



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:
AMSTERDAM
HOLLAND
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER:
20186

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S :

Allgemeines: Rundschau 43	Falsche Berichterstattung 50	Seeleute: Die Wiedereinführung des Achtstundentages i. d. französischen Handelsmarine 53
Mitteilungen des Büros 44	Transportarbeiter: Das deutsch-belgisch-holländische Bündnis der Hafenarbeiter	Notizen 53
Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Österreich) Schluß: 35	Die Forderungen der Berufskraftfahrer vor dem technischen Sonderausschuß des Völkerbundes für den Straßenverkehr . 51	Esperanto 54

Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

ALLGEMEINES

Rundschau.

Der Konflikt auf den *deutschen* Eisenbahnen ist auf Grund eines vom Reichsarbeitsminister verbindlich erklärten Schiedsspruches beigelegt worden. Der Spruch hat die von den Eisenbahnergewerkschaften erhobenen Forderungen unerfüllt gelassen. Die zuerkannte Lohnerhöhung von durchschnittlich drei Pfennig die Stunde ist nur eine ganz mäßige Besserung der materiellen Lage der Eisenbahnerschaft und trägt den Lebensansprüchen, die die Arbeiterklasse eines Industriestaates erheben muß, nicht Rechnung. Ein noch größerer Nachteil ist darin zu sehen, daß die Forderung der Gewerkschaften, die Arbeitszeit neu zu regeln und den Achtstundentag wieder durchzuführen, nicht berücksichtigt worden ist. Der Schiedsspruch hat im Gegenteil die von der Eisenbahnerschaft gekündigten Arbeitszeitparagrafen unverändert bis 31. Oktober 1925 verlängert und sie bis zu diesem Tage für unkündbar erklärt, während bisher monatliche Kündigung gestattet war. Damit ist der Eisenbahnerschaft eine schwere Bindung auferlegt worden, die auch nicht durch die Zusage gemindert wird, daß „ein spätestens in der zweiten Hälfte April einzusetzender Ausschuß prüfen soll, welche allgemeinen Milderungen für gewisse Personalgruppen ohne Verringerung der Rentabilität der Reichsbahn möglich sind.“ Nicht um „Milderungen für gewisse Personalgruppen“ handelte es sich bei der Forderung der Eisenbahner, sondern um eine grundlegende Änderung der Arbeitszeitregelung und die Wiederinkraftsetzung des Achtstundentages.

Gleichwohl hat die deutsche Eisenbahnerschaft keine Veranlassung, über den Ausgang dieser ersten größeren Bewegung für die Verbesserung ihrer Lage enttäuscht zu sein. Die Bewegung brachte den Gewerkschaften einen vollen moralischen Erfolg ein, der sich sicher in einer Stärkung ihrer Mitglieder-

reihen ausdrücken wird. Trifft diese Erwartung ein, dann wird der nächsten Bewegung auch ein günstigeres Ergebnis beschieden sein.

Auch die *griechischen* Eisenbahner waren im März in einen Kampf verwickelt. Der größte Teil des griechischen Eisenbahnverkehrs lag während 10 bis 12 Tagen völlig still. Vorübergehend führte der Kampf der Eisenbahner auch zu Sympathiestreiks anderer Arbeitergruppen. Der Konflikt war seitens der Regierung direkt provoziert. Versprechungen, die der Eisenbahnerschaft gegenüber gemacht waren hinsichtlich der Einführung des Achstundentages, wurden nicht nur nicht eingehalten, sondern die Regierung ging darüber hinaus noch zu Verschlechterungen über. Gleichzeitig wurde eine nach langem Drängen des griechischen Eisenbahnerverbandes eingeführte Verbesserung in der Regelung der Zulagen, Prämien und dergleichen wieder rückgängig gemacht und eine Neuregelung der Löhne zum Nachteil der Eisenbahnerschaft beschlossen. Da alle Bemühungen der Eisenbahnergewerkschaft, die Regierung durch Verhandlungen von diesem Vorhaben abzubringen und die Forderungen des Personals durchzusetzen, scheiterten, sah sich die Gewerkschaft zum Kampf gezwungen und verkündete den Streik. Die Beteiligung war außerordentlich groß und wird auf 10 000 Leute beziffert. Über die Ergebnisse des Kampfes liegen verlässliche Nachrichten bis zur Stunde nicht vor.

In Frankreich hat die Seeleute-Föderation einen erfreulichen Erfolg zu verzeichnen. Ihrem unauhaltbaren Drängen ist es gelungen, die Regierung zu einer neuen Regelung des Arbeitszeitgesetzes für die Handelsmarine zu bewegen. Das neue Dekret ist am 1. April im „Journal Officiel“ erschienen und tritt am 10. April in Kraft. Damit wird der Achtstundentag für einen großen Teil der französischen Seeleute wieder in Kraft gesetzt. Die neue Regelung büßt viel an Wert dadurch ein, daß sie einzelne Gruppen ausnimmt, aber sie bringt doch für viele Seeleute eine ansehnliche Besserung. Die französischen Reeder hatten alles aufgeboten, die Regierung von einem derartigen Schritt abzuhalten. Auf ihr Treiben ist es wohl auch zurückzuführen, daß das Dekret die früher von dem französischen Staatssekretär Meyer gegebenen Versprechungen nicht in ihrem ganzen Umfang einlöst. Auch in der jetzigen Form ist die Verordnung den Reedern arg verhaßt und es wird damit zu rechnen sein, daß sie ihre Durchführung mit allen Mitteln zu sabotieren trachten.

➤ Berichte dringender Art, wie beispielsweise über schwebende Aktionen und dergleichen, werden regelmäßig im „Pressebericht der I. T. F.“ aufgenommen, der alle 14 Tage allen Organisationen und deren Zeitungen zugeht.

MITTEILUNGEN DES BÜROS

Ein neuer Anschluß.

Der Esthländische Eisenbahnverband hat auf seinem in der zweiten Märzhälfte stattgefundenen Kongreß den Anschluß an die I. T. F. beschlossen.

Der Verband hat rund 2000 Mitglieder. Die Gesamtzahl des esthländischen Eisenbahnpersonals ist etwa 5000.

* * *

Angabe des Mitgliederstandes vom 1. Januar 1925.

Von verschiedenen Organisationen vermißt das Sekretariat noch die erbetene Angabe des Mitgliederstandes vom 1. Januar 1925. Es wird nochmals auf ehestige Zusendung der erbetenen Angaben angedrungen.

* * *

Beiträge.

An Beiträgen sind weiter empfangen worden:

Verband des Norwegischen Lokomotivpersonals	fl.	89.—
Eisenbahnverband Luxemburgs	„	312.—
Eisenbahnverband Bulgariens	„	316.80

* * *

Internationaler Eisenbahnerkongreß in Bellinzona.

Folgende Organisationen haben bereits ihre Vertreter aufgegeben:

England: Verband des englischen Kanzleipersonals (R. C. A.); Eisenbahnverband (N. U. R.); Verband des Lokomotivpersonals (A. S. L. F.).

Holland: Holländische Vereinigung des Eisenbahnpersonals.

Norwegen: Eisenbahnverband.

Tschechoslowakei: Verband der Eisenbahner.

Schweden: Verband des Lokomotivpersonals.

Deutschland: Deutscher Eisenbahnverband.

Wie wir erfahren, finden in den Vereinigten Staaten von Amerika Besprechungen statt, um die gesamten Organisationen des Eisenbahnpersonals vertreten zu lassen. Es besteht auch die Möglichkeit, daß ein Vertreter aus Britisch-Indien an dem Kongreß teilnimmt.

Der Aufgabe weiterer Delegierter wird entgegengesehen.

Der Kongreß findet im **Rathaus** statt und beginnt am 30. Juni, 11 Uhr vormittags.

* * *

Internationaler Straßenbahnerkongreß.

Einladung und Tagesordnung sind inzwischen versandt worden.



Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

Österreich*)

IX. Lohnregelung.

Das Personal war bis zum Jahre 1920 unterschieden in: 1. Beamte, 2. Unterbeamte, 3. Diener, 4. Hilfsbedienstete.

Vom Jahre 1920 an unterscheidet sich das Personal in nichtständige Hilfsbedienstete, Beamtenanwärter und Beamte. Während der Geltungsdauer des Abbaugesetzes wurden Reservearbeiter für vorübergehende Arbeiten angenommen. Die *nichtständigen Hilfsbediensteten* sollen nach zweijähriger Dienstzeit definitiv angestellt werden, so weit im Rahmen des festgesetzten Stellenplanes offene Posten frei sind, sodaß gegenwärtig nicht alle nichtständigen Hilfsbediensteten nach zwei Jahren angestellt werden, sondern die Wartezeit bisweilen bis zu drei Jahren dauert. Die *Beamtenanwärter* werden für die Dienstverrichtungen einer bestimmten Verwendungsgruppe neu aufgenommen oder aus dem Stande der nichtständigen Hilfsbediensteten übernommen und nach zwei Jahren als Beamte angestellt. Im übrigen gibt es nur mehr Beamte, die nach der ihnen zugewiesenen Dienstverrichtung und nach der für diese erforderlichen Vor- und Ausbildung, sowie nach der mit ihr verbundenen Verantwortlichkeit und nach der Gefährdung der Sicherheit des Lebens und der Gesundheit bei Ausübung des Dienstes in 19 *Verwendungsgruppen* eingeteilt sind.

In der untersten (1.) Verwendungsgruppe ist der Anfangsgehalt K. 13 950.—, in der höchsten (19.) beträgt dieser K. 98 000.— im Jahre. Hierzu kommt 1. der Ortszuschlag und 2. die um K. 500.— vermehrte Teuerungszulage.

Grundgehalt, Ortszuschlag und die um 500 vermehrte Teuerungszulage werden addiert und mit der jeweiligen Teuerungsziffer vervielfacht (Ende Dezember betrug diese 188.5).

Ortszuschläge: Diese betragen in Wien 100% des Grundgehaltes, in der Ortsklasse I 90%, in der Ortsklasse IA 80% und in der Ortsklasse II 70%.

Teuerungszuschlag: Dieser beträgt in Wien (einschließlich der 500 Kr.) jährlich Kr. 60 000.— und vermindert sich in den anderen drei Ortsklassen um je 6%.

Außerdem erhalten verheiratete Bedienstete für die Frau und für jedes unversorgte Kind bis zum 21. Lebensjahre eine *Familienzulage* von je Kr. 50 000.— monatlich und außerdem für jedes Kind einen Lebensmittelabbauszuschuß von etwa Kr. 10 000.— vierteljährlich.

Ferner ist seit Anfang 1924 eine *Wirtschaftsprämie* eingeführt, für die monatliche Anzahlungen geleistet werden in der Höhe von Kr. 100 000 bis K. 1 650 000. Von dieser Prämie sind ausgenommen: das Werkstättenpersonal, das Heizhauspersonal, das Lokomotivpersonal und das Zugbegleitpersonal. Diese Gruppen haben *andere Nebenbezüge* (Akkord, Leistungs-, Ersparnis- und Instandhaltungsprämien), die sich monatlich zwischen Kr. 800 000 bis Kr. 1 500 000 bewegen.

Die periodischen Erhöhungen (Vorrückungen) betragen 10% des betreffenden *Anfangsgehaltes* und Ortszuschlages und erfolgen in der Regel alle zwei Jahre.

*) Mitgeteilt vom Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals.

Nach dem Stande von Ende Dezember 1924 betragen die jährlichen Bezüge (Grundgehalt, Ortszuschlag und der um 500 vermehrte Teuerungszuschlag, vervielfacht mit der Indexziffer 188,5) für Wien:

Beamte:	Verwendungsgruppe	Durchrechnungsgehalt	nach Dienstjahren
Werkmeister in Haupt-, Betriebs- u. Signalwerkstätten, Maschinenmeister	8 bis 12	18 588 000 bis 38 270 000	34
Lokomotivführer, Wagenrevisoren, Zugrevisoren, Kanzleilexpeditienten, Werkführer, Wagenmeister	8 „ 12	18 588 000 „ 38 028 000	34
Bahn-Brücken, Gebäude- und Signalmeister, Werkmeister in Beleuchtungsanstalten	8 „ 12	18 588 000 „ 35 187 000	28
Zugführer, Magazinmeister, Steuer- mann, Dolmetsch, Kanzlisten	7 „ 12	18 232 000 „ 30 549 000	27
Beleuchtungsaufseher, Brücken- schlosser, Drucker, Kanzleigehilfen Lokomotivführeranwärter, Maga- zinaufseher, Oberheizer, Signal- schlosser, Verschiebaufseher, Wagenaufseher	6 „ 8	17 875 000 „ 25 604 000	20
Blocksignaldiener, Schaffner, Loko- motivheizer, Wagenschreiber, Schiffsheizer	5 „ 7	17 519 000 „ 24 893 000	20
Hausaufseher, Kanzleidiener, Stabi- kesselheizer, Matrosen	4 „ 6	17 281 000 „ 24 206 000	20
Ladescheinschreiber, Lampisten, Magazindiener, Stationsdiener	4 „ 5	17 281 000 „ 20 230 000	10
Verschieber, Weichensteller, Werk- gehilfen	4 „ 6	17 281 000 „ 21 158 000	12
Wagenputzer, Wächter	2 „ 4	16 807 000 „ 20 400 000	12

Die nichtständigen Hilfsbediensteten werden im Taglohn bezahlt. Die Jahresbezüge betragen Ende 1924 etwa Kronen 16 256 000 bis Kr. 17 521 000.

Allgemeine Bemerkungen.

Den Kriegsteilnehmern wurden 2½ Jahre in die Vorrückung bzw. Beförderung und für jedes Kriegsjahr zwei Jahre in die Pension eingerechnet. Alle übrigen Bediensteten erhielten 2½ Jahre sowohl in die Vorrückung bzw. Beförderung als in die Pension eingerechnet.

Bei den Festangestellten spielen Sonn- und Feiertage in der Entlohnung keine Rolle. In den Lohn für die nichtständigen Hilfsbediensteten sind nur die Sonntage und die sogenannten großen Feiertage (Neujahr, Ostermontag, Pfingstmontag, Fronleichnam, Allerheiligen, Weihnachten sowie die beiden Staatsfeiertage (1. Mai und 12. November) einbezogen.

Die Lohnregelung auf Grund von 19 Verwendungsgruppen und die Einteilung des Personals in diese Gruppen ist im Einvernehmen mit der Personalvertretung erfolgt. Die Anpassung der Löhne an die Lebenskosten wird jeweils von der Personalvertretung auf Grund des Gutachtens einer Indexkommission mit der Verwaltung vereinbart.

Bei Verwendung außerhalb des Stationsortes gebühren dem Bediensteten Diäten. Diese sind nach Gehalt und Ortsklasse abgestuft. (Für Wien bewegen sich diese zwischen 54 000 und 127 000 Kronen täglich.)

Versetzungen erfolgen zurzeit nur dienstlich. Die Übersiedlungskosten werden vergütet. Erfolgt Verwendung in einer höheren Stellung während mehr als sechs Monaten, so wird die Differenz in den Bezügen ausgezahlt. Gratifikationen für Dienstjubiläen und dergleichen werden nicht gewährt.

Preise: Der durchschnittliche Wohnungsaufwand beträgt in Österreich 1% der Bezüge.

Es kosteten Ende 1924: 1 Paar Schuhe 200 000 Kronen, 1 Anzug 1 000 000 Kr., 1 Laib Brot (1,25 kg) 8500 Kr., 1 kg Fleisch 30 000 Kr., 1 kg Speck 30 000 Kr., 1 Liter Milch 5000 Kronen, 1 kg Erbsen 16 000 Kr.

Im allgemeinen entsprechen heute die Bezüge des Eisenbahn- bzw. Werkstättenpersonals den in der Privatindustrie für gleichwertige Leistungen gezahlten Löhnen. Auch zu den Löhnen des Post- und Telegraphenpersonals besteht kein wesentlicher Unterschied.

Zum Familien- und Kinderzuschlag bemerkt der Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals, daß er für das Leistungsprinzip ist.

X. Pensions- und Krankengeldregelung.

Definitive Bedienstete beziehen im Erkrankungsfall ein Jahr hindurch ihre vollen ständigen Bezüge; bei Fortdauer der Krankheit erfolgt dann die Versetzung in den Ruhestand.

Nichtständige Hilfsbedienstete erhalten im Erkrankungsfall acht Tage den vollen Lohnbezug und gleichzeitig vom ersten Tage der Krankheit an das Krankengeld (derzeit höchstens 36 000 K, täglich) von der Krankenkasse. Von der zweiten Woche an erhalten die Hilfsbediensteten neben dem Krankengeld von der Unternehmung die volle Teuerungszulage. Das Krankengeld wird bis zu 52 Wochen gezahlt.

Die pensionierten Bediensteten gehören gleichfalls der Betriebskrankenkasse an und haben auf alle Leistungen der Kasse mit Ausnahme des Krankengeldbezuges Anspruch.

Die Ehegattin (eventuell Lebensgefährtin) und Kinder des Bediensteten und Pensionierten sind Krankenkassenangehörige und haben Anspruch auf ärztliche Hilfe, Medikamente und erweiterte Heilbehandlung. Dies jedoch nur, wenn sie von dem Bediensteten vorwiegend unterhalten werden.

Bei Unterbringung eines Kranken (Bediensteter, Pensionist oder Familienangehöriger) in einer Heilanstalt trägt die Krankenkasse die hierfür auflaufenden Kosten bis zu einer Verpflegungsdauer von 90 Tagen. Definitives Personal und Pensionisten haben keinen Bezugsanspruch, dagegen bekommen Hilfsbedienstete als Familienerhalter nur das halbe, andernfalls gar kein Krankengeld.

Der Beitrag für die Krankenversicherung beträgt für definitives Personal und Pensionisten 1,4% des Monatseinkommens, für Hilfsbedienstete je nach der Höhe der Lohnklasse 18 000 bis 52 000 K. monatlich.

Die Verwaltung der Krankenkasse erfolgt durch einen autonomen Vorstand, der zu einem Drittel aus Vertretern der Unternehmung und zu zwei Dritteln aus Bedienstetenvertretern besteht. Unsere Gewerkschaft hat in diesem Vorstände die überwältigende Mehrheit. Die Verwaltungskosten der Kasse selbst trägt die Unternehmung.

Bei Betriebsunfällen beziehen die Bediensteten während sechs Wochen ihren Lohn oder Gehalt fort. Mit Beginn der fünften Woche tritt der Anspruch auf die Heilverfahrensrente seitens der Unfallversicherungsanstalt ein. Die Heilverfahrensrente beträgt je nach Art des Unfalles 66,6% oder 100% des letzten Verdienstes. Ist die Rente kleiner als der Aktivbezug, so erhalten definitive Bedienstete zu der Rente einen Rentenzuschuß in der Höhe der Differenz zwischen Rente und Aktivbezug. Ist das Heilverfahren beendet, so wird auf Grund der ärztlich festgestellten Erwerbseinbuße eine Dauerrente angewiesen, die ungekürzt auch bei gleichzeitigem Bezuge der Aktivitätsgebühren oder der Pension weiterbezahlt wird.

Die Unfallversicherungsanstalt ist eine autonome, von der Bahnverwaltung unabhängige Anstalt. Die Leitung derselben erfolgt durch einen paritätischen Vorstand, dessen sämtliche Mitglieder der Bedienstetengruppe unserer Organisation angehören. Die Bediensteten leisten für die Unfallversicherung keinerlei Beiträge. Der hierfür notwendige Aufwand wird von den Bahnverwaltungen getragen.

Das Pensionsrecht wird als ein Teil des Dienstrechtes gewertet und fällt daher in den Wirkungskreis der Personalvertretung.

Die Bediensteten leisten für die Pension Beiträge, und zwar in der ersten Gruppe 3,6% und in der dritten Gruppe 4,5%. Die Gruppe 3 umfaßt das Lokomotivfahr-, Zugbegleitungs- und Verschiebpersonal und die Gruppe 1 das übrige Personal. (Früher bestand noch eine zweite Gruppe — Studenten — die inzwischen beseitigt ist.)

Die Pensionsberechtigung beginnt im allgemeinen nach 10 voll eingezahlten Dienstjahren. Der Bedienstete hat bei Erreichung der vollen Pension oder Zurücklegung des 65. Lebensjahres das Recht, seine Pensionierung zu verlangen.

Bei Invalidität infolge Betriebsunfalls gebührt die Pension schon nach einer eintägigen Mitgliedschaft zur Pensionskasse, wobei 10 Dienstjahre angerechnet werden.

Im Falle der Dienstuntauglichkeit infolge Krankheit oder nicht absichtlich herbeigeführter körperlicher Beschädigung

wird bei mindestens fünfjähriger Mitgliedschaft die Pension entsprechend einer zehnjährigen Dienstzeit zuerkannt.

Bedienstete, die infolge Erblindung oder Geistesstörung aus dem Dienste scheiden, erhalten eine Zurechnung von zehn Dienstjahren bei der Pensionsbemessung.

Die Bemessungsgrundlage für die Pension ist 90% der ständigen Bezüge (Gehalt, Ortszuschlag, Teuerungszulage und sonstiger anrechenbar erklärter Zulagen).

Die Pension selbst beträgt nach zehnjähriger wirklicher oder angerechneter Dienstzeit 50% der Bemessungsgrundlage, also praktisch 45% des Aktivitätsbezuges; für jedes weitere volle Jahr steigt das Prozentenausmaß der Pension für die Gruppe 1 der Bediensteten um 2% der Bemessungsgrundlage. Das Personal der Gruppe 3 beginnt bei zehn Jahren mit 40%. Jedes in dieser Verwendung zurückgelegte Dienstjahr wird eineinhalbfach berechnet. Der volle Pensionsanspruch wird bei 24 wirklichen Dienstjahren erreicht.

Die Witwenpension beträgt 50% der Bemessungsgrundlage oder praktisch 45% des Aktivbezuges des Mannes. Außerdem erhält die Witwe für jedes unversorgte Kind unter 21 Jahren einen Erziehungsbeitrag in der Höhe eines Fünftels ihrer Pension. Doppelwaisen erhalten eine Waisenspension je nach ihrer Anzahl in der Höhe der halben bis zur ganzen Witwenpension.

Außerdem hat der Pensionist oder die Witve Anspruch auf Frauen- oder Kinderzulagen in der Höhe von 50 000 K. für jede anspruchsberechtigte Person.

Das Dienstrecht sieht eine Versetzung in den Ruhestand wohl auch ohne Dienstunfähigkeit und auch sogar vor Erreichung des Pensionsanspruchs vor, doch sind hierfür bestimmte betriebswirtschaftliche schwere Bedingungen gestellt. Gegenwärtig erfolgen aber auf Grund eines eigenen Gesetzes zur Vorringerung des Personalstandes (Angestellten-Abbaugesetz) Versetzungen in den Ruhestand auch vor Erreichung der vollen Pension oder des 65. Lebensjahres und ohne Konstatierung der Dienstunfähigkeit. Die so ausgeschiedenen Bediensteten erhalten bei mehr als zehnjähriger Dienstzeit ihre ordnungsmäßige Pension, andernfalls entsprechende Abfindungen.

Militärdienstjahre (Präsenzdienstzeit, Kriegsdienstleistung) werden gegen Zahlung der entsprechenden Beiträge bei Berechnung der Pensionen wirklichen Dienstjahren gleichgestellt.

Bedienstete, die während der Kriegsjahre 1914—1918 im Eisenbahndienste verblieben, erhalten überdies für jedes dieser Kalenderjahre ein halbes Jahr bei der Pensionsbemessung zugerechnet; war diese Eisenbahndienstleistung jedoch im engeren Kriegsgebiete zurückgelegt oder der definitive Bedienstete zur direkten Militärdienstleistung einberufen, so wird an Stelle des halben ein ganzes Jahr zugerechnet.

Im Falle des Ablebens eines definitiven oder pensionierten Bediensteten erhält die Witve einen Todesfallbeitrag in der Höhe des dreifachen letzten Monatsbezuges des Verstorbenen. Die Witve eines Hilfsbediensteten bekommt ein Begräbnisgeld je nach der Höhe der Lohnklasse bis 1,5 Millionen österreichischer Kronen. Andere Hinterbliebene haben unter gewissen Voraussetzungen (Haushaltsgemeinschaft, Bestreitung der Begräbniskosten usw.) die gleichen Ansprüche. Im Falle des Todes der Ehegatten oder Kinder erhält der Bedienstete oder Pensionist seitens der Krankenkasse ein Begräbnisgeld in der Höhe von 80% (bei Kindern unter sechs Jahren von 40%) des letzten Monatsbezuges.

XI. Freifahrtscheine.

Die *provisorischen Hilfsbediensteten und Beamtenanwärter* haben, sofern sie, was die Regel ist, nicht schon vorher ins definitive Dienstverhältnis überführt worden sind, nach fünf Dienstjahren Anspruch auf sechs Freifahrtscheine jährlich für Fahrten auf den Linien der Bahn, in deren Diensten sie stehen. Auf fremden inländischen Bahnen genießen sie die Begünstigung des einfachen Regiepreises (eines Zehntels des normalen Preises) gegen Vorweis einer mit Lichtbild versehenen Dauerlegitimation. Die Ehegatten und die bis 21 Jahre alten Kinder eines solchen Bediensteten erhalten Dauerlegitimationen, die zur Lösung von Fahrkarten zum einfachen Regiepreis berechtigen.

Im *definitiven* Dienstverhältnis befindlichen Bediensteten stehen außer sechs Freifahrtscheinen jährlich Dauerlegitima-

tionen zur Fahrt zum einfachen Personalfahrpreis zu. Deren Frauen und Kinder unter 21 Jahren haben auf je einen Schnell- oder D-Zug Freifahrtschein jährlich und auf Fahrten zum einfachen Personalfahrpreis mittels der Legitimation Anspruch. Die Freifahrtscheine der definitiven Bediensteten und ihrer Angehörigen sind auf den Linien aller inländischen Bahnen, die dem Fahrbegünstigungsverband angehören, benutzbar.

Von den Freifahrtscheinen der Bediensteten sind drei für D- oder Schnellzüge, drei für Personenzüge gültig.

Die Zahl der Fahrten zu Regiepreisen auf Grund der Legitimationen ist nicht beschränkt.

Dauerfreikarten erhalten:

aktive Bedienstete, Beamtenanwärter und Hilfsbedienstete für tägliche Fahrten zwischen Dienst- und Wohnort;

aktive Bedienstete sowie deren Frauen und Kinder zum Kirchenbesuch, zur Heilbehandlung in einem Krankenhaus. (Kinder außerdem zum Schulbesuch oder zum Besuch der Lehre).

Fahrbegünstigungen der Bediensteten des Ruhestandes.

Definitiv gewesene Bedienstete mit ordentlicher Pension erhalten auf den Linien der Bahn, bei der sie bedienstet gewesen, zwei Freifahrtscheine jährlich. Ferner sind für sie die Linien der am Fahrbegünstigungsverband teilnehmenden Bahnverwaltungen auf Grund der Dauerlegitimationen zum einfachen Personalfahrpreis benutzbar.

Das gleiche Fahrbegünstigungsausmaß an Fahrten zu Regiepreisen steht den Gattinnen und den bis 21 Jahre alten Kindern der obigen Bediensteten zu.

Unfallrentner oder Haftpflichtrentner (Beamte, Arbeiter, nichtständige Hilfsbedienstete) bezahlen für sich, die Ehegattin und bis 21 Jahre alte Kinder auf der eigenen Bahn doppelten Personalfahrpreis. Außerdem erhalten sie jährlich sechs Personalfahrkartenanweisungen;

Ferner haben Anspruch auf Fahrtvergünstigungen: Witwen und Waisen.

Zusammenstellung der Fahrbegünstigungen auf den Linien der fremden ausländischen Verkehrsunternehmungen.

Folgende ausländische Bahnen gewähren Fahrbegünstigungen:

Bulgarische Staatsbahnen, Dänische Staatsbahnen, Deutsche Reichseisenbahnen, Französische Nordbahn, Französische Ostbahn, Französische Mittelmeerbahn, Great Eastern Railway und London North Western Railway, Holländische Eisenbahngesellschaft, Italienische Staatsbahnen, Niederländische Staatsbahnen, Polnische Staatsbahnen, Rumänische Staatsbahnen, Schweizerische Bundesbahnen, Staatsbahnen des Königreiches der Serben, Kroaten und Slowenen, Società Veneta (Venetianische Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Sekundärbahnen), Tschechoslowakische Staatsbahnen, Ungarische Staatsbahnen, Ungarische Südbahngesellschaft.

In der Regel erhalten aktive Bedienstete einmal im Jahre Freifahrt auf ausländischen Strecken. Angehörige aktiver Bediensteter 50% Ermäßigung. Die Vergünstigung wird erteilt entweder auf Ansuchen oder auf Grund von Empfehlungsschreiben, bzw. Legitimationen.

Sonstige Bemerkungen.

Es können benutzen: die Bediensteten der Verwendungsgruppe 1—9 (Unterbeamte und Hilfsbedienstete) die III. Wagenklasse, 10—14 (Beamte aufwärts bis zu Inspektoren) die II. Wagenklasse, 15—19 (Beamte vom Inspektor aufwärts) die I. Wagenklasse.

Für die Ausstellung der Freifahrtscheine und Personalfahrpreisangelegenheiten usw. werden kleine Beträge erhoben zur Deckung der Drucksachenspesen usw.

Bei dienstlichen Übersiedlungen (Diansantritt, Versetzung, Dienstaustritt) wird den Bediensteten für die Familie und für das Umzugsgut freie Fahrt und freier Eisenbahntransport gewährt.

Bei der ersten Übersiedlung nach erfolgter Versetzung in den Ruhestand wird Frachtfreifahrt, bei der zweiten Übersiedlung nach Versetzung in den Ruhestand Eisenbahntransport zum Personalsatz gewährt.

Witwen und Waisen wird bei der ersten Übersiedlung nach dem Ableben des Gatten oder Vaters Frachtfreifahrt zugestanden.

XII. Belohnungen und Strafen.

Belohnungen.

Wenn Bedienstete durch besondere Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart oder persönlichen Mut einen Unglücksfall verhindern, oder einem solchen vorbeugen, spricht die Verwaltung belobende Anerkennungen aus; sie kann diese mit Belohnungen verbinden.

Diese „belobenden Anerkennungen“ sind in den Dienst- und Standesausweisen der betreffenden Bediensteten einzutragen.

Für außergewöhnliche Dienstleistungen, für Erfindungen im Bahnwesen, die der Bahnverwaltung zur Verfügung zu stellen sind, können Prämien gewährt werden. Solche Prämien gewährt die Verwaltung zur Förderung der werktätigen Mitarbeit des Personals, manchmal aber auch in Fällen, wenn sie von etwaigen Erfindungen aus technischen Gründen keinen Gebrauch macht. Die Aufmerksamkeit der Bediensteten bei Ausübung des Dienstes wird durch Prämien (prozentuelle Anteile) angespornt; diese werden gewährt für Bewahrung der Bahnverwaltung vor materieller Schädigung, (Aufdeckung falscher Frachtdeklaration, Fahrgebührenhinterziehung und dergl.).

Strafen.

Ordnungsstrafen sind: Rügen, Geldbußen.

Die im einzelnen Fall verhängte Geldbuße ist mit mindestens ein Prozent des auf einen Monat entfallenden Teiles der Jahresbezüge an Gehalt oder Lohn und Ortszuschlag und mit höchstens vier Prozent dieser Bezüge zu bemessen.

Disziplinarstrafen sind: Verweise, Geldstrafen, Versetzung auf einen anderen Dienstposten derselben Verwendungsgruppe, Versetzung auf einen anderen Dienstposten einer niedrigeren Verwendungsgruppe, Versetzung in den dauernden Ruhestand, Minderung des Gehaltes und der Teuerungszulage mit gleichzeitiger Versetzung in den dauernden Ruhestand, Dienstentlassung

Geldstrafen können bis 10% der Bezüge für die Dauer von mindestens 2 bis höchstens 12 Monate verfügt werden.

Bei der Strafe der Minderung des Gehaltes und der Teuerungszulage mit gleichzeitiger Versetzung in den dauernden Ruhestand kann bis zum Höchstbetrage von 50 vom Hundert dieser Bezüge erkannt werden. Die so geminderten Bezüge sind zur Bemessung des Ruhegenusses maßgebend.

Strafweise in den Ruhestand versetzte Bedienstete können des Rechtes zur Führung des Diensttitels und zum Tragen der Dienstuniform sowie der in besonderen Vorschriften ihnen und ihren Familienangehörigen gewährten Fahr- und Frachtbegünstigungen, der Begünstigung des Brennstoffbezuges sowie etwaiger sonstiger Begünstigungen zeitlich begrenzt oder dauernd verlustig erklärt werden.

Strafweise entlassene Bedienstete verlieren alle aus dem Dienstverhältnisse fließende Rechte und Begünstigungen für sich und die Familienangehörigen. Inwieweit Ansprüche auf die Altersversorgungsanstalten bestehen bleiben, wird durch die einschlägigen Satzungen bestimmt.

Die gleichzeitige Verhängung mehrerer Disziplinarstrafen oder einer Disziplinar- und Ordnungsstrafe in einem Disziplinarverfahren ist unzulässig.

Die Strafbeträge werden dem Pensionsfonds und der Krankenkasse überwiesen.

Vor Verhängung jeder Strafe ist dem Bediensteten Gelegenheit gegeben, sich über das ihm zur Last gelegte Dienstvergehen zu verantworten. Der Bedienstete kann mit seiner Personalvertretung (Vertrauensmann, Vertrauensmännerausschuß, Personalausschuß und Zentralausschuß) Rücksprache nehmen und deren Intervention anrufen.

Die Vernehmung des Bediensteten ist ein dienstlicher Akt, bei dem die Intervention der Personalvertretung unzulässig ist. Wohl aber kann die Personalvertretung zu dem Straffall Stellung nehmen und der Dienststelle Aufklärungen, die zur Verteidigung des Bediensteten dienlich sind, geben.

Der zur Verantwortung Gezogene hat das Recht sich im Disziplinarverfahren eines Verteidigers aus dem Kreise der aktiven und seit mindestens 10 Jahren im Eisenbahndienste stehenden Bediensteten zu bedienen.

Auf Ansuchen ist dem Beschuldigten für die mündliche Verhandlung vor der Disziplinarkammer vom Präsidenten der Bundesbahndirektion und für die mündliche Verhandlung vor dem Disziplinarhofe (Disziplinaroberkammer) vom Generaldirektor aus dem Kreise der am Sitze der Disziplinarkammer oder der Disziplinaroberkammer in aktiver Dienstleistung stehenden Bediensteten ein Verteidiger zu bestellen.

Ersatzforderungen für durch böswillige und leichtfertige Dienstesausübung der Bahnverwaltung verursachte Schäden, können nur von der Generaldirektion im Einvernehmen mit dem Zentralausschusse der Personalvertretung geltend gemacht werden. Er wird damit jedoch weniger der Zweck der Hereinbringung des Schadens, als eine erzieherische Einwirkung auf die Bediensteten verfolgt.

Berufungen gegen *Ordnungsstrafen* sind auf dem Dienstwege an die übergeordnete Dienststelle zu richten.

Gegen *Disziplinarstrafen*, die auf Grund eines Urteiles der Disziplinarkammer einer Bundesbahndirektion verfügt wurden, steht den Bediensteten die Berufung an die Generaldirektion zu, die den Straffall der Disziplinaroberkammer zur Verhandlung überweist. Gegen Urteile der Disziplinaroberkammer ist eine Berufung unzulässig, auch nicht wenn sie als erste zuständige Instanz (im Falle eines Bediensteten der Generaldirektion) fungiert.

In dem Dienstzeugnis dürfen in keinem Falle Äußerungen vorkommen, die für das weitere Fortkommen des Bediensteten von Nachteil sein könnten.

Die Entlassung wird vom Vorstände der vorgesetzten Behörde *ohne vorangegangenes Disziplinarverfahren* ausgesprochen, wenn gegen einen Bediensteten eine strafgerichtliche Verurteilung erfolgt oder nachträglich bekannt wird, die den Verlust des öffentlichen Amtes oder Dienstes oder die Unfähigkeit zur Erlangung eines solchen kraft des Gesetzes nach sich zieht. In diesem Falle ist keine Berufung möglich.

Bedingte Verurteilung bzw. bedingte Strafen kommen im Dienststrafverfahren der Bundesbahnverwaltung nicht vor.

Jede Strafverfügung erfolgt schriftlich unter Angabe der Gründe.

Die Strafe wird nach Maßgabe der Schwere des Delikts gemessen.

Sofortige Dienstentlassung erfolgt bei strafgerichtlicher Verurteilung eines Bediensteten wegen eines Verbrechens. In diesem Falle ist Entlassung mit der Einstellung aller Bezüge verbunden.

Mit Dienstentlassung können gemäß Dienstordnung im Wege des Disziplinarstrafverfahrens folgende Delikte geahndet werden:

Die Verheimlichung eines Ausschließungsgrundes bei der Aufnahme,

„Agitationen, welche die Disziplin zu lockern geeignet sind, Verhetzungen des Personals, Schmähungen der Vorgesetzten oder der vorgesetzten Behörden, mögen diese Handlungen in welcher Form immer erfolgen, sowie die Teilnahme an solchen Handlungen, und zwar an den Anstiftern sowie bei schweren Umständen an den unmittelbaren Tätern und jenen, denen eine vorsätzliche Teilnahme zur Last fällt.“

Gewissenlose Qualifikation eines Untergebenen.

Mißhandlung eines Untergebenen.

Widersetzlichkeit, Ungehorsam im Dienste und Dienstverweigerung.

Geschenkannahme.

Trunkenheit im Eisenbahnbetriebsdienst, oder unter erschwerenden Umständen im Dienste überhaupt.

Vorsätzliche Verletzung des Amtsheimnisses.

Ausbleiben vom Dienste und Urlaubsüberschreitung unter erschwerenden Umständen; wenn ein Bediensteter über 3 Wochen nach enthaltener Aufforderung, das Amt anzutreten, oder in dasselbe zurückzukehren, länger als eine Woche oder schon wiederholt eigenmächtig vom Dienste ausgeblieben ist u. a.

- Schwere, die Sicherheit des Betriebes gefährdende Übertretungen oder Außerachtlassungen der Verkehrsvorschriften.
- Unredliche oder unsittliche Handlungen.
- Unwürdiges Verhalten unter erschwerenden Umständen.
- Falsche Zeugenaussage im Disziplinarverfahren.
- Vorschriftswidrige Gebahrung mit vertraulichen Instruktionen und Beheften unter erschwerenden Umständen.
- Wiederholte Verletzung sonstiger wesentlicher Dienstpflichten trotz mehrmals vorangegangener Disziplinarstrafen.
- Im Falle der Disziplinarstrafe der Entlassung tritt die Einstellung aller Bezüge ein.

XIII. Wohnungsfrage.

Die Bundesbahnverwaltung trägt mit ihrem ganzen dienstlichen Apparat zur Unterbringung des Personals bei. Sowohl bei der Zentralstelle als auch bei den Betriebsdirektionen sind eigene Wohnungsfürsorgestellen mit den nötigen Beamten aufgestellt, die alle Fragen der Wohnungsbeschaffung, Zuweisung usw. einvernehmlich mit der Personalvertretung regeln.

Es wird jährlich nach Maßgabe der vorhandenen Geldmittel eine Reihe von Bauten in eigener Regie und nach einem einvernehmlich mit der Personalvertretung aufgestellten Bauprogramm ausgeführt.

Der Aufwand im Jahre 1922 und 1923 betrug etwa acht Milliarden österreichische Kronen, im Jahre 1924: 30 Milliarden österreichische Kronen. (Der Aufwand im Jahre 1925 ist auf etwa 10 Milliarden österreichische Kronen veranschlagt.)

Außerdem wurden aus normalen Erhaltungskrediten die Summen zur Verfügung gestellt, welche erforderlich waren, um aufgelassene Büroräume und sonstige geeignete Objekte für Wohnungen brauchbar zu machen. Auf diese Art wurden im Laufe der Zeit etwa 500 bis 600 Wohnungen geschaffen.

Eisenbahner-Bau- und Siedlungsgenossenschaften wurden sowohl von der Regierung als auch von der Eisenbahnverwaltung mit Geldmitteln bzw. Krediten unterstützt.

Schließlich wurden auch mit den Großgemeinden und insbesondere mit der Gemeinde Wien Verhandlungen mit Erfolg geführt, um der Eisenbahnverwaltung als Steuerträgerin eine entsprechende Anzahl von Eisenbahnerwohnungen zu sichern.

Die Benutzung einer Naturalwohnung ist mit keiner Einschränkung der Bewegungsfreiheit der Bediensteten verbunden.

Der Mietzins ist den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen angepaßt und richtet sich nach dem Flächenraum. Die Mietzinsbestimmungen sind für das gesamte Personal gleich; für schlechtere Wohnungen sind Mietzinsnachlässe bis zu 90% vorgesehen.

Die Organisation befaßt sich nicht direkt mit dem Bau von Wohnungen.

XIV. Aufenthaltsräume, hygienische und Sicherheitsmaßnahmen.

Für die Gruppen des Zugbegleits-, Zugförderungs- und des Werkstättenpersonals bestehen Bade- und Wascheinrichtungen; in einzelnen größeren Stationen auch für das Stationspersonal. Nach Maßgabe der Platzverhältnisse können diese Einrichtungen auch von dem übrigen Personal und deren Familienangehörigen benutzt werden.

Von diesen Einrichtungen wird starker Gebrauch gemacht. Auf die weitere Ausgestaltung wird angedrungen.

Klagen werden im allgemeinen nicht laut. Einzelne veraltete Anlagen sind erneuerungsbedürftig, doch durchweg gebrauchsfähig.

Spezielle Übernachtungslokale für das Personal sind eingerichtet und zwar durchweg bahneigene Gebäude (Kasernen). Nur in vereinzelt Fällen sind in jenen Stationen, wo der Bau von Kasernen bisher nicht möglich war, die Übernachtungslokale in Naturalwohngebäuden. Teilweise wird das Personal aus obigen Gründen auch in gemieteten Baracken untergebracht.

Das Zugbegleit-, Zugförderungs- und Werkstättenpersonal hat eigene Räume zur Einnahme der Mahlzeiten; auf größeren Stationen auch das übrige Personal. Wenig Räume sind für das Strecken- (Bahnerhaltungs-)personal vorhanden.

Das Streckenpersonal fordert überall die Schaffung von Unterkunftsräumen zwecks Aufwärmen der mitgenommenen Mahlzeiten. Teilweise wurden aufgelassene Dienststätten hierzu zur Verfügung gestellt.

Außer den Bahnhofsgastwirtschaften sind sehr wenige Kantinen vorhanden. Dagegen werden von den Eisenbahnkonsumgenossenschaften in den größeren Stationen Personalküchen betrieben, die sich sehr bewährt haben.

An den Bahnhofsbüfets wird an das Personal Essen und Getränke mit einer Preismäßigung bis zu 25% verabfolgt.

Die Betriebsleitung ist bestrebt, die Abstinenzbewegung zu fördern. Alle Wirtschaftsbetriebe sind gehalten, alkoholfreie Getränke auszugeben.

Einrichtungen zur maschinellen Reinigung der Wagen, zum Ausklopfen der Kissen zur Desinfektion der Wagen usw. bestehen in nachfolgender Art:

Die Kissen usw. der Wagen I. und II. Klasse werden in großen Bahnhofsanlagen mittels elektrisch betriebener Staubsaugapparate gereinigt, sonst erfolgt das Reinigen dieser Gegenstände durch Ausklopfen. Die Fußböden werden gekehrt; in Wagen III. Klasse werden die Fußböden zwecks Vermeidung der Staubeentwicklung mit Exolöl behandelt.

Viehwagen werden in eigenen Desinfektionsanlagen gereinigt und entweder mit Kalk oder Mischungen von Lysol und Exol desinfiziert.

In den Werkstättenbetrieben sind Schutzvorrichtungen vorhanden. Automatische Kuppelungen sind nicht eingeführt.

XV. Dienstkleidung.

Mit Ausnahme des im Kanzleidienst beschäftigten Personals und der nichtständigen Hilfsbediensteten erhält das Personal Dienst- bzw. Arbeitskleider, für die es einen Teil der Kosten zu ersetzen hat.

Kleidergeld gelangt nicht zur Auszahlung.

Ein Lokomotivführer erhält:	1. Pelzrock, 2. Kappe, 3. ein blaues Leinenüberkleid, 4. Leinenanzug. Tragzeit: 1. sechs Jahre, 2. zwei Jahre, 3. ein Jahr, 4. zwei Jahre	68 400
Ein Zugführer erhält:	1. eine Tuchbluse, 2. eine Tuchhose, 3. Tuchmantel, 4. Pelzmantel, 5. Kappe. Tragzeit: 1. zwei Jahre, 2. ein Jahr, 3. drei Jahre, 4. sechs Jahre, 5. ein Jahr	122 400
Ein Bremsler erhält:	1. eine Tuchbluse, 2. Tuchhose, 3. Tuchmantel, 4. Pelzmantel, 5. Kappe, 6. Leinenbluse. Tragzeit: 1. zwei Jahre, 2. ein Jahr, 3. zwei Jahre, 4. vier Jahre, 5. ein Jahr, 6. ein Jahr	122 400
Ein Rangierer (Verschieber) erhält:	1. Tuchhose, 2. Tuchbluse, 3. Tuchrock, 4. Pelzrock, 5. Kappe, 6. Regenjacke, 7. blaues Leinenüberkleid. Tragzeit: 1. ein Jahr, 2. zwei Jahre, 3. vier Jahre, 4. vier Jahre, 5. ein Jahr, 6. vier Jahre, 7. 1½ Jahre	96 400
Ein Stationsassistent (Fahrdienstleiter) erhält:	1. eine Tuchbluse, 2. Tuchhose, 3. Tuchmantel, 4. Kappe, 5. Pelzrock. Tragzeit: 1. zwei Jahre, 2. ein Jahr, 3. vier Jahre, 4. ein Jahr, 5. sechs Jahre	122 400
Ein Magazins-Stationsarbeiter erhält:	1. Tuchrock, 2. Kappe, 3. Leinenbluse. Tragzeit: 1. vier Jahre, 2. zwei Jahre, 3. zwei Jahre	42 000
Ein Strecken-(Oberbau)arbeiter erhält:	1. Tuchrock, 2. Leinenanzug. Tragzeit: 1. vier Jahre, 2. zwei Jahre	79 000
Ein Putzer (Wagenreiner):	wie Stationsarbeiter.	
Ein Putzer in Heizhäusern:	1. Tuchrock, 2. Blaues Leinenüberkleid, 3. Leinenanzug. Tragzeit: 1. vier Jahre, 2. ein Jahr, 3. zwei Jahre	68 000
Ein Bahnsteigschaffner erhält:	1. Tuchbluse, 2. Tuchhose, 3. Tuchmantel, 4. Pelz, 5. Kappe. Tragzeit: 1. zwei Jahre, 2. ein Jahr, 3. vier Jahre, 4. vier Jahre, 5. 1½ Jahre	122 400
Ein Weichensteller erhält:	1. Tuchhose, 2. Tuchbluse, 3. Tuchrock, 4. Pelzrock, 5. Kappe. Tragzeit: 1. ein Jahr, 2. zwei Jahre, 3. vier Jahre, 4. sechs Jahre, 5. 1½ Jahre	96 000

Beitragsleistung des Bediensteten im Jahre 1923 in Kronen:

XVI. Körperliche Prüfung und Augenrevision des Eisenbahnpersonals.

Jeder in den Eisenbahndienst Eintretende ist bei der Neuaufnahme und vor der Festanstellung genau zu untersuchen.

Das im Verkehrsdienst stehende Personal muß sodann bis zum 45. Lebensjahr alle fünf Jahre vom 45. bis 60. Lebensjahr alle drei Jahre und vom 60. Jahre alle zwei Jahre einer Wiederholungsuntersuchung unterzogen werden. Außerdem gelegentlich nach bestimmten Krankheiten, Unfällen und dergleichen.

Das übrige Personal bei bestimmten Anlässen wie genannt, oder wenn ein nicht im Verkehrsdienst Stehender zu diesem Dienst herangezogen werden soll.

In der Regel erwächst dem Untersuchten, der für seine ursprüngliche Beschäftigung untauglich befunden wird, eine pekuniäre Einbuße durch Verlust der Nebenbezüge bzw. Einteilung in eine niedrigere Verwendungsgruppe und dergleichen.

Die ärztlichen Bestimmungen lauten:

Bei der Neuaufnahme und Festanstellung wird verlangt: volle körperliche und geistige Gesundheit, außerdem bei Zugehörigen zur Gruppe A: Sehschärfe 6/6 auf jedem Auge, normaler Farbensinn, Hören der Flüstersprache auf 5 Meter auf jedem Ohre (Lokomotiv-, Zugbegleit-, Vershub-, Weichen- und Signalbedienungs-, Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichts-, sowie Schiffspersonal).

Bei Gruppe B: auf jedem Auge ohne Glas = 6/18 und mit Konkavglas (bis höchstens 5.0 D.) = 6/6. Normaler Farbensinn und Flüstersprache auf 5 Meter auf jedem Ohr. (Beamte im ausübenden Dienst und namentlich angeführte Bedienstete im Anhang I der Instruktion XXVII (1910) z. B. Zugsrevisor, Wagen-, Signal-Stationsmeister u. dgl.). Wenn Gläser nötig, entscheidet der Chefarzt.

Für Gruppe C: Ohne Glas 6/18, mit Glas 6/9. Halbblaute Sprache auf 5 Meter. Bedienstete, die in die Lage kommen, das Gleis im Dienste zu überschreiten (Beleuchtungs-, Magazins-, Werkmeister u. dgl.).

Gruppe D: mit Glas 6/9, halbblaute Sprache auf 5 Meter. (B. ausschließlich im Bürodienst.)

Weder der Bahnarzt noch der Dienstvorstand darf dem Untersuchten das Ergebnis der Untersuchung mitteilen (zumeist erfährt er dies durch den Kanzleidner!). Der Bedienstete wird im Dienstwege von einer etwaigen Veränderung seiner Einteilung verständigt.

In den uns zugänglichen Vorschriften ist hinsichtlich der Möglichkeit einer Revision des Gutachtens nichts vorgesehen. Bedienstete haben aber im Dienstwege wiederholt um chefarztliche Überprüfung angesucht. Solchen Ansuchen wurde stets Folge gegeben. Jetzt werden solche Nachprüfungen zumeist von den Personalvertretungen verlangt.

XVII. Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.

Das österreichische Eisenbahnpersonal hat sich teils durch die Organisation, teils durch ihre humanitären Einrichtungen, (hauptsächlich durch die Krankenkasse) Erholungsheime, sowie Heilanstalten geschaffen. Die Krankenkasse besitzt:

- das Rekonvaleszentenheim in Neulengbach (eine Fahrstunde von Wien), mit 70 Betten (davon 25 für Frauen).
- Das Rekonvaleszentenheim Karawankenhof, das im Jahre 1924 als provisorische Lungenheilstätte verwendet wurde (130 Betten).
- Das Kindererholungsheim Schloß Neuhaus bei Gurten in Ober-Österreich (80 Betten).

Neuhaus und Neulengbach sind ganzjährig in Betrieb, während der Karawankenhof nur nach Bedarf in Betrieb genommen wird.

Außerdem besitzt das Lokpersonal des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereins zwei Erholungsheime und

zwar in Mittwalde (Kärnten) und Stadl-Paura (Ober-Österreich).

Die Krankenkasse besitzt auch ein eigenes Heim in dem weltberühmten Kurort Bad-Gastein (Salzburg) mit 50 Betten und mit eingeleiteter Kurquelle. Ein Heim in dem neuen Kurort Schallerbach (Ober-Österreich) ist derzeit im Bau und soll mit 1. Juli 1925 in Betrieb gesetzt werden. Dieses ist ebenfalls für 50 Betten vorgesehen.

Außerdem hat die Krankenkasse in den letzten Tagen eine eigene Lungenheilstätte erworben und zwar in Judendorf bei Graz (Steiermark) mit 200 Betten. Weiter ist die Krankenkasse Mitaktionärin der großen Lungenheilstätte Alland in Nieder-Österreich (für unser Personal mit 43 Betten für Erwachsene und 7 Kinderbetten).

Das Rekonvaleszentenheim Neulengbach ist von der früheren Bahnverwaltung (Eisenbahnminister Forster) aus einem Fonds der ehemaligen Nordwestbahn erbaut worden und wird seit seiner Erbauung 1916 von der Krankenkasse betrieben und von ihr auch verwaltet.

Das Erholungsheim Neuhaus gehört der Kaiser-Jubiläumstiftung in der — nebenbei bemerkt — die Krankenkasse die Majorität hat. Dieses Heim wird seit dem Jahre 1918 von der Krankenkasse geführt und verwaltet.

Das Erholungsheim Karawankenhof ist Eigentum der Krankenkasse.

Die Heime des Rechtsschutzvereins werden nur von unserer Organisation geführt und verwaltet. Die Verwaltung selbst hat weder Heime, noch sonstige Anstalten.

Aufnahmebedingungen: Für die von der Krankenkasse geführten Heime sind die Bedingungen durch Erkrankung gegeben. Jeder Gesuchsteller wird von einem unserer Ärzte auf Bedürftigkeit untersucht; das schriftliche Formular wird vom Arzte selbst ausgefüllt und an den Vorstand der Krankenkasse weitergeleitet. Dort wird nach dem ärztlichen Gutachten vom obersten Chefarzt das Gesuch qualifiziert und der zuständigen Heilstätte oder dem Erholungsheim zugewiesen. An der Einberufung arbeitet wieder ein gewählter Funktionär mit, sodaß wir sagen können, alle angeführten Heime stehen unter Eigenverwaltung des Personals.

Im Kindererholungsheim Neulengbach werden nur Kinder von 6 bis 14 Jahren aufgenommen und zwar Erholungsbedürftige mit Ausschluß von tuberkulösen Kindern.

Finanziell zeigt sich folgendes Bild: Für die Heime der Krankenkasse zahlt der Bedienstete einen Regiekostenbeitrag in der Höhe von einem Fünftel bis einem Viertel, den übrigen Betrag deckt die Krankenkasse aus eigenen Mitteln.

Für die von den Organisationen geführten Urlauberheime werden die Verwaltungskosten durch niedrige Regiekosten aufgebracht. Die Verpflegungskosten müssen von den Betreffenden selbst gedeckt werden. Die Anlagekapitalien sind in den meisten Fällen durch die Organisationen aufgebracht. Zurzeit wird weder ein Zinsfuß noch eine Amortisation in die Regiesätze eingestellt.

XVIII. Technische Ausbildung.

Zwecks betriebstechnischer Ausbildung des Personals wurden auf Initiative der Fachgruppen Kurse und Schulen errichtet, für deren Kostendeckung die Unternehmung aufzukommen hat.

Je nach Bedarf örtlicher Verhältnisse werden zumeist im Zusammenhang mit der Ablegung vorgeschriebener Dienstprüfungen auf Anregung der Fachgruppen Kurse abgehalten. Die Teilnehmer haben einen Kursbeitrag für die Lehrkraft zu entrichten, während die Unternehmung die Räume, Beheizung und Beleuchtung stellt. Den Kursteilnehmern aus der Provinz wird seitens der Bahn freie Fahrt gewährt.

Nach Ansicht der Organisation ist die fachliche Aus- und Weiterbildung des Personals Sache der Unternehmung; da es aber angesichts des weitgehenden Mitwirkungsrechtes des Personals in allen dienstrechtlichen und betriebswirtschaftlichen Fragen im Interesse des Personals gelegen ist, einen fachlich gut geschulten Vertrauensmännerapparat zu besitzen und für gut geschultes Personal bei Anwendung des Verwendungsprinzipes eine Aufstiegsmöglichkeit gegeben ist, kann die Organisation das Ausmaß der fachlichen Ausbildung des Personals nicht allein durch die Unternehmung bestimmen lassen.

Besonders regen Zuspruch finden die Kurse für das Maschinenpersonal und für die Fahrdienstleiter, wobei besonders hervorgehoben werden muß, daß nach dem Zusammenbruch der Monarchie vom Maschinenpersonal Fachkurse ins Leben gerufen wurden und durch Jahre hindurch der Kostenaufwand von der Organisation (Gruppe Zugförderung) mit einem Betrage von 220 Millionen Kronen bestritten wurde.

Für die fachliche Ausbildung des Personals in der Provinz wird auch durch die Institution der Wanderlehrer gesorgt.

* *

Ergänzung zu V (Die Organisation des Personals).

Der Mitgliederstand des Gewerkschafts- und Rechtsschutzvereins des österreichischen Eisenbahnpersonals war:

am 31. Mai 1924: 84 511, worunter 12 403 Pensionisten;

am 31. Dezember 1923: 91 456, worunter 10 251 Pensionisten;

am 31. Dezember 1922: 110 708, worunter 3784 Pensionisten.

Die Zahl der weiblichen Mitglieder betrug zu den verschiedenen Zeitpunkten 709, 1006 bzw. 2125 (31. 12. 1922).

Falsche Berichterstattung.

Wir haben bisher in unseren Publikationen stets davon Abstand genommen, uns mit den andern Richtungen der Arbeiterbewegung auseinanderzusetzen. Wir haben stets getrachtet, das Vereinigende und Verbindende zu betonen und sind nicht geneigt, durch gegenseitige Polemiken die Kluft, die heute die Arbeiterbewegung in verschiedene Richtungen trennt, künstlich noch zu vergrößern.

So ziemlich das Gegenteil ist hinsichtlich der Publikationen der sogenannten revolutionären Transportarbeiterbewegung festzustellen. Es fällt uns auch heute nicht ein, hierauf näher einzugehen; nur wollen wir an einem Beispiel die völlige Unkenntnis oder Unwahrhaftigkeit belegen, mit der dort über Angelegenheiten geschrieben wird, die dazu herhalten müssen, den an die Adresse der I. T. F. gerichteten Beschimpfungen eine Rechtfertigung zu liefern.

Im Blatt der kommunistischen Eisenbahner Frankreichs vom 1. April finden wir einen vom „Roten Internationalen Transportarbeiter-Bulletin“ übernommenen Artikel, der sich mit den Verhältnissen in der Tschechoslowakei beschäftigt. In diesem Artikel wird die *nationalistische* Organisation „Jednota“, die seitens der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen heftig bekämpft wird, als eine zur I. T. F. gehörende Gewerkschaft bezeichnet und der I. T. F. für die Äußerungen dieser nationalistischen Organisation, gegen die wir in unseren Publikationen selbst wiederholt Stellung genommen haben, Verantwortlichkeit zugeschrieben.

Ähnliche Beweise für die auf der genannten Seite herrschende Unwahrhaftigkeit ließen sich in langer Reihe anführen.



Das deutsch-belgisch-holländische Bündnis der Hafentarbeiter.

Der im vorigen Mitteilungsblatt abgedruckte Aufruf, den die I. T. F. gemeinsam mit den ihr angeschlossenen Transportarbeiterorganisationen in Deutschland, Belgien und Holland an die Hafentarbeiter gerichtet hat, ist inzwischen in vielen Tausenden von Exemplaren in allen Häfen der Nordsee verbreitet und überall von den Arbeitern begrüßt worden. Die Presse der drei beteiligten Organisationen weist in längeren Ausführungen auf die Bedeutung des geschaffenen Bündnisses hin und unterstreicht darin insbesondere auch die Forderung nach nationaler und internationaler Solidarität. Einige Äußerungen seien hier festgehalten:

Deutscher Verkehrsbund am 7. März:

„Der Kampf gegen Achtstundentag, gegen ausreichende Löhne der deutschen Hafentarbeiter zieht immer wieder neue Kraft aus der Behauptung, die deutschen Häfen seien gegen die ausländischen konkurrenzfähig. Mit der umgekehrten Behauptung werden die sozialen und wirtschaftlichen Forderungen unserer ausländischen Kollegen der Öffentlichkeit als unpatriotisch und anti-national denunziert. Nun, wir als Arbeiter sind bereit, die Hafentreibsunternehmer von der Furcht vor der „billigeren Konkurrenz“ zu befreien. Wenn die deutschen Ausbeuter wirklich glauben, der Achtstundentag und ein menschenwürdiger Lohn für die Hafentarbeiter sei für den deutschen Handel, Transport und Verkehr nicht tragbar, so wollen wir gemeinsam mit unseren belgischen und holländischen Brüdern alles daran setzen, die soziale Belastung für die Nordseehäfen gleichzumachen. Wir werden Mittel und Wege finden, das gewaltsam aus den Untergründen menschlicher Bosheit geborene Gespenst der „Konkurrenzunfähigkeit“ totzuschlagen. Dazu ist aber notwendig, daß die Hafentarbeiter ein größeres Mitbestimmungsrecht erhalten...“

De Transportarbeiders (Holland) am 7. März:

„... Man wird mit uns darin übereinstimmen, daß dies für die Hafentarbeiter von größter Bedeutung ist. Mehr und mehr greift die wirtschaftliche Maschinerie, besonders in einem Betrieb wie dem unsrigen, international ineinander, wodurch die Notwendigkeit engeren Zusammenwirkens immer zwingender wird. Die Vorstände haben die Grundlage für gemeinsames Auftreten und bessere Kampfunterstützung geschaffen. Das kann aber nur dann zu Erfolgen führen, wenn die Arbeiter auch national gut organisiert sind. Aus diesem Grunde haben die deutsche, belgische und holländische Organisation und der Vorstand der I. T. F. beschlossen, sich mit einem gemeinsamen Manifest an die Hafentarbeiter der drei Länder zu wenden und sie dringend aufzufordern, die Ausführung unserer Pläne durch Stärkung der Organisationen zu ermöglichen.“

De Transportarbeiders (Belgien) April 1925:

„In Rotterdam ist bereits wiederholt versucht worden, den Achtstundentag zu entreißen. Bis jetzt ist den Unternehmern dies nicht gelungen. In Hamburg weisen alle Anzeichen darauf hin, daß die Unternehmer im Hafenbetrieb den Zehnstundentag einführen wollen. Sie erklären dies ganz offen. Natürlich wird ihnen das ohne Kampf nicht glücken. Es steht aber fest: wenn es den Unternehmern gelingt, in einem Hafen den Zehnstundentag wieder einzuführen, wird in allen Nordseehäfen das gleiche geschehen. Einmal in Hamburg eingeführt, werden Rotterdam und Antwerpen folgen. Jeder Hafentarbeiter muß darum begreifen, daß alle Arbeiter der Nordseehäfen ein Interesse daran haben, daß der Achtstundentag in allen diesen Häfen erhalten bleibt. Man vergesse auch nicht: Die Änderung des Achtstundentags in einen Zehnstundentag bedeutet nicht nur zwei Stunden verlängerte Arbeitszeit, sondern hat auch zur unmittelbaren Folge, daß für zehnstündige Arbeit derselbe Lohn gezahlt wird wie für achtstündige. Das würden die Unternehmern in zwei oder drei Etappen erreichen können. Darum, Arbeiter, habt ihr nicht nur ein Interesse an dem, was in eurer unmittelbaren Umgebung, sondern auch an dem, was in anderen Häfen vorgeht! Wir wissen, worauf die Unternehmer hinauswollen. Wir haben unsere Gefechtsstellung geregelt. Sind alle Hafentarbeiter innerhalb und außerhalb der Grenzen eingesinnt, dann warten wir die Angriffe der Unternehmer ohne Sorge und mit Ruhe ab, in der Überzeugung, daß sie sich an der nationalen und internationalen Solidarität zerschlagen werden.“

Die Forderungen der Berufskraftfahrer vor dem technischen Sonderausschuß des Völkerbundes für den Straßenverkehr.

Bekanntlich führte der technische Sonderausschuß des Völkerbundes für den Straßenverkehr Verhandlungen zwecks Schaffung eines neuen internationalen Abkommens über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Um hierbei auch die Interessen der Berufskraftfahrer zur Geltung zu bringen, hatte die Exekutive der Internationalen Transportarbeiter-Föderation im Oktober 1924 verlangt, daß zu diesen Beratungen auch Vertreter der I. T. F. herangezogen würden. Gleichzeitig wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, bei der zu schaffenden internationalen Regelung folgende Forderungen der Kraftwagenführer zu berücksichtigen:

1. Neuregelung der Frage des Anbringens von Kennzeichen und Signalinstrumenten an der Vorder- und Rückseite des Wagens, Festsetzung der Farbenbeleuchtung dieser Zeichen bei Nacht.
2. Präzise Festsetzung der Ausweiche-Anordnungen im internationalen Durchgangsverkehr zur Verhütung von Unglücksfällen.
3. Anbringung von Signalen und Vorseignalen an eisenbahnebenen Straßenkreuzungen usw., die bei Nacht beleuchtet sein müssen.
4. Durchführung der Aufstellung internationaler Warnungszeichen an gefährlichen Wegstellen nach Schweizer Muster in allen Vertragsstaaten.
5. Schaffung internationaler Vereinbarungen über die Anbringung von Gleitschutz an den Radmänteln.
6. Schaffung staatlicher oder kommunaler Schulen für Kraftwagenführer.
7. Schaffung von Vorschriften über theoretische und praktische Prüfungen der Kraftwagenführer und über die Zulassung von Wagen und Führern zum öffentlichen Verkehr.
8. Festsetzung eines Mindestalters von 21 Jahren für die Zulassung zur Führerprüfung.
9. Haftpflichtversicherung für Berufsfahrer und Wagen durch den Wageninhaber.
10. Automatische Inbetriebsetzung des Motors bei Wagen mit Explosionsmotoren.
11. Internationale Vereinbarungen über die Ausstattung der Führersitze am Kraftwagen mit Metallfedern und Polstersitzen, sowie über Anbringung von Schutzvorrichtungen gegen Wind und Wetter.
12. Internationale Vereinbarungen über die Verwendung von Anhängerwagen unter der Voraussetzung, daß nebst den übrigen Sicherheitsmaßnahmen die Sitze der Mitfahrer (Bremsen) mit Metallfedern versehen und gepolstert und der Platz des Bremsers gegen Wind und Wetter geschützt ist.

Eine weitere Forderung bezog sich auf die Aufstellung internationaler Richtlinien über den sozialen Schutz der Berufskraftwagenlenker und zwar:

- a) Ausfertigung eines Dienstvertrages bei Antritt des Arbeitsverhältnisses, in welchem Art und Umfang der Dienstleistung sowie das dafür gebührende Entgelt (Geld- und Naturalbezüge), enthalten sein sollen.
- b) Anspruch des Führers auf das vereinbarte Entgelt auch bei Krankheit oder aus anderen Gründen erfolgender kurzer Dienstbehinderung.
- c) Festsetzung der Arbeitszeit auf acht Stunden täglich bzw. 48 Stunden wöchentlich.
- d) Festsetzung eines Ruhetages im Ausmaße von 36 Stunden pro Woche.
- e) Urlaub jährlich zwei Wochen, steigend bis zu fünf Wochen nach 20jähriger Dienstzeit. (Urlaubsanspruch entsteht nach einer Dienstdauer von sechs Monaten.)
- f) Sechswöchentliche Kündigung zum Kalenderviertel.
- g) Festsetzung einer angemessenen Ruhezeit nach zweistündiger ununterbrochener Fahrleistung bei sichtlicher Ermüdung des Führers.
- h) Pensionsberechtigung für Berufskraftfahrer.“

Alle diese Forderungen wurden, wie bereits im Mitteilungsblatt der I. T. F. vom November 1924 berichtet,

dem Internationalen Arbeitsamt gelegentlich einer im Oktober 1924 in Genf stattgefundenen Sitzung des Exekutivkomitees der I. T. F. mündlich und schriftlich überreicht. Zu dieser Zeit war bereits eine Sitzung des technischen Sonderausschusses für den Straßenverkehr zum 27. Oktober nach Paris einberufen worden. Eine nachträgliche Einladung wurde der I. T. F. nicht zugestellt, obwohl die I. T. F. einer solchen Einladung trotz der Kürze der Zeit noch hätte entsprechen können. Auch wurde die I. T. F. über die in Paris geführten Beratungen nicht unterrichtet, sodaß sie in Unkenntnis darüber blieb, ob und wie zu den von ihr erhobenen Forderungen Stellung genommen wurde. Gegen dieses Vorgehen wurde seitens der I. T. F. beim Internationalen Arbeitsamt nachdrücklich protestiert.

Anfang März wurde dann das Sekretariat der I. T. F. durch Herrn Direktor *Albert Thomas* telegraphisch davon in Kenntnis gesetzt, daß der Sonderausschuß am 9. März 1925 in Mailand erneut zusammentreten werde. Die Tagesordnung und eventuelle Vorlagen zu übermitteln hielt weder der Sonderausschuß noch das Internationale Arbeitsamt für nötig.

An der Sitzung nahmen teil die Herren: *O. Stievenard*, Inspektor der belgischen Eisenbahnen; *F. Amunategui*, Straßenbahn-Ingenieur aus Chile, Amerika; *O. Bilfeldt*, Sektionschef im dänischen Justizministerium; *E. Chaix*, Vizepräsident des französischen Automobilklubs; *E. Delaquis*, Divisionschef des Justiz- und Polizeidepartements in Bern; *P. C. Franklin* vom Verkehrsministerium in London; *Pflug*, Ministerialrat im Verkehrsministerium Berlin; *J. F. Schönfeld* vom Verkehrsdepartement im Haag, sowie der Sekretär Herr *J. Romain*.

Bei Eröffnung der Sitzung stellte sich heraus, daß die Einladung an die I. T. F. nicht auf Beschluß des Sonderausschusses erfolgt ist, denn Präsident *Stievenard* stellte den von der I. T. F. delegierten Kameraden *Forstner* der Sitzung mit der Mitteilung vor, daß dessen Einladung als Vertreter der internationalen Transportarbeiter-Föderation vom Internationalen Arbeitsamt ausgegangen sei.

Kamerad *Forstner* verwies auf die bereits im Oktober vorgelegten Wünsche der der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen und legte folgendes ausführlich begründetes Memorandum vor.

„Im Sinne der Beschlüsse einer im August 1924 in Hamburg stattgefundenen internationalen Konferenz der Vertreter von gewerkschaftlichen Berufsvereinigungen der Berufskraftwagenführer, auf welcher die Organisationen von Großbritannien, Frankreich, Schweiz, Holland, Deutschland, Österreich, Dänemark, Schweden und Norwegen vertreten waren, und im Auftrage der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, der die genannten und andere in Hamburg nicht vertreten gewesene Organisationen der Berufskraftwagenführer angeschlossen sind, erlaube ich mir, folgende Wünsche der Berufskraftwagenführer zum Ausdruck zu bringen und die Bitte zu stellen, sie in das internationale Übereinkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, soweit das mit Zweck und Sinn dieses Übereinkommens vereinbarlich ist, aufzunehmen, sowie internationale Richtlinien über die sozialen Angelegenheiten der Berufskraftwagenführer im Sinne dieses Memorandums festzusetzen und diese den einzelnen Staaten zur Aufnahme in die Landesgesetze und Durchführungsverordnungen zu empfehlen.“

A) Sicherheit auf Verkehrswegen.

1. Dem Kraftwagenverkehr auf den internationalen Verkehrsstraßen kommt eine stets steigende Bedeutung zu. Es ist daher dieser Frage erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Die Berufskraftwagenführer haben festgestellt, daß die Frage der Anbringung von Kennzeichen und Signalinstrumenten auf der Rückseite der Wagen nicht genügt, sondern daß es notwendig wird, Kennzeichen und Signale, die bei Dunkelheit zu beleuchten sind, auch an der Vorderseite der Wagen anzubringen. Es ist notwendig, daß der Führer im Grenzverkehr bei Tag und Nacht sieht, ob ihm ein Wagen des eigenen Landes oder ein landfremdes Fahrzeug entgegenkommt.

2. Die Eisenbahnverwaltungen sind aus Sparsamkeitsgründen stets bedacht, die Zahl der Wächter, die an Straßenkreuzungen die Schranken zu bedienen und abends zu beleuchten haben, einzuschränken. Es wäre daher im Interesse der Sicherheit des Verkehrs gelegen, mit den Eisenbahnverwaltungen ein Einvernehmen dahingehend zu treffen, daß an eisenbahnebenen Straßenkreuzungen, wo kein Wächter anwesend ist, Signale angebracht werden, die entweder durch Handbetrieb oder automatisch das Herannahen eines Zuges anzeigen. Diese Signale müßten bei Eintritt der Dunkelheit beleuchtet sein. Sehr vorteilhaft wäre es, wenn im Einvernehmen

mit den Bahnverwaltungen etwa 500 bis 1000 Meter vor der eisenbahnebenen Straßenkreuzung Vorsignale aufgestellt werden. Diese Signale müßten abends ebenfalls beleuchtet werden.

3. Bei allen Vertragsstaaten muß darauf angedrungen werden, die Bestimmungen des internationalen Übereinkommens vom Jahre 1909, wonach internationale Warnungszeichen an gefährlichen Wegstrecken im internationalen Durchgangsverkehr aufzustellen sind, restlos durchzuführen. Viele Staaten haben diese Bestimmung des internationalen Übereinkommens eingehalten, andere bloß teilweise und wieder andere garnicht.

4. Der Schaffung staatlicher und kommunaler Kraftfahrerschulen ist größere Bedeutung beizumessen. Die Ausbildung der Führer erfolgt heute meist durch Privatschulen, die den Anforderungen nicht genügen und aus Geschäftsgründen danach trachten, ohne Rücksicht auf persönliche Eignung möglichst viele Führer auszubilden. In den Landesgesetzen ist festzulegen, daß zur Ausbildung von Kraftwagenführern ausschließlich der Staat, die Länder oder Kommunen berechtigt sind, und daß andere Schulen nur solange das Recht der Ausbildung von Kraftfahrern ausüben dürfen, als der Staat, die Länder oder Kommunen nicht von diesem Rechte Gebrauch machen. In diesem Falle wäre die Einrichtung von Privatschulen von behördlicher Erlaubnis abhängig zu machen und die Behörden müßten sich das Recht vorbehalten, Richtlinien für den Unterricht festzusetzen und die Schulen zu überwachen, Lehrpersonen an solchen Schulen müßten selbst längere Zeit Kraftwagen geführt haben, selbst die Befähigung und Berechtigung zur Führung von Kraftfahrzeugen besitzen und einer Prüfung hinsichtlich ihrer Eignung als Lehrer unterworfen werden. Allen anderen Personen wäre der Unterricht strengstens zu verbieten. Wer das Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen und Wegen einer Person zur Führung überläßt, die die Berechtigung zur Führung von Fahrzeugen nicht besitzt oder wer eine zum Fahrdienst zugelassene Person durch Zwang oder Androhung veranlaßt, einer nicht zur Führung berechtigten Person die Führung des Fahrzeuges zu überlassen, ist mit Strenge zu bestrafen.

5. Grundsätzlich soll festgelegt werden, daß in jedem Staate am Sitze der Regierung aus Vertretern der Behörden, der Kraftfahrzeugindustrie, der Kraftfahrzeugbesitzer und der Berufskraftfahrer ein Beirat gebildet wird, der berechtigt ist, seine Wahrnehmungen in bezug auf das Verkehrswesen mit besonderer Berücksichtigung des Kraftfahrzeugwesens unmittelbar der Regierung zur Kenntnis zu bringen. Dieser Beirat wäre zur Mitarbeit bei Schaffung von Gesetzen über den Kraftwagenverkehr, sowie bei Erlaß von Verkehrsverordnungen heranzuziehen.

6. Zur Prüfung von Wagentypen und Wagen selbst sollen in jedem Bezirke (Distrikt) Kommissionen gebildet werden, in welchen außer Vertretern der Behörden Vertreter der Kraftwagenindustrie, der Kraftwagenbesitzer und der Kraftwagenführer Sitz und Stimme haben.

7. Ähnlich zu bildenden Kommissionen wäre die Prüfung von Personen, die zum Kraftwagendienst zugelassen werden wollen, zu übertragen. Auch hätten diese bei etwa später auftretendem Zweifel an der Eignung, bei eingetretener Minderung der Eignung oder bei Unverlässlichkeit des Führers eine Entscheidung zu fällen über den eventuellen Entzug des Führerscheins. Dadurch würde den Behörden die Arbeit erleichtert und ihnen eine Verantwortung abgenommen werden. Jedenfalls würden Entscheidungen solcher Kommissionen, die von Fachmännern gefällt werden, mehr Autorität besitzen als unter den jetzigen Umständen.

8. Das Mindestalter von Personen, die zum Kraftwagendienst zugelassen werden, soll international auf 21 Jahre festgesetzt werden.

9. In vielen Staaten ist den Kraftwagenbesitzern das Eingehen einer Haftpflichtversicherung für Schäden, die sich aus dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges ereignen, zur Pflicht gemacht. Die Handhabung solcher Bestimmungen ist jedoch in allen Staaten verschieden. Es wäre zweckmäßig, die Haftpflichtversicherung auszudehnen auf den Kraftwagenführer und auf den Wagen selbst.

Die in vielen Staaten bestehende Haftpflicht für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen hat nur dann Wert, wenn der Besitzer des Kraftwagens die Mittel besitzt, um Schäden decken zu können oder wenn er eine Haftpflichtversicherung eingegangen ist. In vielen Staaten ist auch der Berufskraftwagenführer zur Mithaftung herangezogen; in manchen Staaten mit der Einschränkung, daß der Wagenführer nur dann haftet, wenn er an dem Unfälle die Schuld trägt. Die Mithaftung des Führers hat für die Geschädigten in der Regel keinen praktischen Wert, weil Berufskraftwagenführer mittellos sind und in den meisten Fällen der Wagenbesitzer bzw. die Versicherungsgesellschaft für Schaden aufkommen muß. Durchführung zivilrechtlicher Mithaftung für den Kraftwagenführer würde aber Geschädigten, Wagenbesitzern oder Versicherungsgesellschaften, eine Handhabe bieten, bei einer etwaigen späteren Veränderung in der Vermögenslage des Wagenführers

auf ihn zurückzugreifen. Außerdem ist in den meisten Haftpflichtgesetzen festzusetzen, daß dem Führer des Fahrzeuges bei einem selbstverschuldeten Unfälle kein Schadenersatzanspruch zusteht. Es wäre daher — wie eingangs schon erwähnt — zweckmäßig, die Pflicht zum Abschluß eines Haftpflichtvertrages für Kraftwagenbesitzer wie folgt zu umschreiben: a) für Schäden aus dem Betrieb des Kraftfahrzeuges, bei welchen Dritte oder Sachen beschädigt werden; b) für Schäden, die der Kraftfahrzeugführer beim Betrieb erleidet und c) für Beschädigung des Wagens selbst.

10. Ein Drittel der Betriebsunfälle beim Betrieb von Kraftfahrzeugen ereignet sich durch das Zurückschlagen der Kurbel bei Inbetriebsetzung des Motors bei Wagen mit Explosionsmotoren. Es wäre daher festzusetzen, daß in Zukunft nur solche Kraftwagen zum Verkehr zugelassen werden, deren Motor mit einem automatischen Anlasser versehen ist.

11. Die Sitze des Kraftwagenführers, sowie der Mitfahrer (Bremsen) am Anhängewagen sollen mit Metallfedern und Polstersitzen versehen und gegen Wind und Wetter so geschützt sein, daß der Ausblick nicht behindert wird.

12. Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen wird dadurch behindert, daß in vielen Staaten auf der linken, in vielen Staaten auf der rechten Straßenseite gefahren wird. Wenn dieser internationale Übelstand nicht beseitigt werden kann, so sollte doch wenigstens verhindert werden, daß einzelne Provinzialverwaltungen für sich Fahrordnungen und Verkehrsvorschriften erlassen, wodurch der Verkehr innerhalb eines Staates bedeutend erschwert wird. Es wäre daher anzustreben, daß Verkehrsvorschriften für das ganze Staatsgebiet in jedem Staate erlassen werden, in welchen auch Vorschriften über den Fußgängerverkehr enthalten sind. Eine große Erschwerung für den Verkehr von Kraftfahrzeugen bildet die verschiedene Handhabung der Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit und über die strenge Handhabung der Vorschriften betr. die Befahrung der Straßen überhaupt. Die Fahrgeschwindigkeit soll international so festgesetzt werden, daß der Entwicklung des Kraftwagenverkehrs keine Hindernisse bereitet werden, ohne jedoch die Fahrgeschwindigkeit generell an eine bestimmte Kilometerzahl pro Stunde zu binden.

B) Soziale Maßnahmen für die Kraftwagenführer.

1. Während sich die gesetzlichen Schutzbestimmungen für die Privatkraftwagenführer in gewerblichen und industriellen Betrieben nach der betreffenden Industrie richten, fehlt den Führern in Privatdiensten in allen Staaten jeder Schutz. In vielen Staaten sind die sozialen Verhältnisse der Privatkraftwagenführer auf Grund der für die Hausgehilfen geltenden Bestimmungen geregelt. Es ist daher naheliegend, daß die Berufskraftwagenführer die Regelung ihrer sozialen Verhältnisse nach einheitlichen Grundsätzen durch Sondergesetze anstreben. Jedenfalls wollen die Berufskraftwagenführer nicht mit dem Hauspersonal gleichgestellt sein. Berufskraftwagenführer haben in der Regel einen Beruf als Mechaniker, Schlosser, Dreher oder dergleichen, erlernt. Wenn sie diesen Beruf ausüben, sind sie freie Arbeiter und es finden auf sie alle gesetzlichen Bestimmungen über das Arbeiterrecht Anwendung. Durch Ausbildung zum Kraftwagenführer erweitern diese Arbeiter ihr Wissen und Können, sinken aber, wenn sie bei einem Kraftwagenbesitzer in Arbeit treten, rechtlich auf die Stufe des Hauspersonals herab. Gegen diesen Zustand wenden sich die Privatkraftwagenlenker mit aller Heftigkeit. Sie streben daher die Schaffung von Landesgesetzen zur Regelung ihrer Dienst- und Arbeitsverhältnisse an.

Ihre Forderungen sind: geregelte Arbeitszeit, Festsetzung eines wöchentlichen Ruhetages, jährlicher Urlaub ansteigend mit der Dienstdauer, materieller Zuschuß bei Antritt des Urlaubs, und gesetzliche Regelung der Kündigungsfrist.

2. Die Zulassung zum Kraftwagendienst ist außer von der fachlichen Befähigung auch von der körperlichen Eignung abhängig zu machen. Hierfür sind dieselben Bestimmungen anzuwenden wie für Lokomotiv- und Trambahnführer. Da es im Interesse der Verkehrssicherheit gelegen ist, daß zum Verkehr ungeeignet gewordene Personen vom Fahrdienste abgezogen werden, sollte in allen Staaten Vorsorge getroffen werden, daß diese Personen nicht dem Hunger überantwortet werden. In Staaten, in welchen allgemein Alters- und Invalidenversicherungen bestehen, sollten Zusatzversicherungen für die Kraftwagenführer geschaffen werden und in Staaten, in welchen eine derartige fürsorgliche Einrichtung nicht besteht, soll für die Kraftwagenführer eine solche Einrichtung geschaffen werden.

Es wurde Forstner zugesichert, daß das Memorandum in Verhandlung gezogen werden würde.

Sodann wurde in die Diskussion des als Ergebnis der Pariser Konferenz vorgelegten Entwurfes eines neuen Übereinkommens für den Automobilverkehr eingetreten. Die Diskussion wurde ausschließlich in französischer Sprache geführt und nahm einen schleppenden Verlauf. Kamerad Forstner griff

mehrmals bei Fragen, die das Interesse der Berufskraftwagenführer berührten, in die Debatte ein, ohne jedoch einen Erfolg erzielen zu können. Am fünften Sitzungstage forderte Präsident *Stievenard* den Kameraden *Forstner* auf, das vorgelegte Memorandum und die vorgelegten Forderungen zu begründen, worauf Herr *Delaquis*, Vertreter der Schweiz, erklärte, daß das Memorandum nicht in Verhandlung gezogen werden könne, weil die im Memorandum aufgeworfenen Fragen nicht in die Kompetenz des Sonderausschusses fallen. Es sei Sache der nationalen Staaten — insbesondere soweit die sozialen Forderungen in Frage kommen — hierzu Stellung zu nehmen. Die Konferenz sei berufen, Richtlinien für die Regelung des internationalen Automobilverkehrs zu schaffen, nicht aber Fragen in Verhandlung zu ziehen, die das Automobilwesen selbst und die sozialen Fragen der Berufskraftfahrer betreffen, angehen. Herr *Pflug*, der Vertreter Deutschlands, pflichtete diesen Ausführungen bei und fügte hinzu, daß, wenn die sozialen Angelegenheiten der Berufskraftfahrer hier behandelt werden sollen, auch Vertreter der Arbeitgeberorganisationen eingeladen werden müßten. Da dies nicht geschehen sei, und daher nur eine Seite gehört werden könne, sei es unmöglich, das Memorandum zu behandeln.

Herr *Franklin*, England, sprach in ähnlichem Sinne. *Forstner* erklärte, sich damit begnügen zu wollen, wenn das Memorandum dem Übereinkommen beigefügt werde, wodurch den nationalen Regierungen Gelegenheit geboten wird, von dem Inhalt bei Regelung der schwebenden Fragen Gebrauch zu machen. Dieser Vorschlag wurde vom Präsidenten, Herrn *Stievenard*, Herrn *Schönfeld*, Holland, und dem Sekretär *Romain* warm befürwortet, während die Herren *Delaquis*, Schweiz, *Pflug*, Deutschland, *Franklin*, England, entschieden dagegen Stellung nahmen. Herr *Mellini*, Italien, erklärte, es sei ihm deshalb unmöglich, dem nunmehrigen Vorschlag *Forstners* zuzustimmen, weil der Vorschlag einseitig von einer Organisation erfolgt sei, während andererseits sich die Fasziisten Italiens dagegen verfahren würden, wenn nicht zugleich auch ihre Wünsche Berücksichtigung fänden.

Forstner regte sodann an, daß man zu einer neuen Sitzung die Unternehmervverbände einladen und dann das Memorandum behandeln könne, aber es wurde erklärt, daß die Aufgabe der Sonderkommission mit der Fertigstellung des neuen Übereinkommens erschöpft sei und daß keine Aussicht für eine neue Zusammenkunft in absehbarer Zeit bestehe.

Damit war das Schicksal des Memorandums erschieden und *Forstner* nahm daher an den weiteren Beratungen nicht mehr teil.

Aus dieser Behandlungsart der Forderungen der Berufsorganisationen der Kraftwagenführer kann nur die Lehre gezogen werden, daß die Arbeiter im Transportwesen ihre Organisation in den einzelnen Staaten kräftigen, sich enger zusammenschließen und sich mehr als bisher politisch betätigen müssen, um Einfluß auf die Gesetzgebung und auf die Entscheidungen der Regierungen und ihrer Organe zu bekommen. Der Kampf muß nunmehr durch die Gewerkschaftsorganisationen und in den Parlamenten geführt werden. Stünde es um die Organisation der Transportarbeiter in vielen Ländern besser als heute und würden sich die Transportarbeiter mehr politisch betätigt haben, dann hätten auch die Vertreter der Regierungen auf dieser Konferenz nicht eine solche Stellung einnehmen können. So aber waren die Herren Vertreter ganz von der Mentalität der Arbeitgeber durchdrungen. Wir müssen darum mit verdoppeltem Eifer das Werk der Befreiung der Arbeiterklasse fortsetzen. Solange die Regierungen der einzelnen Staaten bloß das Werkzeug der Kapitalisten sind, hat die Arbeiterschaft nichts zu erhoffen. Wir müssen unsere Agitations- und Aufklärungsarbeit verdoppeln, wir müssen mehr agitieren, mehr organisieren, um der Arbeiterschaft mehr Macht und mehr Einfluß in den einzelnen Staaten zu sichern. Die Arbeiterschaft ist in ihrem Kampfe um Befreiung ganz allein auf sich selbst angewiesen. Erfolge werden nicht leicht und nicht plötzlich erzielt, sondern dazu bedarf es langer Vorbereitung, ausdauernder Erziehungsarbeit des Proletariats für den gewerkschaftlichen und politischen Kampf und besserer sozialistischer Schulung. Alle Phrasen von nationaler Zusammengehörigkeit, alle Phrasen von nationaler Größe, sinken in dem Moment in ein Nichts zusammen, wo es gilt, Forderungen der Arbeiterschaft abzuwehren. Unser Kampf muß auf nationalem Gebiete und durch internationalen Zusammenschluß der nationalen Organisationen, mit alter Zähigkeit und Energie weitergeführt werden, wenn wir einen Erfolg erringen wollen. Die gemachte Erfahrung darf uns nicht entmutigen, sondern sie muß uns für den kommenden Kampf stählen und uns neue Stoßkraft verleihen.

—J.



Die Wiedereinführung des Achtstundentages in der französischen Handelsmarine.

Das „Journal Officiel“ vom 1. April veröffentlicht das neue Dekret über die Anwendung des Achtstundentages in der französischen Handelsmarine. Hierdurch wird das Arbeitszeitgesetz vom 2. August 1919, das durch ein Dekret der Regierung des nationalen Blocks vom 5. September 1922 nach Geist und Wortlaut so gut wie aufgehoben worden war, mit Wirkung vom 10. April wieder zur Geltung gebracht.

Das Gesetz unterscheidet zwischen Dienst auf See und Dienst im Hafen und setzt die Arbeitszeit auf acht Stunden im Tage bzw. 48 Stunden pro Woche fest. Im Hafen gilt jede vom Kapitän befohlene Anwesenheit auf dem Schiff als Arbeitszeit. Auf See ist der Wach- und Maschinendienst in drei Schichten zu organisieren. Das Dekret sieht jedoch einige, teilweise nicht unwesentliche Ausnahmen vor. So kann der Wachdienst auf Segelschiffen, sowie auf Cargos mit langer Fahrten oder in der internationalen Küstenschiffahrt vorläufig zwei Schichten zugewiesen werden. Für das Maschinenpersonal ist in der internationalen Küstenschiffahrt keine Ausnahme gestattet.

Im Hafen darf die Arbeitszeit nur in außerordentlichen Fällen über acht Stunden ausgedehnt werden.

Besondere Bestimmungen enthält das Dekret über den Schleppdienst usw. Im Schleppdienst sind zwei Schichten vorgesehen. Es wird bestimmt, daß die normale Arbeitszeit in der Woche 48 Stunden nicht überschreiten darf, doch wird eine Abweichung von dieser Bestimmung und eine Ausdehnung der Arbeitszeit bis 64 Stunden gestattet.

Der Fischereidienst wird in dem neuen Dekret überhaupt nicht berücksichtigt. Für das Personal in diesem Dienst bleiben die ihm durch das Dekret vom 5. September zugefügten Verschlechterungen erhalten.

Gleichwohl ist das Dekret ein beachtlicher Schritt vorwärts, der umso bedeutungsvoller ist, als er in eine Zeit fällt, wo die Reeder ohne Rücksicht auf das Personal trachten, die menschliche Arbeitskraft bis zur Erschöpfung auszunutzen und den Arbeitstag zu verlängern. Auch die französischen Reeder haben es in dieser Hinsicht nicht an Bemühungen fehlen lassen und haben Tag für Tag das französische Ministerium für öffentliche Arbeiten bestürmt. Auch Drohungen sind hierbei ausgesprochen worden.

Notizen.

Der englische Arbeitsminister, Sir Arthur Steel-Maitland, hat am 26. März im englischen Unterhaus erklärt, daß sich in den letzten zehn Jahren eine erstaunlich rasche Entwicklung in der englischen Industrie vollzogen habe und daß während des Krieges fünf bis sechs Millionen Arbeiter, die außerhalb des Landes waren, durch arbeitsparende Maschinen und bessere Produktionsmethoden ersetzt worden sind.

Der Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen hat ein Preisausschreiben veranstaltet für den Entwurf einer einheitlichen mechanischen Wagenkupplung, mit der die elektrische Bremskupplung, die elektrische Lichtkupplung und die Kupplung für Luftdruckbremse unmittelbar in Verbindung gebracht werden können und keine Bedienung erfordern.

„Zur Zeit“, schreibt das amerikanische Locomotive Engineers Journal vom März 1925, „trennt ein Ozean die amerikanische Arbeiterbewegung von den europäischen Gewerkschaften. Aber mit der Internationalisierung des amerikanisch-europäischen Kapitals wird dieser Ozean zu einem sehr kleinen Teich zusammenschrumpfen, insofern, als niedrige europäische Löhne die hohen amerikanischen Löhne und die amerikanischen Arbeitsbedingungen beeinflussen werden.“

Aus dem Umstand, daß bei der englischen Postsparkasse 12 Millionen Einleger zusammen 280 Millionen Pfund Sterling deponiert haben, hat der frühere liberale Minister Runciman geschlossen, daß sich der englische Reichtum auf mindestens 15 Millionen Personen verteilt sei. Diese Behauptung hat nicht wenig Heiterkeit verursacht. Eine besonders gute Lektion ist Sir Runciman erteilt worden von dem Universitätsprofessoren Henry Clay. Die „fünfzehn Millionen Kapitalisten“, führte Clay aus, „besitzen zusammen ungefähr zwei Prozent des Volksreichtums, während auf der andern Seite mit ziemlicher Sicherheit behauptet werden kann, daß zwei Drittel des gesamten Nationalvermögens im Besitze von weniger als zwei Prozent der Bevölkerung sind.“

„Wir sind entschlossen“, hat Rossoni, der Generalsekretär der faschistischen Korporationen erklärt, „bis auf den Grund zu gehen und besonders denjenigen Industriellen, die den Faschismus für ihre persönlichen Zwecke ausnützen möchten, zu zeigen, daß wir fähig sind, die Streiks in einer Weise zu führen, wie die Sozialisten es niemals gewollt und verstanden haben. Wir werden zeigen, daß wir mehr Kraft haben als die revolutionären Umstürzler.“ Ähnliche Stimmen werden in der letzten Zeit öfter aus dem Munde führender Faschisten vernommen. Zunächst lassen sich hieraus nur zwei bestimmte Schlußfolgerungen ziehen: 1. die Arbeiterschaft ist bis tief in die faschistischen Reihen hinein über ihre wirtschaftliche Lage empört; 2. der Faschismus kann sich nur noch unter engster Anlehnung an die Arbeiterschaft behaupten. — Inzwischen hat die Haltung der faschistischen Korporationen bei dem großen Metallarbeiterstreik in der Lombardei gezeigt, daß von der Behauptung Rossonis nicht viel zu halten ist. Sie haben sich mit der Erhöhung der Teuerungszulage um 1 Lira pro Tag abgefunden, haben aber den freigewerkschaftlichen Metallarbeiterverband im Kampf um die Schaffung eines neuen Tarifvertrages, der eine Neuregelung des Lohnes, die Garantie für periodische Erhöhungen entsprechend den Lebenskosten und die Festsetzung eines Mindestlohnes vorsehen sollte, nicht unterstützt.

Esperanto.

Praktischer Gebrauch von Esperanto durch die I. T. F.

Bei der mit dem estländischen Eisenbahnverband geführten Korrespondenz, die zum Ergebnis hatte, daß sich dieser Verband der I. T. F. anschloß, wurde von beiden Seiten ausschließlich Esperanto benutzt. — Die I. T. F. gebraucht Esperanto auch bei laufenden Korrespondenzen über Neuanhänge mit Eisenbahner-Esperantisten in Persien, Türkei, China und Japan.

Esperanto in Fachschulen der deutschen Eisenbahnerschaft.

In dem Organ der Eisenbahnerfachschulen, die von verschiedenen deutschen Eisenbahngewerkschaften gemeinsam gebildet sind, ist ein Kursus für Esperanto begonnen worden.

Die deutsche Eisenbahndirektion, die es offenbar ungern sieht, daß die Gewerkschaften den Fachunterricht in ihre Hände genommen haben, läßt seit November 1924 ebenfalls eine Halbmonatsschrift für Eisenbahnbildungs- und -unterrichtswesen erscheinen. Bemerkenswert ist, daß schon in der ersten Nummer dieser Zeitschrift eine Artikelserie über Esperanto begonnen wurde, der nun ein schriftlicher Lehrkursus folgen soll.

Eine Esperanto Radio-Station.

In Genf ist unter Mitwirkung der schweizerischen Regierung eine Esperanto-Radio-Station errichtet worden, die von Mitte März ab außer musikalischen Aufführungen Nachrichten in Französisch und Esperanto durchsenden wird.

Der Völkerbund über Esperanto.

Im Jahre 1922 hat der Völkerbund einen Bericht über Esperanto herausgegeben. U. a. heißt es darin:

„Wir waren Zeuge der internationalen Bildungskonferenz des Völkerbundes, bei der die Diskussionen in Esperanto geführt wurden. Die Leichtigkeit und Raschheit, mit welcher die Delegierten aller Länder (es waren 28 Länder vertreten, von Chile bis China), ihre Auffassungen zum Ausdruck brachten und sich verständigten, machte auf uns einen großen Eindruck. Die Diskussionen wurden nicht durch Übersetzungen unterbrochen. 32 Redner wurden gehört und es wurde in drei Tagen eine Arbeit geleistet, die gewöhnlich bei Gebrauch offizieller Sprachen zehn Tage in Anspruch nimmt.“