

➔ **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.**

1908 erfolgte seine Wahl zu der hohen Stellung eines Präsidenten des Eisenbahnverbandes (NUR) und 1920 wurden ihm weitere Ehrungen zuteil, indem er auf den wichtigen Verwaltungsposten des industriellen Generalsekretärs berufen wurde, den er heute noch bekleidet. Cramp ist auch Vorsitzender der Exekutive der Arbeiterpartei und ist auch mit einer Reihe anderer wichtiger Ämter sowohl in der gewerkschaftlichen als in der politischen Arbeiterbewegung betraut.

Dieser Skizze könnte noch manches hinzugefügt werden, aber es dürfte besser sein, daß die Mitglieder der I. T. F. auf Grund des zukünftigen Wirkens ihres neuen Präsidenten sich selbst ein Urteil bilden. Cramp ist ein Mann mit einem großen Herzen. Die Ideale der Arbeiterbewegung sind auch die Ideale Cramps. Ein großer Teil seines Wirkens gilt dem Weltfrieden und der Menschenverbrüderung. Die Leitung eurer Föderation ist bei Cramp in guten Händen.

Unsere Aufgabe und die der anderen.

„Da wir nun ohne das Internationale Sekretariat der Transportarbeiter nichts unternehmen können . . . sehen wir auch im Augenblick nicht die Möglichkeit, bei den Kämpfen in Marokko und China etwas zu tun.“

Joh. Sassenbach in einem Brief des I. G. B. an den deutschen Metallarbeiterverband.

Durch die Eigenart ihres Berufs und ihrer Arbeit nimmt die Transportarbeiterschaft mit ihren Organisationen und ihrer Internationale, der I. T. F., einen ganz besonderen Platz in der Arbeiterbewegung ein.

Wo und wann immer ein Kampf in größerem Ausmaß ausbricht — stets sind es die Transportarbeiter, die Eisenbahner, die Seeleute, an die ein Ruf um Hilfe und praktische Unterstützung getan wird. Sie sollen einspringen und helfen, den Kampf anderer Gruppen zu einem guten Ende zu bringen, oder im Interesse der gesamten Arbeiterklasse als eine Art Sturmtruppe zum Angriff übergehen und für die andern fechten.

Als im Jahre 1920 der I. G. B. den kühnen Versuch wagte, mittels eines internationalen Boykotts den unterdrückten und verfolgten ungarischen Arbeitern zu Hilfe zu kommen und das Blutregime von Horthy zu stürzen, waren es die der I. T. F. angeschlossenen Eisenbahner und Transportarbeiter, die die gegebene „Order“ ausführen mußten. Die Metallarbeiter, Fabrikarbeiter, Bergarbeiter, um von den Arbeitern der anderen Berufe nicht zu reden, arbeiteten in allen Ländern ruhig weiter, als ob sie die ganze Aktion nichts angehe. Nur die Eisenbahner und Transportarbeiter mußten den Kampf mit all den damit verbundenen Gefahren wie Einbuße an Lohn, Verfolgung, Entlassung, Arbeitslosigkeit, Hunger und Entbehrung, aufnehmen.

Als einige Monate später der Krieg zwischen Polen und Sowjetrußland in einen neuen Krieg in europäischem Maßstab auszuwachsen drohte, als die Parole wiederhüllte: „Keine Waffen, keine Munition, kein Kriegsmaterial für Polen“ — da waren es wiederum die Transportarbeiter, die Seeleute, die Eisenbahner, die die Parole ausführen mußten und ausführten. Die Bergarbeiter, die Textilarbeiter, die Holzarbeiter, die Bauarbeiter blieben an der Arbeit als ob nichts vorgefallen sei. Auch die Fabrikarbeiter und Metallarbeiter setzten ihre Arbeit fort, sodaß die Erzeugung von Kriegsmaterial in allen Ländern ungestört Fortgang nahm — *allein* der Transport wurde stillgelegt, und es waren die der I. T. F. angeschlossenen Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute, die anpackten, kämpften

und die Folgen: Lohnentgang, Verfolgung, Entlassung, Arbeitslosigkeit, Hunger und Entbehrung, zu tragen hatten.

Als im Frühjahr 1921 die große Bergarbeitersperrung in England stattfand, war es wiederum die I. T. F., die den kämpfenden englischen Bergarbeitern zu helfen versuchte und den Kohlenexport von dem Festland nach England zu verhindern trachtete, während die Bergarbeiter in den verschiedenen Ländern fröhlich die Kohlenproduktion fortsetzten.

Als im Januar 1923 das Ruhrgebiet durch belgische und französische Truppen besetzt wurde, als von einer allgemeinen internationalen Aktion gegen diese Gewalttat nichts zurecht kam, da waren es die Rheinschiffer, die in Bewegung gerieten, die die Kohlentransporte stillzulegen trachteten und die dieses Bestreben mit Gefängnis und Verbannung bezahlen mußten.

Als im April und Mai dieses Jahres die Unternehmer in Dänemark der dänischen Arbeiterklasse ihre große Schlacht liefern wollten, wurde der Angriff schließlich dank der Solidarität der dänischen Hafenarbeiter und Seeleute, und nicht zu einem geringen Teil auch dank der Solidarität der englischen Hafenarbeiter und Eisenbahner, die aus Dänemark kommende Güter zu löschen oder zu befördern sich weigerten, abgewehrt.

Und wenn die englischen Zechenbesitzer zum Schlusse ihren Plan, die Bergarbeiter auszusperrn, fallen lassen mußten und die englische Regierung zur Intervention gezwungen wurde, dann war es auch in diesem neuesten großen Konflikt, neben der entschlossenen Haltung der englischen Bergarbeiter selbst, dem Umstand zu danken, daß die englischen Transportarbeiter und Eisenbahner geschlossen an der Seite der Bergarbeiter standen und vom ersten Beginn des Streiks oder der Aussperrung an verweigert haben würden, auch nur ein Pfund Kohle zu befördern.

International wurde auch bei diesem Konflikt die Bedeutung der Transportarbeiter begriffen. Das geht schon daraus hervor, daß die I. T. F. zur Teilnahme an der am 28. Juli in Paris stattgefundenen internationalen Bergarbeiterkonferenz eingeladen wurde, um gemeinsam mit den Bergarbeiterdelegierten über die internationale Unterstützung zu beraten, die im Falle des wirklichen Kampfausbruchs in England verliehen werden kann. Seitens der Bergarbeiterinternationale und der ihr angeschlossenen Organisationen wurde ein dringender Ruf an die I. T. F. gerichtet, bei Streik oder Aussperrung die Beförderung von Kohlen vom Festland nach England zu verhindern und stopp zu setzen — ein Ruf, der nicht vergebens erfolgt ist. Die Wirkung, die die Zusage der I. T. F. hatte, ist aus dem Schreiben zu erkennen, das der Sekretär des englischen Gewerkschaftsbundes, *Walter M. Citrine*, am 1. August an die I. T. F. gerichtet hat und das wie folgt lautet:

„Ich bin beauftragt, Eurer Föderation für das herzliche Angebot von Unterstützung zu danken, da es unzweifelhaft die Solidarität, sowohl national als international, ist, die der bestimmende Faktor in dem Siege war, der in der britischen Presse als „der größte in der Geschichte der britischen Gewerkschaftsbewegung erreichte Sieg“ beschrieben wird.“

Welche große Bedeutung die Transportarbeiter, ihre Organisation und ihre Internationale schließlich auch im Hinblick auf die Auflösung der internationalen Gewerkschaftsbeschlüsse betr. die Bekämpfung von Krieg und Kriegsgefahr haben — wäre es noch nicht bekannt, der an der Spitze dieses Artikels wiedergegebene Satz aus einem Schreiben des I. G. B. an den Deutschen Metallarbeiterverband würde es uns lehren.

Der Anlaß zur Niederschrift dieses Satzes — die nicht-erfolgte Zurücksendung eines Fragebogens des I. G. B. hinsichtlich der Maßnahmen, die die I. T. F. zur Bekämpfung der Kriegsgefahr zu treffen bereit und imstande ist — ist natürlich nicht allzu ernst zu nehmen, denn daß der I. G. B. keine Stellung zu den Greueln in China oder gegen den Krieg in Marokko

nehmen kann, weil die I. T. F. — ebenso wie der Internationale Metallarbeiterbund — die Beantwortung eines Fragebogens unterlassen hat . . . das ist zu grotesk, um wahr zu sein.

Aber abgesehen von dem Anlaß, abgesehen davon, daß die Äußerung als Ausflucht dienen muß — die Worte: „da wir ohne das Internationale Sekretariat der Transportarbeiter nichts unternehmen können“ sind doch wieder ein Beweis für die wichtige Stellung, die die Transportarbeiter und ihre Internationale in der Arbeiterbewegung einnehmen.

Warum ich all dieses schreibe? Um zu prahlen, um die Transportarbeiter und ihre Organisationen, um die I. T. F. etwas herauszustreichen?

Mit nichten! Ich erinnere nur deswegen an die Vergangenheit, um im Hinblick auf die Zukunft zwei Dinge zu sagen.

Vor allem will ich sagen, daß die Tatsache, daß die Transportarbeiter und Eisenbahner nun einmal, national und international, die Angewiesenen sind, um als Vorhut und Anfalltruppe der Arbeiterklasse zu dienen, uns eine große Verpflichtung auferlegt. Die Verpflichtung, alles in unserem Vermögen Liegende zu tun, um dafür zu sorgen, daß wir die Erwartungen, die auf uns gesetzt werden, nicht beschämen; die Verpflichtung, unsere Organisation derart auszubauen, daß jeweils, wenn ein berechtigter Appell an die Solidarität der Transportarbeiter getan wird, die richtige und passende Antwort gegeben werden kann: die Tat!

Es wäre blinde Selbstüberschätzung und dummer Bluff, wollten wir behaupten, daß unsere Organisationen jetzt schon so ausgebaut sind und daß der Geist unserer Mitglieder bereits überall ein derartiger ist, daß die I. T. F. die Schlagfertigkeit besitzt, deren sie zur Erfüllung der in sie gesetzten Erwartungen bedarf. Von einem solchen Zustand sind wir noch ziemlich weit entfernt. Das internationale Zusammenwirken steckt noch kaum in den Kinderschuhen. Aber die Basis ist gelegt und der Wille ist vorhanden, um auf dieser Basis die feste Burg der internationalen Solidarität aufzubauen. Die Mittel und Wege hierzu werden wir im eigenen Kreise finden müssen und wir werden auch die Opfer bringen, die zur Verwirklichung der tatkräftigen und zieltreffenden internationalen Zusammenarbeit nötig sind. Was in dieser Richtung meiner Auffassung nach zu geschehen hat, hoffe ich in einem besonderen Artikel darzulegen.

Inzwischen möchte ich aber bereits jetzt auf den zweiten Punkt verweisen: die Pflicht der Arbeiter in anderen Berufen gegenüber der I. T. F. und der ihr angeschlossenen Organisationen.

Ich habe soeben darauf hingewiesen, daß in den meisten, wenn nicht in allen Fällen, in denen die Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute an sie gerichteten Appellen folgten und für Interessen in den Kampf traten, die die Interessen der ganzen Arbeiterklasse waren, die Arbeiter anderer Berufe ruhig an der Arbeit blieben; daß die ganze Arbeit, der ganze Streit und all die Opfer auf Kosten der Transportarbeiter gingen.

Nun beklagen wir uns nicht über die Tatsache, daß die Transportarbeiter die Sturmtruppen sind. Das ist nun einmal so und nicht anders. Und auch darüber beklagen wir uns nicht, daß die anderen Arbeiter an der Arbeit bleiben, obgleich naturgemäß die Aufgabe der Transportarbeiter und Eisenbahner wesentlich erleichtert würde, wenn im Falle eines Boykotts von Kohlenlieferungen die Bergarbeiter der anderen Länder die Kohलगewinnung einstellen, oder wenn im Falle von Kriegsgefahr nicht nur die Eisenbahner und Seeleute angewiesen wären, die Waffen- und Munitionstransporte zu verweigern, sondern auch die Metallarbeiter und Fabrikarbeiter zur Stilllegung der Produktion dieses Materials übergangen. Das ist offenbar zurzeit noch nicht möglich.

Was aber wohl möglich ist und was möglich sein muß, das ist, daß die gesamte Arbeiterklasse, daß der I. G. B. und die ihm angeschlossenen Gewerkschaftszentralen die Transportarbeiterorganisationen und ihre Internationale nicht allein moralisch, sondern auch materiell und finanziell jeweils dann unterstützen, wenn diese einem Aufruf zur Verleihung tatkräftiger Hilfe in einer Aktion entsprechen, die die Interessen der Transportarbeiter entweder nur indirekt berührt oder die eine Aktion ist,

die alle Arbeiter angeht, aber bei der die Transportarbeiter als Sturmtruppe in die Bresche springen müssen.

Müssen die Transportarbeiter, Seeleute und Eisenbahner für andere oder für sich selbst und andere kämpfen, während die andern sicher in ihren Stellungen bleiben — gut. Es geht nun einmal vorläufig nicht anders, und die Transportarbeiter werden trachten, ihre Pflicht zu erfüllen. Aber die andern haben dann ihrerseits die Pflicht, mindestens dafür zu sorgen, daß die Transportarbeiterorganisationen nicht auch allein und restlos für alles aufkommen müssen, was mit einem solchen Kampf an materiellen Kosten verbunden ist.

Hier liegt für den I. G. B. eine Aufgabe, die er sicher wird erfüllen wollen.

Edo Fimmen.

Das internationale Reederkapital rüstet.

Zwei Ereignisse, die äußerlich in keinem Zusammenhang stehen, deren innere Verbundenheit aber kaum abzurufen ist, erheischen die besondere Aufmerksamkeit der Hafentarbeiter und Seeleute: die Errichtung einer besonderen internationalen Reedervereinigung in Antwerpen und die Tagung der *Baltic and White Sea Conference* in Oslo.

Die Vereinigung in Antwerpen ist, wie in einem vertraulichen Schreiben mitgeteilt wurde, auf Anregung des Belgischen Reederverbandes und der Antwerpener Schifffahrtsföderation in Übereinstimmung mit der Internationalen Schifffahrtskonferenz gegründet worden. Alle dieser Reederinternationale angehörende Gesellschaften sind somit automatisch Mitglieder der Antwerpener Vereinigung.

Zu welchem Zweck ist diese Gründung erfolgt? Das konnte bisher mit Eindeutigkeit noch nicht festgestellt werden, aber der Umstand, daß hierbei in einer die Öffentlichkeit scheuenden Weise vorgegangen wurde, gibt zu ernststen Bedenken Anlaß und hat jedenfalls bei der Hafentarbeiterschaft in Antwerpen große Beunruhigung hervorgerufen. Nicht zuletzt findet diese ihre Nahrung darin, daß sich die der internationalen Vereinigung angeschlossenen Reeder verpflichtet haben, für jedes im Hafen von Antwerpen einlaufende Schiff eine besondere Abgabe zu leisten, die sich je nach der Größe des Schiffes zwischen 5 und 40 Shilling bewegt. Das bedeutet nach der Schätzung des belgischen Transportarbeiterbundes eine monatliche Einnahme von Frs. 200 000, also eines Betrags, der weit über die Unterhaltungskosten eines gewöhnlichen Bureaus hinausgeht und sehr gut zur Sammlung eines Kampffonds bestimmt sein kann. Der Belgische Transportarbeiterbund, der die Hafentarbeiter Antwerpens auf diese Gründung in besonderen Aufrufen aufmerksam macht, erklärt denn auch als deren Zweck, Lohnerhöhungen der Hafentarbeiter entgegenzuarbeiten und das Zweischichtensystem einzuführen. Die Unternehmer von Antwerpen sollen versprochen haben, in dieser Richtung zu wirken und hierfür sollen auch die besonders zur Erhebung gelangenden Gelder bestimmt sein. Gelänge die Durchführung eines solchen Planes, so wäre damit zu rechnen, daß das Reederkapital bald auch in anderen Häfen in gleicher Weise vorgeht. Die Gründung in Antwerpen, die sich unter dem Namen C. I. M. A. (Comité des Intérêts Maritimes Anversois, Société Coopérative) verbirgt, erheischt daher ein über Antwerpen hinausgehendes Interesse.

Von größerer einschneidender Bedeutung können die in Oslo gefaßten Beschlüsse der *Baltic and White Sea Conference*, der ältesten und regsamsten internationalen Organisation des Schifffahrtskapitals werden. In einem einstimmig angenommenen Antrag werden alle Reeder ersucht, lieber ihre Schiffe aus dem Verkehr auszuschalten, als sie mit Frachtsätzen fahren zu lassen, die keine Aussicht auf Gewinn bieten. Ergänzt wurde dieser Beschluß durch die einmütige Annahme eines weiteren Antrags, der das Exekutivkomitee der Konferenz beauftragte, die Möglichkeiten eines Planes zu untersuchen, wonach die Reeder für die im Verkehr bleibenden Schiffe 1 bis 1½% der Bruttofrachten abzuführen haben und aus dem sich ergebenden Betrag die Reeder, die Schiffe stillgelegt haben, zu entschädigen sind.

Die Durchführung eines derartigen Planes würde zu Folgen leiten, deren Tragweite kaum abzusehen ist. Die unmittelbaren Leidtragenden wären die Seeleute. Zunächst würde die unter dieser Arbeitergruppe bereits bestehende große Arbeitslosigkeit noch erheblich verschärft werden und eine weitere Folge wäre, daß die höhere Arbeitslosigkeit die Aussichten der Reeder auf eine erfolgreiche Abwehr der Seeleuteforderungen erhöhen und die Kampfbedingungen für die Arbeiterschaft verschlechtern würde. Die Seeleute haben daher allen Anlaß, über die in Oslo kennbar gemachten Bestrebungen mit dem Reederkapital unruhigt zu sein.

Aber über diese unmittelbare Folge hinaus bestehen noch andere Gefahren. Die ganze Anlage des Plans weist darauf hin, daß viel umfassendere Absichten damit verbunden sind als nur die Position des Unternehmertums gegenüber der Seeleuteschaft zu verbessern. Infolge der Übersättigung des Welttonnagemarktes ist den Reedern die Macht, die Frachtsätze zu diktieren, aus den Händen gegiffen. Wohl ist es ihnen gelungen, in vielen Fahrten internationale Pools zu schaffen und dadurch die Frachtsätze kunstmäßig nach oben zu korrigieren, aber mit dieser Lösung will sich das Reederum nicht begnügen. Seine Absicht ist vielmehr, die ausschließliche Herrschaft über die Frachtpreise zurückzugewinnen und das Spiel von Angebot und Nachfrage in der internationalen Schifffahrt völlig auszuschalten. Das kann aber nur geschehen, wenn der das Frachtenangebot überschneidende Teil der Welttonnage, der auf der Tagung auf etwa 30% beziffert worden ist, aufgelegt wird, was wiederum nur dann durchführbar erscheint, wenn die Reeder für die aufgelegten Schiffe entsprechend entschädigt werden. Daher der aufgeworfene Plan, die im Verkehr bleibenden Schiffe mit einer besonderen Abgabe zugunsten der aufgelegten zu belasten.

Noch ist dies nur ein prinzipieller Beschluß, aber an seiner Durchführung darf kaum gezweifelt werden. Auch wäre es falsch, diese Durchführung etwa auf die der Baltic and White Sea Conference angeschlossenen Reedereien beschränkt zu denken. Es ist vielmehr ausdrücklich erklärt worden, daß der Plan die gesamte internationale Schifffahrt ins Auge faßt und es ist daher auch kaum zu bezweifeln, daß sich demnächst auch die andere große Reederinternationale, die internationale Schifffahrtskonferenz, mit den in Oslo gegebenen Anregungen befassen und ihnen beitreten wird. Schon lange geht ja der Einfluß der Baltic and White Sea Conference über ihr ursprüngliches Aktionsgebiet des Baltischen und Weißen Meeres hinaus, was schon daraus hervorgeht, daß ihr Unternehmer aus Ländern angehören, die an der Schifffahrt in den bezeichneten Meeren gar nicht oder kaum interessiert sind. Wir haben daher in den in Oslo gefaßten Beschlüssen die Initiative zu einer die gesamte internationale Seeschifffahrt einbeziehenden Aktion zu sehen, die ganz im Rahmen der seit Kriegsbeendigung besonders deutlich gewordenen Bestrebungen liegt, die internationale Konkurrenz auf Grund internationaler Vereinbarungen der Unternehmer auszuschalten und Weltmonopole zu errichten, mittels welcher das internationale Kapital imstande ist, die Preise zu diktieren und die Folgen der Nachkriegskrise auf die Konsumenten abzuwälzen.

(—le)

Rundschau.

Das Hauptinteresse konzentrierte sich in den letzten Wochen auf den Konflikt im englischen Bergbau, der infolge der beschlossenen Solidarität der englischen Eisenbahner- und Transportarbeiterverbände unmittelbar auch die Arbeiter der englischen Transportindustrie in den Kampf zog und dadurch zu einem in England bisher nicht erlebten Riesenkampf auszuwachsen schien. In elfter Stunde ist der bereits unvermeidlich geglaubte Kampf durch die Intervention der englischen konservativen Regierung abgewendet worden. Die englischen Bergarbeiter bleiben im Genuß ihrer bisherigen Löhne und Arbeitsbedingungen. Dieser Sieg hat eine doppelte Bedeutung. Er ist einmal ein Beweis für die gefürchtete Macht, die die enge Kampfsolidarität zwischen Bergarbeitern, Eisen-

bahnern und Transportarbeitern darstellt, und zweitens ist der erste große Angriff auf den Lebensstandard der englischen Arbeiter, zu dem das Unternehmertum ausholen wollte, abgeschlagen. Denn das ließ sich unschwer voraussagen: hätten die Zechenherren gesiegt, dann wären innerhalb weniger Wochen die Unternehmer in anderen Industrien gefolgt. Insofern bedeutet der errungene Sieg der englischen Bergarbeiter auch einen Sieg der Eisenbahner und Transportarbeiter, denn es ist nicht anzunehmen, daß sich nun das Eisenbahn- und Transportkapital einer gleichen Kraftprobe mit der Arbeiterschaft aussetzt.

Dieser Sieg hat aber auch Bedeutung für die gesamte Arbeiterschaft Europas, denn ein Rückgang im Lebensstandard der englischen Arbeiterklasse würde auch im übrigen Europa bald fühlbar werden. Die Erkenntnis dieses Zusammenhanges hat denn auch die Führung der I. T. F. bestimmt, rechtzeitig die Mittel zu erwägen, das in England zustande gekommene Kampfbündnis zwischen Bergarbeitern und Transportarbeitern auf die Internationale auszudehnen und die Kräfte der internationalen Bergarbeiterschaft mit den Kräften der internationalen Transportarbeiterschaft zu kombinieren. Auch dieser Schritt dürfte nicht wenig zu der Beilegung des Konfliktes in England beigetragen haben.

Indessen dürfen wir uns auch keiner Täuschung hingeben: die Lösung in England ist keine endgültige, sondern eine vorläufige. Spätestens im Frühjahr wird der Konflikt wieder aufgerollt werden und dann muß das Kampfbündnis erneut seine Probe bestehen. Es gilt daher, diese Zeit des Waffenstillstandes zu einer weiteren Vertiefung des internationalen Zusammenwirkens verschiedener Berufsgruppen zu nützen und diese so sicherzustellen, daß sie sich auch in einem etwaigen Kampf unbedingt bewährt.

Mitteilungen des Sekretariats.

Sitzung des Generalrats der I. T. F. (28. und 29. Juni 1925 in Bellinzona).

Die Sitzung wird um 10,30 Uhr vorm. vom 2. Vorsitzenden, Koll. Döring, eröffnet.

Anwesend sind: Döring, 2. Vorsitzender; W. Brodeček; C. T. Cramp; A. Forstner; H. Jochade; Ch. Lindley; Ch. Mahlman; P. Moltmaker; G. Sardelli; ferner Generalsekretär E. Finnen und der 2. Sekretär N. Nathans.

Rob. Williams traf nach der Eröffnung der Sitzung ein.

Abwesend ist Brautigam wegen Krankheit.

Zunächst wird in die Beratung des Tätigkeitsberichts eingetreten.

*

Austritt der National Transport Workers' Federation in Großbritannien.

Verschiedene Mitglieder bitten um Auskunft über den Austritt obiger Organisation, welche vom Generalsekretär erteilt wird.

Cramp berichtet, daß die englischen Organisationen vor einer Woche beschlossen hatten, Henson als Stellvertreter von Williams zu bestimmen. Er fragte deshalb an, ob sich die National Seamen's and Firemen's Union bereits angemeldet habe. Der Generalrat war allgemein der Ansicht, daß Vertreter von nichtangeschlossenen Organisationen nicht Mitglied der Verwaltungsorgane der I. T. F. sein können.

*

Einheitsbestrebungen in der Tschechoslowakei.

Brodeček macht über den Stand der Einheitsbestrebungen in der Tschechoslowakei und über das Verhältnis zwischen den einzelnen Organisationen einige Mitteilungen. Es wird beschlossen, seine Ausführungen dem Einigungskomitee zu unterbreiten und eine Sitzung dieses Komitees während des Eisenbahnerkongresses abzuhalten.

*

Beiträge.

Auf Antrag des 2. Sekretärs wird beschlossen, alle Organisationen, welche die Beiträge für 1924 noch nicht entrichtet haben, zu mahnen und sie daran zu erinnern, daß sie auf dem nächsten Kongreß nur dann Stimmrecht haben werden, wenn die Beitragsrückstände bezahlt sind.

Esperanto.

Nach ausführlicher Diskussion wurde beschlossen, noch weiterhin im Mitteilungsblatt eine Spalte für die Propaganda der Welthilfssprache Esperanto zur Verfügung zu stellen und probeweise eine Lektion aus einem Lehrgang zu veröffentlichen. Die Organisationen sollen darnach um ihre Meinung hierüber befragt und bei weiterer Veröffentlichung des Lehrganges die Verbandszeitungen aufgefordert werden, diesen in ihre Organe zu übernehmen.

Seeleutekonferenz der I. T. F. 1926.

Bidegaray bemängelte den Passus im Bericht, wonach der Verwaltungsrat des I. A. A. abgelehnt habe, die Arbeitszeitfrage der Seeleute auf die Tagesordnung der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen. Nach seiner Ansicht treffe die Schuld nicht das I. A. A., sondern einige Regierungsvertreter und einige Vertreter der Arbeitgeber. — *Williams* bemerkt, daß die Zusammensetzung des I. A. A. bekannt ist. — *Mahlman* ersucht um Aufschluß über die letzte Sitzung der Paritätischen maritimen Kommission. *Döring* gibt einige Erläuterungen zu dieser Frage und berichtet, daß eine Unterkommission den Seemannsentwurf derart umgearbeitet habe, daß damit die Seemannsordnung nutzlos geworden ist. *Fimmen* gibt eine längere Darstellung über die Bemühungen des Sekretariats in dieser Angelegenheit und weist darauf hin, daß in einem Halbjahrsbericht nicht alle Einzelheiten angeführt werden können. Der Verwaltungsrat habe mit 12 gegen 12 Stimmen abgelehnt, die Frage des Achtstundentages auf die Tagesordnung zu setzen. Verantwortlich für diese Entscheidung sei jedoch die Paritätische Maritime Kommission, da sie den Unterausschuß eingesetzt und von vornherein erklärt habe, daß sie deren Beschlüsse anerkenne.

Zum Punkte *Verkehrskommission des Völkerbundes* verweist *Forstner* auf seinen Bericht im Mitteilungsblatt und betont die Notwendigkeit, daß die Organisation Einfluß auf die Besetzung dieser Kommission seitens der Regierungen ausübe. Hierauf wurde der Bericht des Sekretariats einstimmig genehmigt.

Beitrittsgesuche.

Der Generalrat ratifizierte die Beschlüsse des Exekutiv-Komitees betr. Anschluß verschiedener Organisationen und genehmigte den Beitritt folgender Verbände:

- Verband der Eisenbahner Estlands;
- Verband der italienischen Hafentarbeiter;
- Verband der portugiesischen Seeleute und Hafentarbeiter;
- Verband der finnischen Eisenbahner.

Reise nach Amerika.

Der Generalrat nahm einen Vorschlag des Sekretariats an bezüglich Entsendung einer Delegation zum Kongreß des amerikanischen Gewerkschaftsbundes, die mit den amerikanischen Organisationen über den Anschluß an die I. T. F. verhandeln soll. Die Delegation soll von einem der beiden Sekretäre begleitet werden und die Reise Mitte bzw. Ende September antreten. An dieser Reise werden sich u. a. die Kollegen Walkden (R. C. A.), Ben Smith (Transport and General Workers' Union), Jochade und Scheffel (Einheitsverband deutscher Eisenbahner) und Schumann (Deutscher Verkehrsbund) sowie voraussichtlich ein Vertreter des holländischen Eisenbahnverbandes beteiligen.

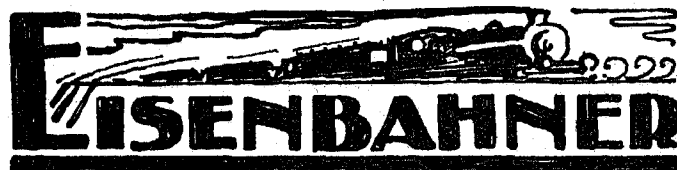
Wahl eines Präsidenten.

Anstelle des Kollegen Robert Williams, der wegen seines Übertritts zum „Daily Herald“ sein Amt als Präsident niederlegen mußte, wurde Kollege C. T. Cramp, Generalsekretär des englischen Eisenbahnverbandes, gewählt.

Gelegentlich einer am Abend des zweiten Tages stattgefundenen Zusammenkunft verabschiedete sich Williams von seinen Kollegen im Generalrat. Als Ausdruck des Dankes für die der I. T. F. geleisteten Dienste wurde Rob. Williams eine goldene Uhr mit einer Widmung überreicht.

Beiträge.

Verband der deutschen Transportarbeiter in der Tschechoslowakei	F.	300.36
Französischer Eisenbahner-Verband	Frs.	8000.—
Finnischer Transportarbeiter-Verband	F.	324.78
Britische Transportarbeiterföderation	£	150.—
Deutscher Verkehrsbund	RM.	10 000.—
Norwegischer Eisenbahnverband	F.	324.—
Verband der italienischen Transportarbeiter, Kleinbahner usw.	F.	360.—
Deutscher Eisenbahnverband	RM.	5000.—
Spanischer Eisenbahnverband	Pes.	1674.—
Spanischer Verband des Bedienungspersonals	Pes.	31.—
Englischer Verband der Handelsarbeiter	£	35.—
Belgischer Transportarbeiterverband	F.	1471.—
Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner in Österreich	F.	1274.40
Französische Transportarbeiterföderation	Frs.	3000.—
Englischer Verband der Kohlenarbeiter Cardiff usw.	£	2.10.0

**Bellinzona.**

N. Der Kongreß von Bellinzona darf in jeder Hinsicht als gelungen bezeichnet werden. Das gilt nicht nur hinsichtlich der Beteiligung, die auch für sich selbst das Wachstum der I. T. F. während der letzten Jahre und insbesondere ihrer Eisenbahnersektion zum Ausdruck brachte. War doch die Zahl der Vertreter (im ganzen 73, zusammen rund 1100 000 Mitglieder von 28 Organisationen in 21 Ländern vertretend) unendlich größer als auf irgend einer der vorausgegangenen Gruppenkonferenzen.

Nur einige wenige europäische Länder waren nicht vertreten, während aus allen Weltteilen viele Brief- und Sympathiebezeugungen eingelaufen waren. Dies und die Tatsache, daß auch das Eisenbahnpersonal von Niederländisch-Indien und indirekt auch das der Vereinigten Staaten vertreten war, sind ein Beweis für das Interesse, das unsern Arbeiten von Organisationen entgegengebracht wird, die zurzeit noch verhindert sind, hieran direkten Anteil zu nehmen. Das weckt Hoffnungen für die Zukunft!

Gelungen ist auch der Kongreß hinsichtlich der übrigen Anforderungen, die man im Stadium des Aufbaues der internationalen Organisation, in dem wir uns noch befinden, stellen kann.

Die Tagesordnung des Kongresses umfaßte alle Punkte, die gegenwärtig in den verschiedenen Ländern die Aufmerksamkeit der Eisenbahnerschaft beanspruchen, auch im eigenen täglichen Kampfe für die Verbesserung ihres Loses.

Bellinzona hat diese verschiedenen Fragen in den Mittelpunkt des Interesses gestellt und größtenteils das Programm internationaler Forderungen aufgestellt, das bis heute noch gefehlt hat und das nun als Richtschnur für die weitere Arbeit dienen kann.



Das vorstehende Bild kann von A. Brunel, Photograph, Bellinzona, gegen Einsendung von 6 Schweizerfranken bezogen werden. Der genannte Preis schließt Porto und Verpackung ein. Bei Bestellungen wolle die Adresse genau und deutlich angegeben werden

Dies konnte nur erreicht werden durch eine umfangreiche schriftliche Vorbereitung, deren Ergebnisse den Vertretern in der Form detaillierter Berichte und Einleitungen überreicht wurde.

Eine nicht zu umgehende Folge hiervon war, daß für oratorische Leistungen keine Zeit übrig blieb. Doch verleihen freie Reden den Verhandlungen eines Kongresses auch mehr Farbe — wenn praktische Arbeit geleistet werden muß — wie gerade auf diesem Kongreß — sind wir auf schriftliche, nur durch kurze mündliche Erläuterungen und kurzgefaßte Aussprachen ergänzte Arbeit angewiesen. Dies umso mehr, als die Sprachverschiedenheit und die notwendige Übersetzungsarbeit die Verhandlungen internationaler Kongresse noch immer sehr erschweren. Hoffen wir, daß diese Erschwerungen in naher Zukunft wegfallen und daß auch die I. T. F. dem beneidenswerten Vorbild folgt, auf ihren Kongressen sich nur einer Sprache zu bedienen. Das liegt an unseren eigenen Organisationen und Mitgliedern.

Die (an anderer Stelle veröffentlichten) Resolutionen des Kongresses bedürfen keines näheren Kommentars. Sie sprechen alle eine deutliche Sprache und sind derart aufgestellt, daß innerhalb der Grenzen unseres Vermögens an ihrer Verwirklichung gearbeitet werden kann. Täuschen wir uns nicht darüber, daß die vollständige Durchführung sehr viel Mühe und Einsatz von uns verlangt. Um nur ein Beispiel anzuführen: das Vereinigungsrecht der Eisenbahnerschaft und dessen Verfolgung in verschiedenen Ländern.

Aus dem hierzu vom Sekretariat vorgelegten Bericht ist jedenfalls mehr als einmal deutlich hervorgegangen, daß für die Erreichung von Verbesserungen, und um den Rechten und Interessen des Personals Achtung zu verschaffen, dieses wie in allem auf eigene Machtbildung und Machtentfaltung angewiesen ist und daß parlamentarische Hilfe, sowohl national als international, nur in dem Maße zu erwarten ist, als die eigene wirtschaftliche Aktion an Stärke zunimmt.

Die angemommene Resolution, worin das uneingeschränkte Organisationsrecht verlangt wird, ist eindeutig im Ausdruck des Abscheus über die Verfolgungen, deren Opfer unsere Kameraden in verschiedenen Ländern sind.

Aber das ist nicht hinreichend und wir hoffen, daß, wenn die übrigens in der Resolution angedeuteten Mittel ohne Er-

gebnis bleiben und um unsern Kameraden zu helfen, zu Taten praktischer Art übergegangen werden muß, dann jede der Organisationen instande und bereit sein wird, die von ihr verlangte Mitwirkung zu leisten. Bereits jetzt ist es nötig, daß in jedem Land — und in einigen besonders! — die volle Aufmerksamkeit diesem möglichen Appell gewidmet wird.

*

Auch bei jeder der sonst behandelten Fragen wird in dieser Weise gearbeitet werden müssen. Inzwischen darf kein Mittel ungenutzt gelassen werden, um die geäußerten Wünsche der Verwirklichung näherzubringen. Wenn nötig, werden auf einer folgenden Konferenz einzelne der jetzt allgemein behandelten Gegenstände noch einmal mehr speziell besprochen werden, wie wir auch die neueren Ideen unserer italienischen Kameraden hinsichtlich gemeinsamer Aktion und Änderung der Organisationsform nach vorausgegangener Behandlung im „Mitteilungsblatt“ näher betrachten werden.

Der Ausspruch hinsichtlich China und der Aufruf des Kongresses für eine internationale Aktion zugunsten unserer gelben Klassengenossen beweisen, daß der Kongreß einen offenen Blick hatte auch für die allgemeinen Fragen, die die Interessen unserer ganzen Klasse berühren und die darum mit von Bedeutung sind für unsern eigenen Kampf.

*

Den dritten, und sicher nicht den mindest wichtigen Punkt, in dem der Kongreß glänzend gelungen ist, bilden die persönlichen Beziehungen der Organisationsdelegierten.

Gerade weil so viele Schwierigkeiten allerlei Art auf dem Wege der gegenseitigen guten Beziehungen liegen, ist es von so großer Bedeutung, auch aus sachlichen Erwägungen, daß die Mitglieder der verschiedenen Organisationen sich auch persönlich besser kennen und — schätzen lernen. Ohne dies wird das schönste Programm keinen Wert haben.

Und hinsichtlich der Zusammenführung der Kollegen aus den verschiedenen Ländern und der Knüpfung neuer und der Verstärkung alter Freundschaftsbände hat dieser Kongreß in der Tat eine glänzende Arbeit geleistet. Durch die in dieser Frage gefaßten Beschlüsse wird noch mehr in dieser Richtung gearbeitet werden können, um stets größere Kreise des Eisenbahnpersonals, nicht allein die Leiter, sondern auch aus Mitgliederzeiten, in die internationale Bewegung zu ziehen.

In diesem Zusammenhang sei schließlich noch auf das hingewiesen, was von Beamtenseite auf dem Kongreß zur Sprache gebracht worden ist, um auch diese Gruppe, soweit sie noch außerhalb steht, zur Überzeugung zu bringen, daß auch das Personal des Verwaltungs- und Aufsichtsdienstes in den Reihen der I. T. F. ihre Aufgabe zu erfüllen hat.

*

Daß der Kongreß diesen gelungenen Verlauf nehmen konnte, ist umgezweifelt auch der vorbildlichen Empfangsarbeit unserer schweizerischen Kollegen und dem Entgegenkommen der Behörden von Stadt und Kanton zu danken.

Und auch das hat wieder eine nützliche sachliche Seite: was die Kongressisten in Bellinzona gesehen und erfahren haben, ist eine Lehre dafür, was starke Organisation in jeder Hinsicht vermag: die Bekanntschaft mit dem prächtigen Ferienhaus unserer schweizerischen Kollegen — einem der beiden von ihnen betriebenen, das andere liegt auf dem Rigi bei Luzern — war die letzte und wohl stärkste Bestätigung hiervon. Die Voraussage, daß viele der Anwesenden — und auch wohl die Abwesenden in den verschiedenen Ländern — Brenscino zu einem neuen Besuch locken soll, dürfte sich kaum als unrichtig herausstellen.

*

Alles in allem genommen haben wir in Bellinzona nützliche Arbeit geleistet. Wir sind wieder einen Schritt weiter gelangt, um aus unserer Internationalen Föderation eine wirklich lebende Organisation zu machen.

Mehr und mehr wird sich bei den sich zuspitzenden Klassengegensätzen, beim Streben des durch seine Konzentration so enorm erstarkten Kapitalismus, um seine Herrschaft auf der ganzen Welt zu befestigen und noch auszubreiten, auch für das Eisenbahnpersonal internationaler Zusammenschluß als unausweichbare Notwendigkeit ergeben. Direktionen und Regierungen geben in ihren internationalen Organisationen, die sich immer mehr mit den die Lage des Personals in jedem Land angehenden Regelungen beschäftigen, das Vorbild hierzu. Sorgen wir dafür, nicht durch die Tatsachen überholt zu werden, sondern daß wir schon von vornherein hierfür bereit seien: das wird uns Schaden und Schande ersparen.

Vor wie nach ist es die Macht der nationalen Landesorganisationen, die, kombiniert, das Können der Internationale bestimmen.

Tagein, tagaus wird in jedem Lande danach gestrebt, national die Position des Personals gegenüber Direktion und Regierung so kräftig als möglich zu machen; von Bellinzona geht jetzt der Ruf aus an alle Angeschlossenen — und auch an diejenigen, die noch außerhalb stehen und die gemeinsame Arbeit gegenwärtig noch allein uns überlassen — kräftiger als je mitzuarbeiten, um das Interesse unter den eigenen Mitgliedern zu wecken, den Zusammenschluß zu propagieren und für die Verschmelzung der Kräfte einzutreten, auf die wir uns unbedingt stützen können müssen, wenn wir unser Endziel erreichen wollen: die Schaffung einer besseren, sich über die ganze Welt erstreckenden Gemeinschaft.

Die Resolutionen des Internationalen Eisenbahnerkongresses in Bellinzona.

Resolution über Verfolgungen.

Der vom 30. Juni bis 2. Juli 1925 in Bellinzona tagende Internationale Eisenbahnerkongreß

schließt sich den bereits vom Sekretariat der I. T. F. erhobenen Protesten gegen die Verfolgungen, denen insbesondere die Eisenbahner in Italien, Ungarn, Finnland, Griechenland, Jugoslawien und Palästina ausgesetzt sind, an.

fordert das uneingeschränkte Koalitions- und Versammlungsrecht.

stellt mit Bedauern die Tatsache fest, daß der Völkerbund auch nach dem seitens der I. T. F. ergangenen diesbezüglichen Ersuchen untätig geblieben und scheinbar nicht in der Lage ist, die beim Völkerbund angeschlossenen Länder zu zwingen, die in den Friedensverträgen und Völkerbundsstatuten enthaltenen Versprechungen hinsichtlich der Koalitionsfreiheit zu erfüllen;

richtet einen Appel an die Arbeiterbewegung der betr. Länder, dem Eisenbahnpersonal des eigenen Landes in seinem Kampf für Bewegungsfreiheit mit allen verfügbaren Mitteln beizustehen,

hält es für wünschenswert, daß die Arbeiterbewegung jedes Landes bei ihrem Vertreter im Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes auf die Behandlung der Frage des Koalitionsrechtes und der Bewegungsfreiheit dringt.

dringt beim Internationalen Arbeitsamt darauf, die bereits im Oktober 1923 beschlossene Untersuchung über „Organisationsfreiheit“ ehestens durchzuführen und hierbei der Arbeiterbewegung der betr. Länder sowie den internationalen Organisationen einen entsprechenden Einfluß einzuräumen,

verlangt die Wiedereinstellung aller Eisenbahner, die infolge ihrer Teilnahme an Streiks oder infolge ihres Eintretens für die gewerkschaftlichen und politischen Organisationen entlassen worden sind,

ruft die der I. T. F. angeschlossenen Organisationen auf, den Kampf der verfolgten Kameraden kräftigst zu unterstützen, und zwar nicht nur finanziell, sondern, wo einigermaßen möglich, durch Führung solidarischer Aktionen, damit das Recht der Organisationen und die volle Bewegungsfreiheit der Eisenbahner gesichert wird;

trägt der I. T. F. auf, die erforderlichen Unterstützungen hierfür vorzunehmen und nötige Maßnahmen zu treffen;

und spornt schließlich das Eisenbahnerpersonal aller Länder an, durch weitestgehenden nationalen und internationalen Zusammenschluß die *Macht* zu bilden, die allein imstande ist, das *Recht* der Eisenbahnerschaft durchzusetzen und zu sichern.

Der Kongreß beschließt:

1. Die angeschlossenen Verbände mögen in ihren Fachzeitschriften über die Lage der Eisenbahner hinsichtlich des Koalitionsrechtes in den verschiedenen Ländern berichten,

2. Die angeschlossenen Organisationen sollen einen Druck auf ihre Regierungen ausüben, damit die Regierungsvertreter beim Völkerbund und dessen Instanzen beauftragt werden, für die Anerkennung dieses Rechtes einzutreten und diese Frage auf die Tagesordnung einer ihrer nächsten Konferenzen oder Sitzungen zu bringen.

3. Die I. T. F. soll den I. G. B. ersuchen, seine Arbeitervertreter anzuweisen, in diesem Sinne zu handeln.

4. Die internationale Eisenbahnerschaft soll alles tun, um die gewerkschaftlichen Rechte, d. h. das Koalitionsrecht mit Versammlungsrecht und Streikrecht sowie Mitbestimmungsrecht in allen Fragen, die die Eisenbahnerschaft berühren, zu erhalten, zu verteidigen und weiter auszubauen.

Resolution über China.

Der Kongreß, welcher von den jüngsten Vorkommissen in China sowie von dem an die I. T. F. gerichteten Unterstützungsappell der chinesischen Eisenbahnerföderation Kenntnis genommen hat, schließt sich dem bereits von der Arbeitnehmergruppe der Internationalen Arbeitskonferenz in Genf und vom I. G. B. eingelegten Protest gegen die Weise, in welcher der internationale Kapitalismus in China die Erhebung der chinesischen Arbeiter gegen ihre skandalöse Ausbeutung zu brechen versucht, an. Der Kongreß ist der Auffassung, daß zur Unterstützung der chinesischen und der gesamten orientalischen Gewerkschaftsbewegung eine gemeinsame Aktion der ganzen internationalen Arbeiterbewegung unter Leitung des I. G. B. eine dringende Notwendigkeit ist.

Resolution betr. Förderung persönlicher Beziehungen unter den Eisenbahnern.

Der Eisenbahnerkongreß ist der Meinung, daß nicht nur die Vertreter der Eisenbahnerorganisationen der verschiedenen Länder, sondern auch die Mitglieder selbst immer mehr miteinander in persönliche Fühlungnahme gebracht werden müssen, da dies nicht nur zur Erhaltung der Kameradschaftlichkeit, sondern insbesondere auch zur Verwirklichung der in den Herzen der Arbeiterschaft lebenden Ideale erforderlich ist.

Die angeschlossenen Organisationen werden deshalb ersucht, sich gegenseitig zu ihren Kongressen einzuladen und ausländische Gesellschaftsreisen der Eisenbahner zu veranstalten, um dadurch die persönlichen Beziehungen unter den Eisenbahnern und das Studium der Verhältnisse in andern Ländern zu fördern.

Der Generalrat der I. T. F. wird ersucht, einen Beirat ins Leben zu rufen, mit der Aufgabe, die nach dieser Richtung erforderlichen Schritte zu unternehmen und engeren persönlichen Kontakt unter den Eisenbahnern herzustellen.

Resolution über den Achtsturentag.

Der Kongreß betrachtet es als Pflicht der I. T. F.-Organisationen, zu kämpfen für

1. Herabsetzung der Arbeitszeit auf acht Stunden täglich;
2. Im Prinzip erklärt sich der Kongreß für Abschaffung der Überarbeit, auch unter Bezahlung von Zuschlag, ausgenommen bei Unglücksfällen;
3. Beseitigung des Unterschiedes zwischen Arbeitsbereitschaft und tatsächlicher Arbeitsleistung, jedoch in Berücksichtigung lokaler Verhältnisse.
4. Ratifizierung und Durchführung der Washingtoner Übereinkunft, die als Minimum zu betrachten ist, mit der Maßgabe, daß bereits vorhandene bessere Arbeitsbedingungen nicht verschlechtert werden dürfen.

Die I. T. F. wird beauftragt, die angeschlossenen Organisationen in ihren Kämpfen um die Sicherung und Einhaltung des Achtsturentages moralisch und finanziell zu unterstützen. Ferner wird das Büro beauftragt, alljährlich im April eine Erhebung vorzunehmen über die Dauer der täglichen, wöchentlichen und monatlichen Arbeitszeit, sowie über die Dienstschrift und die Höhe der Löhne und Zulagen der wichtigsten Eisenbahnerkategorien (z. B. gelernte, angelehrte und ungelernete Werkstättenarbeiter, Streckenpersonal, Arbeiter im Güterdienst, Vorarbeiter und Aufsichtspersonal, Zugpersonal, Schaffner, Heizer und Lokomotivführer).

Das Ergebnis dieser Untersuchung ist den angeschlossenen Organisationen zu unterbreiten.

Beschlußfassung zum Punkte: „Entstaatlichung der Eisenbahnen“.

Der Internationale Eisenbahnerkongreß, abgehalten am 30. Juni bis 2. Juli 1925 in Bellinzona, erklärt:

Die Entstaatlichung der Eisenbahnen bedeutet eine Überführung des Staatseigentums bzw. des Nationaleigentums in die Hände der Privateigentümer. In der Entwicklung zur Sozialisierung der großen Wirtschaftsbetriebe bedeutet die Entstaatlichung solcher Betriebe einen Schritt rückwärts. Die Volkswirtschaft wird somit zum Schaden der Allgemeinheit und zum Nutzen Einzelner in ihrer natürlichen Entwicklung künstlich aufgehalten; die Nation als ein Ganzes wird veranmt, die kapitalistische Klasse bereichert und ihr eine für den Kampf gegen eine bessere Zukunft der breiten Volksschichten gefährliche Macht geliefert.

Der Internationale Eisenbahnerkongreß macht es deshalb allen Eisenbahner-Organisationen der Welt zur Pflicht, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln gegen jede Bemühung für Entstaatlichung der bereits verstaatlichten Eisenbahnen Stellung zu nehmen und die Durchführung der Entstaatlichung unmöglich zu machen.

Andererseits sollen die Eisenbahnerorganisationen überall dort, wo sich die Eisenbahnen in den Händen des Privatkapitals befinden, alle zielbewußten Bestrebungen für Verstaatlichung der Eisenbahnen unterstützen, bzw. selbst organisieren und durchzusetzen trachten. Dies soll besonders mit Nachdruck in den Staaten geschehen, wo die Arbeiterklasse und die gut organisierte sozialistische Arbeiterbewegung auf Grund eines demokratischen Wahlrechtes einen Einfluß auf die Staats- und Wirtschaftspolitik des Staates ausüben imstande sind und auch ausüben.

Die Verwaltung hat von einem Eisenbahn- bzw. Verwaltungsrat zu erfolgen, der zusammengesetzt wird: aus Mitgliedern des Parlamentes, aus Vertretern der Regierung, aus Vertretern der Gewerkschaftsorganisationen, die durch freie Wahl bestellt werden und aus Vertretern von Vereinigungen der Bahnbenützer, wovon die Hälfte der Sitze den Vertretern der Arbeiter-Konsumgenossenschaften eingeräumt wird.

Es ist weiter Pflicht der Gewerkschaftsorganisationen und der sozialistischen Arbeiterbewegung, in allen Staaten für die Verstaatlichung von Post-, Fluß-, Autobus- und Flugverkehr, und für eine Zusammenziehung des gesamten inländischen Verkehrs unter der oben angeführten Führung und Verwaltung, und unter der höchsten Kontrolle des Verkehrsministeriums zu arbeiten.

Die Gewerkschaftsorganisationen übernehmen die Aufgabe, mit Hilfe der I. T. F. ihre Mitglieder zu der Mitverwaltung bzw. Selbstverwaltung der Eisenbahnen zu erziehen.

Diese Schulung soll gemäß dem Grundsatz ausgeübt werden, daß es neben dem täglichen Bemühen für bessere Arbeits- und Lohnbedingungen der Arbeiter, eine historische Aufgabe der Berufsgewerkschaften ist, für eine Selbstverwaltung

der großen volkswirtschaftlichen Betriebe durch die Arbeiterschaft einzutreten.

Der Generalrat der I. T. F. wird verpflichtet, über die hier gefaßten Beschlüsse — insofern diese in andere Berufszweige einschlagen — mit den betr. Berufsinternationalen in Verbindung zu treten.

Die der I. T. F. angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen verpflichten sich, über jedes nennenswerte Ereignis, das mit den hier aufgeworfenen Fragen zusammenhängt, im Mitteilungsblatte der I. T. F. zu berichten.

Resolution über den Autotransport.

Der Internationale Eisenbahnerkongreß Bellinzona nimmt mit großem Interesse von der Tatsache Kenntnis, daß der Kraftwagenverkehr im Personentransport sowohl wie im Gütertransport solche Formen angenommen hat, daß er für die Eisenbahner nicht unbeachtet bleiben darf. Der Kongreß beauftragt deshalb das Sekretariat der I. T. F., der weiteren Entwicklung des neuen Verkehrsmittels seine ganze Aufmerksamkeit zu schenken, ganz besonders in denjenigen Ländern, von denen berichtet wurde, daß die Kraftwagen den Eisenbahnen schon ernste Konkurrenz bereiten. Von Zeit zu Zeit ist im Mitteilungsblatt über die neueste Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der im Kraftwagenverkehr Beschäftigten und etwaige Maßnahmen der Eisenbahnunternehmungen, um der immer stärker werdenden Konkurrenz zu begegnen, zu berichten.

Resolution über die Elektrifizierung.

In Erwägung der Tatsache, daß in den meisten Ländern ein starkes Fortschreiten der Elektrifizierung der Eisenbahnen bevorsteht, warnt die Konferenz die Eisenbahner davor, die möglichen nachteiligen Folgen der Elektrifizierung zu übersehen, da nur die Erkenntnis der Gefahren zur Erkenntnis der Mittel führt, deren sich die Arbeiterschaft zu ihrem Schutze bedienen muß. Die Folgen der Elektrifizierung dürfen nicht dazu leiten, daß die Arbeitszeit, die Löhne und alle sonstigen Arbeitsbedingungen der im elektrischen Betrieb beschäftigten Lokomotivführer, Heizer und des sonstigen Personals ungünstiger werden als im Dampfbetrieb.

Die Konferenz stellt als grundlegende Forderung auf, daß die Dampflokomotivführer und diejenigen, die als Anwärter tätig sind, das erste Anrecht auf Anstellung als Lokomotivführer auf Elektrolokomotiven besitzen.

Resolution über die automatische Kuppelung.

Die Konferenz beauftragt das Exekutivkomitee und den Generalrat der I. T. F., sich an das I. A. A. zu wenden mit der Bitte, einen internationalen Wettbewerb der verschiedenen Kupplungssysteme zu veranstalten, damit festgestellt werden kann, welches sich am besten für die Einführung eignet. Das I. A. A. soll ersucht werden, über das Resultat seiner Bemühungen einen Bericht einzusenden.

Die Elektrifizierung der Eisenbahnen.

Schlußfolgerungen des vom Sekretariat der I. T. F. dem Kongreß in Bellinzona zur Frage der Elektrifizierung vorgelegten Berichtes.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß in den kommenden Jahrzehnten die Elektrifizierung der Eisenbahnen einen mächtigen Aufschwung nehmen wird. Diese Entwicklung dürfte auch durch die letzte Vervollkommnung des Dampfbetriebes — die Dampfturbinenlokomotive — nicht wesentlich aufgehalten werden. Auch ist zu beachten, daß das heute überaus mächtige, an der elektrischen Industrie interessierte Kapital den Übergang zur elektrischen Traktion mit allen Mitteln begünstigt, während gleichzeitig der Einfluß der Dampflokomotivindustrie, die sich in den vergangenen Jahren mit Hartnäckigkeit der Preisgabe des von ihr ausschließlich beherrschten Arbeitsgebietes widersetzte, im Zurückgehen begriffen ist.

Selbstverständlich kann die Eisenbahnerschaft nicht daran denken, sich dem Laufe der technischen Entwicklung entgegenzustellen. Das wäre nicht nur zwecklos, sondern fortschrittfeindlich, da die Elektrifizierung entschieden dem Dampfbetrieb technisch überlegen und auch in hygienischer Hinsicht — Wegfall der Ruß- und Rauchbelästigung — eine bedeutende Besserung sowohl für die Eisenbahnerschaft selbst als für die Allgemeinheit darstellt.

Dagegen ist es Aufgabe der Eisenbahnerschaft, sich von allen möglichen nachteiligen Folgen der Elektrifizierung Rechenschaft zu geben, da nur die Erkenntnis der Gefahren auch zur Erkenntnis der Mittel führt, deren sich die Arbeiterschaft zu ihrem Schutze bedienen muß. Ein Teil dieser, wie er sich auf Grund der bisherigen Erfahrungen in einigen Ländern ergibt, ist oben umrissen worden. Wiewohl unvollständig, geben die aufgezeigten Gefahren doch zu erkennen, daß die Elektrifizierung geeignet ist, ziemlich weite Kreise für die gesamte Eisenbahnerschaft zu ziehen. Freilich ist nicht damit zu rechnen, daß die nachteiligen Folgen in absehbarer Zeit *akute* Form für die *Gesamtheit* der Eisenbahnerschaft eines Landes annehmen. Dies wird schon deswegen nicht der Fall sein, weil die gänzliche Umstellung des Dampfbetriebes in elektrischen Betrieb Jahrzehnte erfordert und weil sich die Zahl der Menschen und damit auch der Umfang des Eisenbahnverkehrs fortwährend vermehrt.

Für bestimmte Gruppen des Personals sind dagegen unmittelbare Wirkungen nicht abzustreiten. Zu diesen gehört vor allen Dingen das Lokomotivpersonal. Hier wird es namentlich gelten, den Übergang zur Einmannbedienung abzuwehren. In der Tat läßt sich dieses Bestreben der Eisenbahnverwaltungen nicht rechtfertigen, denn wenn auch die Bedienung der Heizung wegfällt, so bleibt die sichere Führung der Lokomotiven doch ein so anspruchsvoller Dienst, daß er unmöglich einem einzigen Menschen überlassen werden kann, zumal die Verantwortung infolge der gesteigerten Fahrtgeschwindigkeit bzw. — womit besonders im Güterverkehr zu rechnen ist — Vermehrung der Wagenzahl oder Einsetzung von Wagen mit größerer Tragfähigkeit, nicht unbeträchtlich erhöht wird. Auch vom Standpunkt der allgemeinen Verkehrssicherheit muß der Gedanke, den zweiten Mann auf der Maschine zu beseitigen, als verwerflich bezeichnet werden. Für den Lokomotivführer ist die Anwesenheit eines zweiten Mannes auf der Lokomotive, der ihm beobachtend zur Seite steht und jeden Augenblick in der Lage ist, für ihn einzuspringen, rein psychologisch ein so außerordentlich wichtiger Faktor, daß schon der blinde Rechen-sinn von Aktionären und ihren Beauftragten dazu gehört, um überhaupt den Plan der Einmannbedienung aufkommen zu lassen. Selbstverständlich muß auch jene Bestrebungen bekämpft werden, die den qualifizierten Heizer durch eine weniger qualifizierte Person ersetzen will. Vom Begleitmann des Lokomotivführers auf der elektrischen Lokomotive muß gefordert werden, daß er mit deren Konstruktion vertraut ist, um jederzeit und rasch die Bedienung übernehmen zu können.

Die hier zum Schutze des Lokomotivführers angeführten Forderungen führen von selbst dazu, daß seitens des Eisenbahnpersonals darauf bestanden werden muß, daß die Führung von Lokomotiven, gleichgültig welcher Art, der geschulten Lokomotivführerschaft übertragen bleibt und daß nicht zugegeben werden darf, daß die Eisenbahnverwaltungen hierzu Leute aus Gruppen mit geringerer Ausbildung verwenden. Allen derartigen Bestrebungen muß auch schon deswegen entgegen gewirkt werden, weil die Befolgung der von den Eisenbahnen versuchten Methoden schließlich zu einer Unterhöhung des derzeitigen Lohnstandards des Lokomotivführers führt. Die einzelnen Gruppen der Eisenbahnerschaft müssen daher unbedingte Solidarität mit dem Lokomotivführerpersonal üben.

Sicher ist auch, daß die Durchführung der Elektrifizierung den Eisenbahnen gestattet, den Verkehr im Verhältnis zum Umfang mit erheblich weniger Personal zu bewältigen als mit Dampftrieb. Das würde, wenn die Elektrifizierung nicht gleichzeitig mit einer entsprechenden Herabsetzung der Personen- und Frachttarife gepaart geht — eine derartige Maßnahme zieht unseres Wissens keines der bestehenden Elektrifizierungsprojekte in Betracht —, bedeuten, daß der durch die Elektrifizierung erzielte technische Fortschritt in der Hauptsache auf Kosten des Lohnkontos der Gesamteisenbahnerschaft erfolgt und daß der Mehrwert der persönlichen Leistungen dem Eisenbahnkapital zufließt. Es ist selbstverständlich, daß sich die Eisenbahnerschaft mit einer solchen einseitigen Verteilung der mit dem technischen Fortschritt verbundenen Vorteile nicht abfinden könnte. Der technische Fortschritt hat nur dann einen Sinn, wenn er allen eine bessere Lebensgestaltung ermöglicht. Die Elektrifizierung der Eisenbahnen muß daher für die Eisenbahnerschaft zugleich ein Signal zur Erhebung weitgehender Ansprüche sein. Insbesondere wird sie die Frage aufwerfen müssen, ob nicht ein so bedeutender Fortschritt auf dem Gebiet der Verkehrstechnik, wie ihn die Elektrifizierung der Eisenbahnen ohne Zweifel darstellt, Veranlassung geben muß, die alte Forderung des Achtstundentages zu korrigieren und dem Vorbild des letzten Kongresses des englischen Gewerkschaftsbundes zu folgen, der sich auf Antrag des Eisenbahnverbandes für die sechsstündige Arbeitszeit ausgesprochen hat. Die Erfahrung zeigt, daß die Erringung verkürzter Arbeitszeit von allen Siegen, die die Arbeiterschaft erringen mag, stets derjenige ist, der vom Unternehmertum am schwierigsten rückgängig oder illusorisch gemacht werden kann, was dagegen bei einer durchgesetzten Lohnerhöhung durch Heraufsetzung der Tarife, Verteuerung der Lebenskosten usw. immer verhältnismäßig leicht möglich ist. Desgleichen muß die Elektrifizierung der Eisenbahnen Veranlassung geben, die allgemeine Forderung nach Herabsetzung der Dienstaltersgrenzen mit

früher einsetzendem Pensionsgenuß besonders nachdrücklich zu erheben und für ihre Erkämpfung einzutreten.

Gelingt es der Eisenbahnerschaft nicht, mit der fortschreitenden Technik höhere Lebensansprüche zu befriedigen, dann dient der gesamte Fortschritt einzig und allein dem Kapital.

Auch auf eine andere Gefahr, die mit der Elektrifizierung der Eisenbahnen verbunden ist, sei hier noch kurz hingewiesen. Die Umstellung der Dampf-eisenbahnen auf elektrische Traktion bedingt die Festlegung großer neuer Kapitalien. Es ist fraglich, ob sich die heutigen, staatlich betriebenen Bahnen diese Kapitalien restlos selbst beschaffen können oder selbst beschaffen wollen. Wiederholt wurden in solchen Ländern daher Pläne erwogen, die staatlichen Bahnen an das stark konzentrierte Elektrokapital abzutreten, das die Bahnen dann in eigenen Betrieb nehmen und elektrifizieren könnte. Mit der Möglichkeit, daß die Elektrifizierung der Eisenbahnen gleichzeitig zur Entstaatlichung einer Reihe bisheriger Staatsbahnen benützt wird, ist daher zu rechnen. Gegen diese Tendenzen muß die Öffentlichkeit entschieden mobilisiert werden.

Der 10. Kongreß der Internationalen Assoziation der Eisenbahnen.

Am 22. Juni trat in London die Internationale Assoziation der Eisenbahnen (Sitz Brüssel) zu ihrer 10. Tagung zusammen. Alle großen Eisenbahnverwaltungen, mit Ausnahme von Deutschland, Österreich, Rußland und einiger weniger bedeutender Länder, waren vertreten. Über die Verhandlungen ist bisher wenig in die Presse gelangt, was darauf zurückzuführen sein dürfte, daß sich der Kongreß in fünf verschiedene Kommissionen auflöste und die hauptsächlichsten Verhandlungen in diese Kommissionen verlegt wurden.

Ein nicht unwesentlicher Teil der Verhandlungen galt dem Achtstundentag. Über den Verlauf dieser gibt die in Basel erscheinende „Nationalzeitung“ folgende Darstellung:

„Eine interessante Diskussion entspann sich auf dem internationalen Eisenbahnkongreß über den Einfluß des Achtstundentages auf den Eisenbahnbetrieb. Ein britischer Delegierter, Mr. Clower, erklärte, daß der Achtstundentag von den englischen Eisenbahngesellschaften harte finanzielle Opfer fordere; einzelne Dominions sind deshalb wieder zu einer längeren Arbeitszeit zurückgekehrt; auch im vereinigten Königreich möchten einzelne Eisenbahngesellschaften den Achtstundentag wieder aufgeben, weil er bei den gegenwärtigen Betriebsverhältnissen sich als unpraktisch erwiesen habe. Die direkt entgegengesetzte Ansicht vertrat der Referent der Delegation der Vereinigten Staaten, Mr. Barmelee, der erklärte, daß in Amerika der Achtstundentag im Eisenbahnbetrieb schon 1916, nicht erst 1918, eingeführt wurde und daß dieser soziale Fortschritt für die Gesellschaften durchaus befriedigende Resultate zeitigte. Am Prinzip des Achtstundentages will auch der Vertreter der französischen Chemins de fer du Nord, M. Joulez, festhalten, sofern man sich auf eine vernünftige Handhabung verständigen kann und nicht am starren Prinzip der achtstündigen Arbeitszeit pro Tag festhält. Der Eisenbahnbetrieb gestattet wegen des stoßweisen Verkehrs das starre Festhalten an der Formel „Acht Stunden pro Tag“ nicht; deshalb ist ein gegenseitiger Ausgleich von Tagen mit längerer und solchen mit kürzerer Arbeitszeit erforderlich, und zwar im Rahmen einer Arbeitszeit von 96 Stunden innerhalb 14 Tagen.“

Der Kongreß nahm schließlich mit 90 gegen 35 Stimmen eine Resolution an, in welcher die starre Durchführung des Achtstundentages im Eisenbahnbetrieb als undurchführbar bezeichnet wird.

In einem weiteren Beschluß wurde betont, daß zwischen Dienstzeit und wirklicher Arbeitszeit unterschieden werden müsse, während ein dritter Antrag verlangte, daß die Arbeitszeit auf eine hinreichend lange Periode verteilt wird. Bei Besprechung dieses Antrages mahnte ein englischer Vertreter zur Vorsicht, da dessen Durchführung den in England bestehenden Kollektivvertrag verletzen würde. Es wurde beschlossen, dem gestellten Antrag noch die Worte „soweit es die Umstände in den verschiedenen Ländern gestatten“ hinzuzufügen, worauf dieser mit 55 gegen 41 Stimmen gutgeheißen wurde.

(Sobald der offizielle Bericht über diese Tagung vorliegt, werden wir an dieser Stelle noch ausführlicher auf die in London gefaßten Beschlüsse zurückkommen.)

Warren S. Stone.

Nach kurzer Krankheit verschied im Juni der Vorsitzende des amerikanischen Lokomotivführerverbandes (Brotherhood of Locomotive Engineers) Warren Stanford Stone. Mit ihm hat die amerikanische Gewerkschaftsbewegung eine ihrer markantesten Gestalten verloren, denn Stone's Ansehen reichte weit über die Kreise seines engeren Verbandes hinaus. Namentlich war er es, der die ersten Pläne zu den in den Vereinigten Staaten rasch zu Bedeutung gelangten Arbeiterbanken entwarf und diesen Weg mit dem Erfolg betrat, daß der von ihm geführte Verband heute die einflußreichsten und weitverzweigten Arbeiterbanken in den Vereinigten Staaten besitzt. Stone schaffte sich aus ganz bescheidenen Verhältnissen empor. Er begann seine Laufbahn als Heizer und wurde mit 25 Jahren Maschinist. Sehr frühe schon betätigte er sich in der Gewerkschaftsbewegung und lenkte durch seine Energie die Aufmerksamkeit seiner Kameraden auf sich. Im Jahre 1903 wurde er zum Präsidenten der Brotherhood of Locomotive-Engineers gewählt und hauptsächlich seiner starken Führung ist es zu danken, daß der Verband innerhalb zweier Jahrzehnte die Mitgliederzahl von 38 000 auf 90 000 vermehrte und damit zu einer der angesehensten Arbeiterorganisationen der Vereinigten Staaten wurde.



Die Resolutionen des Internationalen Straßenbahnerkongresses in Brüssel.

Resolution betr. „Einmannwagen“.

Der Kongreß stellt fest:

- 1) der Einmannwagen im Straßenbahnbetrieb wirkt nicht verkehrsfördernd, sondern verkehrshindernd;
- 2) der Einmannwagen führt infolge der Überanstrengung des Personals zu starken gesundheitlichen Schädigungen;
- 3) die Einführung des Einmannwagens vermindert die Verkehrssicherheit;
- 4) die Einführung des Einmannwagens hat bisher zu keiner Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Betriebe geführt;
- 5) die Einführung des Einmannwagens ist nicht von der Rücksicht auf das Gemeinwohl oder zum Zwecke des technischen und sozialen Ausbaues der Betriebe erfolgt, sondern wurde lediglich von den Profitinteressen der Unternehmer diktiert; und beschließt, die Einführung des Einmannwagens aus den oben angeführten Gründen und, da nach den bisherigen Erfahrungen *nichts für* den Einmannwagen spricht, abzulehnen.

Resolution betr. die Konkurrenz.

Die I. T. F. wird beauftragt, in jedem Lande eine Erhebung über die gesetzlichen Bestimmungen betr. den Personen- und Gütertransport bei den Straßenbahn-, Kleinbahn- und Autobusunternehmen vorzunehmen, darüber zu berichten und mitzuteilen, in welcher Weise sowohl Behörden als Gesellschaften ihre Verkehrsbetriebe unter gleichen Bedingungen führen können.

Sollte diese Untersuchung Resultate ergeben, auf Grund deren weitere Schritte unternommen werden können, dann haben die Organisationen jedes Landes ihren Einfluß dahin geltend zu machen, daß die gegenseitige Konkurrenz ausgeschaltet wird.

Resolution betr. Nationalisierung.

Sowohl die städtischen Straßenbahnen, als die Vorstadtbahnen werden entweder erbaut und betrieben von öffentlichen Körperschaften, oder a) der Bau und Betrieb wird privaten Personen zugestanden; b) die Konzession wird nur zum Betrieb erteilt, wobei die konzessionierende Behörde die Tarifhoheit ausübt.

Diese verschiedenen Betriebsmethoden haben zur Folge, daß auf Grund der einzelnen Konzessionen auch unterschiedliche Wegegebühren bezahlt werden; manchmal trifft dies auch auf verschiedene, unter derselben Konzession betriebene Linien zu. In Anbetracht der Tatsache, daß die rechtliche Stellung der Angestellten fast nie festgelegt ist, sind auch ihre Arbeitsbedingungen und Löhne sehr verschieden.

Es liegt in der Natur des öffentlichen Transportes, daß nur die Behörden imstande sind, Fahrgäste im öffentlichen Interesse zu befördern, ohne zugleich das Personal zur Erzielung von Profiten auszubeuten. Um für das Publikum die nötigen Transportmittel zu unterhalten, die Arbeitsbedingungen des Personals zu vereinheitlichen und diesem eine der Bedeutung seiner Arbeit entsprechende rechtliche Stellung zu verschaffen, ist es notwendig, in jedem Lande eine energische koordinierte Aktion einzuleiten für die Nationalisierung aller Personenverkehrsmittel auf kaufmännischer Basis.

Resolution

betr. Solidarität mit Autobusführern und Schaffnern.

Von der Erwägung ausgehend, daß lange Arbeitszeit und schlechte Arbeitsverhältnisse der Autobusführer und Schaffner in verschiedenen Ländern die Arbeitsverhältnisse der Straßenbahner gefährden, ruft der Internationale Straßenbahnerkongreß die Autobusführer und -Schaffner auf, sich zu organisieren, und verpflichtet sich, die Bestrebungen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Autobuspersonals mit allen Mitteln zu unterstützen.

Resolution

betr. Vereinheitlichung des Straßenbahnmaterials.

Der vom 18. bis 20. Juli 1925 in Brüssel tagende Straßenbahnerkongreß stellt fest, daß die Arbeitgeberorganisationen sowohl national wie international weiterhin die wichtige Frage der Vereinheitlichung des Straßenbahnmaterials vernachlässigen, obwohl auf Grund der technischen Fortschritte die Einführung eines einheitlichen Wagentyps möglich wäre, wodurch die Unterhaltungskosten wesentlich vermindert würden.

Der Kongreß stellt ferner fest, daß bisher kein ernsthafter Versuch zur Einführung der automatischen Kuppelung gemacht wurde, sodaß das mit der Kuppelungsarbeit beauftragte Personal weiterhin den Gefahren ausgesetzt bleibt.

Um diese Verbesserungen möglichst bald durchführen zu können, ersucht der Kongreß das Sekretariat der I. T. F., sich mit der Internationale der Arbeitgeber in Verbindung zu setzen und zwecks Sammlung der notwendigen Informationen über diese Frage eine Erhebung bei den angeschlossenen Organisationen anzustellen.

Auch die Landesorganisationen werden ersucht, sich in ähnlichem Sinne mit den nationalen Arbeitgeberorganisationen in Verbindung zu setzen.

Resolution

betr. die gesetzlichen Straf- und Sozialbestimmungen.

Der internationale Kongreß der Straßen- und Kleinbahner hat sich mit den in den verschiedenen Ländern bestehenden gesetzlichen Straf- und Sozialbestimmungen befaßt und stellt folgendes fest:

Die erwähnten Bestimmungen haben sich fast ausschließlich zum Schutze der Unternehmer ausgewirkt.

Der Kongreß fordert daher, daß die vorhandenen Strafbestimmungen einer Änderung unterzogen, die Sozialbestimmungen erheblich verbessert und Schutzbestimmungen geschaffen werden, die dem Personal die Existenz sichern.

Um nach dieser Richtung möglichst einheitliche Forderungen aufzustellen, wird das Büro der I. T. F. ersucht, die Organisationen der einzelnen Länder zu veranlassen, dem Büro der I. T. F. eine Übersicht über die gegenwärtigen Zustände zu übermitteln.

Das gesammelte Material ist dem nächsten internationalen Transportarbeiter-Kongreß vorzulegen, damit einheitliche Richtlinien für das Wirken der Organisationen in den einzelnen Ländern aufgestellt werden können.

Die Luftschiffahrt in Frankreich.

Über die Entwicklung der Verkehrsluftschiffahrt unterrichten folgende Zahlen:

Im Jahre 1920 wurden 2386 Reisen mit einer Gesamtlänge von 853 959 Kilometer zurückgelegt. Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden war 1771; das Gesamtgewicht der beförderten Güter war 77 083 und das Gesamtgewicht der beförderten Postsachen 15 660 Kilo.

Im Jahre 1924 wurden 11 536 Reisen zurückgelegt mit einer Gesamtlänge von 3 647 826 Kilometer. Die Zahl der beförderten Reisenden war 16 729; das Gesamtgewicht der beförderten Güter 877 591 und das Gesamtgewicht der beförderten Postsachen 532 777 Kilo.

Die hauptsächlichsten Verkehrslinien mit geregelterm Dienst sind: 1. Paris—London; 2. Paris—Brüssel—Amsterdam; 3. Paris—Prag—Warschau; 4. Paris—Prag—Konstantinopel; 5. Frankreich—Ajaccio; 6. Toulouse—Casablanca.

In Frankreich und Nord-Afrika bestehen zurzeit: 1 Hauptflughafen, 2 kleinere Flughäfen, 26 Flugstationen, 23 Hilfsstationen, 1 Hafen für Wasserflugzeuge.

Hinsichtlich der Sicherheit werden folgende Angaben gemacht: 1922 ereigneten sich bei einer Flugleistung von 3 500 000 km 20 tödliche Unglücksfälle; 1923 bei einer Flugleistung von 3 900 000 km zwölf. Im Jahre 1924 kam auf je 1 Million Kilometer 1 Unglücksfall und auf je 1 720 000 geflogene Kilometer 1 Toter.

Die Möglichkeiten des Weltluftschiffverkehrs.

Gelegentlich der Verkehrswissenschaftlichen Woche, die in der zweiten Juli-Hälfte in München stattfand, sprach u. a. der als Leiter des Zeppelinflugs nach Amerika in weitesten Kreisen bekannt gewordene Deutsche, Dr. Eckener. Dem Bericht der Frankfurter Zeitung zufolge machte er über die Aussichten der Weltluftschiffahrt etwa folgende Ausführungen:

Die Staaten hätten bisher kein Interesse an der Subventionierung der Luftschiffahrt gezeigt, und privates Kapital sei für den Luftschiffverkehr wegen der Höhe der erforderlichen Beträge schwer aufzutreiben. Das habe er auch in Amerika erfahren müssen. Die Frage, ob das Luftschiff durch das Flugzeug überflüssig gemacht worden sei, könne für Strecken bis zu 2000 Kilometer vielleicht bejaht werden, jedoch nicht für längere Routen über Meere und etappenlose Gegenden. Bei wachsender Größe der Flugzeuge nehme die relative Nutztragsfähigkeit ab. Mit einem Zukunftsflugzeug von 3 bis 4000 PS werde man nur eine Strecke bis zu 1500 Kilometer wirtschaftlich beflegen können. Was die Sicherheit angehe, so sei das Luftschiff gegen Sturm, Niederschläge und Blitzgefahr vollkommen gesichert. Die entscheidenden Fragen seien: Kann das Luftschiff unter allen Umständen landen, geborgen werden und starten? Ist der Luftschiffverkehr rentabel? Schwierigkeiten beim Landen würden nur die vertikalen Luftströmungen bereiten. Diese seien auf dem Wasser und über feuchtem Gelände nicht vorhanden, weshalb man dazu übergegangen sei, schwimmende Luftschiffhallen zu bauen. Der jetzige Boden Südspaniens, von wo die Linie Europa—Südamerika ihren Ausgang nehmen solle, mache eine Landung nur bei Nacht möglich, wenn die Sonnenwirkung ausgeschaltet sei. Die Nachtlandung sei überhaupt die entscheidende Lösung, das Ei des Kolumbus. Meteorologisch ungünstig gelegene Plätze kämen als Häfen nicht in Betracht. Für Amerika sei an Washington zu denken, für Frankreich an den südlichen Teil.

Auch die Linien müßten mit Überlegung ausgewählt werden. Eine geeignete Route sei Sevilla—Buenos Aires, die etwa 72 Stunden für ein Luftschiff von 110 Kilometer Fahrtgeschwindigkeit erfordere und auf der Rückfahrt etwa 96 Stunden. Die Linie San Francisco—Hawai—Tokio, die 10 600 Kilometer lang ist, lasse sich in 76 Stunden, zurück bei 8400 Kilometer Länge in 57 Stunden zurücklegen. Es sei eine der bedeutsamsten Erfahrungen der Luftschiffahrt, daß sie durch die Ausnützung der Winde, besonders der Passatströmungen, außerordentliche Geschwindigkeit erreichen könne.

Über die Rentabilität lasse sich bis jetzt schwer etwas Bestimmtes sagen. Für die Strecke Sevilla—Buenos Aires sei bei Einstellung von drei Schiffen ein Kapital von etwa 43 Millionen Mark erforderlich. Die jährlichen Ausgaben würden sich auf etwa 13 Millionen Mark belaufen. Bei Beförderung von jeweils 20 Passagieren zu je 4000 Mark und drei Tonnen Post mit einem Briefporto von einer Mark ergäben sich an Jahres einnahmen 27 Millionen Mark, denen einschließlich Kapitalverzinsung 17 Millionen Mark Ausgaben gegenüberständen. Das bedeute einen Gewinn von rund 9½ Millionen Mark oder 22½ Prozent.



Internationales Zusammenwirken der Seeleute-Organisationen zur Verkürzung des Arbeitstages.

Am 12. und 13. Juli fand in London eine Konferenz statt von Vertretern der bei der I. T. F. angeschlossenen Seeleuteorganisationen und von vier Organisationen, die noch nicht zur I. T. F. gehören. Diese sind: die englische National Sailors' and Firemen's Union, International Seamen's Union of America, der dänische Seeleuteverband und die dänische Stewards-Vereinigung. Seitens der I. T. F.-Organisationen nahmen an der Konferenz teil Vertreter der Seeleutesektionen des Deutschen Verkehrsbundes, des Belgischen Transportarbeiterverbandes, und des Holländischen Transportarbeiterverbandes, sowie der Schwedische Seeleuteverband, der Schwedische Heizerverband, der dänische Heizerverband und der Norwegische Seeleuteverband.

Die Weigerung des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes, die Frage der Arbeitszeitverkürzung für Seeleute auf die Tagesordnung der 1926 stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen, wurde eingehend besprochen. Nachstehende Resolution wurde einstimmig angenommen:

„Die Konferenz beschließt, daß eine gemischte Kommission aus Vertretern des Deck-, Heiz- und Bedienungspersonals gebildet wird, die die 1926 stattfindende Arbeitskonferenz zu ersuchen hat, die Frage der Arbeitszeit auf See zu besprechen, und daß diese Kommission ferner anzuweisen ist, einen Arbeitszeitentwurf für alle Seeleute auszuarbeiten.“

Die gemeinsame Kommission ist aus je drei Vertretern der beiden Seiten gebildet worden.

Keine Übereinstimmung wurde in der Frage des Kampfes für die Einführung einer internationalen Seemannsordnung erreicht. Die Vertreter der N. S. F. U. und der amerikanischen Seeleuteorganisation erklärten, daß sie eine internationale Seemannsordnung nicht für erwünscht erachten. Der Kampf für deren Einführung wird demnach auch in Zukunft durch die I. T. F. und die bei ihr angeschlossenen Organisationen selbständig zu führen sein.

Die Welthandelsflotte im Juni 1925.

Gegenüber dem Stande vom Juni 1924 hat sich die Welthandelstonnage unter Ausschluß der Schiffe unter 100 Brutto-Registertonnen um 617 851 auf 64 641 418 Brutto-Registertonnen erhöht. Berücksichtigt man nur die Dampf- und Motorschiffe so ist die Steigerung 866 236 Tonnen (von 61 514 140 auf 62 380 376), da in der gleichen Zeit die Tonnage der Segelschiffe von 2 509 427 auf 2 261 042, also um 248 385 Tonnen zurückgegangen ist.

Die Tonnage der für die internationale Seeschifffahrt in Betracht kommenden Schiffe (Dampf- und Motorschiffe aus Stahl und Eisen) betrug im Juni 1925 58 785 000 Tonnen, die sich verglichen mit dem Stand im Juni 1914 wie folgt auf die einzelnen Länder verteilen (in 1000 Brutto-Registertonnen):

Land	Juni 1914	Juni 1925	Differenz 1914/25
Großbritannien und Irland . . .	18 877	19 274	+ 397
Brit. Dominions	1 407	2 230	+ 823
Vereinigte Staaten	1 837	11 605	+ 9 768
Österreich-Ungarn	1 052	—	—
Belgien	341	538	+ 197
Dänemark	768	1 008	+ 240
Frankreich	1 918	3 262	+ 1 344
Deutschland	5 098	2 993	- 2 105
Griechenland	820	890	+ 70
Holland	1 471	2 585	+ 1 114
Italien	1 428	2 894	+ 1 466
Japan	1 642	3 741	+ 2 099
Norwegen	1 923	2 555	+ 632
Spanien	883	1 120	+ 237
Schweden	992	1 215	+ 223
Andere Länder	2 057	2 875	+ 818
Insgesamt	42 514	58 785	+ 16 271

Der weitaus größte Teil der seit 1914 eingetretenen Vermehrung entfällt demnach auf die Vereinigten Staaten. Das ist darauf zurückzuführen, daß die Vereinigten Staaten in den letzten Jahren des Krieges und in den ersten Nachkriegsjahren zu einem massenhaften Bau von Schiffen übergegangen sind. Seit 1922 ist darin ein gründlicher Wandel eingetreten. Es wurden weniger Schiffe gebaut als abgewrackt, sodaß die Tonnage der Vereinigten Staaten im Zurückgehen begriffen ist und heute gegenüber Juni 1923 beispielsweise um 862 000 Tonnen (11 605 000 gegen 12 467 000) zurücksteht.

Diese Erscheinung ist ausschließlich auf die Vereinigten Staaten beschränkt. Alle andern Länder haben ihre Tonnage in den letzten zwei Jahren weiter vermehrt, oder, wie Frankreich und Holland, auf etwa gleicher Höhe gehalten.

Im Vergleich mit dem Stand von 1914 weist, wenn man von den vom Meere abgedrängten Ländern Österreich-Ungarn absieht, nur Deutschland eine Verminderung der Handelsflotte auf, doch ist diese seit 1921 in raschem Aufstieg begriffen, indem sie sich von 654 000 Tonnen im Jahre 1921 auf 2 496 000 Tonnen im Jahre 1923 und 2 993 000 Tonnen im Jahre 1925 hob.

Besondere Beachtung verdient die Stellung, die heute Großbritannien als seefahrende Nation einnimmt. Im Jahre 1914 fuhrn etwa 44% aller Seeschiffe unter englischer Flagge. Der heutige Prozentsatz ist rund 33. Trotzdem steht Großbritannien unter den schiffahrenden Nationen noch immer an weitaus erster Stelle und wird erst in weitem Abstand von den Vereinigten Staaten, die über nahezu 20% der Welthandels-tonnage verfügen und damit den zweiten Rang unter den seefahrenden Ländern einnehmen, gefolgt. Der wirkliche Konkurrenzwert der amerikanischen Handelsflotte ist für England aber weit geringer, als ein bloßer Vergleich der Tonnageziffern ergibt, denn von den 11,6 Millionen Tonnen der amerikanischen Handelsflotte sind seit Jahr und Tag etwa 4 Millionen Tonnen aufgelegt. Weit weniger noch haben die Länder des europäischen Kontinents der englischen Seeherrschaft Eintrag getan, denn die Handelsflotte dieser Länder hat sich gegenüber 1914 nur um rund 1 Million Tonnen vermehrt, was hauptsächlich der Ausbreitung der holländischen Handelsflotte zuzuschreiben ist. Wohl haben auch Frankreich und Italien ihre Handelsflotte nicht unbedeutend vermehrt, doch wird diese Steigerung bei weitem wieder ausgeglichen durch den Rückgang der deutschen und den Fortfall der österreichisch-ungarischen Tonnage. Es sind daher vornehmlich die skandinavischen Länder, sowie Japan und naturgemäß die Vereinigten Staaten, zu deren Gunsten England seine im Jahre 1914 behauptete Stellung eingebüßt hat.

Aus dem neuen Lloyd's Register Book, auf das sich die obigen Ziffern stützen, geht auch hervor, daß die Schiffe mit 4000 und mehr Tonnen in fortwährender Zunahme begriffen sind. Im Jahre 1914 wurden insgesamt 3 608 Schiffe dieses

Umfangs gezählt, während deren Zahl für Juni 1925 6 069 ist. Hiervon haben 356 mehr als 10 000 Tonnen, wovon wieder 36 mehr als 20 000 Tonnen.

Von den insgesamt registrierten 32 916 Schiffen (von 100 und mehr Tonnen) sind 4003 weniger als 5 Jahre alt. Zusammen sind diese an der Welttonnage mit 21% beteiligt. Die Zahl der Schiffe, die 25 und mehr Jahre alt sind, wird mit 7068 angegeben, doch ist ihr Anteil an der Tonnage nur 13%.

Von der englischen Tonnage sind 25% weniger als 5 Jahre alt. In dieser Hinsicht steht Großbritannien hinter einer Reihe anderer Länder zurück, denn für Dänemark ist der entsprechende Anteil 26,7, für Frankreich 27, für Holland 33% und für Deutschland gar 50,6%.

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Entwicklung der verschiedenen Schiffstypen bzw. ihres Anteils an der Gesamttonnage:

	Anteil an der Gesamtbruttotonnage			
	Juni 1914	Juni 1923	Juni 1924	Juni 1925
Dampfschiffe mit Kohlenfeuerung	88,8	68,9	66,2	64,8
„ Ölfueuerung	2,6	24,2	26,8	27,5
Motorschiffe	0,5	2,6	3,1	4,2
Segelschiffe	8,1	4,3	3,9	3,5

Auch in den letzten 12 Monaten hat sich somit der unmittelbar vor dem Kriege begonnene Übergang von der Kohlen- zur Ölfueuerung bzw. zum Motorschiff fortgesetzt, während gleichzeitig die Bedeutung der Segelschiffe immer weiter zurückging. Es ist nicht uninteressant, in diesem Zusammenhang daran zu erinnern, daß beispielsweise im Jahre 1891 die Bruttotonnage der Dampfschiffe 13 816 000 Tonnen, und die Bruttotonnage der Segelschiffe noch 9 000 000 Tonnen betrug. Heute ist die Tonnage der Segelschiffe nur noch 1 611 000, wovon allein 41% auf die Vereinigten Staaten entfallen.

Zum ersten Mal gibt die neue Ausgabe von Lloyd's Register Book auch eine Übersicht über die jährlich erfolgten Schiffs-abbrüche. Die hiervon betroffene Tonnage beläuft sich für 1924 auf nicht weniger als 1 174 000 Tonnen und hat damit den größten Umfang erreicht, der jemals in einem Jahr zu verzeichnen ist. Für 1923 ist die entsprechende Zahl 963 000, und für 1922 315 000 Tonnen. Die vor dem Kriege erreichte Höchstziffer ist 245 891 Tonnen.

Der Weltschiffbau im zweiten Quartal 1925.

Lloyd's Shipbuilding Returns zufolge waren Ende Juni insgesamt 674 Handelsschiffe von 100 Tonnen und mehr im Bau. Nach Herstellungsländern und Schiffstypen ist die Verteilung wie folgt:

	Dampfschiffe		Motorschiffe		Segelschiff.		Zusammen	
	Schiffe	Tonnage	Schiffe	Tonnage	Schiffe	Tonnage	Schiffe	Tonnage
Großbritannien u. Irland	196	687 607	58	399 070	19	6 910	273	1 093 587
Brit. Dominions	19	31 723	1	200	6	3 070	26	34 993
Belgien	4	4 240	—	—	—	—	4	4 900
China	1	250	—	850	—	—	2	1 100
Danzig	4	7 817	1	3 600	—	—	5	11 417
Dänemark	4	4 250	17	73 511	3	300	24	78 061
Esthland	—	—	1	150	3	1 280	4	1 430
Frankreich	29	130 805	6	38 480	2	200	37	169 485
Deutschland	39	92 217	52	313 309	4	1 840	95	407 366
Holland	24	36 737	14	62 995	3	950	41	100 682
Italien	15	77 323	21	134 435	3	1 040	39	212 798
Japan	12	32 140	4	27 600	—	—	16	59 740
Jugoslawien	1	210	2	340	—	—	3	550
Norwegen	30	19 011	4	4 170	—	—	34	23 181
Portugal	1	693	—	—	—	—	1	693
Spanien	3	10 500	1	127	—	—	4	10 627
Schweden	6	5 730	14	61 350	—	100	21	67 180
Vereinigte Staaten	18	70 572	2	9 725	25	11 704	45	92 001
Insgesamt:	406	1 212 525	199	1 229 912	69	27 394	674	2 369 831

Gegenüber dem Ende des ersten Quartals 1925 hat sich die im Bau befindliche Tonnage um 27 000 Tonnen vermindert.

Unter den im Bau begriffenen Schiffen befinden sich 23 von je 10 000 bis 20 000 Tonnen und 9 von je 20 000 Tonnen und mehr.

Insgesamt liefen im zweiten Quartal 212 Schiffe vom Stapel mit einer Gesamttonnage von 593 287 Brutto-Registertonnen. Hiervon waren 141 Dampfschiffe mit zusammen 339 567, 50 Motorschiffe mit zusammen 243 768, und 21 Segelschiffe mit zusammen 9 952 Brutto-Registertonnen.

Besonders bemerkenswert ist, daß der Tonnage nach die im Bau befindlichen Motorschiffe den Dampfschiffen nur wenig nachstehen.

Henry Ford als Reeder

Henry Ford, der amerikanische Automobilkönig, tritt seit einiger Zeit auch als Schiffahrtunternehmer auf. Allerdings handelt es sich hierbei ausschließlich um eine Reederei, die nur Frachtgüter der Ford'schen Fabriken befördert, aber das genügt schon, um unter den amerikanischen Reedern einige Beunruhigungen hervorzurufen, denn bisher war Ford mit seinem Massenbedarf und seinem Massenexport ein ausgezeichnete Kunde. Mit der Errichtung einer Reederei hat sich Ford von dem Schiffahrtskapital unabhängig gemacht. Er läßt nun die vom Auslande bezogenen Rohmaterialien selbst anfahren und die Produkte selbst in die Bestimmungshäfen leiten. Aber über dem Verlust des guten Kunden versetzt noch etwas anderes die amerikanischen Reeder in Beunruhigung. Durch die Anwendung des in seinen Fabriken mit großem finanziellen Erfolg eingeführten Lohnsystems auch in seiner Reederei ist es ihm gelungen, schnell einen tüchtigen Stab von Seeleuten anzumustern und diese den Reedereien wegzuschnappen. Ford zahlt nämlich in seiner Reederei Heuern, die die landläufigen um 50 bis 100% überschreiten. Die Mindestheuer ist auf \$ 100 festgesetzt. Das erste Ford-Schiff „Oneida“ ist Anfang Juli mit der Bestimmung Bordeaux, Kopenhagen und Antwerpen mit einer Ladung von 5000 Automobilen und 68 Traktoren in See gegangen. Es hat eine Besatzung von 27 Mann und eine Wasserverdrängung von etwa 3600 Tonnen. Mit einem amerikanischen Schiff gleichen Umfangs verglichen ist der Unterschied der monatlichen Heuern wie folgt:

Grade	Ford-Schiff	Shipping Board	Privat-Reederei
	\$	\$	\$
1. Offizier	225	180	155
2. "	175	160	130
3. "	150	145	115
Bootsleute	125	75	65
Vollmatrose	105	62,5	55
Leichtmatrose	100	47,5	40
Radiotelegrafist	150	105	90
1. Maschinist-Assistent	225	180	155
2. "	175	160	130
3. "	150	145	115
Öler	110	72,5	65
Heizer	105	65	57,5
Stewards	160	120	105
Köche	100	100	90
Messepersonal	100	52	40

Die Besatzung der „Oneida“ besteht u. a. aus 6 Vollmatrosen, 3 Ölern und 3 Heizern und entspricht der Besatzung gleichgroßer amerikanischer Schiffe.

Zurzeit hat Ford 5 Schiffe in der Fahrt.

Notizen.

In den Vereinigten Staaten von Amerika beschäftigten 1920 93% aller Betriebe 100 Arbeiter und weniger. Auf je 100 Betriebe kam nur ein einziger, der 500 und mehr Personen beschäftigte. Aber dieses eine Prozent der Betriebe beschäftigte zusammen mehr als 32 Prozent aller industriellen Arbeiter. Die Erhebung des National Industrial Board, auf die sich die obigen Zahlen stützen, zeigt auch, daß vier Prozent aller industriellen Betriebe mit über 50 Prozent an der Produktion beteiligt sind. Im ganzen wurden (die Angaben beziehen sich alle auf 1920) 196 267 industrielle Betriebe gezählt.

Durch Einsetzung von Kraftwagenlinien zur Beförderung von Gütern hat die Reichsbahndirektion Elberfeld folgende Verkürzung der Beförderungsdauer erreicht:

Elberfeld-Langenberg	von 16 auf 2 Stunden,
Elberfeld-Velbert	von 25 auf 3 Stunden,
Elberfeld-Mettmann	von 44 auf 2½ Stunden.

Die Entfernung per Eisenbahnlinie betrug in den drei Fällen resp. 24, 23 und 18 Kilometer; die Entfernung per Kraftwagenlinie 16, 15 und 15 Kilometer.

Ähnliche Verkürzungen in der Beförderungsdauer sind durch das Einlegen einiger anderer Kraftwagenlinien durch die Eisenbahnverwaltung erreicht worden. Diese hofft, hierdurch den bereits stark auf den Privatkraftwagen abgewanderten Verkehr zum größten Teil zurückzugewinnen.

Am 1. Januar war die Zahl der in der Welt vorhandenen Telephone 24 576 121. An dieser Zahl waren die Vereinigten Staaten mit nicht weniger als 15 369 454 bzw. 63 Prozent beteiligt. In diesem Lande kommt auf je 7 Einwohner ein Telephone, während auf die übrigen Länder im Durchschnitt ein Telephone auf 185 Einwohner entfällt. Die meisten Telephone im Verhältnis zur Einwohnerzahl trifft man nächst den Vereinigten Staaten in Canada an. Dort entfallen auf 100 Einwohner 13,7 Telephone. In Dänemark ist die entsprechende Zahl 8,7, in Neuseeland 8,3, in Schweden 6,7, in Norwegen 6,1, in Deutschland 3,8, in Großbritannien 2,5, in Uruguay 1,5. Im Jahre 1923 hat sich die Zahl der Telephone in der ganzen Welt um 1,5 Millionen (d. i. 6,6%) erhöht.

Offiziellen statistischen Angaben zufolge sind die in Shanghai geltenden Tagelöhne wie folgt (in Dollars):

Textilarbeiter: Gelernte männliche Arbeiter 0,20 bis 0,36; gelernte Frauen: 0,18 bis 0,36; Kinder 0,15 bis 0,28. — Maschinisten 0,60 bis 0,80; Zimmerleute: 0,42 bis 0,50; Blechschmiede: 0,60 bis 0,90; Kulis: 0,25 bis 0,30.

Eisenbahner: (Wochenlöhne): Pförtner: 2,75; Lokomotivführer: 6,25; Lokomotivheizer: 2,50.

Die Handelsflotte der Vereinigten Staaten von Amerika bestand am 1. April 1925 aus 1230 Schiffen mit einer Gesamttonnage von 5 982 937 Br.-R.-T. — Hiervon waren 900 Schiffe mit etwa 64 Prozent der Gesamttonnage aufgelegt.

Infolge der Einwanderungsbeschränkungen in den Vereinigten Staaten ist die Zahl der aus Europa in den Vereinigten Staaten angekommenen Passagiere dritter Klasse von 321 000 im Jahre 1923 auf 117 500 im Jahre 1924 zurückgegangen. Insgesamt sind im Jahre 1924 zwischen den Vereinigten Staaten und europäischen Ländern 666 750 Personen befördert worden.

Esperanto.

Lernt die kommende Weltsprache.

„Esperanto wird heute in jedem Lande der Welt gesprochen. Es gibt Esperanto-Klubs, Esperanto-Vereinigungen und Esperanto-Schulen in jedem bedeutenden Land. Der Gebrauch der Hilfssprache ist in ständigem Wachsen. Auch du mußt Esperanto lernen. . . .“

Esperanto ist die einzige große Weltsprache, in der mittels Radio in wenigen Jahren die ganze Welt über alle Geschehnisse unterrichtet werden wird.

Lerne Esperanto und benütze die Kenntnisse, die damit gewonnen werden.“

Aus: Australien Railways Union Gazette (Verbandszeitung der australischen Eisenbahngewerkschaft) vom 20. Mai 1925.

*

„Wir bedauern, daß durch die Notwendigkeit, zu Übersetzern Zuflucht zu nehmen, die Aussprachen mit den Vertretern aller Länder abgekürzt werden mußten. . . .“

Im Interesse der internationalen Beziehungen der Arbeiter, der Verteidigung der Rechte der Arbeiter und zwecks Beschleunigung der Friedenssicherung, sind Konferenzen wie die von Bellinzona notwendig. Wenn alle in einer und derselben Sprache sich verständigen können werden, wird ein großer Schritt zurückgelegt sein.“

J. Jarrigon in „La Tribune des Cheminots“ (die Tribune der Eisenbahner) vom 10. Juli 1925.

*

„Sind die Voraussetzungen für die Funktion einer internationalen Organisation im allgemeinen die gleichen wie bei einer nationalen, so werden sie durch das Vorhandensein einer großen Anzahl verschiedener Sprachen doch ungeheuer kompliziert. . . . In der allgemeinen Verwendung der Welthilfssprache Esperanto haben wir das Mittel, die Sprachenschranken mit Leichtigkeit zu überwinden. Es ist einleuchtend, welche ungeheuren Vorteile mit dem Gebrauch einer einheitlichen Welthilfssprache als unendliches und schriftliches Ausdrucksmittel für die internationale Gewerkschaftsbewegung — und nicht nur für diese — verbunden sind. Die Internationale würde plötzlich und mit zwingender Gewalt aus dem Bewußtsein in das Sein — um ein bekanntes Wort von Marx zu variieren — der arbeitenden Massen der Welt treten, sie würde mit einem Schlage volkstümlich gemacht, sie würde aus ihrer Exklusivität heraus in die Lebensatmosphäre des Weltproletariats steigen und damit das werden, was sie ihrem Wesen nach sein sollte: ein gewaltiger Hebel zur Höherführung der Menschheit.“

Aus: „Deutscher Eisenbahner“, vom 28. Juni 1925.

*

Der Völkerbunds-Bericht über Esperanto.

Auf der dritten Sitzung des Völkerbundes in Genua vom 21. September 1922 wurde der Bericht des Sekretariats über

Esperanto gutgeheißen. Die Annahme und seine Überweisung an die Kommission für intellektuelle Zusammenarbeit befürwortend, erklärte Lord Robert Cecil, daß er für Esperanto eingekommen sei und sich ob der doppelten Entscheidung der Kommission in dieser Frage freue. Er hielt dies für einen großen Erfolg der Esperanto-Sprache und ersuchte die Vollversammlung, die Entscheidung der Kommission zu bestätigen. Den Esperantisten empfahl er, das edle Werk mutig fortzusetzen.

Der seitens des Völkerbundes bei Messrs. Constable & Co. Ltd. London, erschienene Bericht enthält einige bemerkenswerte Feststellungen. Die Befürwortung von Englisch, Französisch und Lateinisch ist ebenso wie die anderer Hilfssprachen erwogen. Hinsichtlich der letzteren besagt der Bericht: „Das Interesse der Welt verlangt eine Hilfssprache, nicht zwei oder drei. Vom praktischen Gesichtspunkt aus besteht weniger Risiko, hierfür eine Sprache zu wählen, mit welcher bereits einige Erfahrungen gesammelt worden sind und die bereits einige Tradition besitzt. . . . Esperanto ist sicher die am meisten gebrauchte Hilfssprache auf internationalen Kongressen, bei internationalen Einrichtungen und sogar im Theater. Das macht Esperanto zu einer lebenden Sprache — ein Kennzeichen, das keine der andern Sprachen, die nur geschrieben, aber nicht gesprochen werden, besitzt. Es ist möglich geworden, in ihr die Empfindungen auszudrücken. Nach 35 Jahren hat die Sprache begonnen, einen Stil zu entwickeln. Es gibt einige Schriftsteller und Sprecher, die Esperanto tatsächlich mit Kraft und Eleganz verwenden. Ihr Klang erinnert an eine romanische Sprache des Südens, was darauf zurückzuführen ist, daß die Betonung auf der letzten Vorsilbe liegt und die letzte Silbe in einem Vokal ausklingt. . . Esperanto hat einen Schatz von etwa 4000 Wörtern, die sowohl übersetzt als originell sind. Es gibt Zeitschriften und Publikationen aller Art, Textbücher und Wörterbücher in fast allen Sprachen und in einer sehr großen Zahl von Ländern ist ein Stab von Lehrern.“

*

Die Propaganda für Esperanto in Frankreich unbeschränkt zugelassen.

Eines der früheren französischen Ministerien hatte der freien Propaganda für Esperanto allerhand Schwierigkeiten in den Weg gelegt, weil diese Sprache als ein Hilfsmittel für revolutionäre Propaganda angesehen wurde. Diese einschränkenden Bestimmungen sind nunmehr aufgehoben. Der gegenwärtige Unterrichtsminister hat sogar angeordnet, daß zum Zwecke des Esperanto-Unterrichts Schulräume zur Verfügung gestellt werden. Der Minister für Handel, Post-, Telephon- und Telegraphenverkehr hat Esperanto im telegraphischen Verkehr zugelassen und zugesagt, sich auch für die Zulassung von Esperanto im internationalen Verkehr einzusetzen.

*

Esperanto in der I. T. F.

Siehe hierüber den Bericht unter „Mitteilungen des Sekretariats“ in der vorliegenden Ausgabe des Mitteilungsblattes.