Jetzige Rationen	
	gewöhnlich	bei kaltem Wetter	gewöhnlich	bei kaltem Wetter
	Unzen	x)	Unzen	Unzen
Frisches Fleisch (an 2 Tagen der Woche)	4		8	8
Tee pro Tag	4		4	8
Zucker pro Tag	1½		1½	2
Kondensierte Milch pro Woche	-		4	4

x) 1 Unze = 28,34 g.

Eine neue Bestimmung ist, dass bei schlechtem Wetter, wenn nicht gekocht werden kann, 6½ Unzen Biskuit und 2 Unzen Zucker mehr als in der Proviantskala vorgesehen, statt Reis und Dal (eine Art Hülsenfrüchte) verabreicht werden müssen. Die neue

Proviantskala hat der Verband in einem am 10. Oktober unter seinen Mitgliedern verteilten Flugblatt bekanntgemacht.

Ferner hat der Verband im Januar 1932 ein Seemannsheim gegründet, in dem etwa 400 Seeleute kostenlos untergebracht werden können. Es wird dort billiges und kräftiges Essen an dieselben verabreicht.

Auf ständiges Drängen des Verbandes zwecks Ratifizierung der Konventionen und Annahme der Empfehlungen internationaler maritimer Konferenzen, hat die Indische Gesetzgebende Versammlung im Jahre 1931 entsprechende Änderungen des Indischen Handelsschiffahrtsgesetzes beschlossen, u. z. folgende, bereits in den Konventionen vorgesehene:

- a) Festsetzung des Mindestalters für die Zulassung zum Seemannsberuf auf 14 Jahre, mit einigen Ausnahmen;
- b) Festsetzung eines Mindestalters von 16 Jahren für jugendliche Personen, die auf Schiffen als Trimmer und Heizer Beschäftigung suchen, von gewissen Ausnahmen abgesehen;
- c) Ausstellung von Zeugnissen durch Schiffskapitäne bei Abmusterung von Seeleuten über die von ihnen geleistete Arbeit;
- d) Vorlage ärztlicher Zeugnisse über die körperliche Eignung vor Anmusterung Jugendlicher für den Seeschiffahrtsdienst;
- e) Entschädigung schiffbrüchiger Seeleute durch Auszahlung entgangener Heuern bis zur Rückkehr in den Ausfahrtshafen und durch Auszahlung einer Monatsheuer beim Verluste der Effekten;
- f) Kontrolle von Qualität und Quantität der Rationen, des Wassers, der Medikamente und Unterkunft für indische Besatzungen durch den Schiffskapitän.

Über die Beziehungen des Verbandes zur I.T.F. wird folgendes gesagt: Der Verband ist seit 1928 der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Amsterdam angeschlossen. Die von der I.T.F. herausgegebenen Erkennungsmarken, auf Grund welcher unsere Mitglieder bei Schwierigkeiten in ausländischen Häfen wertvollen Rat von den dort ansässigen Vertretern der I.T.F. erhalten, werden bei uns sehr geschätzt. Wir erhalten die Monatszeitung der I.T.F. regelmässig; sie hat sich als ein sehr wertvolles Propagandamittel erwiesen bei unseren Bestrebungen, die Arbeitsbedingungen der indischen Seeleute zu verbessern und Härten aus der Welt zu schaffen. In dieser Zeitung sind verschiedene, von unserem Verband von Zeit zu Zeit gesandte Artikel aufgenommen worden. Der Verband erwartete mit grosser Spannung den Besuch der I.T.F.-Delegation, die im letzten Jahre den Fernen Osten bereiste; leider konnte sie aber Indien nicht betreten. Wir sind davon überzeugt, dass es uns mit Hilfe der I.T.F., deren Sympathie und Unterstützung, möglich sein wird, in Indien eine starke und mächtigste Seemannsorganisation zu schaffen. Zur Zeit der Verschmelzung zählte der Verband 22 704 Mitglieder, darunter 10 453 Mann Bedienungspersonal, 6 076 Mann Deckpersonal und 6 173 Mann Maschinenpersonal. Am 31. März 1932 zählten wir 11 379 Mitglieder unter den Bedienungsmannschaften, 6 872 Mitglieder unter dem Deckpersonal und 6 853 unter dem Maschinenpersonal. Obgleich wir insgesamt 25 104 Mitglieder hatten, gingen an Beiträgen für das ganze Jahr nur 35 903 Rupien ein; demnach hatten wir nur 9 335 zahlende Mitglieder.

6. ANHANG ZUM PRESSEBERICHT.

Amsterdam, den 10. Dez. 1932.

1. Deutschland (Eisenbahner).Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands.

Das Jahr 1931 schloss ab im Augenblick einer unerhörten Wirtschaftskrise. Diese blieb nicht ohne Einfluss auf den Mitgliederbestand des Verbandes. Ein Vergleich der abschliessenden Mitgliederziffern 1930 und 1931 zeigt das deutlich. Der Verband hatte:

Ende 1930	240 410 Mitglieder
" 1931	203 518 "

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft arbeitet infolge des stark verringerten Güterverkehrs sowie des unzureichenden Personenverkehrs mit Verlust. Die Folgen sind Lohn- und Gehaltskürzungen, Personalabbau, Zwangspensionierungen, Betriebs-einschränkungen, Einlegung von Feierschichten usw. Trotz all der zwangsläufigen Auswirkungen dieser Massnahmen, muss man doch sagen, dass in Anbetracht der furchtbaren Wirtschaftsverhältnisse die Organisation eine ausserordentliche Stabilität bewiesen hat.

Am Schluss des Jahres 1931 unterhielt die Organisation einen Bestand von 924 Ortsgruppen, zu denen noch aus 14 Bezirken Gruppen für Einzelmitglieder hinzukommen, insgesamt also 938.

Die Beitragsleistung musste im Jahre 1931 auf Grund der rückläufigen Mitgliederbewegung auch nachlassen. Der Beitragsmarkenumsatz ist von 11 858 725 Stück auf 9 749 088 Stück, also um 17.79% dem Vorjahre gegenüber zurückgegangen. Bedeutungsvoller als der direkte Ausfall im Markenumsatz ist der Rückgang der Kopfbeitragsleistung. Diese sank von 47.68 Beiträgen auf 43.83 Beiträge pro Mitglied. Die vierteljährliche Durchschnittsleistung bleibt mithin etwas unter 11 Beiträge.

14 780 haupt- und nebenamtliche Funktionäre geben jahraus, jahrein ihr Bestes für das Funktionieren des Organisationsapparates.

12 125 Betriebsrats- und 4 326 Beamtenratsmitglieder des Verbandes üben ihre gesetzlichen Funktionen aus.

Ein wichtiges Tätigkeitsgebiet in der Organisation ist der Rechtsschutz in Arbeitssachen. Es mussten 1931 insgesamt 1280 Klagen vor den Arbeitsgerichtsbehörden geführt werden: 890 Entlassungs- und 390 Lohnstreitigkeiten. Während in 764 Fällen die Klagen - meist nach inzwischen erfolgter Einigung - zurückgenommen wurden, endigten 269 Prozesse durch Vergleich und 196 durch Urteil; 51 Prozesse sind noch unerledigt. In 1 042 Fällen wurden Ergebnisse zugunsten der Arbeiter erzielt, während die Verwaltung nur in 187 Fällen im Vorteile war. Dank der erfolgreichen Tätigkeit des Einheitsverbandes auf diesem Gebiete gelang es, rund 1/4 Million RM für die Mitglieder zu erstreiten. Auf Grund von Einspruchsklagen wurden 7 285 Wiedereinstellungen vorgenommen.

Streitigkeiten im Beschlussverfahren wurden in 67 Fällen bei den Arbeitsgerichten anhängig gemacht. Diese betrafen Wahl-anfechtungen, Kündigungen, Bestrafungen usw. von Betriebsratsmitgliedern. Durch Zurücknahme wurden 20 Fälle erledigt. In 47 Fällen kam es zu einer abschliessenden Entscheidung. Die endgültige Regelung erfolgte in 44 Fällen zugunsten, in 23 Fällen zu ungunsten der Eisenbahner.

Der erweiterte Rechtsschutz wurde im Jahre 1931 für 119 Fälle bewilligt. Von diesen sind 10 noch nicht entschieden. Mit den restlichen 17 Resultaten aus dem Jahre 1930 wurden insgesamt 126 rechtskräftige Endresultate gemeldet. Diese betrafen: 48 Fälle Transportgefährdung, 9 Fälle Schadenersatz, 9 Fälle Dienstvergehen, 15 Fälle Rentenstreit, 29 Fälle Beleidigung und Körperverletzung und 16 sonstige Sachen.

An satzungsgemässen Unterstützungen aller Art flossen an 101 558 Mitgliedern der Betrag von 1 912 326.93 RM zurück. Von den 101 558 Mitgliedern entfallen 89 318 Fälle auf die Haupt-

kasse, wozu noch 12 240 Fälle kommen, in denen den Mitgliedern von den Ortsgruppen aus eigenen Mitteln eine Unterstützung zuerkannt wurde.

Das Jahr 1931 schliesst mit einer Gesamteinnahme von 6 517 957.55 RM und einer Gesamtausgabe von 6 326 111.15 RM für die Hauptkasse ab. Die Ausgaben wurden gegenüber dem Vorjahre (7 152 620.49 RM) um 826 500 RM zurückgeschraubt. Der Einnahmeausfall war gegenüber dem Vorjahre (Einnahmen 8 321 139.48 RM) um rund 1 803 100 RM, wesentlich höher. Ein Zurückgreifen auf die Substanz konnte aber noch vermieden werden.

Der Vermögensbestand stieg von 5 678 459.20 RM auf 5 870 305.60 RM. Hierin ist das Vermögen der Ortsverwaltungen mit enthalten. Die Ortskassen wiesen Ende 1931 ein Vermögen von 1 030 825.38 RM auf. Hier zeigt sich ein Rückgang von 95 817.48 RM gegenüber dem Vorjahre.

Das gesamte Verbandsvermögen schliesst in Aktiven und Passiven mit 7 216 666.12 RM ab.

--o-o-o-o-o-o--

den 29. Oktober 1932

(Nur für die Mitgliedsverbände und deren Veröffentlichungen bestimmt).

DIE KRISE BEI DEN EISENBAHNEN UND DEM EISENBAHNPERSONAL
IN DEN VEREINIGTEN STAATEN.

(ITF) Das "Bureau of Railways Economics" von Washington hat dieser Tage eine ausführliche, sich über 10 Jahre erstreckende Statistik veröffentlicht. Die Zahlen, welche wir im nachstehenden wiedergeben, beleuchten die Krise, welche die Eisenbahnen und demzufolge das Personal durchzumachen hat, in deutlicher Weise. Es handelt sich hier um Jahresdurchschnittszahlen (abgesehen von besonderen Hinweisen), die sich nur auf die Bahnen erster Klasse (Unternehmen mit Bruttoeinnahmen von über einer Million Dollar jährlich) beziehen. Diese Bahnen betreiben 92% des gesamten Streckennetzes der Vereinigten Staaten, d.s. 242.391 Meilen. 97% der Gesamteinnahmen aller Eisenbahnen fließen in ihre Kassen.

Betriebseinnahmen (in Dollar)

Jahr	Gesamtbetrag	Güter	Pro Tonne	Reisende	Pro Passagier.
1920	6.178.438.459	4.328.297.621	1.91	1.288.503.573	1.04
1921	5.516.598.242	3.924.119.819	2.31	1.153.791.925	1.11
1922	5.559.092.708	4.005.558.722	2.17	1.075.936.844	1.11
1923	6.289.580.027	4.622.364.989	1.97	1.147.588.884	1.16
1924	5.921.496.325	4.345.538.231	2.00	1.076.456.783	1.15
1925	6.122.509.856	4.552.756.017	1.97	1.057.704.231	1.19
1926	6.382.939.546	4.809.640.798	1.95	1.043.070.646	1.21
1927	6.136.300.270	4.643.517.011	1.96	976.177.636	1.17
1928	6.111.735.511	4.691.147.326	1.98	902.329.855	1.14
1929	6.279.520.544	4.825.622.121	1.96	873.564.246	1.12
1930	5.281.196.870	4.083.241.558	1.98	729.470.279	1.04
1931	4.188.343.244	3.254.668.001	2.02(2)	551.047.483	0.92
1932(1)					

Betriebsausgaben (in Dollar)

Jahr	Gesamtbetrag	Steuern (3)
1920	5.827.591.146	272.061.453
1921	4.562.668.302	275.875.990
1922	4.414.522.334	301.034.923
1923	4.895.166.819	331.915.459
1924	4.507.885.037	340.336.686
1925	4.536.880.291	358.516.046
1926	4.669.336.736	388.922.856
1927	4.574.177.821	376.110.250
1928	4.427.995.036	389.432.415
1929	4.506.056.262	396.682.634
1930	3.930.928.687	348.553.953
1931	3.223.574.616	303.528.099

Nettoeinnahmen (a) und Verzinsung (b) von Aktien (4)

Jahr	a)	b)	Jahr	a)	b)
1920	17.226.902	3,7%	1926	1.213.089.966	5,2%
1921	600.937.356	4,1	1927	1.067.985.495	5,3
1922	760.187.319	3,7	1928	1.172.864.100	5,3
1923	961.955.457	4,-	1929	1.251.697.938	5,7
1924	973.837.202	4,2	1930	868.878.773	6,1
1925	1121.076.341	4,5	1931	525.627.852	

1) Im Laufe des ersten Halbjahres 1932 sind die Bruttoeinnahmen gegenüber dem selben Zeitabschnitte des Vorjahres um 27%, die Nettoeinnahmen um 57% zurückgegangen; 2) Während das Ladevermögen der Güterzüge erhöht wurde, ging der Personalbestand pro Zugmeile zurück; 3) Die Einnahmen sinken bei zunehmenden Steuerlasten; 4) Die Obligationen brachten im Jahresdurchschnitt 5% an Zins ein.

Zugmeilen

Jahr	Insgesamt	Güter	Reisende
1920	1.196.61.153	628.913.843	567.705.310
1921	1.091.191.757	530.692.935	560.498.822
1922	1.102.494.234	555.696.382	546.797.852
1923	1.207.714.249	641.453.297	566.260.952
1924	1.171.811.559	600.751.856	571.059.703
1925	1.187.731.430	613.122.740	574.608.690
1926	1.211.617.399	633.054.707	578.562.692
1927	1.184.455.245	610.883.001	573.572.244
1928	1.169.441.857	603.117.834	566.324.023
1929	1.178.585.012	613.444.410	565.140.602
1930	1.082.306.354	589.961.363	543.344.991
1931	951.220.491	465.896.956	485.323.535

Rollendes Material (Lokomotiven, Wagen) (1)Lokomotiven

Jahr	Zahl der Dampflokotiven (2)	Gesamtverbrauch des Wagenparks an Heizmaterial (in Tonnen)	Ausgaben an Heizmaterial pro Tonne.	Ausgaben in Prozenten der Bruttoeinnahmen
1920	64.382	151.405.712	\$ 4,41	10,9
1921	64.585	121.006.242	4,26	9,5
1922	64.140	127.213.343	4,08	9,3
1923	64.948	148.921.714	3,53	8,4
1924	65.006	135.617.320	3,20	7,4
1925	63.612	135.419.983	2,99	6,6
1926	62.342	140.425.844	2,89	6,4
1927	60.895	132.945.460	2,87	6,3
1928	58.845	129.742.475	2,72	5,8
1929	56.936	132.137.030	2,53	5,4
1930	55.875	114.458.305	2,43	5,4
1931	54.585	94.934.408	2,29	5,3

Auswirkung der erhöhten Zugkraft der Lokomotiven. (3)

Jahr	Durchschnittl. Geschwindigkeit d. Güterzüge in Stundenmeilen (4)	Geschleppte Zuglast (netto) in Tonnen (4)	Wagenzahl pro Zug im Güterverkehr	Wagenzahl pro Zug im Personenverkehr
1920	10,3	708	36,6	6,44
1921	11,5	651	38,4	6,35
1922	11,1	676	38,4	6,40
1923	10,9	713	39,9	6,50
1924	11,5	715	41,7	6,57
1925	11,8	744	43,8	6,73
1926	11,9	772	45,2	6,89
1927	12,3	777	46,5	6,99
1928	12,9	792	48,1	7,13
1929	13,2	804	48,6	7,31
1930	13,8	784	48,9	7,33
1931	14,8	733	47,9	7,40

1) Infolge der Rationalisierung wurde die Zugkraft und Geschwindigkeit der Lokomotiven gesteigert. Ihre Anzahl konnte vermindert werden. Die Güterwagen haben ein grösseres Ladevermögen, was, zugleich mit dem katastrophalen Rückgang des Güterverkehrs eine bedeutende Einschränkung des Personalbestandes und des Verbrauches an Heizmaterial zur Folge hatte; 2) Ende 1931 gab es ausser den Dampflokotiven noch 764 andere Maschinen; 3) Von 1920 bis 1931 sind 29.482 Lokomotiven ausser Betrieb gesetzt und durch 19.631 stärkere Lokomotiven ersetzt worden. Obgleich die Lokomotivzahl zurückgegangen ist, hat sich die Gesamtzugkraft um 25% erhöht; 4) Von 1922 bis 1929 ist eine Steigerung der Nettobelastung pro Zug von 676 auf 804 Tonnen (über 18,9%) und der Geschwindigkeit von 11,1 auf 13,2% zu verzeichnen, während die Arbeitszeit nur um 6,2% verlängert wurde.

Güterwagen

Jahr	Gesamtzahl	Gesamtladevermögen	Durchschnittl. Ladevermögen pro Wagen (1)	Tonnenmeilen (2)
1920	2.350.707	98.342.666	42,4	447.278.209.869
1921	2.344.780	98.504.017	42,5	340.862.150.770
1922	2.322.286	98.846.836	43,1	371.945.560.691
1923	2.345.591	101.318.213	43,8	456.237.879.523
1924	2.379.096	104.149.381	44,3	426.833.710.571
1925	2.387.551	105.569.670	44,8	452.818.631.431
1926	2.376.947	105.952.818	45,1	486.265.430.140
1927	2.354.884	105.845.568	45,5	471.793.087.154
1928	2.327.518	105.321.832	45,8	473.773.767.326
1929	2.306.804	105.410.586	46,3	489.887.392.700
1930	2.305.741	106.179.768	46,6	420.015.565.785
1931	2.229.845 (3)	103.421.700	47,-	338.218.324.667

Personenwagen.

Jahr Gesamtzahl

1920	53.501	Im Jahre 1931 wurden 1938 Wagen aus-rangiert und nur 697 in Betrieb gesetzt.
1924	55.040	
1929	52.259	
1930	52.130	
1931	50.747	

P E R S O N A L . (4)

Jahr	Gesamtzahl (5)	Geleistete Gesamtarbeitszeit	Anzahl Bedienstete auf 1000 Zugmeilen	Gehalt der Personals pro Zugmeile
1920	2.022.832	5.446.740.533	1,69	\$ 3,08
1921	1.659.513	4.147.318.574	1,52	2,53
1922	1.626.834	4.311.097.145	1,48	2,40
1923	1.857.674	4.928.651.132	1,54	2,49
1924	1.751.362	4.534.878.818	1,49	2,41
1925	1.744.311	4.531.361.471	1,47	2,41
1926	1.779.275	4.671.735.589	1,47	2,43
1927	1.735.105	4.519.281.339	1,46	2,46
1928	1.656.411	4.313.574.214	1,42	2,42
1929	1.660.850	4.346.821.546	1,41	2,46
1930	1.487.839	3.759.772.082	1,37	2,36
1931	1.258.719	3.039.110.118	1,32	2,20

Jahr Durchschnittl. Jahresgehalt eines Bedienst. Procentsatz der Gehälter im Vergleich zu den Bruttoeinnahmen. Gesamtbetrag der aus-gezählten Gehälter

1920	\$ 1.820.12	55,4	\$ 3.424.075.109
1921	1.166.28	46,9	2.589.716.833
1922	1.623,29	44,4	2.468.454.036
1923	1.617,11	44,3	2.785.238.264
1924	1.613,47	44,3	2.624.618.637
1925	1.639,96	43,2	2.645.842.686
1926	1.655,79	42,6	2.717.628.324
1927	1.677,24	43,9	2.690.537.251
1928	1.706,45	43,-	2.630.008.476
1929	1.744,03	42,6	2.674.085.556
1930	1.714,42	44,8	2.366.594.958
1931	1.664,39	46,9	1.965.425.779

1) S. Anm. zu 2); 2) In den guten Betriebsjahren 1922 bis 1929 ist diese Zahl um 31% gestiegen, während die Arbeitsdauer nur um 6,2% verlängert wurde. 1922 war eine Arbeitszeit von 1.867,2 Stunden zur Abfertigung einer Million Tonnenmeilen notwendig. Dazu waren 1929 nur noch 1.514,6 Stunden notwendig; dies entspricht einer Verminderung der Arbeitszeit um 18,6%; 3) Im Laufe des Jahres 1931 sind 82.828

Güterwagen ausser Betrieb gesetzt und nur 14 910 in den Verkehr gebracht worden;

4) Personal. Am 1. Januar 1932 sind die hier aufgeführten Gehälter um 10% gesenkt worden. Nun verlangen die Gesellschaften eine weitere Herabsetzung von 20%. Um einen Vergleich der Löhne mit den in Europa gezahlten zu ermöglichen, sei noch hinzugefügt, dass wenn man als Vergleichsbasis für die Lebenshaltungskosten in den Vereinigten Staaten die Zahl 100 annimmt, man nach Angaben des Internationalen Arbeitsamtes, bei folgenden europäischen Ländern die nachstehend genannten Zahlen zugrundelegen kann: für Deutschland 78,5, für Frankreich 76 und für Belgien 60.

5) Im Juli 1932 ist ein Personalbestand von nur 1 002 000 Bediensteten zu verzeichnen.

Anm.: Von 1930 bis 1931 sind die Betriebsausgaben um \$ 707 354 071 zurückgegangen. Die Personalausgaben erfuhren eine Einschränkung von \$ 455 794 140. 60% dieser Sparmassnahmen hatte also das Personal zu tragen!