

# MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:  
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:  
AMSTERDAM  
HOLLAND  
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER:  
2018 G

## INHALTSVERZEICHNIS:

|   |     |  |     |  |     |
|---|-----|--|-----|--|-----|
| Allgemeines: Die Internationale und der Faschismus . . . . .  | 119 | Urlaubsregelung für das Eisenbahnpersonal in Europa . . . . .  | 123 | Flugverkehrs . . . . .   | 127 |
| Beteiligung der Arbeiter an den internationalen Organisationen . . . . .  | 120 | Transportarbeiter: Die Arbeitslöhne des Fahrpersonals der Straßenbahnen in Nordamerika . . . . .                                   | 124 | Seeleute: Die neuen Heuern der deutschen Seeleute . . . . .          | 128 |
| Gesuchte Gründe . . . . .   | 120 | Die Zunahme des Kraftwagenverkehrs . . . . .   | 125 | Die internationalen Bestrebungen zum Auflegen von Schiffen . . . . . | 128 |
| Rundschau . . . . .   | 121 | Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals der Straßenbahnen in einigen europäischen Hauptstädten n. d. Stand v. 1. Sept. 1925 . . . . . | 126 | Der Anteil der amerikanischen Handelsflotte am Außenhandel . . . . . | 129 |
| Mitteilungen des Büros: . . . . .   | 122 | Entwicklung und Stand des internationalen . . . . .  |     | Notizen . . . . .  | 129 |
| Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Rußland) Fortsetzung . . . . . | 122 |  |     | Esperanto . . . . .  | 130 |

### Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.

## ALLGEMEINES

### Die Internationale und der Faschismus.

In Italien wird die Lage der klassenbewußten Arbeiter stets schwieriger und verzweifelter. Schien es einen Augenblick — unmittelbar nach der Ermordung von *Matteotti* —, als ob das fluchwürdige Regime eines Mussolini und der ihm umgebenden korrupten Bande ein Ende finden sollte, so ist heute festzustellen, daß diese Erwartung getäuscht worden ist und daß jetzt, drei Jahre nachdem der Faschismus den geglickten Griff nach der Macht unternahm, die Diktatur über das Proletariat in Italien die rücksichtsloseste Form angenommen hat.

Alles, was die italienische Arbeiterklasse in Jahren des Kampfes und harter Arbeit aufgebaut hatte, ihre politische Partei, ihre starke Gewerkschaftsbewegung, ihre vorbildlichen Genossenschaften, alles ist durch den faschistischen Terror zerschlagen und so gut wie zertrümmert worden. Die Geldmittel der Organisationen sind mit Beschlagnahme belegt, d. h. gestohlen, die Gewerkschaftsgebäude verwüstet, die Genossenschaften geplündert und ihre Besitzungen niedergebrannt worden. Die Führer und Voranstehenden der Bewegung, vor allem die der örtlichen Organisationen, wurden und werden verfolgt, mißhandelt, wie Hunde zu Tode geprügelt. Jede Meinungsireiheit ist unterdrückt. Wer nicht so denkt wie die Verbrecherbande, und wer so unvorsichtig oder mutig ist, seine abweichende Meinung erkennen zu lassen, setzt das eigene Leben und das der ihm Nahestehenden aufs Spiel.

Mit kaum zu beschreibendem Mut und unter den denkbar größten Opfern haben die Besten des italienischen Proletariats ungeachtet der Bedrohungen und Verfolgungen standgehalten. Sie haben die auseinandergeschlagenen Kameraden wieder zusammengeführt, die Entmutigten und Schwankenden wieder mit Zuversicht erfüllt, die Organisationen aufs neue aufgebaut, und diese, wenn auch unvollkommen, wieder zum Funktionieren gebracht.

Nun aber scheinen Mussolini und die hinter ihm Stehenden, die Großkapitalisten, deren Werkzeug auch dieser scheinbare Kraftmeier ist, ihren letzten, vernichtenden Schlag gegen das Wenige schlagen zu wollen, das noch von der italienischen Gewerkschaftsbewegung übrig geblieben ist. Zwischen den Unternehmerorganisationen und den faschistischen Gewerkschaften wurde ein Übereinkommen getroffen, das darauf hinausläuft, daß in Zukunft allein letztere anerkannt werden sollen, und das alle anderen Gewerkschaften praktisch zu illegalen Organisationen macht. (Bereits ist auch die Unitarische Sozialistische Partei Italiens offen verboten worden.)

In einer gemeinsamen Sitzung des Internationalen Gewerkschaftsbundes und der Sozialistischen Arbeiter-Internationale ist aus Anlaß dieser neuen Verfolgungen eine Protestresolution angenommen worden. Der internationale Gewerkschaftsbund selbst hat ein Protestschreiben an den Vorsitzenden des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes gerichtet. Schließlich wurde auf der jüngsten Sitzung des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes von den Arbeiterdelegierten dieser Körperschaft durch den Mund Oudegeests, des Sekretärs des Internationalen Gewerkschaftsbundes, die Aufmerksamkeit auf die Handlungsweise der italienischen Regierung gelenkt. Den Presseberichten des Internationalen Gewerkschaftsbundes zufolge hatte die Mehrheit des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes für den Protest ein offenes Ohr. Wenigstens wurde mit großer Stimmenmehrheit beschlossen, auf der Internationalen Arbeitskonferenz des Jahres . . . 1927 die Frage der Koalitionsfreiheit in die Tagesordnung aufzunehmen und eventuell eine Konvention zu dieser Frage festzulegen.

Ohne Zweifel werden die italienischen Arbeiter mit außerordentlicher Freude von diesem Beschluß Kenntnis nehmen. Ihrem Elend wird ein Ziel gesetzt, und Mussolini und die Seinen sehen zitternd und bebend das Ende ihrer Herrschaft nahen! Im Jahre 1927, wenn die Internationale Arbeitskonferenz die Gewerkschaftsfreiheit besprechen und eventuell eine Konvention entwerfen und annehmen wird, die dann natürlich sofort von allen reaktionären Regierungen, einschließlich derjenigen eines Mussolini, ratifiziert und — natürlich auch — befolgt werden wird.

Doch im Ernst. Ich wünsche nicht zu spotten. Dazu ist die Angelegenheit zu wichtig und das Leiden der italienischen Arbeiter zu groß. Es scheint, daß das Internationale Arbeitsamt, gebunden durch Reglemente und Bestimmungen, gehemmt und gehindert durch die Machtverhältnisse in dieser Körper-

**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.**

schaft selbst, nun einmal nicht mehr tun kann als was es tat und auf der Arbeitskonferenz in 1927 zu tun plant, denn die Tagesordnung für die 1926 stattfindende Sitzung war bereits festgesetzt, als Oudegeest in dem Verwaltungsrat seinen Protest vernehmen ließ.

Das Internationale Arbeitsamt, dieser allererste Anfang eines internationalen Parlamentes, ist mehr noch als irgendein nationales Parlament durchaus ohnmächtig, etwas im Interesse der Arbeiterklasse zu tun, wenn nicht die Arbeiter selber innerhalb und mittels ihrer Organisationen auf die kapitalistische Klasse und ihre Regierungen den Druck ausüben, der stets und immer nötig ist, um auch nur das Geringfügigste zu erreichen. So wird auch das italienische Proletariat, trotz aller guten Absichten und Pläne der Mehrheit im Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes, trotz aller Besprechungen und Konventionen in 1927, vordem und nachdem unter der plumpen Pike des Faschismus schmachten und leiden müssen, wenn es sich nicht durch eigene Kraft, gestützt auf die Aktion des Proletariats der anderen Länder, befreien kann.

Es wird Zeit, daß alle hierzu berufenen und befugten Instanzen der internationalen Arbeiterbewegung die Frage unter die Augen nehmen, ob und inwiefern durch gemeinsame Agitation und Aktion das Ziel erreicht werden kann, das Oudegeest bei der Sitzung des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes vorgeschwebt hatte und das nie und nimmer durch eine Arbeitskonferenz erreicht werden wird.

Mehr als einmal hat die europäische Gewerkschaftsbewegung gezeigt, bereit und instande zu sein, ihre wirtschaftliche Kraft auch noch für etwas anderes anzuwenden als für die Verbesserung der direkten Arbeitsbedingungen. Und nicht zum ersten Mal würde sie einem durch blutdürstige Regierer verfolgten und gemarterten Proletariat durch ihr Eingreifen Hoffnung und Hilfe bringen. Vor fünf Jahren hat der I. G. B. eine Aktion geführt gegen das Blutregime in Ungarn, eine Aktion, die, das ist wahr, mit als Folge begangener organisatorischer und strategischer Fehler, nur mit einem teilweisen und vorübergehenden Erfolg gekrönt wurde. Aber ungeachtet der begangenen Fehler war diese Aktion ein Beispiel und ein Hinweis für das, was die international organisierte Arbeiterklasse zugunsten verfolgter und gemarterter Kameraden tun kann, und eine Warnung für jede Regierung von Henkern und Henkersknechten. Gestützt auf die Erfahrungen aus dieser und gestützt auch auf die Erfahrungen aus späteren Aktionen würde eine Aktion der europäischen Gewerkschaftsbewegung gegen Mussolini und seine schwarze Bande, vorausgesetzt, daß sie gut vorbereitet ist und mit allen notwendigen Faktoren, wirtschaftlichen und politischen, materiellen und psychologischen, Rechnung hält, ohne Zweifel ein anderes und besseres Resultat haben können als eine Besprechung auf einer Internationalen Arbeitskonferenz, wie interessant diese auch sein mag, und als die Aufstellung einer papierenen Konvention, um die sich die Machthaber in Italien nicht im geringsten kümmern werden, da sie, wie alle anderen Machthaber, nur Respekt haben vor einem Faktor: der Kraft und der Macht des von ihnen unterdrückten Proletariats.

*Edo Fimmen.*

### **Beteiligung der Arbeiter an den internationalen Organisationen.**

Wiederholt wird darüber geklagt, daß unsere internationalen Organisationen wenn nicht ausschließlich, so doch zum größten Teil nichts anderes sind als Internationale von Führern. Diese Klage ist unseres Erachtens nicht ganz unbegründet, denn nur ein verhältnismäßig kleiner Kreis von Personen jedes Landes,

und durchweg immer derselbe, unterhält die gegenseitigen internationalen Verbindungen, steht mit einander im Briefwechsel und trifft sich von Zeit zu Zeit auf internationalen Konferenzen und Kongressen. Die große Masse der Arbeiter hat dagegen an der internationalen Bewegung keinen Anteil. Diese erfährt hin und wieder aus Blättern und Zeitschriften von den Kämpfen, die die Kameraden in andern Ländern führen und im allergünstigsten Falle ist ihr dann und wann eine seltene Gelegenheit geboten, im eigenen Lande einen ausländischen Kameraden sprechen zu hören. Für mehr als 99 Prozent der Arbeiter aller Länder ist die einzige Stätte, die sie mit der Arbeiterschaft anderer Länder in Verbindung bringt, noch immer das Schlachtfeld.

Wir gestehen, daß die Änderung dieses Zustandes, das heißt, die internationalen Organisationen derart auszubauen, daß auch die gewöhnlichen Mitglieder wirklichen Anteil an deren Tun und Lassen haben, äußerst mühevoll und schwierig ist. Aber die Möglichkeit hierzu besteht und in jedem Fall muß in dieser Richtung alles durchführbare geschehen.

Ebenso möglich ist auch ohne jeden Zweifel, daß internationale Kongresse und Konferenzen nicht allein und ausschließlich durch die Leiter, und dann in der Regel noch immer dieselben, beschickt werden. Bei einigen der uns angeschlossenen Organisationen scheint die Bedeutung einer derartigen Erweiterung des Personenkreises für die Lebensfähigkeit der internationalen Organisationen begriffen zu werden. So bestanden beispielsweise zwei Delegationen, die an unserem im Juli in Brüssel stattgefundenen internationalen Straßenbahnerkongreß teilnahmen, nämlich des Österreichischen Transportarbeiterverbandes und der englischen Transport and General Workers' Union, mit Ausnahme eines einzigen Mitgliedes ausschließlich aus Leuten, die noch im Betriebe als Arbeiter tätig sind. Sicher trugen sie auch in nicht weniger wertvoller Weise zu den Kongreßarbeiten bei als die aus Sekretären und Beamten der Organisationen bestehenden Delegierten.

Anfang Oktober besuchte eine siebenköpfige Delegation der englischen Transport and General Workers' Union die Häfen von Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam und Hamburg, um sich persönlich über die Arbeitsverhältnisse und die technischen Einrichtungen dieser Häfen zu erkundigen. Auch unter dieser Delegation befanden sich fünf Leute, die noch in verschiedenen englischen Häfen als Arbeiter ihr Brot verdienen. Allgemein sprachen die Verwalter der von den Delegierten besuchten Häfen ihre Bewunderung über die großen Sachkenntnisse aus, mit denen die Arbeiter ihre Untersuchung durchführten.

Wir begrüßen auf das lebhafteste das auch bei der Zusammensetzung dieser Hafnarbeiterdelegation zum Ausdruck gekommene Bestreben, die gewöhnlichen Mitglieder der Organisationen an der internationalen Arbeit zu beteiligen, und hoffen, daß die oben angeführten Vorbilder auch durch andere Organisationen befolgt werden. Auch unsere Internationale kann und wird nur gewinnen, wenn sie mehr und mehr auch für jene, die noch als Eisenbahner, Transportarbeiter und Seemann tätig sind, zu einer lebenden Wirklichkeit wird. Die unmittelbare Berührung der Arbeiter mit der I. T. F. und mit den ihr angeschlossenen Organisationen bildet hierzu eine der allerersten Voraussetzungen.

### **Gesuchte Gründe.**

Ab und zu halten es Redakteure offizieller Organe der I. T. F. angeschlossenen Organisationen für notwendig und erwünscht, in weniger schmeichelhafter Form Kritik zu üben an dem, was der Unterzeichnete sagt oder tut, nicht als Sekretär der I. T. F., sondern als Privatperson, die sich erlaubt, politische und gewerkschaftliche Fragen etwas anders zu be-

trachten als diese zweifellos nicht allein viel vernünftigeren, sondern auch unendlich mehr hingebungsvollen Redakteure.

Im vorigen Jahre ist mir auf dem in Hamburg stattgefundenen Internationalen Kongreß der I. T. F., nicht ganz zu Unrecht, der Vorwurf gemacht worden, daß ich die Grundsätze und die Taktik der I. T. F. nicht immer von meinen eigenen Auffassungen zu trennen wußte. Diese Kritik habe ich als berechtigt erkannt und Besserung versprochen. Ich fordere jeden auf, zu zeigen und nachzuweisen, daß ich seitdem mein Versprechen nicht hielt, muß aber nun gleichzeitig feststellen, daß meine hochgeschätzten Kritiker sich selber genau derselben Handlungen schuldig machen, die mir vorgeworfen wurden. Mehr noch: sie mißbrauchen ihre Redakteurstellung zu einer offenbar systematischen Hetze gegen denjenigen, der eine ihnen nicht wohlgefällige Meinung hat.

Ich habe bisher auf alle diese bisweilen äußerst persönlichen Anrempelungen geschwiegen. Das Mitteilungsblatt der I. T. F. ist nicht mein persönliches Organ und ich will und mag es nicht gebrauchen für Polemiken gegen Angriffe, die andere gegen meine Person unternehmen mit der Absicht, meine Position als Sekretär zu unterminieren. Wenn ich von dieser bisher befolgten Haltung nun ausnahmsweise abweiche und in dem unter meiner Leitung stehenden offiziellen Organ der I. T. F. Stellung nehme gegen einen dieser Angriffe, so geschieht dies nur, weil jetzt einer der Redakteure es verstanden hat, auch einen Satz aus einem von mir geschriebenen und im Mitteilungsblatt veröffentlichten Artikel seinen Lesern als Beweis für meine Verdorbenheit und ein Zeichen dafür, daß ich als Sekretär zu verschwinden habe, anzutischen verstanden hat. Dieser Kollege ist ein mir meines Wissens nicht bekannter Redakteur des unter dem Namen „Der Deutsche Eisenbahner“ erscheinenden Organs des der I. T. F. angeschlossenen Einheitsverbandes Deutscher Eisenbahner.

In Nr. 8 des genannten Blattes vom 30. August 1925, das aus einem nicht aufgeklärten Grunde erst nach wiederholtem Ersuchen in unsern Besitz kam, erklärt dieser Redakteur in einem als Überschrift den Namen „Fimmen“ tragenden Artikel, daß Edo Fimmen „einer der Sekretäre in der Amsterdamer Zentrale der I. T. F.“ ist und bemerkt dann: „Welcher Art seine eigentliche Aufgabe ist und wie er sie erfüllt, ist für uns Fernstehende nicht leicht ersichtlich“. Es folgen noch eine Reihe von Feststellungen über das, was der Unterzeichnete in seiner freien Zeit tut und läßt, und dann erzählt der Redakteur, daß er es ablehnen muß „und neben uns wohl auch andere Verkehrs- und Transportgewerkschaften, das zu decken, was Fimmen tut und läßt“. Nach dieser selbstverständlichen und darum überflüssigen Feststellung leistet sich der hochgeschätzte Kollege folgende perfide Bemerkung: „Dabei wollen wir annehmen, daß Fimmen neben der von uns genannten Beschäftigung auch noch seine produktive Arbeit im Büro der I. T. F. leistet.“ Alsdann folgt die Wiedergabe eines heftigen Angriffs, den ein anderes deutsches Gewerkschaftsblatt, das offizielle Organ des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes, aus Anlaß eines Artikels, den ich persönlich und ganz mit meiner eigenen Verantwortlichkeit im Hinblick auf den jüngsten Deutschen Gewerkschaftskongreß in einer englischen Zeitschrift veröffentlicht habe, gegen mich gerichtet hat.

Der Artikel, der von Anfang bis Ende von Gehässigkeiten, unbewiesenen Beschuldigungen und Unterstellungen wimmelt, schließt wie folgt:

„Die I. T. F. gibt ein Mitteilungsblatt heraus, in dem auch wiederholt Artikel von Fimmen veröffentlicht wurden. Im Augustheft ist ein Artikel von Fimmen „Unsere Aufgaben und die der anderen“ enthalten. Darin werden die Verkehrsarbeiter als die internationale Kampfesvorhut bezeichnet, die stets den einmal beschlossenen Kampf (Fimmen zählt die einzelnen Aktionen für Ungarn, Polen usw. auf) aufgenommen hätten und Lohnentgang, Verfolgung, Entlassung, Arbeitslosigkeit, Hunger und Entbehrung ertrugen, während die „andern“ ruhig ihrer Beschäftigung nachgingen. Diese „andern“ — das sind Bergarbeiter, Metallarbeiter, Holzarbeiter, Textilarbeiter, Bauarbeiter — werden ja die lebenswürdige Charakterisierung durch Fimmen gebührend würdigen. Wir greifen nur eins heraus, den Ruhrkampf. Unsere Leser kennen die ganzen Vorgänge bei jenem denkwürdigen Kampf. Auch Fimmen sind alle Einzelheiten der Bewegung bekannt. Und dann schreibt er im offiziellen Organ der I. T. F. nur den folgenden kurzen Satz:

Als im Januar 1923 das Ruhrgebiet durch belgische und französische Truppen besetzt wurde, als von einer allgemeinen internationalen Aktion gegen diese Gewalt 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.

Die Kunst des Wortes ist Fimmen eigen. Die Vorgänge im Ruhrkampf hat er an Ort und Stelle mit erlebt. Aber er war in Rußland und scheint dort eine der Leninschen Lehren angenommen zu haben, wonach man verschweigen und verdrehen soll, wenn es das Interesse des Proletariats verlangt. Nur so ist die in der Verschweigung zum Ausdruck kommende hanebüchene Mißachtung der deutschen Eisenbahner durch den Sekretär ihrer Internationale zu verstehen.

Wir würden es begrüßen, wenn Fimmen sich bald ein anderes Betätigungsfeld suchen würde.“

Ich enthalte mich jeden Kommentars. Der Artikel spricht für sich selbst und läßt mit aller Deutlichkeit das Ziel erkennen, das der Schreiber verfolgt.

Edo Fimmen.

## Rundschau.

Für die internationale Transportarbeiterschaft waren die letzten Wochen reich an Begebenheiten.

Soweit die *Eisenbahnerschaft* in Betracht kommt, sind offene Konflikte von größerer Bedeutung nicht zu verzeichnen. In *Deutschland* sind die Eisenbahner in eine neue Lohnbewegung getreten. Die Reichsbahngesellschaft selbst rechnet, wie aus einem von der Hauptverwaltung an die Direktionen versandten Rundschreiben hervorgeht, mit „weiteren ernstlichen Streiks“ und zeigt sich ernstlich bemüht, die bestehenden „Personalbetriebshilfe“, eine Art Schutzgarde aus Gelben, zu wirksamen Streikabwehrorganisationen auszubauen. Auch hat sie es für geboten erachtet, eine Verfügung zu erlassen, die unter Berufung auf ein gerichtliches Urteil die Anwendung „passiver Resistenz“ der Ausübung von Streik gleichstellt. In *England* werden nunmehr die im Dezember vorigen Jahres von dem Allgemeinen Eisenbahnerverband (N. U. R.) und der Vereinigung von Eisenbahnkanzlisten (R. C. A.) gestellten Forderungen das National Wages Board beschäftigen. Bekanntlich hatten die englischen Eisenbahngesellschaften diese Forderungen mit einem Gegenprogramm beantwortet, das nicht nur jegliche wirtschaftliche Verbesserung des Eisenbahnpersonals ablehnt, sondern noch teilweise empfindliche Verschlechterungen vorsieht. Daß es unter diesen Umständen nicht leicht sein wird, eine Verständigung zu erzielen, ist unschwer zu begreifen. In *Holland* haben die Verhandlungen zwischen Gewerkschaften und Eisenbahndirektion zu einer neuen Lohnregelung geführt, durch die die gegenwärtigen Lohnsätze im allgemeinen bestätigt werden. In *Österreich* kamen endlich nach langwierigen Verhandlungen, die sich ein ganzes Jahr hinschleppten, die neuen Pensionsvorschriften in einer Fassung zustande, die die Zustimmung des österreichischen Eisenbahnverbandes finden konnte. Neue Lohnforderungen sind von dem *französischen* Eisenbahnverband Mitte Oktober geltend gemacht worden. In einem an die Eisenbahndirektionen gerichteten Schreiben wurde zugleich angeregt, im Hinblick auf die Schwankungen des französischen Franken, dessen Kurs gerade in den letzten Wochen wieder stark gefallen ist, eine gleitende Lohnregelung einzuführen. Schließlich ist noch ein Streik des Lokomotivpersonals der Western Maryland Railroad in den *Vereinigten Staaten* sowie ein Streik der Eisenbahntelegraphisten der Atlantic Coast Railroad desselben Staates zu erwähnen. Beide Streiks werden von den betreffenden Gewerkschaften geführt. Die Beteiligung der zum Streik aufgerufenen Gruppen scheint eine ziemlich restlose zu sein. In beiden Fällen ist die Ursache in Lohn Differenzen zu suchen.

In der Sektion der *Transportarbeiter* ist der erfolgreiche Abschluß von Lohnbewegungen der *französischen* Hafenarbeiter in Nantes, Nizza und St. Nazaire bemerkenswert. Eine Reihe von Konflikten fanden bei verschiedenen deutschen Straßenbahnen, vor allem des rheinisch-westfälischen Industriegebiets, statt. Für das Reich kam zwischen den Gewerkschaften und dem Verband Deutscher Gemeinden und Kommunalverbände

ein neuer Reichsmanteltarifvertrag zustande, der sich im wesentlichen mit dem abgelaufenen deckt.

Es scheint, daß die in England stattgefundene Herabsetzung der Heuern der Seeleute die Reeder anderer Länder ermuntert hat, ebenfalls einen Vorstoß gegen den Lohnstandard der Seeleute zu unternehmen. So hat die holländische Reedervereinigung den Gewerkschaftsvertretern in einer von ihr herbeigeführten Zusammenkunft mitgeteilt, daß die Unternehmer sich gezwungen sehen, die Personalkosten herabzusetzen, sei es durch Kürzung der Heuern, sei es durch Verlängerung der Arbeitszeiten auf See. Dieser Schritt fällt zeitlich zusammen mit einer von der Reedervereinigung in Oslo an den Norwegischen Reederverband gerichteten Aufforderung, sämtliche laufende Abkommen mit den Seeleuten aufzusagen. Da die Übereinkunft mit den Seeleuteorganisationen Norwegens erst am 31. März nächsten Jahres abläuft, wird diese Aufforderung nicht sofort Folgen haben. In Deutschland wurde den Seeleuten durch Schiedsspruch ab 1. Oktober eine fünfprozentige Erhöhung der Heuern zuerkannt. Die neue Heuerregelung läuft bis 31. März 1926.

## MITTEILUNGEN DES BÜROS

### Erinnerung.

Den angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen werden die Rundschreiben betr. Eisenbahnerbeirat und Verkauf der Broschüren „Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern“ in Erinnerung gebracht.

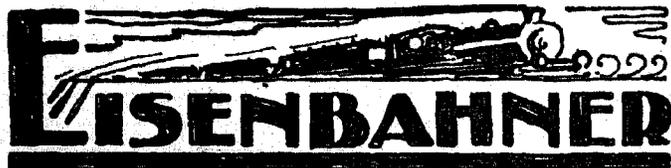
Die Hafenarbeiterorganisationen werden um baldige Beantwortung des ausgesandten Fragebogens über die Unfallversicherung, sowie um Ausfüllung des übermittelten Verzeichnisses der Arbeitsbedingungen für Hafenarbeiter ersucht.

Ferner erinnern wir die Seeleuteorganisationen an unsere brieflich ergangene Bitte um Auskünfte über die bestehende Bemannungsskala und die Anzahl der beschäftigten Seeleute, verteilt nach großer Fahrt, Küstenfahrt und Fischerei.

### Empfangene Beiträge.

|  |                |
|--|----------------|
| Estonische Eisenbahner                       | F. 46,72       |
| Österreichischer Transportarbeiterverband    | F. 1 233,34    |
| Vereinigte Englischer Seemannsverband        | £ 20.-         |
| Tschechisches Binnenschiffahrtspersonal      | F. 9,30        |
| Dänisches Lokomotivpersonal                  | Dän. Kr. 100,— |
| Österreichische Eisenbahner                  | F. 1 274,—     |
| Lettische Eisenbahner                        | F. 177,66      |
| Deutscher Verkehrsband                       | M. 9 750,—     |
| Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands | M. 7 000,—     |

Das Sekretariat.



## Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

### Rußland \*)

#### XI. Freifahrtscheine.

Das Personal erhält jährlich drei Freifahrtscheine auf Eisenbahnen und Wasserstraßen. Verheiratete erhalten außer-

\*) Auf Grund von Mitteilungen des Allrussischen Eisenbahnerverbandes.

dem noch drei weitere für die Familie. Die Freifahrtscheine berechtigen zur Benutzung aller Züge sowie zur Fahrt auf Fluß- und Seeschiffen.

In Vorstadtorten wohnendes Personal hat außerdem Dauer-Freifahrtskarten für die Strecke zwischen Arbeitsstelle und Wohnort.

Das administrativ-technische Personal, sowie die gewählten Funktionäre sämtlicher Gewerkschaftsorgane, des Arbeitsinspektorats, der Transportgenossenschaft und anderer Organisationen erhalten für dienstliche Zwecke innerhalb ihres Tätigkeitsbezirks (Strecke, Bahn oder Netz) Jahresdienstfahrtscheine.

Außer der Reihe erhält ein Bediensteter bei Antritt des regulären zweiwöchentlichen Urlaubs freie Fahrt nach einem Erholungsheim, Sanatorium oder Kurort. Dieser Freifahrtschein kann auch auf die von dem Bediensteten unterhaltenen Familienmitglieder ausgedehnt werden.

Ferner gibt es Jahres-Proviantkarten für Fernverkehr. Sie berechtigen zu 12 Fahrten für verheiratetes und zu 6 Fahrten für lediges Personal auf eine Entfernung zwischen 300 und 500 Werst vom Wohnsitz. Statt dieser können auf Wunsch des Bediensteten in Orten mit Vorstadtverkehr Proviantkarten für Nahverkehr (bis zu 70 Werst) ausgestellt werden, und zwar berechtigend zu 48 Fahrten für Familien und zu 24 Fahrten für Alleinstehende. (Gegenwärtig wird über die Einführung einer dritten Art von Proviantkarten für die in großen Städten wohnenden Bediensteten verhandelt. Diese Karten sollen für Verheiratete zu 200 Fahrten auf eine Entfernung von 10—15 Werst berechtigen.)

Schulbesuchende Kinder der Eisenbahner erhalten Schüler-Freikarten. Zum Besuche von Ambulatorien, Krankenhäusern usw. wird den Bediensteten ebenfalls freie Fahrt gewährt.

Pensionierte, Invaliden und ihre Familienangehörigen, sowie Familienmitglieder verstorbener Eisenbahner bleiben im Genuß der Fahrtvergünstigungen während sechs Monaten vom Tage des Pensionierungs- bzw. Ableben des Bediensteten an. Kinder pensionierter Invaliden behalten das Recht auf freie Fahrt zum Zwecke des Schulbesuchs genau wie die schulbesuchenden Kinder der aktiven Eisenbahner.

Bei Versetzungen erhält der Bedienstete freie Beförderung für sich, seine Familie, sowie für das Umzugsgut.

Arbeitslose Eisenbahner behalten die Freifahrtvergünstigung während sechs Monaten nach Verlassen des Dienstverbandes. Für die schulbesuchenden Kinder arbeitslos gewordener Eisenbahner bleibt die Freifahrtvergünstigung bis zu dem Tage bestehen, an dem die Eltern Anstellung finden.

In Rußland gibt es nur zwei Wagenklassen: eine „harte“ und eine „weiche“. Zu allen Dienstfahrten darf die „weiche“ Wagenklasse benutzt werden. Alle anderen Freifahrtscheine berechtigen nur zur Benutzung der „harten“ Wagenklasse.

Anspruch auf freie Fahrt auf nichtrussischen Eisenbahnen hat das Personal nicht.

#### XII. Belohnung und Strafen.

Für Verletzung der Bestimmungen der inneren Dienstordnung, Verletzung der Arbeitsdisziplin und für Fahrlässigkeiten im Dienste können die Schuldigen folgenden Disziplinarstrafen ausgesetzt werden: a) Warnung oder Verweis, b) strenger Verweis mit Kündigung, c) Entlassung und d) Dienstenthebung mit gerichtlicher Verfolgung (z. B. bei Unfällen). Für Verletzung der Bestimmungen über den Gebrauch von Freifahrtscheinen ist eine Verminderung der bestimmten Norm, und, falls ein Vergehen krimineller Natur vorliegt, Entziehung der ganzen Jahresnorm zulässig.

Strafweise Versetzung darf nicht erfolgen.

Dienstenthebung ist bei strafrechtlicher Verfolgung möglich. Die Frage der Entlohnung für diese Zeit wird von der Abschätzungs-Konflikt-Kommission entschieden. Geldstrafen bestehen nicht.

(Fortsetzung Seite 124.)

## Urlaubsregelung für das Eisenbahnpersonal in Europa.

| Land                | Kanzlei-Assistenten  | Zugführer   | Lokomotivführer  | Unterste Lohnklasse   | Extra-Urlaub (soweit hierfür Bestimmungen bestehen)   | Bemerkungen   |
|---------------------|--|---|--|---|---|---|
| Belgien             | 15 Tage  | 15 Tage   | 6 Tage   | —   | Zur Erfüllung ziviler und familiärer Verpflichtungen Kann Extra-Urlaub gewährt werden   | Die Arbeiter haben keinen Anspruch auf Urlaub (Eine Regelung ist jetzt vom Eisenbahnminister in Aussicht gestellt). Allgemein 59 Ruhetage im Jahr   |
| Dänemark (Staatsb.) | 2 Wochen nach 15 Dienstjahr.<br>3 Wochen   | 2 Wochen nach 15 Dienstjahr.<br>3 Wochen  | 2 Wochen nach 15 Dienstjahr.<br>3 Wochen   | 1 Woche   | —   | Das Ausmaß des Urlaubs richtet sich nach der Lohnklasse   |
| Deutschland         | bis 30. Lebensjahr<br>17 Tage<br>v. 30.—40. Lebensj.<br>23 Tage<br>hernach 31 Tage | bis 30. Lebensjahr<br>17 Tage<br>v. 30.—40. Lebensj.<br>23 Tage<br>hernach 28 Tage  | bis 30. Lebensjahr<br>17 Tage<br>v. 30.—40. Lebensj.<br>23 Tage<br>hernach 31 Tage | b. 30. Lebensj. 14 T.<br>v. 30.—40. " 17 "<br>hernach 21 "            | Geregelt durch Richtlinien des Generaldirektors   | Personal im Arbeiterverhältnis (u. a. Bahnunterhaltungspersonal) erhält: nach 1, 2, 5, 10 u. 15 Dienstj. resp. 3, 6, 9, 12 u. 15 Tage   |
| Großbritannien      | 12, 15 und 18 Tage je nach Lohnklasse  | 6 Tage  | 6 Tage   | 6 Tage  | —   | —   |
| Italien             | 16 Tage nach 10 Dienstjahr.<br>26 Tage   | 16 Tage nach 10 Dienstjahr.<br>26 Tage  | 13 Tage nach 10 Dienstjahr.<br>16 Tage   | 13 Tage nach 10 Dienstjahr.<br>16 Tage                                | —   | Das Ausmaß des Urlaubs richtet sich nach der Lohnklasse   |
| Holland             | 14 Tage nach 15 Dienstjahr.<br>18 Tage nach 25 Dienstjahr.<br>21 Tage              | 14 Tage nach 15 Dienstjahr.<br>18 Tage nach 25 Dienstjahr.<br>21 Tage   | 14 Tage nach 15 Dienstjahr.<br>18 Tage nach 25 Dienstjahr.<br>21 Tage              | 14 Tage nach 15 Dienstjahr.<br>18 Tage nach 25 Dienstjahr.<br>21 Tage | Bei Sterbefällen von Familienmitgliedern im 1. Grad 2 Tage, im 2. Grad sowie bei Geburten 10 Tage. Bei Erkrankung nächster Verwandten besonderer Urlaub | —   |
| Österreich          | 14 Tage nach 5 Dienstjahr.<br>21 Tage<br>hernach 28 Tage                           | 14 Tage nach 5 Dienstjahr.<br>21 Tage<br>hernach 28 Tage  | 14 Tage nach 5 Dienstjahr.<br>21 Tage<br>hernach 28 Tage                           | 14 Tage nach 5 Dienstjahr.<br>21 Tage<br>hernach 28 Tage              | Werden die Ferien zw. 1. Nov. und 31. März genommen, so werden für je 6 reguläre Urlaubstage 2 Extra-Urlaubstage gewährt                                | Beamtenanwärter und nichtständige Hilfsbedienstete erhalten nach 1 Dienstjahr 8 Tage Urlaub   |
| Norwegen (Staatsb.) | 21 Tage  | 21 Tage   | 21 Tage  | 21 Tage   | —   | Das Gesetz für öffentliche Beamte vom 15. Februar 1918 sieht einen Mindesturlaub von 14 Tagen vor   |
| Spanien             | in Hauptbüros<br>15 Tage   | kein Urlaub   | kein Urlaub  | kein Urlaub   | —   | Bei Einführung des wöchentlichen Ruhetages sind Ferien abgeschafft worden   |
| Schweden (Staatsb.) | bis 40. Lebensjahr<br>25 Tage<br>hernach 35 Tage                                   | bis 40. Lebensjahr<br>20 Tage<br>hernach 35 Tage  | bis 40. Lebensjahr<br>25 Tage<br>hernach 35 Tage                                   | bis 40. Lebensjahr.<br>20 Tage<br>hernach 30 Tage                     | Bei Familienumständen und dergleichen wird in der Regel Sonder-Urlaub bewilligt   | Das Ausmaß des Urlaubs richtet sich nach der Lohnklasse. Weibl. Personal erhält Urlaub wie Lokomotivführer. Nicht fest angestelltes Personal hat 8 Tage Urlaub. Die Zahl der jährlichen Ruhetage für das Personal des Fahrdienstes ist 36 |
| Schweiz             | 3 Wochen   | 7 Tage nach 7 Dienstjahren oder n. d. 28. Lebensj. 14 Tage nach 15 Dienstjahren od. n. d. 35. Lebensj. 21 Tage v. 50. Lebensj. an 28 Tage | wie Zugführer  | wie Zugführer   | Bei Sterbefällen von Familienmitgliedern und bei Geburten Sonder-Urlaub (1-3 Tage) Bei Verheiratung 8 Tage Sonder-Urlaub                                | —   |
| Rußland             | 2 Wochen   | 2 Wochen  | 2 Wochen   | 2 Wochen  | Sonder-Urlaub wird bei Familienumständen gewährt  | Urlaub ist nach Arbeitskodex geregelt. Dieser schreibt vor, daß bei gesundheitsschädlicher od. gefährlicher Arbeit mindestens 2 Wochen Sonderurlaub zu gewähren sind  |

Bei Verhängung von Disziplinarstrafen ist die Administration verpflichtet, von der betreffenden Person vorher eine schriftliche Erklärung einzuziehen. Der Bestrafte hat in allen Fällen das Recht, in konfliktmäßiger Ordnung gegen die Disziplinarstrafe Berufung einzulegen. Dem Bestraften wird die Verhängung der Disziplinarstrafe schriftlich mitgeteilt.

Es besteht kein System bedingter Strafen. In den Zeugnissen, welche bei der Entlassung ausgestellt werden, darf nur das Datum des Dienstantritts und des Ausscheidens angegeben werden.

Feste Strafnormen für bestimmte Verfehlungen gibt es nicht. Das Strafmaß wird nach der Schwere des Vergehens bestimmt.

Sofortige Entlassung ohne Untersuchung des Sachverhalts ist unzulässig.

Belohnungen gibt es in der Regel nicht. In gewissen Fällen ist es den Bahnchefs anheimgestellt, an einzelne Bedienstete für besondere Verdienste (Verhütung von Unglücksfällen, Feststellung einer durchgewaschenen Bahnstelle, eines Brandes, einer gesprungenen Schiene, sowie für Bekundung von Initiative in bezug auf Erfindungen und Verbesserungen der Arbeit) eine Aneiferungsbelohnung auszuzahlen. Die Höhe der Belohnung wird vom Bahnchef im Einvernehmen mit dem Verbandsbestimmten.

Die Höhe und Art der Entschädigung der Erfinder für die Anwendung ihrer Erfindungen und Verbesserungen wird auf Grund eines Vertrages zwischen dem Erfinder und dem Wirtschaftsorgan festgestellt. Einzelne Bedienstete, welche sich im Laufe einer Reihe von Jahren besonders hervorgetan haben, werden mitunter vom Verbandsbestimmten in Gemeinschaft mit der Administration als „Arbeitshelden“ gefeiert, wobei denselben in jedem Einzelfalle eine besondere Belohnung gewährt wird.

### XIII. Wohnungsfrage.

Der Frage der Versorgung der Arbeiter und Angestellten mit Wohnungen wird sowohl seitens Regierung und Gemeinden als auch seitens der Eisenbahnverwaltung viel Aufmerksamkeit gewidmet. Die Verwaltung des Eisenbahnnetzes hat für das Personal (Arbeiter und Angestellte), das dem Charakter seiner Arbeit nach unmittelbar an der Eisenbahnstrecke oder in der Nähe wohnen muß, auf dem ganzen Eisenbahnnetz Häuser mit einer gesamten Wohnfläche von 1 415 549 Quadratsachen (1 Qu. Sachen = 4552 qm) zur Verfügung gestellt.

Die Bahnverwaltung verwendet große Summen auf die Instandsetzung und Wiederherstellung der während des Welt- und Bürgerkrieges beschädigten Häuser. Unabhängig davon baut die Eisenbahnverwaltung jährlich neue Arbeiterhäuser. Im Jahre 1924 wurden allein für den Bau neuer Häuser 1 296 382 Rubel von der Zentralverwaltung ausgegeben, abgesehen von den örtlichen Mitteln. Im Jahre 1925 werden gegen 2 Millionen Rubel dazu verwendet werden. Dieser Betrag soll mit jedem Jahre steigen.

In den Häusern der Administration wohnen 191 000 Arbeiter und Angestellte mit ihren Familien.

Die Behörden gewähren den Arbeitern Wohnung in ihren Häusern gegen niedrige Miete, proportionell der Höhe ihres Verdienstes. Die gesamten von den Behörden ausgeführten Neubauten werden unter den Arbeitern verteilt.

Unter Anlehnung an die Maßnahmen der Regierung und die Bahnverwaltung organisieren sich die Eisenbahnarbeiter und -Angestellten zur Errichtung von Wohnhäusern in sogenannten Wohnungsbaugenossenschaften. In einer kurzen Periode von ungefähr 9 Monaten wurden auf den Eisenbahnen 250 Wohnungsbaugenossenschaften organisiert mit insgesamt 45 000 Mitgliedern. Bereits während der ersten Monate ihrer Tätigkeit gelang es bereits den Genossenschaften, 54 127 Quadratsachen Wohnfläche benutzbar zu machen, die teilweise von denselben ausgebessert, teilweise mit eigenen Mitteln wiederhergestellt wurde; ferner gelang es ihnen, trotz des Spätherbstes neue Häuser mit einer Bodenfläche von 4659 Quadratsachen zu errichten und den Bau weiterer 5079 Quadratsachen in Angriff zu nehmen.

Die Eisenbahnverwaltung gewährt diesen Genossenschaften 50% und mehr Rabatt vom Transporttarif für Baumaterialien, was große Ersparnis und Verbilligung der Bautätigkeit zur Folge hat. Die Bahnverwaltung gewährt den Wohnungsbaugenossenschaften ihrer Arbeiter einen Kredit für Baumaterialien zu Vergünstigungspreisen auf eine Frist von 10 bis 15 Jahren, fertigt in ihren Werkstätten und Fabriken Holzteile der Häuser unter günstigen Bedingungen an, versorgt sie mit unentgeltlichen technischen Kräften usw.

Die in den Häusern der Bahnverwaltung wohnenden Arbeiter und Angestellte sind durch keinerlei einschränkende Bestimmungen beengt. Die Verteilung der Wohnungen wird von einer besonderen Kommission, bestehend aus Vertretern der Verwaltung und des Verbandes, vorgenommen.

Der Mietzins wird auf Grund der bestehenden Gesetzgebung entsprechend dem Verdienste festgesetzt, und zwar bei einem monatlichen Einkommen

|                  |                                    |
|------------------|------------------------------------|
| bis zu Rbl. 30.— | von 10 bis 20 Kop. für 1 Qu. Sach. |
| von 30—50 Rbl.   | 20 " 40 " " 1 " "                  |
| " 50—70 "        | 40 " 60 " " 1 " "                  |
| " 70—100 "       | 60 " 90 " " 1 " "                  |
| " 100—150 "      | 90 " 1 R. 20 " " 1 " "             |

Bei einem monatlichen Einkommen über 150 Rubel werden für je volle 10 Rubel des Einkommens 10 Kopeken pro Quadratsachen mehr gezahlt. Bei Berechnung der Wohnungsmiete wird nur der Grundlohn ohne Nebenbezüge in Betracht gezogen.

Für Kellergeschosse, dunkle Räume und Bodenräume werden 50% des festgesetzten Tarifs erhoben. In den am Bahnkörper gelegenen Häusern besteht ferner eine Reihe Vergünstigungen für Arbeiter der ersten neun Tarifstunden.

In denjenigen Bezirken, wo der Eisenbahn gehörende elektrische Kraftwerke vorhanden sind, genießen die Bewohner der Eisenbahnhäuser elektrische Energie zum Selbstkostenpreis. Heizmaterial wird den Bediensteten, die sowohl in Eisenbahn- als in städtischen Häusern wohnen, zu höchstens 80% des Marktpreises verabfolgt.

(Schluß folgt.)



### Die Arbeitslöhne des Fahrpersonals der Straßenbahnen in Nordamerika.

Die Arbeitsbedingungen der Straßenbahnerschaft in den Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada werden auf Grund lokaler Übereinkommen zwischen den Straßenbahn-Unternehmungen und den Gewerkschaften festgestellt. Sie sind daher örtlich verschieden.

Die reine Arbeitszeit, also ausschließlich der Pausen, schwankt zwischen 8 und 10 Stunden pro Tag. Die Überstundenvergütung ist allgemein gut geregelt. In den meisten Fällen wird hierfür ein Zuschlag von 50% gezahlt. Vielfach ist auch ein Zuschlag für Arbeit an Sonntagen sowie an Samstag-Nachmittagen vorgesehen.

Nachstehend geben wir eine Übersicht über die in einigen beliebig herausgegriffenen Städten geltenden Löhne, wie sie durch Abkommen zwischen den Unternehmungen und den lokalen Abteilungen der Amalgamated Association of Street and Electric Railway Employees of America, die auch in Kanada Ortsgruppen besitzt, geregelt sind. Wo nichts besonderes bemerkt ist, beziehen sich die Lohnsätze auf Wagenführer und Schaffner. Im Einmannbetrieb erhalten die Führer allgemein eine Zulage von durchschnittlich 5 Cents pro Stunde.

Bemerkt sei noch, daß nach vorliegenden statistischen Ausweisen für die Vereinigten Staaten der durchschnittliche Stundenlohn in Städten mit mehr als 500 000 Einwohnern 65,3 Cents, in Städten mit 200 000 bis 500 000 Einwohnern 54,7 Cents und in Städten mit 100 000 bis 200 000 Einwohnern 52,8 Cents betrug.

| Stadt                     | Stundenlohn         | Überstunden |
|---------------------------|---------------------|-------------|
| <b>Vereinigte Staaten</b> |                     |             |
| Boston, Mass.             | Erste drei Monate   | 59 1/2 c.   |
|                           | Weitere neun Monate | 65 1/2 "    |
|                           | Hernach             | 72 1/2 "    |
| Chicago                   | <i>Führer:</i>      |             |
|                           | Erste drei Monate   | 71 "        |
|                           | Weitere neun Monate | 72 "        |
|                           | Hernach             | 77 "        |
|                           | <i>Schaffner:</i>   |             |
|                           | Erstes Jahr         | 70 "        |
|                           | Hernach             | 72 "        |
| Cincinnati, Ohio          | Erste drei Monate   | 48 "        |
|                           | Weitere neun Monate | 51 "        |
|                           | Hernach             | 53 "        |
| Dayton, Ohio              | Erste drei Monate   | 46 "        |
|                           | Weitere neun Monate | 48 "        |
|                           | Hernach             | 50 "        |
| Pittsburg, Penn.          | Erste drei Monate   | 60 "        |
|                           | Weitere neun Monate | 65 "        |
|                           | Hernach             | 67 "        |
| Trenton, N. J.            | Erste drei Monate   | 51 "        |
|                           | Weitere neun Monate | 53 "        |
|                           | Hernach             | 55 "        |
| Washington                | Erste drei Monate   | 52 "        |
|                           | Weitere neun Monate | 56 "        |
|                           | Hernach             | 58 "        |
| <b>Kanada</b>             |                     |             |
| Hamilton                  | Erstes Jahr         | 38 c.       |
|                           | Zweites Jahr        | 42 "        |
|                           | Hernach             | 48 "        |
| Montreal                  | Erstes Jahr         | 42 1/2 "    |
|                           | Zweites Jahr        | 47 "        |
|                           | Hernach             | 51 "        |
| Ottawa                    | Erstes Jahr         | 45 "        |
|                           | Zweites Jahr        | 47 "        |
|                           | Drittes Jahr        | 48 "        |
|                           | Hernach             | 50 "        |
| Toronto                   | Erste drei Monate   | 55 "        |
|                           | Weitere neun Monate | 57 1/2 "    |
|                           | Hernach             | 60 "        |

### Die Zunahme des Kraftwagenverkehrs.

Die vom deutschen Statistischen Reichsamt herausgegebene Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ enthält im ersten Oktoberheft 1925 nachstehende Übersicht über den Bestand an Personen- und Lastkraftwagen in den bedeutendsten Staaten:

| Staat                        | 1 9 2 4                            |              |               |                            | 1 9 2 5                            |              |               |                            |
|------------------------------|------------------------------------|--------------|---------------|----------------------------|------------------------------------|--------------|---------------|----------------------------|
|                              | Per-sonen Kraftwagen in 1000 Stück | Last-wagen   | Zu-sammen     | A. l. Wag. entfallen Einw. | Per-sonen Kraftwagen in 1000 Stück | Last-wagen   | Zu-sammen     | A. l. Wag. entfallen Einw. |
| Ver. Staaten v. Amerika      | 13 465                             | 1 628        | 15 093        | 7                          | 15 598                             | 2 143        | 17 741        | 6                          |
| Großbritannien               | 480                                | 179          | 659           | 71                         | 446                                | 332          | 778           | 60                         |
| Kanada                       | 555                                | 88           | 643           | 14                         | 573                                | 63           | 636           | 14                         |
| Frankreich                   | 352                                | 93           | 445           | 90                         | 459                                | 115          | 574           | 71                         |
| Deutschland                  | 132                                | 61           | 193           | 321                        | 176                                | 80           | 256           | 244                        |
| Australien                   | 109                                | 9            | 118           | 41                         | 185                                | 20           | 205           | 27                         |
| Argentinien                  | 85                                 | 1            | 86            | 85                         | —                                  | —            | 120           | 75                         |
| Italien                      | 45                                 | 30           | 75            | 455                        | 62                                 | 28           | 90            | 450                        |
| Spanien                      | 45                                 | 8            | 53            | 352                        | 63                                 | 7            | 70            | 314                        |
| Belgien                      | 45                                 | 12           | 57            | 122                        | 41                                 | 24           | 65            | 121                        |
| Britisch-Indien              | 45                                 | 4            | 49            | 6 480                      | 58                                 | 6            | 64            | 4 950                      |
| Schweden                     | 35                                 | 8            | 43            | 161                        | 50                                 | 14           | 64            | 95                         |
| Neuseeland                   | 45                                 | —            | 45            | 25                         | 52                                 | 8            | 60            | 18                         |
| Brit.-Südafrika              | —                                  | —            | 38            | 230                        | 47                                 | 5            | 52            | 181                        |
| Übriger Weltbestand          | 340                                | 64           | 404           | 2 387                      | 433                                | 108          | 541           | 1 758                      |
| <b>Weltbestand insgesamt</b> | <b>15 778</b>                      | <b>2 185</b> | <b>18 064</b> | <b>99</b>                  | <b>18 243</b>                      | <b>2 953</b> | <b>21 409</b> | <b>84</b>                  |

Den Zahlen liegen *private* Angaben zugrunde. Sie beziehen sich jeweils auf den Anfang des Jahres mit Ausnahme der für Deutschland angegebenen Zahlen, die den Stand vom 1. Juli der beiden berücksichtigten Jahre wiedergeben. Diejenigen Länder, die Personen- und Lastkraftwagen nicht getrennt führen, sind in der Statistik nicht einbegriffen. Die Zahlen lassen somit nicht den ganzen Weltbestand erkennen.

Der Übersicht zufolge hätte sich der Bestand an Personen- und Lastkraftwagen im Verlaufe eines Jahres um rund 18 1/2 % vermehrt. Es ist indessen bemerkenswert, daß die *relative* Zunahme der Personenkraftwagen weit hinter der relativen Zunahme der Lastkraftwagen zurückbleibt. Während beispielsweise die Zahl der ersteren von 15 778 000 auf 18 243 000, also um 15 Prozent gestiegen ist, vermehrten sich die Lastkraftwagen in der gleichen Zeit von 2 185 000 auf 2 953 000, also um 36 1/2 %. (In Belgien beträgt die Zunahme der Lastkraftwagen sogar 50 Prozent.)

Soweit sich die Zahlen auf Großbritannien beziehen, weichen sie von den amtlichen britischen Angaben erheblich ab. So wird soeben vom britischen Transport-Ministerium eine Übersicht über die in der Zeit vom 1. Dezember 1924 bis 31. August 1925 erteilten Lizenzen veröffentlicht, derzufolge die Zahl der im Verkehr befindlichen Personenkraftwagen (Private Cars) in der Berichtszeit von 474 000 auf 580 000, und die der Lastkraftwagen (Commercial Goods Vehicles) von 209 000 auf 224 000 gestiegen ist.

Die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs *Großbritanniens* während der letzten fünf Jahre stellt sich wie folgt dar:

| Jahr                      | Personen-wagen | Zunahme in % gegen vorausgehendes Jahr | Last-kraftwagen | Zunahme in % gegen vorausgehendes Jahr |
|---------------------------|----------------|--|-----------------|--|
| 1921                      | 250 000        | —                                      | 135 000         | —                                      |
| 1922                      | 293 000        | 17                                     | 158 000         | 17                                     |
| 1923                      | 382 000        | 30                                     | 181 000         | 15                                     |
| 1924                      | 474 000        | 24                                     | 209 000         | 15                                     |
| 1925*)                    | 580 000        | 22                                     | 224 000         | 7                                      |
| Gesamtzunahme in 5 Jahren | 330 000        | 132%                                   | 89 000          | 65%                                    |

Die Zunahme des Kraftwagenverkehrs in *Deutschland* wird durch folgende, der „Statistik und Wirtschaft“ entnommene Tabelle erhellt:

|  | 1914          | 1923           | 1924           | 1925           |
|--|---------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Personenkraftwagen:</b>                         |               |                |                |                |
| a) Droschken und Omnibusse im öffentlichen Verkehr | 7 732         | 9 044          | 9 333          | 14 008         |
| b) Für Zwecke der Behörde                          | 1 258         | 3 075          | 3 000          | 3 794          |
| c) Für gewerbliche, berufliche und andere Zwecke   | 46 010        | 88 221         | 119 846        | 157 863        |
| <b>Zusammen</b>                                    | <b>55 000</b> | <b>100 340</b> | <b>132 179</b> | <b>175 665</b> |

#### Lastkraftwagen:

|  |              |               |               |               |
|--|--------------|---------------|---------------|---------------|
| 1) bis 2000 kg Eigengewicht                        | —            | 10 453        | 13 921        | 26 386        |
| 2) mit mehr als 2000 kg Eigengewicht:              |              |               |               |               |
| a) für Zwecke der Behörden                         | 710          | 4 143         | 4 426         | 5 538         |
| b) in land- und forstwirtschaftl. Betrieben        | 76           | 1 946         | 2 081         | 2 230         |
| c) im Transportgewerbe                             | —            | 4 929         | 6 104         | 6 479         |
| d) für Handels-, Gewerbebetriebe und andere Zwecke | 8 285        | 30 265        | 34 097        | 39 730        |
| <b>Zusammen</b>                                    | <b>9 071</b> | <b>51 736</b> | <b>60 629</b> | <b>80 353</b> |

Die sich auf 1914 beziehenden Zahlen sind auf den jetzigen Gebietsumfang des Deutschen Reiches umgerechnet.

Etwa ein Drittel aller in Deutschland im Verkehr befindlichen Lastkraftwagen entfällt allein auf Rheinland-Westfalen.

\*) 31. August

## Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals der Straßenbahnen in einigen europäischen Hauptstädten nach dem Stand vom 1. September 1925.

### 1. Regelung der Arbeitszeit.

| Stadt      | Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit | Berechnung der Pausen und Nebenarbeiten  | Diensteinteilung  | Dienstfreie Tage   | Ferientage im Jahr   |
|------------|--|--|---|--|--|
| Amsterdam  | 8                                      | Vorbereitungs- und Abschlußdienst sowie etwaige Essenspausen einbegriffen  | Durchgehend   | Jeder 8. Tag dienstfrei  | 12 Tage  |
| Berlin     | 9                                      | Vorbereitungs- und Abschlußdienst wird nur für eine bestimmte Minutenzahl angerechnet. Dergleichen die Pausen an Endhaltestellen.              | Durchgehend   | Jeder 7. Tag dienstfrei  | Nach 1 Dienstjahr 4 Tage<br>" 3 Dienstjahren 1 Woche<br>" 5 " 10 Tage<br>" 10 " 2 Wochen<br>" 20 " 17 Tage |
| Brüssel    | 8                                      | Vorbereitungs- und Abschlußdienst einbegriffen   | —   | Anrecht auf jährlich 52 dienstfreie Tage; wovon 26 mit Vergütung | keine  |
| Kopenhagen | 8                                      | Einbegriffen: 25 Minuten Essenspause und 48 Minuten für Aufenthalt an Endstationen. (Wirklicher Wagendienst beträgt somit 6 Stunden 47 Minut.) | Zweidrittel des Dienstes durchgehend  | Jeder 6. Tag dienstfrei  | 15 Tage  |
| London     | 8                                      | Vorbereitungs- und Abschlußdienst einbegriffen   | Durchgehend   | 52 Tage im Jahr  | 8 Tage   |
| Stockholm  | 8                                      | Vorbereitungs- und Abschlußdienst einbegriffen   | Allgemein 2 Schichten v. 4½ Stunden mit 1 Stunde Pause. Bei durchgehend. Diensthöchstens 7 Stund. | Jeder 6. Tag frei. Außerdem alle 17 Tage einen freien Tag extra  | Erste 4 Dienstjahre 10 Tage<br>Folgende 4 " 14 "<br>Hernach " 18 "   |
| Wien       | 8                                      | Vorbereitungs- und Abschlußdienst einbegriffen   | Im allgemeinen durchgehend  | 52 Tage im Jahr  | Nach 1 Dienstjahr 7 Tage<br>" 5 Dienstjahren 14 "<br>" 10 " 21 "<br>" 28 " 28 "                            |

### 2. Regelung der Löhne.

| Stadt      | Löhne   |                     | Prämien und Gratifikationen  | Nacht- und Sonntagsdienst         | Überstunden   |
|------------|---|---------------------|--|-----------------------------------|---|
|            | Führer  | Schaffner           |  |                                   |   |
| Amsterdam  | Fl. 40,56 pro Woche   | Fl. 38,64 pro Woche | —  | —                                 | Erste 2 Stunden 10% Zuschlag<br>Folgende 2 Stunden 25% "<br>Darüber hinaus 50% "<br>Überstunden an Sonn- und Feiertagen 100% Zuschlag<br>Überstunden zur Nachtzeit 50% Zuschlag |
| Berlin     | Minimum Mk. 0,63 die Stunde<br>Maximum " 0,70 " "<br>Frauenzulage Mk. 0,03 d. Stund.<br>Kinderzulage " 0,03 " "<br>(pro Kind unter 14 Jahren) | (wie Führer)        | Fahrzulage<br>Mk. 0,90 pro Tag   | —                                 | Erste 2 Stunden 25% Zuschlag<br>Hernach 50% "   |
| Brüssel    | Gleittöhne<br>bei Teuerungsindex 521—540 (1913:100) waren die Löhne<br>Minimum Frs. 22,— pro Tag<br>Maximum " 24,50 " "                       | (wie Führer)        | Nach einer bestimmten Anzahl Dienstjahre feste Gratifikation zwischen Frs. 100 und 700 | —                                 | Bei Dienstbeendigung nach Mitternacht Fr. 0,25 Zuschlag<br>nach ½ Uhr nachts Fr. 0,50 "<br>nach 1 " " " 1,— "   |
| Kopenhagen | Minimum Kr. 4 008 pr. Jahr<br>Maximum " 4 423 " "   | (wie Führer)        | —  | —                                 | Kr. 2,— pro Stunde  |
| London     | Minimum sh. 64 wöchentlich<br>Maximum " 73 " "  | (wie Führer)        | —  | —                                 | Erste 2 Stunden 25% Zuschlag<br>Hernach 50% "   |
| Stockholm  | Minimum Kr. 270 monatlich<br>Maximum " 335 " "  | (wie Führer)        | —  | —                                 | An Sonn- und Festtagen 50—100% Zuschlag   |
| Wien       | Minimum sh. 239 monatlich<br>Maximum " 324 " "  | (wie Führer)        | —  | Bei Sonntagsdienst 1 Stunde extra | 50% Zuschlag  |

## Entwicklung und Stand des internationalen Flugverkehrs.

Nachstehend veröffentlichen wir eine Übersicht über die Entwicklung des Flugverkehrs in Deutschland, England, Frankreich und Holland. In diesen vier Ländern hat sich das Verkehrsflugwesen am raschesten entwickelt, sodaß die folgenden Angaben einen ziemlichen Gesamtüberblick über die gegenwärtige Bedeutung des Flugzeuges als Beförderungs- und Transportmittel bieten. Den geleisteten Flugkilometern nach steht Frankreich an weitaus erster Stelle. Dasselbe gilt hinsichtlich des Umfangs der Güter- und Postbeförderung. Dagegen übertrifft der Passagierverkehr der deutschen Fluggesellschaften den Passagierverkehr der französischen Gesellschaften um etwa das dreifache. In dieser Hinsicht steht der deutsche Flugverkehr somit an weitaus erster Stelle, was wohl auch darauf zurückzuführen ist, daß Deutschland das zurzeit best ausgebaute Luftverkehrsnetz besitzt. Merkwürdig gering ist der Umfang der von deutschen Flugzeugen bisher beförderten Fracht- und Postmengen.

### Deutschland.

Im Flugjahr 1925 bestanden in Deutschland 24 Fluglinien mit fahrplanmäßigem Verkehr. Bei 12 dieser Linien lagen Ausgangs- und Endpunkt in Deutschland, die übrigen waren Auslandslinien und zwar:

1. Königsberg-Memel-Riga-Reval-Helsingfors;
2. Königsberg-Kowno-Smolensk-Moskau;
3. Danzig-Stockholm;
4. Berlin-Warnemünde-Karlskrona-Stockholm;
5. Dresden-Berlin-Travemünde, Malmö-Gothenburg-Oslo;
6. Berlin-Hannover-Amsterdam-London;
7. Kopenhagen-Hamburg-Bremen-Amsterdam-London;
8. Bremen-Kopenhagen-Malmö;
9. Hamburg-Bremen-Amsterdam-London;
10. Hamburg - Bremen - Dortmund - Frankfurt - Mannheim-Stuttgart-Zürich;
11. München-Zürich-Lausanne-Genf;
12. München-Wien-Budapest.

Außerdem gab es noch zwei nach bzw. über Deutschland führende Linien, die von nichtdeutschen Gesellschaften bedient wurden. Diese sind: London-Brüssel-Köln (Imperial Airways Ltd.) und Rotterdam-Hamburg-Kopenhagen (Koninklijke Luchtvaartmaatschappij). Auf den Strecken Berlin-Warnemünde-Karlskrona-Stockholm und Berlin-Stettin wurde auch nachts geflogen.

Über die Verkehrsentwicklung unterrichten folgende Zahlen:

|                    | Flugkilometer | Passagiere | Güter und Post<br>kg |
|--------------------|---------------|------------|----------------------|
| 1923               | 1 266 769     | 26 509     | 67 000               |
| 1924               | 1 666 855     | 35 880     | 112 477              |
| 1925 (1. Halbjahr) | 2 500 000*)   | 44 000*)   | ?                    |

Die für 1923 und 1924 angegebenen Zahlen beziehen sich auf die Hauptflugsaison, d. i. von Anfang Mai bis Ende Oktober. In allen Zahlen ist auch der Verkehr auf den von deutschen Gesellschaften im Ausland betriebenen Linien einbegriffen.

### Frankreich.

In Frankreich bestanden im Jahre 1924 sechs Luftverkehrslinien. Alle deren Endpunkte lagen im Ausland. Über die Verkehrsentwicklung unterrichtet folgende Übersicht:

| Jahr | Durchgeführte Reisen | Flugkilometer | Passagiere | Fracht (KG) | Post (KG) |
|------|----------------------|---------------|------------|-------------|-----------|
| 1920 | 2 286                | 853 950       | 1 771      | 77 038      | 15 660    |
| 1921 | 6 232                | 2 353 455     | 10 619     | 261 890     | 34 840    |
| 1922 | 7 361                | 2 798 366     | 9 502      | 556 370     | 167 680   |
| 1923 | 9 720                | 3 387 195     | 11 638     | 969 001     | 328 440   |
| 1924 | 11 536               | 3 647 826     | 16 729     | 877 591     | 532 777   |

Die meisten Passagiere wurden auf den Linien Toulouse-Casablanca-Oran-Alicante befördert (im 1924 7207 Personen). Es folgen dann der Bedeutung nach die Linien Paris-London mit 5622, Paris-Konstantinopel-Prag-Warschau mit 2240, Paris-Amsterdam mit 1362, und Antibes-Ajaccio (Wasserflugdienst) mit 298 Passagieren.

Außerdem betrieben noch zwei nichtfranzösische Gesellschaften über französisches Grundgebiet gehende Linien. Diese sind: die Imperial Airways Ltd. (Paris-London und Paris-Zürich), sowie die Koninklijke Luchtvaartmaatschappij (Paris-Amsterdam).

(Der Nationalität nach waren von den Flugpassagieren: Amerikaner 45%, Engländer 31%, Franzosen 5%, sonstige Staatsangehörige: 13%.)

### Holland.

Von der Koninkl. Nederl. Luchtvaart-Mtl., dem einzigen holländischen Luftverkehrsunternehmen, wurden im Jahre 1925 folgende Luftlinien betrieben:

- Amsterdam-Rotterdam-London (zweimaliger Dienst täglich)
- Amsterdam-Rotterdam-Paris (einmal täglich)
- Amsterdam-Bremen-Hamburg (einmal täglich) in Abwechslung mit dem Deutschen Aero-Lloyd;
- Rotterdam-Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen (einmal täglich).

Die Leistungen der Gesellschaft sind:

| Jahr   | Passagiere | Güter kg | Post kg | Zahl der Flüge | Flugkilometer |
|--------|------------|----------|---------|----------------|---------------|
| 1922   | 1 414      | 90 351   | 3 772   | 916            | 396 900       |
| 1923   | 3 937      | 166 288  | 9 002   | 1386           | 540 000       |
| 1924   | 3 648      | 146 650  | 12 127  | 1589           | 789 615       |
| 1925*) | 4 538      | 128 151  | 7 414   | —              | —             |

In diesen Zahlen sind die Leistungen der ausländischen Luftverkehrsgesellschaften, die in Holland anlegen, nicht berücksichtigt.

### England.

Die aus einer Kombination von vier ehemals unabhängigen englischen Luftverkehrsgesellschaften hervorgegangene Imperial Airways Ltd. unterhielt in dem am 31. März 1925 beendeten Betriebsjahr folgende Linien:

1. London-Paris;
2. London-Brüssel-Köln;
3. London-Amsterdam-Hannover-Berlin;
4. London-Paris-Basel-Zürich.

Der Verkehr auf den letzten beiden Linien erfolgte dreimal wöchentlich in jeder Richtung, während auf den anderen Linien mindestens ein Flugzeug im Tag verkehrte.

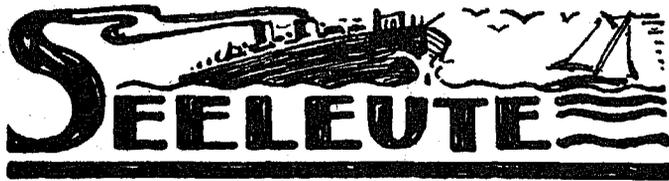
Die Entwicklung in den beiden letzten Berichtsjahren (abschließend am 31. März 1924 bzw. 31. März 1925) gestaltete sich wie folgt:

| Jahr    | Flugkilometer | Passagiere | Güter (kg) |
|---------|---------------|------------|------------|
| 1923/24 | 1 606 400     | 15 013     | 433 500    |
| 1924/25 | 1 424 000     | 13 478     | 515 620    |

Vom Mai 1919 bis 31. März 1925 wurden von britischen Fahrzeugen insgesamt 52 552 Reisende befördert.

\*) Sommerdienst.

\*) Schätzungsweise.



## Die neuen Heuern der deutschen Seeleute.

Die Heuerverträge für die deutsche Seeschifffahrt waren von dem Deutschen Verkehrsbund (Reichsabteilung Seeleute) zum 30. September gekündigt worden. Verhandlungen mit den Reedern über die von den Seeleuten gestellten Forderungen scheiterten, weshalb auf Ersuchen der Gewerkschaft eine Schlichtkammer eingesetzt wurde. Auch diese konnte eine Einigung nicht erzielen, da ein Vorschlag des unparteilichen Vorsitzenden der Schlichtkammer, die Heuern allgemein um 5 Prozent zu erhöhen, sowohl von den Reedern als den Seeleuten abgelehnt wurde. Schließlich wurde ein Schiedsspruch im Sinne des Vorschlages des Vorsitzenden gefällt und verbindlich erklärt. Es erhalten nunmehr:

| Im Deckdienst: | Große Fahrt | Nord- u. Ostseefahrt |
|----------------|-------------|----------------------|
| 1. Offizier    | M. 280.—    | M. 216.—             |
| 4. „           | „ 132.—     | —                    |
| Bootsmann      | „ 118.—     | „ 116.—              |
| Vollmatrose    | „ 93.—      | „ 93.—               |
| Leichtmatrose  | „ 50.—      | „ 50.—               |
| Jungmänner     | „ 35.—      | „ 35.—               |
| Jungen         | „ 26.—      | „ 26.—               |

| Im Maschinendienst: |          |          |
|---------------------|----------|----------|
| 1. Offizier         | M. 410.— | M. 284.— |
| 4. „                | „ 168.—  | —        |
| Donkeymann          | „ 111.—  | „ 111.—  |
| Heizer              | „ 106.—  | „ 106.—  |
| Trimmer             | „ 90.—   | „ 90.—   |
| Köche               | „ 117.—  | „ 117.—  |
| Steward, Minimum    | „ 90.—   | „ 90.—   |
| „ Maximum           | „ 117.—  | „ 117.—  |

Das Verpflegungsgeld beträgt M. 1,95, bei ambulanter Krankenbehandlung, in Urlaubsfällen und falls nicht an Bord gekocht wird M. 2,50, bei ambulanter Krankenbehandlung ohne Bezug von Heuer M. 3,00.

Diese Regelung betrifft die Besatzungen von Schiffen über 100 B.R.T. mit Ausnahme von Fischerei- und Bergungsfahrzeugen, Schleppern und Leichtern.

### Im Schlepperdienst erhalten:

|               | Kleine Fahrt | Nah- u. Küstenfahrt |
|---------------|--------------|---------------------|
| Kapitän       | M. 210.—     | M. 205.—            |
| 1. Steuermann | „ 163.—      | „ 150.—             |
| 2. Steuermann | „ 131.—      | —                   |
| 1. Maschinist | „ 205.—      | „ 200.—             |
| 2. Maschinist | „ 163.—      | „ 150.—             |
| 3. Maschinist | „ 131.—      | —                   |

### Mannschaften (im Seeschlepper- und Leichterdienst):

|                        |         |
|------------------------|---------|
| Koch und Leichtmatrose | M. 50.— |
| Leichtmatrose          | „ 44.—  |
| Vollmatrose            | „ 92.—  |
| Heizer                 | „ 99.—  |

Die neue Heuerregelung gilt vom 1. Oktober 1925 bis 31. März 1926.

## Die internationalen Bestrebungen zum Auflegen von Schiffen.

Die auf der vor einigen Monaten in Oslo stattgefundenen Sitzung der *Baltic and White Sea Conference* gefaßte Entschliebung zugunsten des Auflegens von Schiffen hat sich

mittlerweile zu verschiedenen konkreten Plänen verdichtet. So wird von deutscher Reeder-Seite vorgeschlagen, etwa 22 Prozent der gegenwärtigen Welttonnage aufzulegen oder abzuwracken, doch ist noch nicht ersichtlich, wieweit über einen derartigen Vorschlag unter den deutschen Reedern selbst Übereinstimmung besteht. Daß jederials die Meinungen in deutschen Reederkreisen über die Art des Vorgehens auseinanderlaufen, kann aus einem Artikel der „Frankfurter Zeitung“ vom 13. Oktober geschlossen werden, in dem unter Hinweis auf die Vorschläge des Auflegens und Abwrackens erklärt wird: „Wenigstens in Deutschland müßte man es als nicht gerecht empfinden, wenn man von ihm, das nach der Enteignung durch den Versailler Vertrag nur einen Teil seiner Vorkriegsflotte wieder hat herstellen können, ebenfalls ein Auflegen von Handelsschiffen verlangen wollte. Eine internationale Vereinbarung könnte gerechterweise nur die Vermehrung gegenüber der Vorkriegszeit zur Grundlage machen; dann wäre Deutschlands Leistung reichlich dadurch realisiert, daß es sein Wiederaufbauprogramm als im wesentlichen beendet erklärt.“

Die bisher größte Beachtung hat der von dem Direktor der Dänischen Reeder-Vereinigung, *Chr. Andresen*, entwickelte Plan gefunden, der im September-Zirkular der *Baltic and White Sea Conference* mitgeteilt wird. Im Gegensatz zu früheren Bestrebungen, die das Auflegen von Schiffen den Reedern zum Zwang machten, will *Andresen* in die Verfügungsrechte der Reeder nicht eingreifen. Er erwartet vielmehr, daß diese aus eigenem Entschluß zum Auflegen von Schiffen übergehen werden, wenn ihnen für die aufgelegte Tonnage eine Entschädigung geboten wird, die etwa den Kosten des Auflegens entspricht. Die Aufbringung dieser Entschädigung hätte nach dem Plane *Andresens* aus besonderen Beiträgen der Reeder zu erfolgen, und zwar wäre sowohl die Höhe dieser Beiträge als die Höhe der zu gewährenden Entschädigung für aufgelegte Tonnage durch die einzelnen Landesorganisationen der Reeder selbst festzusetzen. Die Reederorganisationen handeln selbständig. Keine schmüdet der anderen Verantwortung. Eine wichtige Voraussetzung für die Durchführung dieses Planes sei jedoch, daß die Regelung von Beitrag und Entschädigung in allen Ländern auf demselben Prinzip beruhe. So könnte beispielsweise in Dänemark der Beitrag auf 1 Krone und in England auf 1 sh pro Brutto-Tonne im Jahre und die zu gewährende Entschädigung im ersteren Falle auf 1 Krone und im zweiten auf 1 sh pro Brutto-Tonne im Monat festgesetzt werden. Die Beiträge hätten für alle Schiffe einheitlich zu sein, dagegen sollte bei Bemessung der Entschädigung das Alter der Schiffe in Betracht gezogen werden. Für aufgelegte Schiffe bis zum Alter von 10 Jahren wäre volle Entschädigung zu gewähren, dagegen soll für Schiffe im Alter von 10 und 20 Jahren ein kleinerer, und für Schiffe, die mehr als 20 Jahre alt sind, ein größerer Abzug von dem Entschädigungssatz gemacht werden.

In dem erwähnten Rundschreiben bittet die Exekutive der *Baltic and White Sea Conference* die Reederorganisationen, den Vorschlag *Andresens* zu erwägen und ersucht zugleich um Nennung von Delegierten für eine in Bälde beabsichtigte Konferenz, die sich mit den besprochenen Bestrebungen noch eingehender beschäftigen soll.

Ob diese Bestrebungen Erfolg haben, wird sich noch zeigen müssen. Jedenfalls ist vorauszusehen, daß sich ihnen große Schwierigkeiten in den Weg stellen, da sich die Schiffahrtsinteressen der einzelnen Länder hart aneinander reiben. Wohl scheint der nach dem Kriege unter den Handelsflotten der einzelnen Länder eingesetzte Wettlauf um den Anteil am Weltverkehr, auf den ja hauptsächlich die Übersättigung der Welttonnage — allerdings verschärft durch den Rückgang der Kaufkraft in Europa und damit des Rückgangs im internationalen Waren- und Personenverkehr — zurückzuführen ist, allgemein zum Stillstand gekommen zu sein, aber noch immer fahren Regierungen fort, in einzelnen Ländern den Schiffbau durch Gewährung von Subsidien zu begünstigen. So ist erst vor wenigen Wochen in Spanien ein Dekret erschienen, durch das die bereits der spanischen Schiffahrt und Schiffbauindustrie gewährten Unterstützungen erhöht und Bauprämien für neue Schiffe verliehen werden. Angesichts des allgemein festgestellten Überangebots an Tonnage möchte dieses Vorgehen der

spanischen Regierung absonderlich erscheinen, aber hinter dieser Maßnahme verbirgt sich eine Tendenz, die in mehr oder weniger stark ausgeprägter Form auch in anderen Ländern lebendig ist und überhaupt erst erklärt, warum die Welthandelsflotte noch immer im Zunehmen begriffen ist. Diese Tendenz ist eine Folge der technischen Revolution, die sich seit etwa zehn Jahren im Schiffbau vollzieht und durch die die Schiffe schneller veralten als früher. Weniger als je werden nämlich heute Wert und Bedeutung der Handelsflotte eines Landes von ihrem Umfang bestimmt. Weit entscheidender ist ihre technische Konstruktion und die Art der Fenerung. Daher herrscht heute allgemein das Bestreben, einen möglichst großen Teil der Flotte durch moderne Schiffe zu ergänzen. Sehr deutlich kommt dieses Bestreben auch in dem erwähnten spanischen Dekret zum Ausdruck, denn während es die Einfuhr von Schiffen, die mehr als 10 Jahre alt sind, überhaupt verbietet und für Schiffe im Alter von 8 bis 10 Jahren einen Einfuhrzoll von 50 Prozent, für Schiffe von 5 bis 8 Jahren von 30 Prozent, für solche von 2 bis 5 Jahren von 15 Prozent erhebt, beträgt die Abgabe für im Ausland gebaute oder gekaufte Schiffe unter zwei Jahren nur 5 Prozent. Gleichzeitig wird die Gewährung von Prämien für in der Fahrt befindliche Schiffe so geregelt, daß diese für Schiffe mit mehr als 16 Knoten stündlicher Geschwindigkeit erhöht werden.

So sehen wir, wie die internationalen Schifffahrtsinteressen miteinander in Widerstreit geraten. Auf der einen Seite werden Pläne zur Einschränkung der Tonnage ausgesponnen, um auf diese Weise die Frachten zu „stabilisieren“, während auf der anderen Seite die Fortschritte der Technik — in Verbindung mit dem internationalen Wettbewerb — zum Bau von immer neuen Schiffen zwingen.

### Der Anteil der amerikanischen Handelsflotte am Außenhandel.

Kürzlich veröffentlichte Statistiken zeigen eine Verminderung des Anteils der Handelsflotte der Vereinigten Staaten von Amerika an dem überseeischen Handel. Diese Tendenz wird durch die folgende vom Handelsdepartement der Vereinigten Staaten veröffentlichte Statistik illustriert:

| Exporte aus den Vereinigten Staaten       | Juni 1924      | Juni 1925      |
|---|----------------|----------------|
| In amerikanischen Schiffen                | \$ 95 414 000  | \$ 85 938 000  |
| In fremden Schiffen                       | \$ 159 121 000 | \$ 173 596 000 |
| <b>Importe in die Vereinigten Staaten</b> |                |                |
| In amerikanischen Schiffen                | \$ 85 311 000  | \$ 89 527 000  |
| In fremden Schiffen                       | \$ 154 350 000 | \$ 192 877 000 |

Eine sich auf die zwei letzten Jahre beziehende Übersicht läßt die gleiche Tendenz erkennen:

| Exporte aus den Vereinigten Staaten       | Jahr endigend Juni |                  |
|---|--------------------|------------------|
|   | 1924               | 1925             |
| In amerikanischen Schiffen                | \$ 1 432 491 000   | \$ 1 522 373 000 |
| In fremden Schiffen                       | \$ 2 212 996 000   | \$ 2 685 922 000 |
| <b>Importe in die Vereinigten Staaten</b> |                    |                  |
| In amerikanischen Schiffen                | \$ 1 011 004 000   | \$ 1 055 013 000 |
| In fremden Schiffen                       | \$ 2 066 726 000   | \$ 2 298 023 000 |

Demgegenüber erklärt das U. S. Shipping Board, daß diese Zahlen die wahre Situation nicht erkennen lassen, da sie nicht die Tonnage, sondern den Geldwert der Importe und Exporte berücksichtigen. Wolle man den wirklichen Anteil einer Handelsflotte am Weltverkehr feststellen, dann müsse man von der Tonnage ausgehen. „Der fundamentale Unterschied zwischen den beiden Untersuchungsarten,“ erklärt das U. S. Shipping Board, „wird beispielsweise deutlich durch den Transport mexikanischen Öls illustriert. Mehr als ein Drittel der gesamten in amerikanischen Häfen eintreffenden Tonnage besteht aus mexikanischem Rohöl. Der Wert dieser Einfuhr dagegen beträgt nur 3% des Wertes unserer Gesamteinfuhr. Somit würde eine Handelsstatistik zeigen, daß Öl nur 3% unserer Importe

bildet, während eine Transportstatistik feststellen würde, daß Öl 33% unserer eingeführten Tonnage darstellt.“

Eine vom Shipping Board veröffentlichte, die Tonnage zugrunde legende Statistik stellt den Anteil der amerikanischen Handelsflotte an den auf dem Seewege erfolgenden Exporten und Importen der Vereinigten Staaten wie folgt dar:

|  | Jahr endigend Juni |            |
|--|--------------------|------------|
|  | 1924               | 1925       |
| <b>Exporte aus den Vereinigten Staaten</b> |                    |            |
| In amerikanischen Schiffen                 | 16 493 200         | 17 759 100 |
| In fremden Schiffen                        | 32 629 600         | 33 742 000 |
| <b>Importe in die Vereinigten Staaten</b>  |                    |            |
| In amerikanischen Schiffen                 | 23 863 200         | 20 710 200 |
| In fremden Schiffen                        | 18 885 900         | 20 136 500 |

Nachstehende Übersicht zeigt den prozentualen Anteil unter Zugrundelegung a) des Wertes und b) der Tonnage:

| Exporte aus den Vereinigten Staaten        | 1924    |          | 1925    |          |
|--|---------|----------|---------|----------|
|  | a) Wert | b) Tonn. | a) Wert | b) Tonn. |
| In amerikanischen Schiffen                 | 39,30%  | 33,57%   | 36,18%  | 34,48%   |
| In fremden Schiffen                        | 60,70%  | 66,43%   | 63,82%  | 65,52%   |
| <b>Importe aus den Vereinigten Staaten</b> |         |          |         |          |
| In amerikanischen Staaten                  | 32,85%  | 55,82%   | 31,42%  | 50,70%   |
| In fremden Schiffen                        | 67,15%  | 44,18%   | 68,58%  | 49,30%   |

Diese Zahlen unterstützen die Behauptungen des Shipping Board, bestätigen aber nichtsdestoweniger die Feststellung des Handelsdepartements, daß sich der Anteil der amerikanischen Handelsflotte am Überseegehalt vermindert, da der geringfügigen Zunahme des Anteils am Importgeschäft um weniger als 1% eine Abnahme des Anteils am Exportgeschäft um mehr als 5% gegenübersteht.

Bei Bewertung dieser Zahlen muß noch berücksichtigt werden, daß ausländischen Schiffen der Wettbewerb im Verkehr zwischen Häfen der Vereinigten Staaten bzw. in der Küstenschifffahrt dieses Landes gesetzlich unmöglich gemacht ist.

Die Eingänge und Ausklärungen amerikanischer und fremder Handelsschiffe in Häfen der Vereinigten Staaten während der letzten beiden Jahre betragen (in 1000 Netto Tonnen):

| Eingänge                         | Jahr endigend Juni |            |
|----------------------------------|--------------------|------------|
|                                  | 1924               | 1925       |
| Amerikanische Schiffe mit Fracht | 21 938 000         | 21 099 000 |
| „ „ „ Ballast                    | 7 068 000          | 7 586 000  |
| Fremde Schiffe mit Fracht        | 27 119 000         | 28 512 000 |
| „ „ „ Ballast                    | 11 530 000         | 11 693 000 |
| <b>Ausklärungen</b>              |                    |            |
| Amerikanische Schiffe mit Fracht | 19 340 000         | 20 162 000 |
| „ „ „ Ballast                    | 9 969 000          | 8 886 000  |
| Fremde Schiffe mit Fracht        | 32 833 000         | 34 808 000 |
| „ „ „ Ballast                    | 5 743 000          | 6 122 000  |

### Notizen.

Samuel Vauclain, Direktor der amerikanischen Baldwin Locomotive Works, hat kürzlich erklärt, daß die bei seiner Gesellschaft beschäftigten 11 000 Leute mit Hilfe von Maschinen die Arbeitsleistung von 135 000 Menschen bei Muskelarbeit vollbringen. Nach seiner eigenen Berechnung ist der Kostenanteil der Arbeitskraft an der Produktion in Amerika geringer als irgendwo auf der Welt.

Auf dem Ende September in Paris gehaltenen Kongreß der Internationalen Vereinigung der Schuh- und Lederindustriearbeiter gab der internationale Sekretär Simon folgenden Vergleich der Indexlöhne in der Schuh- und Lederindustrie bekannt:

|            |     |                  |    |
|------------|-----|------------------|----|
| England    | 100 | Frankreich       | 64 |
| Norwegen   | 64  | Belgien          | 60 |
| Schweden   | 60  | Dänemark         | 48 |
| Schweiz    | 45  | Deutschland      | 44 |
| Österreich | 38  | Ungarn           | 32 |
| Rumänien   | 29  | Tschechoslowakei | 24 |

Der Kaufkraft nach zeigten die Löhne folgendes Verhältnis:

|                  |      |             |       |
|------------------|------|-------------|-------|
| England          | 100  | Schweden    | 100,6 |
| Rumänien         | 76   | Norwegen    | 64    |
| Frankreich       | 60,6 | Belgien     | 59    |
| Dänemark         | 52   | Deutschland | 46,7  |
| Österreich       | 45,5 | Schweiz     | 41    |
| Ungarn           | 37   | Jugoslawien | 35,6  |
| Tschechoslowakei | 30   |             |       |

Einem Bericht der Wiener Arbeiterzeitung zufolge werden von den Vereinigten Fischereien von San Diego (Kalifornien) vorläufig drei Flugzeuge zum Aufspüren von Fischzügen benützt. Die drei Flugzeuge suchen in Abständen von einer Meile das Seegebiet auf eine Entfernung bis zu 10 Meilen ab. Die Entdeckung von Fischzügen wird drahtlos an die Landstationen gemeldet. Es wird bereits eine Vermehrung der Fänge um 20 Prozent festgestellt.

Der sozialdemokratische dänische Ministerpräsident Stauning hat in einem Interview erklärt, daß die dänische Regierung beabsichtigt, eine Herabsetzung des Heeres von 100 000 auf 13 000 Mann vorzuschlagen. Nach erfolgter Heeresverminderung soll die Regierung eine permanente Neutralitätserklärung abgeben.

Der Präsident der Budapester Staatsanwaltschaft hat die Zeitungsredaktionen aufgefordert, mit den zur Zensur vorzuliegenden Zeitungsnummern zugleich die Lösung der etwa darin enthaltenen Kreuzwörter zu angeben. Diese Vorschrift wird damit begründet, daß die Kreuzwörter zu unerlaubter Propaganda benützt worden seien. Eine Regierung, die sich durch Kreuzwörter bedroht fühlt, scheint auf wenig bruchfester Grundlage zu beruhen.

Interessante Ergebnisse erbrachte ein unlängst in England unternommener Versuch zur Feststellung der Wirkung monotoner Arbeit. Man wählte hierzu vier Mädchen, wovon zwei sehr intelligent, eines durchschnittlich intelligent und eines unterdurchschnittlich intelligent waren. Die beiden sehr intelligenten Mädchen erreichten sofort hohe Arbeitsergebnisse, konnten diese aber nicht behaupten. Die Schwankung der Produktion (d. i. die höchste prozentuale Abnahme von der erreichten Höchstleistung) betrug in einem Falle 25% und im andern 20% gegenüber 14% bei dem Mädchen mit Durchschnitts-Intelligenz. Das vierte Mädchen mit unter dem Durchschnitt liegender Intelligenz begann die Arbeit mit schlechten Resultaten, verbesserte diese aber fortgesetzt und erreichte am Ende des Versuchs annähernd die Mindestleistungen der andern drei. Die besten Arbeitsergebnisse zeitigte das Mädchen mit durchschnittlicher Intelligenz. Dieser im Zeitlohn erfolgte Versuch wurde später mit denselben Personen im Akkordlohn wiederholt. Die durchschnittliche Zunahme der Arbeitsleistung gegenüber den Ergebnissen im Zeitlohn betrug bei den beiden sehr intelligenten Arbeiterinnen bzw. 13,9 und 9,3%, bei dem Mädchen mit durchschnittlicher Intelligenz 10,1% und bei dem unterdurchschnittlich intelligenten 17,9%. Dieses blieb aber bei weitem die langsamste Arbeiterin.

Versuche mit einer neuen Zugführungsart wurden kürzlich auf einer kleinen Strecke der Kanadischen Staatsbahnen unternommen. Der Zug besteht aus Motorwagen und Anhänger und die Führung erfolgt durch elektrische Kraft, die direkt von einer Dieselmachine erzeugt wird. Die Heizkosten betragen 2 Cents pro Meile gegen 20 und 26 Cents bei Dampftrieb. Es wird erwartet, daß die neue Führungsart die Eisenbahnen instand setzt, wirksam mit den Kraftwagen im Nahverkehr zu konkurrieren und zwar sowohl hinsichtlich der Personen- als auch der Güterbeförderung.

Die Reading Railway (Vereinigte Staaten) hat in einer der letzten Wochen eine erfolgreiche Probe mit einer 1000 PS.-Diesel-Lokomotive gemacht. Diese Maschine soll instand sein, hinreichend Oel für eine Fahrt von 800 bis 900 Meilen mit-

zuführen. Gegenüber dem Dampftrieb soll eine Brennstoffersparnis von 75% erreicht werden.

Die in Triest erscheinende Zeitung „Il Piccolo“ stellt fest, daß die Tschechoslowakei unter den den Hafen von Triest für den Transitverkehr benützenden Ländern die erste Stelle einnimmt. Während der ersten sechs Monate 1925 betrug der Import der Tschechoslowakei über Triest 131 260 Tonnen, und der Export 22 560 Tonnen. Gegenüber 1924 sind die Importziffern etwas zurückgegangen, da die Tschechoslowakei gegenwärtig größere Mengen Phosphat und Getreide aus Ungarn einführt.

Personenzüge mit Oel-Lokomotiven sind auf der St. Lawrence-Strecke der New York Central Railroad am 28. September in Betrieb genommen worden. Auch eine andere Strecke von 18 Meilen ist für diese neuartige Betriebsweise vorgesehen. Gelingen die Versuche, so wird der Betrieb mit Oel-Lokomotiven auf andere kurze Strecken ausgedehnt werden. Die Züge sind den gegenwärtig in vielen Teilen der Vereinigten Staaten im interlokalen Verkehr verwendeten Autobussen nicht unähnlich. Gepäck und kleinere Frachtstücke werden in einem Anhänger mitgeführt.

## Esperanto.

Der „Daily Herald“ vom 14. Oktober berichtet:

„Mr. J. Henson, ein Organisator der National Sailors and Firemen's Union, ist der britischen Liga sozialistischer Esperantisten beigetreten. Seine Erfahrung im Organisieren der Seelente der verschiedensten Länder hat ihm gezeigt, wie nützlich die internationale Sprache für die Arbeiterschaft sein kann. Mr. Henson hofft, daß Esperanto-Bücher einen Platz in den Schiffsbibliotheken finden.“

Das russische Volkskommissariat für Post- und Telegraphenwesen hat sich für die Anerkennung von Esperanto als internationale Telegraphensprache ausgesprochen. Eine gleiche Erklärung wurde von der chinesischen Delegation abgegeben, die gelegentlich ihrer Durchreise zum Internationalen Kongreß für Fernsprechwesen in Paris, eine Unterredung mit den russischen Postbehörden hatte.

Die neuen für den internationalen Verkehr bestimmten Postkarten sind mit Aufdruck in russisch, französisch und Esperanto versehen. Auch auf einer Jubiläumsbriefmarke zu Ehren des Ingenieurs Popov ist der Text in Esperanto angegeben.

Auf der Universität in Taschkent ist Esperanto als obligatorisches Lehrfach eingeführt.

Einer von der Deutschen Reichbahnverwaltung auf Ersuchen des Esperantisten-Verbandes Deutscher Eisenbahner durchgeführten Untersuchung zufolge kennen 370 im Dienst stehende Eisenbahner Esperanto bzw. sind im Begriff es zu lernen. 1794 Personen teilten mit, daß sie Esperanto zu lernen beabsichtigen.

„Warum eine Weltsprache? — Kurz darum, weil die Welt einer gemeinsamen Sprache unbedingt bedarf . . . Die großen Volksbewegungen, die zweifellos der nächsten Zukunft ihr Gepräge ausdrücken, tragen in organisatorischer Hinsicht einen internationalen Charakter. Daraus folgt mit Konsequenz, daß man die bisher bestandene babilonische Sprachenverwirrung nicht fortbestehen lassen kann. Anzunehmen, daß dies doch so sein wird, ist nach meiner Meinung gleichzustellen der Preisgabe des Glaubens, daß die Menschheit einer besseren Zukunft zuschreitet.“

(J. W. Franzén, Hauptvorstandsmitglied des schwedischen Eisenbahnverbandes in Svenska Arbetre Esperantist.)