

Berichte über Arbeitskonflikte u. dergl. sowie kurze Mitteilungen werden veröffentlicht im „Pressebericht der I. T. F.“ Dieser erscheint jede zweite Woche und wird allen angeschlossenen Organisationen sowie deren Redaktionen zugesandt.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

Neuer Anschluss.

Als neue Mitglied-Organisation der I.T.F. hat sich angemeldet die „Föderation der Lokomotivführer in der Tschechoslowakischen Republik“, die mit 7500 Mitgliedern, wovon 5000 im aktiven Dienst stehen, 97 % der Gesamtzahl ihrer Gruppe umfasst.

Von den angeschlossenen Organisationen.

In Jugoslawien hat sich die der I.T.F. angeschlossene Eisenbahnergewerkschaft mit zwei anderen Eisenbahnerorganisationen verschmolzen. Die aus dieser Verschmelzung hervorgegangene neue Gewerkschaft führt den Namen „Ujedinjeni Savez Zelernicarjev Jugoslavije“, und zählt 3000 Mitglieder. Es wurde beschlossen, die Mitgliedschaft zur I.T.F. zu beständigen.

In Deutschland ist zwischen dem „Deutschen Verkehrsbund“ und dem bisher der Roten Gewerkschaftsinternationale angehörenden „Deutschen Schiffahrtsbund“ eine Verständigung erreicht worden, aufgrund welcher die Seeleute-Sektion des Deutschen Verkehrsbundes als die Einheitsorganisation der deutschen Seeleute gilt. Die Mitglieder des sich auflösenden Schiffahrtsbundes werden mit vollen Rechten von dem Deutschen Verkehrsbund übernommen.

Streichung von der Mitgliederliste.

Der Tschechische Transportarbeiterbund, der seit seinem 1924 erfolgten Beitritt zur I.T.F. sogut wie keinen Anteil an den Arbeiten der I.T.F. nahm und auch mit der Beitragsentrichtung im Verzug blieb, ist von der Mitgliederliste der I.T.F. gestrichen worden.

Der Allgemeine I.T.F.Kongress.

Der Allgemeine Kongress der I.T.F. soll Anfang September in Paris stattfinden. Genaue Angaben über Datum und Kongresslokal werden noch folgen.

Den angeschlossenen Organisationen ist bereits durch Rundbrief mitgeteilt worden, dass Anträge zur Tagesordnung des Kongresses von europäischen Mitgliedern bis spätestens 15. März, von aussereuropäischen bis spätestens 15. Mai einzusenden sind.

Es ist beabsichtigt, die Gruppen-Konferenzen dem Allgemeinen Kongress nach Möglichkeit vorausgehen zu lassen. Die endgültige Regelung ist jedoch erst nach Erhalt der Anträge möglich.

Konferenzen.

Im Monat März soll in Amsterdam eine internationale Konferenz der „Eisenbahnbeamten“ stattfinden. Diese Konferenz dient der Aussprache über verschiedene Gruppenfragen. Ausserdem soll das Verhältnis der Eisenbahnbeamten zu den übrigen Gruppen des Eisenbahnpersonals und zur Arbeiterbewegung im allgemeinen besprochen werden. (Im Zusammenhang hiermit sei an die Beantwortung des am 30. Dezember ausgesandten Fragebogens erinnert).

Ferner ist eine neue internationale Hafnarbeiterkonferenz vorgesehen.

Tagungsort dieser Konferenz wird wahrscheinlich Rotterdam sein.

Statistische Angaben.

Alle Organisationen sind ersucht worden, ihren

Mitgliederstand vom 1. Januar 1926 aufzugeben. Es wurde gebeten, hierbei die Verteilung der Mitglieder auf die verschiedenen Untergruppen anzugeben und auch einige Angaben über die Finanzlage der Organisationen zu machen.

Das Sekretariat sieht der baldigen Zusendung dieser Angaben entgegen.

Beiträge.

Seit der letzten Aufgabe übersandten folgende Organisationen Beiträge:

Verband des norwegischen Lokomotivpersonals	fl.	84.—
Belgischer Eisenbahnverband	„	1500.—
Englischer Verband der Seeleute und Heizer	„	1800.—
Französischer Eisenbahnverband	Frs.	4500.—
Französischer Hafnarbeiterverband	fl.	377.55
Isländischer Hafnarbeiterverband	„	37.50
Rumänischer Hafnarbeiterverband	Lei	30000.—

Sitzung des Beirats der Seeleute-Sektion.

Am 16. und 17. Januar fand in Amsterdam eine Sitzung des Seemannischen Beirats der I. T. F. statt, an der folgende Vertreter teilnahmen:

- J. Henson — National Sailors' and Firemen's Union, Grossbritannien;
- F. Köhler — Reichsabteilung Seeleute des Deutschen Verkehrsbundes;
- E. Jacobsen — Dänischer Heizerverband;
- A. Birkeland — Norwegischer Matrosen- und Heizerverband;
- N. Olsson — Schwedischer Seeleute-Verband;
- J. Chapelle — Belgischer Seemannsverband, Abteilung des Transportarbeiter-Verbandes;
- A. Kjevit — Holländischer Zentralverband der Transportarbeiter.
- J. Brautigam u. G. Mahlman vom Generalrat der I. T. F.

Die schwedischen Heizer hatten ihr Mandat dem Kollegen Jacobsen übertragen.

F i m m e n, Generalsekretär der I. T. F., führte den Vorsitz.

Die wichtigsten Tagesordnungspunkte waren: Tätigkeitsbericht, Stellungnahme auf der nächsten Arbeitskonferenz des Völkerbundes, Zusammenarbeit mit der Internationale der Schiffsoffiziere und Vorschläge für den im September abzuhaltenden Kongress der I. T. F.

Der Tätigkeitsbericht wurde nach ausführlicher Debatte einstimmig gutgeheissen.

Ueber die Behandlung von Seemannsfragen auf der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz fand eine längere Debatte statt. Hierbei wurde betont, dass die Konferenz dadurch, dass der Verwaltungsrat beschlossen hat die Frage der Arbeitszeit nicht zu behandeln, für die Seeleute ihre Bedeutung verloren hat.

Es wurde eine aus den Kollegen Henson—Grossbritannien, Brautigam—Holland, Köhler—Deutschland und dem Sekretär bestehende Delegation ernannt, die mit dem Direktor des I. A. A. eine Besprechung über diese Angelegenheit herbeiführen soll.

Hinsichtlich eines Ersuchens der Internationalen Vereinigung der Schiffsoffiziere um Zusammenarbeit wurde die gleiche Delegation beauftragt, mit dem Vor-

stand dieser Internationale eine Besprechung über die Möglichkeit der Zusammenarbeit in gewissen Fragen abzuhalten.

Ein vom Dänischen Heizer-Verband eingereichter Antrag, der Seemännische Beirat möchte den Generalrat ersuchen, die russischen Transportarbeiter-Organisationen zum nächsten Kongress der I. T. F. in Paris einzuladen, wurde einstimmig angenommen.

Am 18. und 19. Januar trat eine Kommission zusammen, um eine Arbeitszeitregelung für die verschiedenen Seeleutegruppen (Deck-, Maschinen- und Bedienungspersonal) auszuarbeiten. Diese Kommission bestand aus:

- J. Henson und W. Jones, Vertreter der National Sailors' and Firemen's Union, Grossbritannien;
- C. Damm, I. S. F.
- E. Jacobsen, Vertreter des Dänischen Heizer-Verbandes;
- J. Brauligam, Vertreter des Holländischen Transportarbeiter-Verbandes;
- F. Köhler, Vertreter des Deutschen Verkehrsbundes;
- Edo Fimmen, Sekretär der I. T. F.

Ein weiterer Vertreter der National Sailors' and Firemen's Union, Kollege C. V. George, war infolge Krankheit verhindert, an der Sitzung teilzunehmen.

Die Kommission einigte sich auf verschiedene Anträge, die nun dem Internationalen Arbeitsamt und den angeschlossenen Verbänden vorgelegt werden.

Das Sekretariat der I.T.F.



Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

ESTLAND.

I. Betriebsform.

Mit Ausnahme einiger Kilometer sind die gesamten Eisenbahnen Estlands Staatseigentum und werden durch den Staat selbst betrieben.

Die Staatsbahnen umfassen 1116 km. und beschäftigen ein fest angestelltes Personal von etwa 5000 Personen.

Für die Verwaltung der Staatsbahnen ist der Verkehrsminister gegenüber dem Riigikogu (Staatsversammlung resp. Parlament) verantwortlich. Die eigentlichen, dem anderen die Leitung der Schmalspurliche Leitung liegt in den Händen von 2 Generaldirektoren; dem einen obliegt die Leitung der Breitspurbahnen.

Der Verkehrsminister muss alljährlich dem Riigikogu einen Voranschlag über die Staatsbahnen unterbreiten. Der Riigikogu entscheidet auch über die Streckenneubauten und darüber, ob deren Betrieb dem Staate oder einer Privatunternehmung überlassen werden soll.

Die Privatnebenbahnen umfassen nur ein Netz von 53 km. (Rakvere-Port Kunda 20 km., Riisepere-Märjamaa 15 km., Tallinn-Koppel 6 km., Sonda-Aseri 12 km.) und beschäftigen etwa 100 Personen. Die Arbeitsbedingungen dieser Bahnen sind verschieden geregelt.

Die nachstehenden Angaben beziehen sich nur auf die Staatsbahnen.

II. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

A. Breitspurige Staatseisenbahnen.

1919 EMK.	1920 EMK.	1921 EMK.	1922 EMK.	1923 EMK.
Einnahmen:				
36.337.074	255.892.629	747.993.170	915.359.051	856.685.746
Ausgaben:				
87.187.035	344.188.213	743.342.396	739.796.162	888.595.644
Ueberschuss:				
---	---	4.650.774	175.562.889	---
Verlust:				
50.849.961	88.295.584	---	---	31.909.898

B. Schmalspurige Staatseisenbahnen.

1919 EMK.	1920 EMK.	1921 EMK.	1922 EMK.	1923 EMK.
Einnahmen:				
9.055.645	52.734.984	143.194.164	177.933.343	192.707.095
Ausgaben:				
11.160.698	53.775.505	142.846.759	176.298.465	204.318.604
Ueberschuss:				
---	---	347.405	1.634.878	---
Verlust:				
2.105.053	1.040.521	---	---	11.611.509

Die Personalunkosten bei den obengenannten Bahnen betragen gegenwärtig etwa 30 % der Gesamtausgaben.

Die teilweise ungünstigen finanziellen Ergebnisse der estländischen Eisenbahnen sind nicht auf Vermehrung der Personalunkosten zurückzuführen, sondern haben ihre hauptsächlichliche Ursache in der Tatsache, dass einmal die Personen- und Frachttarife nicht rechtzeitig der gesunkenen Kaufkraft des Geldes angepasst worden sind, und zum andern in dem Rückgang des Güterverkehrs, der der allgemeinen wirtschaftlichen Depression des Landes zuzuschreiben ist. Die ungünstigen Ergebnisse für 1919 sind besonders auch durch den bis Januar 1920 währenden Krieg mit Russland beeinflusst.

Im Laufe der Jahre 1922—1924 sind folgende Sparmassnahmen auf den Staatseisenbahnen durchgeführt worden:

- a) Verminderung des Personals;
- b) Verschlechterung der Arbeits- und Ruhezeit;
- c) Verlängerung der Arbeitszeit in den Direktionsbüros. (In Staatsämtern ist ab 1. Februar 1924 an Stelle der früheren 6-stündigen Arbeitszeit der Siebenstundentag eingeführt worden).

Die Staatseisenbahner haben wiederholt Protestkundgebungen veranstaltet, um die Regierung zu zwingen, den Büroangestellten den Genuss des 6-stündigen Arbeitstages zu sichern. Im Februar 1924 wollte die Regierung für diese Personalkategorie den Achtstundentag einführen, sah sich aber durch die Protestkundgebungen gezwungen, von diesem Plan abzugehen. Sie vermochte nur den Siebenstundentag durchzusetzen.

Nach der allgemeinen öffentlichen Meinung sind die Eisenbahntarife in Estland zu niedrig, obwohl diese ab 1. Januar 1924 erhöht wurden. Die Regierung hält es nicht für möglich, eine weitere Erhöhung durchzuführen, weil eine solche auch die allgemeinen Lebenshaltungskosten verteuern würde.

Die Festsetzung der Tarife erfolgt durch die Regierung. Die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnen und Post ist sehr unterschiedlich. Auf kleineren Stationen wird der Postdienst von dem Eisenbahnpersonal versehen. Sowohl die Eisenbahnen als die Post befördern Pakete.

Personentransport per Autos wird im ganzen Land

durch Privatunternehmungen aufrechterhalten. Er übt sehr nachteiligen Einfluss auf den Eisenbahnverkehr aus.

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

In den Anfangsjahren der Republik war die Zentralorganisation der estländischen Eisenbahner aufgrund ausserordentlicher Verfügungen von der Betriebsleitung anerkannt. An jeder Beratung der Eisenbahndirektion nahm ein Vertreter der Organisation teil. Dieses Zusammenarbeiten dauerte bis zum Jahre 1920.

Ein in diesem Jahr von Vorstandsmitgliedern entrollter Streikplan, dessen Durchführung aber durch Widerstand der Mehrheit der Verbandsmitglieder scheiterte, wurde von der Betriebsleitung als Vorwand benutzt, um das weitere Zusammenarbeiten mit den Organisationsvertretern abzulehnen. Aufgrund ausserordentlicher Bestimmungen des Innenministers (im Jahre 1920) musste die Organisationstätigkeit vorübergehend unterbrochen werden. In den Jahren 1922—1923 erstanden die professionellen Verbände. (Siehe Abschn. VI). Anfänglich wünschte die Betriebsleitung keine gemeinsame Arbeit mit diesen, doch haben in letzter Zeit gemeinschaftliche Beratungen in Personalangelegenheiten stattgefunden.

Bei Meinungsverschiedenheiten mit der Betriebsleitung können die Organisationen, wenn eine Verständigung mit der Eisenbahndirektion nicht erfolgt, an den Verkehrsminister appellieren. Ein besonderes Gesetz, das dieses Recht verbürgt, besteht indessen nicht.

Mündliche und schriftliche Verhandlungen zwischen Vertretern der Organisationen und Dienstcheis, Ingenieuren, Inspektoren und dergl. können stattfinden.

IV. Das Streikrecht.

Die Verfassung der Republik verbürgt das Streikrecht, jedoch ist im Jahre 1920 eine besondere Verfügung erlassen worden, wonach jeder Beamte seine Obliegenheiten treu und gewissenhaft zu erfüllen hat und alles tun oder lassen muss, was die Interessen der Verwaltung fördert. Insbesondere darf er weder selbst die Arbeit widerrechtlich niederlegen, noch andere dazu auffordern oder veranlassen.

V. Die Organisation des Personals.

Am 1. Januar 1923 waren etwa 5000 Personen bei den estländischen Staatseisenbahnen beschäftigt. Das organisierte Personal verteilt sich auf neun professionelle Verbände und zwar:

1) Verband der Streckenarbeiter	617 Mitglieder
2) " " Stationsarbeiter	365 "
3) " " Stationsbeamten	302 "
4) " " Bürobeamten	302 "
5) " " Lokomotivführer	200 "
6) " des Zugpersonals	260 "
7) " des Verwaltungspersonals	246 "
8) " der Bahnmeister	53 "
9) " des elektrotechnischen Personals	50 "

Zusammen 2595 Mitglieder

Sämtliche Organisationen vertreten den Standpunkt, dass sie mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln die dienstrechtlichen und ökonomischen Interessen des Personals zu wahren haben. Sie bilden zusammen eine Konföderation, die dem estländischen Post- und Telegraphenpersonalverband angeschlossen ist.

VI. Die Regelung der Arbeitsbedingungen.

Die Arbeitsbedingungen werden von der Regierung auf Vorschlag des Verkehrsminister und auf Vorschlag der Direktion festgestellt. Ein Abkommen zwischen der Direktion und den Organisationen besteht nicht; die Regelung kann jederzeit geändert werden.

VII. Arbeitsbedingungen. (Rechtliche Stellung).

Entlassung von Beamten wegen Dienstvergehen kann nur nach vorheriger Untersuchung durch eine besondere Untersuchungskommission erfolgen. Bei Dienstvergehen, die durch Genuss von Alkohol verursacht sind, erfolgt sofortige Entlassung. Die Organisationen haben gegenwärtig noch kein Mitbestimmungsrecht in Entlassungsfällen. Ein Schiedsgericht besteht bei den estländischen Eisenbahnen nicht. Ueber sonstige Differenzen hat der Verkehrsminister zu beschliessen.

Die Organisation hat gesetzlich kein Recht, gegen verhängte Strafen Berufung einzulegen. Jedoch wird Berufung an den Verkehrsminister, und falls sich dies als erfolglos erweist, an das Parlament, nicht untersagt. Das Personal ist zur Bekleidung öfentlicher Aemter berechtigt.

(Schluss folgt).

Internationale Uebersicht über die Pensionsregelung für die Eisenbahnerschaft.

In Holland ist vor kurzen eine neue Pensionsregelung in Kraft getreten. Infolgedessen ändern sich die in der Dezember-Nummer des Mitteilungsblattes veröffentlichten Uebersicht für Holland gemachten Angaben wie folgt:

Pensionsanspruch auf Mindestpension im Alter von 65 Jahren und nach 40 Jahren; für diejenigen, die jetzt im Dienste stehen, kann sich die Zahl der vorgeschriebenen Dienstjahre auf 35 vermindern.

Witwenpension beträgt 50 % des letzten Verdienstes des Mannes bis fl. 2000.— und 40 % des diesen Betrag übersteigenden Teils bis fl. 3000.—. Im Höchstfalle kann die Witwenpension demnach fl. 1400.— betragen.

Halbwaisen: für jedes Kind 10 % des letzten Verdienstes des Vaters bis fl. 3000.—.

Vollwaisen erhalten das Doppelte der Halbwaisen.

Witwenpension und Waisenpension zusammen oder Waisenpensionen allein können 80 % des Verdienstes des Verstorbenen (beschränkt auf fl. 3000.—) nicht übersteigen.

Berichtigung: Wie aus den für die Schweiz gemachten Angaben hervorgeht, leistet dort das Lokomotivpersonal einen um 4 % höheren Beitrag zur Pensionskasse wie das übrige Personal. Versehentlich wurde unterlassen, darauf hinzuweisen, dass für das Lokomotivpersonal der Anspruch auf Höchstpension auch früher eintritt als für das übrige Personal und zwar schon nach 26 2/3 Dienstjahren, während das übrige Personal diesen Anspruch erst nach 30 Dienstjahren hat.

In den Angaben für Belgien unter Witwenpension muss es richtig heissen: a) Arbeiterwitwen erhalten nach 15 Beitragsjahren 20 % des Durchschnittslohnes der drei letzten Dienstjahre zuzüglich 2 % für jedes Kind unter 16 Jahren (statt: zuzüglich 1 % für jedes Kind unter 15 Jahren).

Elektrifikation und Personaleinsparung.

Unter dieser Ueberschrift veröffentlicht „Der Eisenbahner“, die Zeitung des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes, vom 25. Dezember 1925, nachstehende Betrachtung:

„Sorgfältige Berechnungen haben ergeben, dass die mittlere Jahresleistung des Fahrpersonals beim elektrischen Betrieb infolge der kürzern Fahrzeiten und des Wegfalls verschiedener zeitraubender Nebenarbeiten (Kohlen- und Wasserfassen, Anheizen und Feuerreinigen usw.) um mehr als 25 % grösser ist als beim Dampftrieb. Für das Jahr 1924 ergibt sich für das Netz, das elektrisch betrieben wurde, mit Einschluss des Reservepersonals eine mittlere Jahresleistung von ungefähr 35,000 Lokomotivkilometer pro Personal beim elektrischen Betrieb, gegen zirka 28,000 Lokomotivkilometer beim Dampftrieb. In ähnlicher Weise ist ermittelt worden, dass für die Ausrüstung und die Reinigung des Rollmaterials beim Dampftrieb auf je 40,000 Lokomotivkilometer ein Mann zu rechnen ist. Eine weitere Personalverminderung, die beim elektrischen Betrieb erzielt wird, ist die Ersparnis an Zugpersonal und an Wagenreinigern. Es wurde festgestellt, dass die Ersparnis im Kreis II allein, mit seinen langen Bergstrecken und vielen Tunneln, beim letztjährigen Verkehr 108 Mann betrug, nämlich 19 Zugführer, 35 Kondukteure, 47 Bremser und 8 Wagenreiniger, die zusammen eine Ausgabe von zirka Fr. 870,000 verursacht hätten.“

Obige interessante Notiz machte kürzlich die Runde durch die Tagespresse. Damit ist statistisch nachgewiesen, dass die Leistungen des Fahr- und Zugpersonals beim elektrischen Betrieb um 25 % grösser sind als beim Dampftrieb. Beim Zugpersonal machen sich die verkürzten Fahrzeiten besonders stark fühlbar. Die Billettkontrolle und das Ordnen des Gepäcks und der Schriften müssen in einer viel kürzeren Zeit ihre Erledigung finden, als es beim Dampftrieb der Fall war. Es ist ein ewiges Hasten und Jagen auf den Zügen. Wer nicht über eine robuste Gesundheit und eiserne Nerven verfügt, dem ist es fast unmöglich, seinen Verpflichtungen nachzukommen. Wie leicht kann gerade bei der Billettkontrolle etwas übersehen werden, das sich schwer rächen kann. In einem solchen Falle werden diese Umstände von der zuständigen Instanz viel zu wenig berücksichtigt, denn das Schaffen eines Kondukteurs in einem vollbesetzten Zuge, wo er zu seiner Arbeit den Reisenden noch auf alles mögliche Auskunft erteilen muss, ist nicht zu vergleichen mit einer Arbeit, die mit ruhiger Ueberlegung am grünen Tische ausgeführt werden kann. Auch beim Zugführer ist dasselbe der Fall: meistens sollte er schon abfahren, bevor der Zug nur recht zusammengestellt ist. Wie und wo er dann seine Arbeit machen muss und wie er im Gepäckwagen mit dem übereinander und durcheinander liegenden Gepäck fertig wird, danach fragt niemand. Wenn aber ein Stück überführt wird oder irgend etwas nicht genau klappt, dann fragt man sofort, wo und wie und droht mit Strafe. Wir sind ja auch dafür, dass ökonomisch gewirtschaftet wird; aber bei der heutigen Sparwut geht die Verwaltung in der Personalreduktion so weit, dass nicht nur eine rationelle Dienstabwicklung verunmöglicht, sondern der Betrieb sogar gefährdet wird. Beispiele liegen vor.

Dass bei einer derartigen Personalreduktion, wie sie der Kreis II aufweist, die Beförderungsmöglichkeit fast auf Null heruntersinkt, liegt auf der Hand. Was im Kreis II eingetroffen ist, wird bei Einführung der Elektrifikation auch in den andern Kreisen kommen, nur nicht in dem Umfang, weil sie nicht so lange Bergstrecken einschliessen. Immerhin muss damit gerechnet werden, dass es mit den Beförderun-

gen für das Lokomotiv- und Zugpersonal für die nächsten Jahre sehr schlecht bestellt ist. Desto mehr sollte die Verwaltung die leidtragenden Kategorien im neuen Besoldungsgesetz berücksichtigen. Hier werden die Vertreter des Personals speziell den Hebel ansetzen müssen.

Abwehrmassnahmen der Eisenbahngesellschaften gegen die Kraftwagenkonkurrenz.

I. Steigende Zunahme des Kraftwagenverkehrs.

Der Kraftwagenverkehr hat sich in der letzten Zeit erheblich ausgebreitet und bildet für die alten Landtransportsysteme eine immer empfindlicher werdende Konkurrenz. Während sich noch vor etwa zwei Jahren die Klagen der Eisenbahn- und Strassenbahngesellschaften auf einige wenige Länder beschränkten, sind sie heute ziemlich allgemein. Das gilt zum wenigsten von West- und Zentraleuropa und natürlich auch von den Vereinigten Staaten und von Kanada. Sogar in Australien scheint der Kraftwagen konkurrierend gegen Eisen- und Strassenbahnen aufzutreten.

Die Konkurrenz macht sich naturgemäss am stärksten im Nahverkehr geltend und zwar reissen die Kraftwagen nicht nur einen Teil des Personenverkehrs sondern auch des Güterverkehrs an sich. Soweit der Personenverkehr in Betracht kommt, wird die Konkurrenz fast ausschliesslich durch Autobusunternehmungen bewirkt. Das private Personenauto dient hauptsächlich Vergnügungsfahrten und entzieht der Eisenbahn verhältnismässig wenig Passagiere. Anders steht es im Güterverkehr. Hier sind es nicht nur Kraftwagenunternehmungen, die konkurrierend mit den Eisenbahnen auftreten, sondern hier gehen auch Fabriken und Handelshäuser in steigendem Masse dazu über, zur Beförderung von Gütern im Nahverkehr nicht mehr die Eisenbahn in Anspruch zu nehmen, sondern diese auf eigenen Kraftwagen durchzuführen. Die meisten grösseren Unternehmungen haben für diesen Zweck eigene Kraftwagenparks und man darf wohl als feststehend annehmen, dass gerade die Fabrik- und Handelsbetriebe einen starken Anteil an der allgemein festzustellenden Zunahme der im Gebrauch befindlichen Lastkraftwagen haben.

Ueber den Umfang der durch den Kraftwagenverkehr erlittenen Konkurrenz liegen aus neuerer Zeit konkrete Angaben nur aus England und aus den Vereinigten Staaten vor. In England ist die Zahl der beförderten Personen von 1786 Millionen in 1921, dem ersten als normal zu betrachtenden Jahr der Nachkriegszeit, auf 1746 Millionen in 1924 zurückgegangen, was einer Verminderung des Personenverkehrs um 40 Millionen entspricht. Indessen sind von diesem Rückgang ein Viertel bis ein Drittel auf den im Januar 1924 stattgefundenen Eisenbahnerstreik zurückzuführen, sodass die wirkliche Abnahme etwa 30 bis 25 Millionen beträgt. Dieser Verkehrsrückgang hat sich auch in 1925 fortgesetzt und zwar bis Juni. Von diesem Monat an ist dann wieder eine Verkehrszunahme zu verzeichnen, auf deren Ursachen wir noch zurückkommen. In der selben Zeit ist auch der Güterverkehr empfindlich zurückgegangen. Grosse teils hängt dieser Rückgang mit der allgemeinen wirtschaftlichen Depression zusammen, aber dass auch der Kraftwagenverkehr diesem nicht fremd ist, zeigt der Umstand, dass besonders der Güterverkehr für Beförderungsstrecken unter 50 Meilen zurückgegangen ist, also derjenige Teil, in dem sich die Kraftwagenkonkurrenz besonders bemerkbar macht.

In den Vereinigten Staaten beförderten die Eisenbahnen in 1924 der Railway Age vom 27. Juni 1925 zufolge 24 % weniger Reisende als im Jahr 1920, obwohl in beiden Jahren etwa die selbe Zahl von Per-

sonenzügen gefahren worden ist. Während in 1920 ein Zug mit durchschnittlich 84 Reisenden besetzt war, betrug die durchschnittliche Zugbesetzung in 1924 nur 65 Reisende. Ungeachtet der 1920 eingetretenen Erhöhung der Personentarife, fielen infolgedessen die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 1287 Millionen Dollar in 1920 auf 1076 Millionen Dollar in 1924. Gegenüber 1923 haben sich diese Einnahmen in 1924 allein um 70 Millionen Dollar verringert.

Geradezu eine sich überstürzende Zunahme zeigt das Omnibuswesen in den Vereinigten Staaten.

Während im August 1923 99 Omnibusgesellschaften gezählt wurden, gab es im August 1924 schon 138 und im September 1925 gar 249 solcher Unternehmungen. Gleichzeitig stieg die Zahl der Omnibusse von 768 auf resp. 1886 und 4437, und die Zahl der Streckenkilometer von 1679 auf resp. 3792 und 18785, was mehr als einer Verzehnfachung entspricht. Von diesen 18785 Streckenkilometer laufen 3426 in städtischen und Vorortgebieten, 9359 über Land. (Bei den übrigen steht der Wirkungskreis nicht fest).

II. Abwehrmassnahmen der Eisenbahnen.

Die Konkurrenz des Kraftwagenverkehrs zwingt die Eisenbahn- und Strassenbahngesellschaften in steigendem Masse, Abwehrmassnahmen zu ergreifen. Nur allzulange haben diese gezögert, die Gefahren des neu aufkommenden Verkehrs- und Transportmittels zu erkennen und sich dieser durch rechtzeitige Gegenmassnahmen zu erwehren. In der letzten Zeit gehen die in Mitleidenschaft gezogenen Verkehrs- und Transportbetriebe aber fast allgemein vor und sind bestrebt, nicht nur einem weiteren Verlust von Passagieren und Frachten vorzubeugen, sondern den bereits verlorenen Teil des Verkehrs wieder zurückzugewinnen.

Soweit die Eisenbahnen in Betracht kommen, werden im allgemeinen die drei folgenden Abwehrmittel benutzt:

- 1) Aenderung der Tarifpolitik;
- 2) Betriebstechnische Verbesserungen;
- 3) Errichtung eigener Kraftwagenlinien.

Aenderung der Tarifpolitik.

Das meist angewandte Mittel ist die Einführung von Tarifvergünstigungen im Nahverkehr, und war sowohl für Personen- als Güterbeförderung. Hierzu ist besonders in Dänemark und England mit nachweisbarem Erfolg übergegangen worden. So ist es in Dänemark, wo noch bis vor kurzem ein heftiger Interessenkampf zwischen Eisenbahnen und Kraftwagenverkehrsunternehmen geherrscht hat, sowohl den Staats- als den Privateisenbahnen, die besonders unter der Konkurrenz zu leiden hatten, durch Abschluss von Frachtübereinkünften mit den grösseren Befrachtern gelungen, bereits einen grossen Teil des an den Kraftwagenverkehr verlorenen Güterverkehrs zurückzugewinnen. Es wird berichtet, dass der Verkehr der Eisenbahnen mit jeder Woche zunimmt.

In England haben die Eisenbahngesellschaften im Juni 1925 Tarifvergünstigungen für Ausflügler eingeführt mit dem Erfolg, dass sofort eine Steigerung des Personenverkehrs eintrat.

In Holland hat die Eisenbahndirektion eine Herabsetzung des Tarifs in dem Teil des Nahverkehrs vorgenommen, wo die Autobuskonkurrenz besonders stark ist.

Auch die Oesterreichischen Bundesbahnen haben kürzlich eine 20 bis 40 %ige Herabsetzung der Frachttarife für alle Warengattungen im Gewicht bis zu 10,000 kg. auf gewissen Strecken beschlossen, um auf diese Weise erfolgreich mit dem Kraftwagenverkehr zu konkurrieren und den an ihn verlorenen Teil des Verkehrs zurückzugewinnen. Eine

gleichlaufende Massnahme ist von den Wiener Lokalbahnen schon im Juli 1925 ergriffen worden.

Betriebstechnische Verbesserungen.

Soweit europäische Länder in Betracht kommen beschränken sich die zur Bekämpfung der Kraftwagenkonkurrenz eingeführten betriebstechnischen Verbesserungen im allgemeinen auf die Erhöhung der Güterzugsgeschwindigkeit. Eine Ausnahme bilden eigentlich nur die schwedischen Privatbahnen, die seit einiger Zeit eine neue Zugführungsart, bestehend aus Triebwagen mit Verbrennungsmotor und Anhänger eingeführt haben. Etwa 30 Eisenbahngesellschaften Schwedens lassen heute dergleichen Züge fahren. Auf einzelnen Strecken soll es hierdurch gelungen sein, den Personenverkehr um 100 Prozent zu steigern. Die Einführung einer ähnlichen neuen Zugführungsart, wird auch aus den Vereinigten Staaten und Kanada berichtet. Auch in diesen Staaten ist diese Neuerung mit dem ausgesprochenen Ziele eingeführt worden, den an die Kraftwagen verlorenen Verkehr wieder zurückzugewinnen.

Errichtung eigener Kraftwagenlinien.

Zur Errichtung eigener Kraftwagenlinien in grossem Umfang ist in der letzten Zeit die Deutsche Reichsbahn übergegangen. Die ersten Gründungen dieser Art erfolgten in den ausgesprochenen Industriebezirken (Rheinland-Westfalen), wo die Verwendung von Kraftwagen eine teilweise sehr erhebliche Abkürzung der Beförderungsdauer gegenüber der Beförderung auf dem Schienenweg gestattet. So wurden im Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld folgende Abkürzungen erzielt:

Elberfeld—Langenberg	von 16 auf 2 Stunden,
Elberfeld—Velbert	„ 25 „ 2 „
Elberfeld—Mettmann	„ 44 „ 2½ „

Die Entfernung per Eisenbahnlinie betrug in den drei Fällen bezw. 24, 25 und 18 km., die Entfernung per Kraftwagenlinie 16, 15 und 15 km. Ähnliche Abkürzungen in der Beförderungsdauer sind durch das Einlegen anderer Kraftwagenlinien seitens der Eisenbahnverwaltung erreicht worden. Die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn hat beschlossen, überall selbst die Organisation des Kraftwagenverkehrs in die Hand zu nehmen, wo ihr die Konkurrenz privater Unternehmungen Eintrag tut.

In Norwegen haben die Staatseisenbahnen ebenfalls den Kampf gegen die Kraftwagenkonkurrenz durch die Errichtung eigener Kraftwagenlinien aufgenommen. Im Unterschied zu den Gründungen der Deutschen Reichsbahn, die nur dem Güterverkehr dienen, handelt es sich hier um Linien für den Personenverkehr. Die erste dieser Kraftwagenlinien ist im November 1925 in Betrieb genommen worden. Zunächst sind drei Linien mit einem Wagenpark von zusammen 22 Wagen geplant.

In ähnlicher Weise sind auch verschiedene Eisenbahngesellschaften in den Vereinigten Staaten vorgegangen. Ihnen hat sich seit kurzem auch die New York, New Haven und Hartford-Eisenbahn angeschlossen, die zu diesem Zwecke eine besondere Gesellschaft gegründet hat. Zunächst versucht die Gesellschaft, den Dampfbetrieb auf denjenigen Strecken, wo er nur mit Verlust betrieben werden kann, durch Triebwagen mit Verbrennungsmotor zu ersetzen. Gleichzeitig will die Gesellschaft einen Kraftwagenverkehr einrichten, mittels dessen sie beabsichtigt, einmal die Pausen im Fahrplan auszufüllen zu den Zeiten, wo sich das Einsetzen von Triebwagen nicht lohnt, und zweitens neue Zubringerstrecken für die Eisenbahnen zu schaffen. Ehe der Verkehr von den Schienen auf die Strasse gelegt wird,

soll erst ein Versuch mit Triebwagen auf den Gleisen gemacht werden.

Schliesslich sind noch jene Bestrebungen der Eisenbahnen zu erwähnen, die auf ein friedliches Zusammenarbeiten mit den Kraftwagen-Unternehmungen gerichtet sind. Voraussetzung hierfür ist, dass es gelingt, eine beide beteiligten Parteien befriedigende Abgrenzung der Arbeitsgebiete vorzunehmen. Erfolgreiche Bemühungen in dieser Hinsicht hat die Deutsche Reichsbahngesellschaft unternommen, die zu diesem Zwecke eine Arbeitsgemeinschaft mit dem Verband der Kraftwagenunternehmungen abgeschlossen hat. Im allgemeinen beschränkt sich dieses Zusammenwirken von Eisenbahn und Kraftwagen noch auf Berlin, Leipzig und Hamburg, doch ist eine weitere

Ausdehnung des Tätigkeitsgebietes geplant.

Man sieht aus den hier angeführten Beispielen, dass für die Eisenbahngesellschaften viele Möglichkeiten bestehen, um der Autobuskonkurrenz zu begegnen, und dass Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen und deren Behauptung gegenüber dem neuen konkurrierenden Verkehrsmittel noch auf andere Weise erfolgen kann als durch etwaige Herabsetzung der Löhne und Gehälter oder eine wie immer geartete Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Hätten die Eisenbahndirektionen rechtzeitig die Konkurrenzmöglichkeiten des Kraftwagens erkannt und nicht allzulange mit Gegenmassnahmen gezögert, so hätte das Aufkommen des Kraftwagens niemals zu den nachteiligen Folgen für die Eisenbahnen führen können, die jetzt Gegenstand der Beunruhigung bilden.

Die Personentarife auf europäischen Eisenbahnen.

In dem amtlichen Organ der italienischen Staatsbahnen, der „Rivista delle Comunicazioni Ferroviarie“ (vom 1. August 1925) veröffentlichte der italienische Eisenbahninspektor Battisti nachstehende vergleichende Uebersicht der Fahrkartenpreise für Schnell- und Personenzüge für eine Reihe europäischer Län-

der nach dem Stand vom 1. Juli 1925. Die „Zeitung des Vereins“, die diese Uebersicht in der Nummer vom 12. November 1925 abdruckt, hat die in Lire gegenübergestellten Preise zum Monatsmittelkurse von 1 Goldmark gleich 6,50 Ital. Lire in Goldmark umgerechnet und gelangt hierbei zu folgendem Ergebnis:

Fahrkartenpreistabelle in Goldmark.

Zugartung	Schnellzüge									Personenzüge									
	100			300			600			100			300			600			
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	
Staaten																			
Italien	8.10	5.40	3.30	22.30	15.00	9.00	38.80	26.20	15.40	7.30	5.00	2.90	21.50	14.50	8.50	38.80	26.20	15.40	
Deutschland	14.80	9.50	6.00	38.40	25.60	16.50	71.00	48.00	31.50	10.80	7.50	5.00	32.40	22.60	15.00	65.00	45.00	30.00	
Schweden	23.30	11.65	7.80	46.60	23.35	15.55	71.50	35.80	23.85	18.65	9.30	6.20	42.00	21.25	14.00	66.90	33.40	22.30	
Norwegen	19.40	9.70	5.70	50.00	25.00	14.70	80.60	40.30	23.70	16.20	8.10	4.80	41.60	20.80	12.30	67.20	33.60	19.80	
Polen	12.00	7.20	4.80	33.00	19.80	13.20	56.30	33.75	22.50	9.40	5.60	3.75	26.30	15.75	10.50	45.00	27.10	18.00	
Schweiz	12.75	9.00	6.40	30.00	21.20	15.00	57.00	40.10	28.50	11.25	7.90	5.90	27.00	18.90	13.50	54.00			
Niederlande	11.70	9.20	5.80	29.40	22.40	14.70	*)	*)	*)	10.10	7.60	5.10	27.80	20.80	13.90	*)	*)	*)	
England	11.25	9.05	6.80	33.80	27.10	20.50	72.20	54.30	41.00	11.25	9.05	6.80	33.80	27.10	20.50	72.20	54.30	41.00	
Dänemark	11.80	7.50	4.40	25.80	16.30	9.55	31.40	19.90	11.70	9.80	6.20	3.60	23.80	15.00	8.80	29.50	18.60	10.90	
Südslawien	8.75	6.60	4.40	26.30	19.70	13.15	52.60	39.45	26.30	6.60	4.40	2.20	19.70	13.15	6.60	39.45	26.30	13.15	
Tschechoslowakei	9.20	6.20	3.10	23.60	15.70	7.90	32.20	21.40	10.70	6.20	4.10	2.05	17.45	11.65	5.85	24.60	16.40	8.05	
Österreich	9.80	6.50	3.25	22.90	15.20	7.60	40.80	27.20	13.60	6.50	4.35	2.20	16.30	10.90	5.45	31.00	20.70	10.30	
Ungarn	7.40	5.60	4.10	21.05	15.80	11.60	*)	*)	*)	4.70	2.80	1.80	13.20	7.90	5.30	*)	*)	*)	
Frankreich	6.10	3.90	2.45	17.90	11.70	7.35	35.75	23.35	14.70	6.10	3.90	2.45	17.90	11.70	7.35	35.75	23.35	14.70	
Belgien	6.10	4.20	2.40	18.25	12.55	7.20	*)	*)	*)	6.10	4.20	2.40	18.25	12.55	7.20	*)	*)	*)	
Rumänien	6.75	4.05	1.95	17.50	9.70	4.65	26.40	15.10	6.60	4.50	2.70	1.60	11.70	6.50	3.85	17.50	10.10	5.50	

*) Die Bahnen in den Niederlanden, Ungarn und Belgien haben keine so weite Entfernung.

Seitens der Schriftleitung der „Zeitung des Vereins“ wird dazu bemerkt, dass sie nicht in der Lage sei, sämtliche Preise auf ihre Richtigkeit nachzuprüfen. Hinsichtlich Deutschland wird erklärt, dass der Ver-

gleich für die deutschen Bahnen ein wesentlich besseres Verhältnis ergeben hätte, wenn die Preise der (auf Personenzüge beschränkten) IV. Wagenklasse berücksichtigt worden wären.

Verbesserte Pensionsregelung für die holländischen Eisenbahner.

Die kürzlich in Holland erfolgte Neuregelung der Pensionen für die Eisenbahnerschaft sieht im wesentlichen folgende Verbesserungen vor:

- 1) Der Höchstbetrag der Pension wird von 66 2/3 auf 70 % erhöht.
- 2) Als Pensionsbemessungsgrundlage dient das durchschnittliche Jahreseinkommen während der drei letzten Dienstjahre.
- 3) Ergeben die vor dem 1. Juli 1925 zurückgelegten Dienstjahre unter Zugrundelegung von 2 % pro Dienstjahr eine höhere Pension als alle Dienstjahre zusammen genommen bei 1 3/4 % pro Dienstjahr, so erfolgt die Pensionsberechnung aufgrund des höheren Prozentsatzes, andernfalls aufgrund des niedrigeren Prozentsatzes. (Die alte Regelung sah die Berechnung auf-

grund von 1/60 der Bemessungsgrundlage für jedes Dienstjahr vor.)

- 4) Geleistete Dienstjahre in unfestem Dienstverhältnis, die an ein festes Dienstverhältnis anschliessen, werden zukünftig mitgerechnet.
- 5) Bei Pensionierung infolge Invalidität wird eine Mindestpension von 30 % der Pensionsbemessungsgrundlage festgesetzt.
- 6) Es wird eine erhöhte Invalidenpension eingeführt. Diese wird zuerkannt im Falle von „im und durch den Dienst eintretender Invalidität“, und beträgt anfänglich 70 % der Pensionsbemessungsgrundlage, kann aber nach 7 Jahren, wenn eine Verringerung im Grade der Invalidität eintritt, wieder vermindert werden.
- 7) Frühere Dienstjahre können in besonderen Fällen durch Nachzahlung der Beiträge zur Mitrechnung bei der Pensionsfestsetzung kommen.

8) Bei aufgeschobener Pensionierung kann, wenn Invalidität vor dem 65. Lebensjahr eintritt, Invalidenpension bezogen werden.

9) Unfallrente wird nicht in Abzug gebracht. Zusammen mit der Pension darf sie bis 80 % der Bemessungsgrundlage betragen.

10) Bei der Festsetzung der Witwenpension spielt die Zahl der Dienstjahre keine Rolle mehr. Diese wird hinfür in der folgenden Weise berechnet:

50 % des letzten Jahresverdienstes bis fl. 2000.— und 40 % des diesen Betrag übersteigenden Teils. Einkommen über fl. 3000.— bleibt indessen unberücksichtigt, sodass die Witwenpension im Höchsthalle fl. 1400.— betragen kann gegen bisher fl. 735.—.

11) Waisenpension:

Für Halbweisen beträgt die Pension 10 % des letzten Jahresverdienstes des Vaters.

Für Vollweisen beträgt die Pension 20 % des letzten Jahresverdienstes des Vaters.

Einkommen über fl. 3000.— bleibt indessen unberücksichtigt, sodass die Höchstpension für eine Halbweise fl. 300.—, für eine Vollweise fl. 600.— beträgt.

Witwenpension und Waisenpension zusammen oder Waisenpensionen allein können 80 % des bei der Pensionsfestsetzung berücksichtigten Verdienstes (fl. 3000.—) nicht überschreiten.

Die Waisenpension wird gewährt bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres (bisher des 18. Lebensjahres).

12) Unfallrente für Witwen wird nicht abgezogen, sofern sie zusammen mit der Witwenpension 100 % der Bemessungsgrundlage der Witwenpension (im Höchsthalle fl. 3000.—) nicht überschreitet.

Die Neuregelung tritt mit rückwirkender Kraft ab 1. Juli 1922 ein.

Internationale Uebersicht über die Lohn- bzw. Gehaltszahlung an Eisenbahner im Krankheitsfalle.

Nachstehend eine Zusammenfassung der Bestimmungen über die Lohn- bzw. Gehaltszahlung an Eisenbahner im Krankheitsfalle in denjenigen Ländern, aus denen der I.T.F. authentisches Material vorliegt. Wie bei der in der Dezember-Nummer des Mitteilungsblattes veröffentlichten Uebersicht, mussten

auch hierbei Einzelheiten der Ausführungsbestimmungen ausgeschaltet werden. Hinsichtlich dieser wird auf die von der I.T.F. bereits veröffentlichten Erhebungen „Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern“ verwiesen.

Land	Beitrag des Personals	Auszahlung bei Dienstabwesenheit		Sonstige Bestimmungen
		infolge Krankheit	infolge Dienstunfall	
Belgien . . .	Kein Beitrag	a) Arbeiter: 50 pCt. des Lohns nebst einem Familienzuschlag. (Maximum: 65 pCt. des Lohns). b) Angestellte, Beamte usw.: 100 pCt. des Gehalts	100 pCt. des Lohnes bzw. Gehalts an das gesamte Personal	Bei längerer Erkrankung wird der Beschäftigte zur Disposition gestellt. Der Zeitpunkt richtet sich nach der Zahl der Dienstjahre. (Ehestens nach drei Monaten Dienstabwesenheit; spätestens nach 12 Monaten Dienstabwesenheit) — Zur Disposition gestelltes Personal erhält je nach Besoldungsstufe und Zahl der Dienstjahre 50 bis 75 pCt. der normalen Bezüge bis zum Inkrafttreten der Pensionierung
Dänemark . .	Kein Beitrag	100 pCt. des Lohnes. Bei mehr als 180 Krankheitstagen in einer Periode von drei Jahren werden pro Erkrankungstag ein Tausendstel des Jahreslohns abgezogen. Für Personal über 50 Jahren tritt diese Kürzung erst nach 250 Krankheitstagen ein.	100 pCt. des Lohns ohne Einschränkung wie bei Erkrankung	Im Sterbefall erhält die Frau für drei Monate den vollen Lohn, auf den der Verstorbene Anspruch hatte
Frankreich . .	Kein Beitrag mit Ausnahme der Ost- und der Südbahn, wo besondere Krankenkassen bestehen	100 pCt. des Lohns während 120 Tagen, hernach 50 pCt. während längstens 90 Tagen	100 pCt. des Lohns	Bei der Ost- und der Südbahn wird die Unterstützung auf längere Dauer gewährt. Ausserdem sind besondere Unterstützungen fuer Frauen und Kinder vorgesehen
Italien . . .	Kein Beitrag	100 pCt. des Lohns während 90 Tagen im Jahr; hernach kann die Unterstützung auf 50 oder 33 ¹ / ₃ pCt. vermindert werden.	100 pCt. des Lohns	
Holland . . .	Kein Beitrag	Festangestelltes Personal erhält 100 pCt. während 1 Jahr, 70 pCt. im zweiten und dritten Jahr (Für jedes ununterbrochene Dienstjahr wird im 2. Jahr die Unterstützung pro Monat, im Höchsthalle aber während 12 Monaten, auf 100 pCt. erhöht	Wie bei Krankheit	Witwen und Hinterbliebene erhalten im Todesfalle eine Unterstützung im Betrag eines halben Jahrlohns
Norwegen . .	Kein Beitrag	100 pCt. des Lohns während 6 Monaten. Die Unterstützungsperiode kann auf 12 Monate ausgedehnt werden	Wie bei Krankheit mit dem Unterschied, dass die Unterstützungsperiode gewöhnlich auf 12 Monate ausgedehnt wird	Bei Todesfall erhalten Hinterbliebene ein Sterbegeld in Höhe eines Monatslohns

Land	Beitrag des Personals	Auszahlung bei Dienstabwesenheit		Sonstige Bestimmungen
		infolge Krankheit	infolge Dienstunfall	
Oesterreich	a) Festangestelltes Personal: 1,4 pCt. des Lohns b) Hilfsbedienstete: Beitragshöhe richtet sich nach der Lohnklasse (ab Kr. 18.000 bis Kr. 52.000 pro Monat)	a) 100 pCt. des Lohns während 1 Jahr b) täglich (im Höchsthalle) Kr. 36000.— Krankenunterstützung zuzügl. Teuerungszulage während 52 Wochen. (In den ersten acht Tagen wird der volle Lohn plus Krankengeld gezahlt)	a) 100 pCt. des Lohns b) 100 pCt. während 6 Wochen; hernach Unfallunterstützung (zwischen 66 ² / ₃ und 100 pCt. des Lohns)	Bei Aufnahme in eine Heilanstalt werden die Kosten während 90 Tagen gezahlt. In diesem Falle erhalten Hilfsbedienstete als Familienernährer 50 pCt. ihres Lohns ausgezahlt, Ledige nichts. Für das festangestellte Personal ist damit kein Bezugsentfall verbunden
Schweden (Staatsbahnen)	Kein Beitrag	100 pCt. während 45 Tagen im Jahr; hernach Herabsetzung der Unterstützung um im Durchschnitt 20 pCt.	100 pCt., Zeitdauer unbeschränkt. Bei Erkrankung als Folge eines Unfalls 100 pCt. während 6 Monaten; hernach die gleiche Verminderung wie bei gewöhnlicher Erkrankung	Bei Todesfall wird Sterbegeld gezahlt in Höhe von 10 pCt. des Jahreslohns (Maximum 500 Kr.). Das Sterbegeld wird in jedem Falle gewährt
Spanien	Kein Beitrag	Bei den meisten Gesellschaften 100 pCt. des Lohns während 90 Tagen. In der Praxis oft während eines längeren Zeitraums	Das Unfallgesetz schreibt 75 pCt. des Lohns bis zum Tag der Genesung vor. In der Praxis zahlen die meisten Gesellschaften 100 Prozent	Bei Todesfall als Unfallfolge schreibt das Gesetz Lohnauszahlung an Familie für zwei Jahre vor
Schweiz	Beitrag teilweise im Beitrag zur Pensionskasse einbezogen, (5 ¹ / ₄ pCt. für Lokomotiv-, 5 pCt. für sonstiges Personal) Für Krankenkasse wird noch ein besonderer Beitrag von Fr. 3.— pro Monat erhoben Vorläufig angestelltes Personal ist der Pensionskasse nicht angeschlossen und zahlt nur 3 pCt. des Lohnes zur Krankenkasse	Das auf Amtsdauer gewählte Personal erhält 100 pCt. des Lohns während 4 Monaten, das übrige Personal 85 pCt. während der ersten 4 Monate, 75 pCt. während der folgenden 4 Monate und hernach 50 pCt. Der Krankenkasse angeschlossene Beschäftigte erhalten ärztliche Behandlung und Medizin frei und eine besondere Vergütung bei Aufnahme in eine Heilanstalt. Vorläufig angestelltes Personal erhält 75 pCt. des Lohns während 185 Tagen, 50 pCt. während folgenden 180 Tagen, plus Arzt und Arzneikosten	100 pCt. des Lohns. Bei Erwerbseinbuße wird Invalidenrente gezahlt in Höhe von 70 pCt. des Lohns oder weniger, je nach dem Grad der Invalidität	Bei Todesfall als Unfallfolge Frs. 100 — als Beitrag zu Begräbniskosten
Russland	Kein Beitrag	100 pCt. des Lohns.	100 pCt. des Lohns	Bei Aufnahme in Heilanstalt wird die Unterstützung für Verheiratete um 20 pCt., für Ledige und Alleinstehende um 50 pCt. vermindert

Bemerkung: Bei Bewertung der oben angeführten Bestimmungen muss damit Rechnung getragen werden, dass die Regelung der Krankenunterstützung in einem engen Zusammenhang mit der Regelung der Invaliden- bzw. Pensionsunterstützung steht und durch diese teilweise ergänzt wird. Bei der obigen Uebersicht konnte es sich nur darum handeln, die Unterstützungsregelung vor etwaiger Ueberführung in den Invaliden- bzw. Pensionistenstand festzuhalten und vergleichend darzustellen.



Der Hafen von Hamburg.

Ueber die Entwicklung und Bedeutung des Hamburger Hafens unterrichten folgende Zahlen.

Unter Abzug der Seefischerei-Fahrzeuge liefen an Seeschiffen ein:

Jahr	Anzahl der Schiffe	Netto Registertons	mit Ladung	
			Anzahl der Schiffe	Registertons
1885	6790	3.704.000	5855	3.444.000
1895	9443	6.254.000	7783	5.813.000
1905	15116	10.381.000	11489	9.416.000
1910	17358	12.657.000	12582	11.573.272
1913	15073	14.185.496	12700	13.084.964
1921	8401	9.421.487	6321	8.172.318
1922	10787	12.980.384	8590	11.536.137
1923	13192	15.344.116	10587	13.921.596
1924	12527	15.540.000	10404	14.189.000

Ausserdem liefen an Fluss-Schiffen ein:

Jahr	Anzahl der Schiffe	Tragfähigkeit	
		in Millionen tons	Ladung in Millionen tons
1895	14135	3,1	1,8
1905	21885	7,7	3,1
1910	25879	9,4	4,5
1913	23279	9,5	4,6
1921	10829	4,5	1,1
1922	10126	4,3	2,2
1923	9657	4,3	2,4

Unterschieden nach Massengut und Stückgut zeigt sich im Verhältnis der beiden behandelten Warengattungen folgende Verschiebung:

	See-Einfuhr:		See-Ausfuhr:	
	Massengut	Stückgut	Massengut	Stückgut
in 1915	76 %	24 %	61 %	39 %
in 1924	45 %	55 %	40 %	60 %

Etwa der vierte Teil des Massenguts der See-Einfuhr entfällt allein auf englische Steinkohle.

Das gesamte Hafengebiet hat eine Ausdehnung von 4041 ha., was etwa einem Zehntel des Hamburgischen Staatsgebietes und einem Drittel des Hamburgischen Stadtgebietes entspricht. Auf den Freihafen entfallen hiervon 1349 ha.

An öffentlichen Hebevorrichtungen waren Anfang 1925 vorhanden:

- I. Schwerlastkräne (über 10 t):
 1 Kran von 150.000 kg. Tragfähigkeit.
 1 „ „ 75.000 „ „
 1 „ „ 50.000 „ „
 3 Kräne von je 30.000 kg. „

Ausserdem: 5 elektrische Schiebebühnen, 9 elektrische Kohlenwinden, 12 Spills, 4 Kippdrehscheiben, 1 hydraulischer Kohlenkipper, 4 elektrische Kohlenkipper.

- II. Fahrbare Kräne an der Wasserseite der Schuppen und an Freiladestrecken:
 81 Handkräne
 61 Dampfkräne
 644 elektrische Kräne (davon 33 Doppelkräne)

zus. 786 Kräne

III. 326 Kräne in und an Gebäuden mit Einschluss der Zollabfertigungen.

IV. 67 feste Kräne vor Schuppen und an Freiladestrecken.

V. In den Speichern der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft befinden sich 483 Hebezeuge mit 400 bis 1200 kg. Tragfähigkeit.

Wie bemerkt sind in diesen Zahlen nur die öffentlichen Hebevorrichtungen berücksichtigt. Neben diesen bestehen sehr umfangreiche private Hebevorrichtungen (schwimmende Kräne, schwimmende Getreide-Elevatoren, schwimmende und feststehende Kohlenheber usw.).

Die Gesamtlänge der Hafengebäude beträgt 356,08 km.

Wie in allen Häfen stehen die Arbeiter nur zu einem geringen Teile in einem festen Arbeitsverhältnis. Der Hafenarbeiter kann in den weitaus meisten Fällen nach jeder Schicht entlassen werden bezw. den Dienst aufgeben. Eine gleichmässige Verteilung der vorhandenen Arbeit auf alle eingetragenen mit Arbeitskarten versehenen Hafenarbeiter gibt es noch nicht. Ueber die Einführung einer Lohngarantie schweben noch Verhandlungen.

Die Zahl der vom Hafenbetriebsverein mit Arbeitskarten versehenen Arbeiter (einschliesslich der Staatskaiarbeiter) ergibt sich aus folgender Uebersicht:

Jahr:	1913	1919	1920	1923	1924
Feste Arbeiter	6934	1419	4186	9605	6045
Hilfsarbeiter	11585	3435	5996	8811	11592
Gelegenheitsarbeiter	3206	2933	4853	9593	5063
Ingesamt	21728	7787	15035	28009	22700
Hier von waren im Durchschnitt beschäftigt:	16922	4654	9387	19292	20447

Die Gelegenheitsarbeiter werden von den staatlichen Arbeitsnachweisen vermittelt. Diese geben für solche Arbeitsuchende, die früher als Hafenarbeiter beschäftigt waren, eine besondere Karte heraus. Die Entlohnung aller Gelegenheitsarbeiter erfolgt aufgrund der mit dem Hafenbetriebsverein abgeschlossenen Lohnlarife.

Alle festen Arbeiter und Hilfsarbeiter erhalten mit Ausnahme der 4000 beim Staatskai beschäftigten 4000 Kaiarbeiter den gleichen Lohn. (Zurzeit Mk. 7,20 für die erste Schicht und 15 % Zuschlag für die zweite und dritte Schicht).

Besondere Tarifverträge bestehen mit

der Hafendampfschiffahrtsgesellschaft A. G., der Freihafen-Lagerhaus Gesellschaft und dem Verein der Lagerhalter, den Petroleumgesellschaften im neuen Petroleumhafen und dem Fischhallenbetrieb in Altona. In allen diesen Betrieben sind etwa 1500 Arbeiter beschäftigt.

Ferner gibt es noch eine Reihe von Firmen in der Flussdampfschiffahrt und in den Motorbarkassenbetrieben, die dem Hafenbetriebsverein nicht angeschlossen sind und für deren Personal die mit dem Hafenbetriebsverein abgeschlossenen Tarifverträge nicht gelten.

Die Staatskaiarbeiter (feste Arbeiter, feste Hilfsarbeiter und Hilfsarbeiter) werden nach einem besonderen Lohnlarif der Kaiverwaltung bezahlt, dagegen werden die Löhne der bei dieser beschäftigten Gelegenheitsarbeiter nach dem Tarif des Hafenbetriebsvereins geregelt.

Von den werktätlich durchschnittlich Beschäftigten entfielen:

	1913	1919	1920	1923	1924
auf die Stauerei	4923	664	2090	5700	5580
„ „ Kais	6169	1964	3772	8464	8774
„ „ Ewerführerei	2293	561	913	1630	1792
„ „ Bunkerei	370	116	160	415	370
„ „ Speicherei		244	675	1349	
„ „ Lagerhausbetriebe	1062	395	537	234	1094
„ „ Kornumstecherei	211	343	111	187	117
„ „ Schiffs- und Kesselreinigung	1894	420	549	1056	868
„ „ Ladungskontrolle	—	—	159	696	644
„ „ Hafenschiffahrt	—	—	640	1087	1296
Ingesamt	16922	4707	9406	20766	20566

(Diese Angaben sind der Schrift „Die Organisation der Arbeit im Hamburger Hafen“ von Dr. Carl v. Düring entnommen und weichen von den oben angeführten, von der Hamburger Ortsverwaltung des Deutschen Verkehrsbundes herrührenden Zahlen etwas ab).

Die Unbeständigkeit der Arbeit in den verschiedenen Monaten wird durch folgende Uebersicht über die Beschäftigung der Schauerleute veranschaulicht:

1923	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.
	5222	5226	6093	6012	5884	5525	5679	5391	5784
				Okt.	Nov.	Dez.			
				5501	6035	6055			
1924	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.
	5109	4333	5381	7994	6401	5567	4731	4365	4726
				Okt.	Nov.	Dez.			
				5493	6286	6688			

Setzt man die höchste Monatsdurchschnittsziffer der Beschäftigten jeweils gleich 100 und führt man die andern Monatsziffern des gleichen Jahres entsprechend zurück, so zeigt der Beschäftigungsrad in den beiden Jahren folgende Verschiebung:

1923	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.
1923	85	85	100	99	97	90	93	88	95
				Okt.	Nov.	Dez.			
				90	99	99			
1924	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.
1924	76	64	80	119	97	89	71	65	70
				Okt.	Nov.	Dez.			
				82	93	100			

(Anmerkung: Für das Jahr 1924 ist der Monat Dezember als der die höchste Beschäftigung aufweisende Monat angesetzt, obwohl die Höchstzahl der Beschäftigten in diesem Jahre in den Monat April fällt. Diese hohe Beschäftigtenziffer ist aber eine Folge des im März 1924 stattgefundenen Streiks. In der vorstehenden Uebersicht kam es nur darauf an, die normalen Schwankungen im Beschäftigungsgrad zu erfassen).

Ebenso wie die Arbeitsverteilung ist auch die Lohnauszahlung durch den Hafenbetriebsverein geregelt. Diese Regelung datiert aus dem Jahre 1909 und ist auf Anregung der Schauerleute entstanden. Sie besteht darin, dass die Lohnkassen des Hafenbetriebsvereins (zur Zeit: sechs) die Lohnanweisungen für die ihm angeschlossenen Betriebe einlösen. Für den Stauereibetrieb und den Kaibetrieb ist diese Auszahlungsweise tariflich festgelegt.

Der Hafenbetriebsverein übernimmt auch die Anmeldung der Hilfsarbeiter zur Krankenversicherung. Mit der allgemeinen Ortskrankenkasse ist ein Abkommen getroffen, wonach diese wie die ständigen Arbeiter versichert sind. Die festen Arbeiter werden von den Betrieben versichert.

Ueber die Unfälle im Hamburger Hafen liegen folgende Zahlen vor:

Jahr	Leichtverletzte	Schwerverletzte	tödliche Unfälle
1913	3094	151	51
1920	926	69	9
1921	1845	119	18
1922	2667	188	29
1923	3676	195	31
1924	5309	350	16

Diese Zunahme der Unfälle ist nicht nur eine absolute sondern auch eine relative, denn während im Jahre 1913 auf 100 Beschäftigte 19,47 % Unfallverletzte entfielen, betrug die Zahl dieser im Jahre 1924 27,75 %. Dabei sind in den hier wiedergegebenen Zahlen die Unfälle, die sich in sogenannten landfesten Betrieben, das heisst in den Kaischuppen, in den Freihafen-Lagerhäusern und auf den Werften ereigneten, nicht einbegriffen.

Der seit langem von der Hafenarbeiterschaft erhobene Forderung auf Ausbau der Hafeninspektion und des Systems der Hafenkontrolleure ist bisher nur in recht ungenügendem Masse Rechnung getragen worden. 1924 waren zwei Hafeninspektoren und drei Hafenkontrolleure mit der Ueberwachung des Hafenbetriebs beschäftigt, die im günstigsten Falle nur ein Drittel aller Schiffe während der Lösch- und Ladearbeit kontrollieren konnten.

Für den ganzen Hafen von Hamburg besteht ein gemeinsamer Betriebsrat. Dieser besteht aus 82 Mitgliedern und gliedert sich in 10 Gruppen-Betriebsräte und zwar je einen Gruppenrat für den Stauereibetrieb, Kaibetrieb, Ewerführereibetrieb, Hafenschleppschiffahrt, Bunkereibetrieb, Schiffs- und Kesselreinigungsbetrieb, Speicherei- und Lagerhausbetrieb, Kornumstechereibetrieb, Ladungskontrolle, und Hafen- und Lagerhausbetrieb in Harburg. Aus diesem Hafenbetriebsrat wird ein Vorstand von 5 Personen gewählt, dem die laufenden Geschäfte und die Vertretung der Arbeiter beim Hafenbetriebsverein, der im Sinne des Betriebsrätegesetzes als Arbeitgeber gilt, obliegt.

Die Verbindung zwischen Hafenbetriebsrat und den Arbeitern der Betriebe wird durch Betriebsobleute aufrechterhalten. Deren Zahl richtet sich nach der Zahl der von den einzelnen Betrieben durchschnittlich beschäftigten Arbeitern. Bei Betrieben, die

in der Regel bis zu 50 Arbeitern pro Tag beschäftigen, kann ein Obmann, bei Betrieben, die 50 bis 250 Arbeiter beschäftigen, können zwei, und bei grösseren Betrieben drei Obleute ernannt werden. Die Ernennung erfolgt durch die Gewerkschaften.

Die Kosten für die Geschäftsführung des Vorstandes des Hafenbetriebsrates trägt ausschliesslich der Hafenbetriebsverein. Er stellt ihm ein Bureau, die notwendigen Bureauaterialien, erstattet ihm Fahrgelder und andere Auslagen, und besoldet ihn aufgrund des Hafenarbeitertarifs, da die Vorstandsmitglieder nicht im Betriebe arbeiten. (1)

Von der Hamburger Hafenarbeiterschaft sind etwa zwei Drittel gewerkschaftlich organisiert. Die Staatskaiarbeiter sind zum grössten Teile im (freigewerkschaftlichen) Staats- und Gemeindearbeiterverband, die Maschinisten und Heizer im Verband der Maschinisten und Heizer organisiert. Die grösste Zahl der organisierten Hafenarbeiter gehört dem der I.T.F. angeschlossenen Deutschen Verkehrsbund an. Eine organisatorische Zusammenfügung der im Staats- und Gemeindearbeiterverband organisierten Staatskaiarbeiter und der im Deutschen Verkehrsbund organisierten sonstigen Hafenarbeiter wird angestrebt und als notwendig erachtet, um die Interessen der Hamburger Hafenarbeiterschaft erfolgreich vertreten zu können.

(1) Die sich auf die Organisation des Hafenbetriebsrates beziehenden Ausführungen folgen im wesentlichen der Beschreibung von Dr. Carl Frhr. v. Düring in „Die Organisation der Arbeit im Hamburger Hafen.“

Die Arbeitsbedingungen für das Personal der Binnenschiffahrt in Deutschland und im Stromgebiet der Donau.

Die Arbeitsbedingungen des Personals der Binnenschiffahrt in Deutschland und im Stromgebiet der Donau sind durch Tarifverträge geregelt, in denen sowohl die Arbeitszeit, die Nacht- und Sonntagsruhe, die Ueberstundenleistungen und Entschädigungen, als die Höhe der Löhne, usw. festgesetzt sind. Es handelt sich hierbei um weitausgestreckte Stromgebiete, deren Bedeutung, soweit Deutschland in Betracht kommt, noch durch ein teilweise dichtes Netz künstlicher Wasserstrassen erhöht wird. Im Stromgebiet der Donau fehlt zwar eine Ergänzung durch Kanäle oder schiffbare Nebenflüsse, aber dafür ist die Donau auf sich selbst ein Transportweg von ganz aussergewöhnlicher Wichtigkeit, da sie die einzige Wasserstrasse bildet, die Zentraleuropa mit dem Schwarzen Meer und Südosteuropa verbindet. Sie durchfliesst nicht weniger als sieben verschiedene Länder, und ist insofern die internationalste Wasserstrasse Europas.

Es ist selbstverständlich, dass die nachstehend angeführten Arbeitsbedingungen nur für dasjenige Personal der Binnenschiffahrt Bezug haben, das im Dienst solcher Gesellschaften steht, die mit den Gewerkschaften Tarifübereinkünfte abgeschlossen haben. Diese beschäftigen jedenfalls den weitaus grössten Teil des Gesamtpersonals in der Binnenschiffahrt.

DEUTSCHLAND.

Wir geben nachstehend die hauptsächlichsten Bestimmungen des Tarifvertrages für die Gebiete der Elbe, Oder, der Märkischen Wasserstrassen und deren Nebenwasserstrassen wieder. Mit unwesentlichen Aenderungen gelten diese Bestimmungen auch für die Gebiete des Rheins und der Weser.

Die regelmässige werktägliche Arbeitszeit beträgt acht Stunden. Sie fällt in die Zeit von morgens 7 Uhr bis abends 5 Uhr mit einer zweistündigen Mittagspause von 11 bis 1 Uhr mittags. An den Lösch- und Ladeplätzen richten sich Arbeitszeit (8 Stunden) und Pausen nach den an diesen Plätzen geltenden Bestimmungen. Vorbereitungs- und Aufräumungsarbeiten werden nur insoweit vergütet als ihre Gesamtdauer eine halbe Stunde überschreitet.

Auf der Fahrt richtet sich die Dauer der täglichen Arbeitszeit nach den Betriebsverhältnissen.

Der Schiffsbesatzung wird innerhalb 24 Stunden eine gemeinsame und ununterbrochene Nachtruhe gewährt von acht Stunden in der Zeit vom 1. April bis 30. September und von zehn Stunden in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März. Diese Nachtruhe fällt in die Zeit von 5 Uhr nachmittags bis 7 Uhr morgens. Für das Klarmachen des Betriebes einschl. des Auf- und Abstochens der Feuer, sowie das Stilllegen nach beendeter Fahrt, erhält jeder Mann des Maschinen- und Kesselpersonals, soweit er diese Arbeiten vor Beginn oder nach Beendigung der achtstündigen Arbeitsleistung ausführt, morgens eine, abends eine halbe Ueberstunde vergütet.

Die Schiffsbesatzung hat Anspruch auf eine Sonntagsruhe von 36 Stunden. Für nichtgewährte freie Tage ist, soweit es sich um Fahrtage handelt, eine Entschädigung von einem Sechstel des Wochenlohnes plus 10 Prozent zu zahlen.

Die gegenwärtig für die verschiedenen Stromgebiete geltenden Wochenlöhne sind:

	Rhein	Walddeutsche Kanäle	Weser	Elbe	Märk. Wasserstrassen	Oder
Kapitäne	M. 75.80 m.X.	M. 47.07 B.X.	M. 51.30 B.X.	M. 56.70	Mk. 53.00	Mk. 56.— m.X.
Steuerleute	49.00 m.X.	—	45.50 m.X.	45.00	44.50	42.20
Maschinisten	75.80 m.X.	47.07 B.X.	49.00 B.X.	52.00	51.50	46.20
Heizer	42.50 m.X.	33.00 B.X.	30.25 B.X.	41.50	41.10	39.00
Deckleute	42.50 m.X.	30.00 m.X.	30.25 B.X.	38.00	37.60	36.00
Schiffjungen Im 3. Jahr.	25.50 m.X.	17.00 m.X.	14.00 B.X.	25.30	—	24.00

*) Verhelratete 10 pCt. Zuschlag.

Wird der Arbeitnehmer durch Krankheit an der Fortsetzung der Arbeit verhindert, so wird der Lohn für die Dauer von 1 bis 5 Wochen weitergezahlt. Das Ausmass richtet sich nach der ununterbrochenen Dauer des Arbeitsverhältnisses bei der gleichen Firma. Der Anspruch auf 1 Woche Weiterzahlung tritt ein bei einem Arbeitsverhältnis von 6 Monaten, der Anspruch auf 5 Wochen Fortzahlung bei einem Arbeitsverhältnis von fünf und mehr Jahren.

Bei Unfall im Betriebe wird der Lohn vom Tage des Unfalls bis zum Eintritt der Erwerbsfähigkeit fortgezahlt, jedoch höchstens für 13 Wochen.

Als Ueberstunden gelten alle Arbeitsstunden, die über die festgesetzte achtstündige Arbeitszeit hinaus und in den Pausen geleistet werden. Für Ueberstunden wird ein Zuschlag zum normalen Stundenlohn von 15 bis 20 Prozent bezahlt. Arbeiten an den Lösch- und Ladeplätzen an Sonn- und Feiertagen werden mit einem Zuschlag von 40 % vergütet.

Der ersparte Lohn für einen nach den strompolizeilichen Vorschriften und den tariflichen Abmachungen auf der Fahrt fehlenden Mann ist unter diejenigen, die die Arbeit verrichtet haben, gleichmässig zu verteilen.

Für die Beköstigung muss das Personal selbst

aufkommen. Der Arbeitgeber hat nur Wohnung bezw. Schlafraum mit Licht und Feuerung und dem üblichen Kajüteninventar zu stellen.

Ueber die Vergütung für Nebenarbeiten wird u. a. bestimmt: Bei grosser Kesselreinigung sowie Arbeiten innerhalb des Kessels erhält der die Arbeit ausführende Mann einen Aufschlag von 33 1/3 % zum tarifmässigen Stundenlohn.

Zum Reinigen der Kessel und Schornsteine werden Kesselanzüge geliefert. Bei Nichtlieferung wird für den Mann und Tag eine Entschädigung von einer Ueberstunde gewährt. Für das jedesmalige Reinigen des Kessels und/oder Schornsteins wird je Mann und Kessel oder Schornstein eine Sondervergütung von zwei Ueberstunden gezahlt.

Den Schiffsbesatzungen ist ein bezahlter Urlaub zu gewähren. Der Urlaub beträgt:

- a) für Schiffsbesatzungen im allgemeinen:
 - nach einem Jahr Beschäftigung bei der gleichen Firma 4 Werktage;
 - nach zwei Jahren Beschäftigung bei der gleichen Firma 5 Werktage;
 - nach drei Jahren Beschäftigung bei der gleichen Firma 7 Werktage;
 - nach vier Jahren Beschäftigung bei der gleichen Firma und darüber 8 Werktage;

- b) für Schiffsführer und Maschinisten:
 - nach einem Jahr Beschäftigung bei der gleichen Firma 6 Werktage;
 - nach zwei Jahren Beschäftigung bei der gleichen Firma 8 Werktage;
 - nach drei Jahren Beschäftigung bei der gleichen Firma und darüber 10 Werktage.

Der Urlaub darf durch Geld oder sonstige Werte nicht abgegolten werden.

Alle in dem Vertrage getroffenen Vereinbarungen gelten als Mindestvereinbarungen.

(Schluss folgt).



Schiffsinspektion in Norwegen.

Durch Gesetz vom 4. Juni 1886 wurde die staatliche Inspektion von Passagierschiffen in Norwegen eingeführt. Die Inspektion von Frachtschiffen erfolgte erst später und zwar kraft eines Gesetzes vom 9. Juni 1903 betr. die staatliche Kontrolle über die Seetüchtigkeit von Schiffen. Allerdings hatte man schon früher versucht, aufgrund älterer Gesetze die Sicherheit auf See zu steigern, aber eine eigentliche Inspektion der Schiffe fand nicht statt. Aufgrund des Gesetzes vom 9. Juni 1903 erfolgte die Errichtung eines Schiffahrtsbüros, das am 11. November 1903 eröffnet wurde, obwohl das Gesetz erst am 1. Mai 1906 in Kraft trat.

Regelmässige Inspektionen.

Die Kontrolle seitens des Staates wurde wie folgt geregelt:

1) Jährliche Besichtigung aller Passagierschiffe und Ausstellung eines Zertifikates, das u.a. festlegt, wieviel Passagiere das Schiff aufgrund des Par. 95 des Gesetzes befördern darf. Auf den Passagierschiffen werden sowohl die Maschinen als die Schrauben und die Ausrüstung geprüft.

2) Regelmässige Besichtigung anderer Fahrzeuge findet nur insofern statt, als Dampfschiffe in Frage kommen, die nicht von anderen anerkannten „Aufsichtsinstituten“ inspiziert werden. In diesem Falle

werden nur die Maschinen nachgesehen, (wohl die Kessel, nicht aber die Schrauben). Nicht klassifizierte Segelschiffe werden nur inspiziert, wenn sie einen Hilfskessel (Donkey-engine) führen.

Nach Untersuchung und Gutbefund der Maschinen usw. wird ein Zertifikat ausgestellt. Für klassifizierte Schiffe sind die Zertifikate verschieden, je nach der Klassifikation der Schiffe. Für Schiffe, die Decklasten (Holz) mitführen, wird ein Decklasten-Zertifikat ausgestellt.

3) Ausser dieser Zwangsinspektion kann aufgrund von Par. 11 des Gesetzes jedes Schiff besichtigt werden, falls die Inspektion dies im Hinblick auf die Seetüchtigkeit für notwendig erachtet. Eine derartige Prüfung darf die Maschinen, die Ausrüstung und alles andere umfassen und sollte besonders auf nicht-klassifizierte Schiffe vorgenommen werden.

4) Es ist Aufgabe der Schiffsinspektion, sich regelmässig zu beschäftigen mit den Schiffen, die in ihrem Distrikt registriert sind; weiter mit solchen, die die Häfen ihres Distrikts regelmässig anlaufen.

Durch diese sogen. „tägliche Kontrolle“ sollte erreicht werden, dass alle Schiffe die gesetzlichen Bestimmungen und die besonderen Vorschriften befolgen und alle aus norwegischen Häfen auslaufenden Schiffe seetüchtig sind.

5) Wenn ein Schiff im Auslande angekauft wird, muss es auf seine Seetüchtigkeit hin im voraus untersucht werden. Dies kann durch die Gesellschaft „Det Norske Veritas“, oder durch 2 vom norwegischen Konsul ernannte Norweger erfolgen.

6) Eine nachträgliche Untersuchung wird vorgenommen bei Schiffsbruch zwecks Feststellung, durch wessen Schuld der Unfall herbeigeführt worden ist.

Ausdehnung der Tätigkeit der Schiffsinspektion.

Durch Gesetze vom 8. August 1908 und vom 18. September 1909 wurde die Tätigkeit der Schiffsinspektion bedeutend ausgedehnt. Diese Gesetze traten am 1. April bzw. 1. Oktober 1910 in Kraft. Die Inspektion umfasst seit dieser Zeit: a) „tägliche Kontrolle“, und b) „Besondere Inspektionen“.

a) „Tägliche Kontrolle“.

Diese erfolgt vor Antritt der Reise, um festzustellen, ob das Schiff in jeder Hinsicht seetüchtig ist. Bei dieser „täglichen Kontrolle“ werden keine Zertifikate ausgehändigt; in solchen Fällen notiert der Inspektor seinen Besuch im Inspektionsprotokoll unter Angabe der von ihm erteilten Anweisungen betr. Verbesserungen. Abschrift dieser Anweisungen wird sowohl dem „Schiffsbüro“ als dem Schiffskapitän ausgehändigt.

b) Besondere Inspektionen.

Ferner wurde bestimmt, dass Passagierschiffe einmal jährlich sorgfältig untersucht werden müssen.

Die jährliche Inspektion betrifft:

a) Schrauben mit Zubehör, b) Maschinen, Kessel und Rohrleitungen, c) Einrichtung und Ausrüstung.

Ein Bericht über die Inspektion muss dem „Schiffsbüro“ übermittelt werden, das diesen prüft und das Zertifikat für Passagierschiffe ausstellt.

Ausser dieser jährlichen Besichtigung werden alle Passagierschiffe, die mehr als 50 Passagiere nach fernem Weltteilen führen, jedes Mal, bevor sie Norwegen verlassen, einer Inspektion unterzogen. Diese Inspektion besteht ebenfalls aus einer allgemeinen Kontrolle. Schiffe, die nur ausnahmsweise Passagiere befördern, brauchen sich einer Passagierschiffs-Inspektion nicht zu unterziehen, weil in diesem Falle die Bestimmungen vom 21. Oktober 1910 Anwendung finden, die eine weniger umfangreiche Inspektion vorschreiben. Diese Fahrzeuge werden im übrigen in bezug auf die Inspektion den Frachtschiffen gleichgestellt.

Fahrzeuge ohne Passagierschiffs-Zertifikat, also ge-

wöhnliche Frachtschiffe, Fischereischiffe usw. werden periodisch inspiziert. Für Schiffe, die seitens eines vom Staat anerkannten Kontrollbüros klassifiziert sind, gilt die Klassifizierung als genügende Garantie für die Seetüchtigkeit des Schiffes, sowohl was Schrauben und Takelwerk, als Maschinen und Kessel angeht. Eine technische Prüfung findet auf diesen Schiffen seitens der Staatsinspektion nicht statt; doch kontrolliert der Staat die Klassifizierung, besonders in bezug auf die Schrauben und Maschinen, wenn die Fahrzeuge nicht zu der 1. Klasse gehören oder mehr als 30 Jahre alt sind. Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes unterliegen vollständig der staatlichen Inspektion, gleichgültig, ob das Fahrzeug klassifiziert ist oder nicht, da die Klassifizierung die genannten Teile nicht umfasst. Auf nicht-klassifizierten Schiffen erfolgt die gesamte Inspektion ausschliesslich durch die staatlichen Kontroll-Organen.

Bei Seetüchtigkeit des Schiffes stellt das Schiffsbüro eine Bescheinigung aus.

Frachtschiffe werden nicht so oft untersucht wie Passagierschiffe. Nicht klassifizierte eiserne oder stählerne Schiffe werden in der Regel jedes 3. oder 4. Jahr besichtigt; andere nicht klassifizierte Schiffe jedes 2. oder 3. Jahr. Auf klassifizierten Schiffen erfolgt die Inspektion der Einrichtung und Ausrüstung in allgemeinem zugleich mit der Klassifizierung.

Im Ausland angekaufte Fahrzeuge müssen laut Par. 35 des Gesetzes der 1. Klasse angehören; erst nach Besichtigung durch die staatliche Inspektion kann eine Bescheinigung über die Seetüchtigkeit des Schiffes ausgestellt werden. Das Gesetz schreibt weiter vor, dass Schiffe, die mehr als 15 Jahre alt sind, gelegentlich der nächsten periodischen Klassifizierung grundlich von der staatlichen Inspektion untersucht werden müssen.

Fischerei-Fahrzeuge und Fahrzeuge unter 100 Br. Reg. T. brauchen nicht in Klassen eingeteilt zu werden, müssen aber bei Ankauf einer gründlichen Inspektion unterzogen werden.

Die Inspektion ausländischer Schiffe.

Aufgrund von Par. 1 der Seetüchtigkeitsgesetze und Par. 2 der Königl. Erlasse vom 6. September 1909 dürften auch ausländische Passagierschiffe, sowie Fischerei-Fahrzeuge in norwegischen Häfen inspiziert werden, sofern dies nicht im Heimland in einer Weise geschieht, die nach dem Urteil der norwegischen Behörden der norwegischen Inspektion gleichgestellt werden kann. Da alle Passagierfahrzeuge, die Norwegen betahren, in ihrem Heimlande einer derartigen Inspektion unterworfen sind, findet auf diesen Schiffen keine besondere Inspektion statt, ausser bei Emigrantenschiffen. Diese werden einer sogen. „Abfahrtsinspektion“ unterzogen.

Dagegen wird bisweilen eine Inspektion vorgenommen auf ausländischen Fischerei-Fahrzeugen. Diese wird genau so ausgeführt wie bei norwegischen Fahrzeugen, und zwar in der Weise, dass die unklassifizierten Schiffe sowohl in technischer Hinsicht als in bezug auf Einrichtung untersucht werden, während Schiffe, die unter Aufsicht einer bekannten Kontrollinstitution stehen, nur auf Einrichtung und Ausrüstung untersucht werden.

Bemerkt sei noch, dass die nur aus einer allgemeinen Inspektion bestehende „tägliche Kontrolle“, falls es sich als notwendig erweist, auf eine genaue Untersuchung des Fahrzeuges oder eines bestimmten Teiles desselben ausgedehnt werden kann.

Die Annahme einer Lademarke geschieht in Uebereinstimmung mit Par. 55 der Seetüchtigkeitsgesetze und der Bestimmungen vom 18. Sept. 1900.

Neuregelung der Arbeitsmethoden.

Im Zusammenhang mit der Vermehrung der Befugnisse der Schiffsinspektionen erwies sich eine Abän-

derung ihrer Arbeitsmethoden als notwendig. Indessen wurde erst im Jahre 1921 ein Komitee gebildet, das den Auftrag hatte, Vorschläge auszuarbeiten. Das Komitee beendete seine Arbeit im Jahre 1923. Die wichtigsten von ihm vorgeschlagenen Abweichungen der Arbeitsmethoden seien nachstehend angeführt:

Betreffend Kontrolle der Schrauben, Maschinen etc.

Auf Fahrzeugen ohne Passagierschiff-Zertifikat (also Fracht- und Fischereifahrzeuge, Schlepper etc.) bleibt die jetzige Inspektion beibehalten mit Ausnahme von Schiffen unter 50 Tonnen.

Für Passagier-Fahrzeuge, die nur im Heimatlande verkehren, wird eine gründliche Inspektion jedes zweite Jahr vorgeschlagen. (Bisher einmal jährlich).

Kontrolle der Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes

Für Fahrzeuge ohne Passagierschiff-Zertifikat schlägt das Komitee vor, dass die periodischen Inspektionen (die jetzt jedes vierte Jahr vorgenommen werden) ersetzt werden durch einen nicht vorher angemeldeten Inspektionsbesuch (tägliche Kontrolle).

Was Passagier-Fahrzeuge betrifft, so wird vorgeschlagen, dass die Inspektion jedes zweite Jahr stattfinden soll, anstatt jedes Jahr wie bisher.

Auf sämtlichen Fahrzeugen müssen Inspektionsbücher eingeführt werden.

Für Schiffe unter 50 Tonnen ohne Passagierschiff-Zertifikat, die keine ausländische Fahrten machen, (oder Fischerei-Fahrzeuge, die sich nicht weiter als 36 Kilometer in See begeben) wird vorgeschlagen, die Inspektion abzuschaffen. Die Fahrzeuge werden einer einmaligen Untersuchung unterworfen, sowohl was Schrauben als Maschinen und Ausrüstung betrifft. Das Zertifikat wird nach der ersten Inspektion ausgehändigt, und zwar in Form eines Buches ähnlich den Kontrollbüchern der übrigen Fahrzeuge. Im übrigen werden die Schiffe durch nicht vorher angemeldeten Besuch inspiziert.

Die sonstigen Abänderungsvorschläge betreffen hauptsächlich die rechtliche Stellung der Seeleute. Die „Norsk Matros- og Fyrbøterunion“ (Seeleute und Heizerverband), der Gelegenheit geboten war, sich zu den Empfehlungen des Komitees zu äussern, hat nachstehende Bemerkungen dazu abgegeben:

Der Vorschlag des Komitees, die periodischen jährlichen Inspektionen in zweijährliche zu verändern, erscheint uns sehr bedenklich. Das Komitee bemerkt ganz richtig, dass Boden, Propeller, Dampfkessel usw. teilweise untersucht werden müssen, und zwar so, dass die Teile, die am meisten dem Verderb ausgesetzt sind, noch ausserdem innerhalb der gewöhnlichen 2-jährlichen Inspektion nachgesehen werden. Eine wirksame Kontrolle wird aber nicht garantiert. Wir schlagen deshalb die Beibehaltung des alten Systems vor.

Ferner schlägt das Komitee vor, die periodischen 4-jährlichen Inspektionen abzuschaffen, und diese durch einen nicht vorher angemeldeten Besuch zu ersetzen. Dieses System ist jedoch sehr mangelhaft und hat zur Folge, dass Fahrzeuge, die in fremdem Fahrwasser segeln, nur ausnahmsweise und in längeren Zwischenpausen inspiziert werden.

Man muss in Betracht ziehen, dass der grösste Teil unserer Flotte in Häfen verkehrt, in denen es keine Schiffsinspektoren gibt; in solchen Fällen trägt der Kapitän die Verantwortung.

Wir raten deshalb entschieden ab, die 4-jährliche periodische Inspektion zu beseitigen. Wir sind mit dem Komitee auch darin nicht einverstanden, dass eine Zusammenarbeit mit „Det Norske Veritas“ in der Weise zustande kommen soll, dass diesem die technische Inspektion überlassen wird.

Unseré prinzipielle Auffassung ist die, dass jegliche Inspektion über die Seetüchtigkeit der Schiffe einen öffentlichen Charakter tragen muss.

Die Ferienregelung für Seeleute.

Nachstehend ein kurzer Ueberblick über die gegenwärtig in verschiedenen Ländern bestehende Regelung der Ferien für Seeleute:

England. Die unteren Chargen haben keinen Ferienanspruch. Nur den Offizieren wird ein solcher Anspruch zuerkannt und zwar auf 14 Tage, vorausgesetzt, dass die Arbeit an Bord keine Unterbrechung erleidet. Die Urlaubstage werden bezahlt.

Deutschland. Der Schiffsoffizier und der Schiffsmann haben, sofern sie bei der selben Reederei ein volles Jahr ununterbrochen beschäftigt sind, Anspruch auf Urlaub. Die Urlaubszeit beträgt im zweiten Beschäftigungsjahr 5 Werktage, für jedes weitere Dienstjahr bei der selben Reederei ein Werktag mehr bis zur Höchstdauer von 18 Tagen jährlich.

Während der Urlaubszeit wird die Heuer sowie das tariflich festgelegte Verpflegungsgeld gezahlt. Der Urlaub ist zeitlich innerhalb des betreffenden Jahres nach dem Ermessen der Reederei zu gewähren und zwar tunlichst zusammenhängend, jedenfalls aber in Abschnitten von mindestens drei aufeinander folgenden Werktagen.

Der Urlaubsanspruch erlischt nicht, wenn dieser in einem Jahr nicht gewährt werden kann und der Antrag auf nachträgliche Gewährung des Urlaubs im darauffolgenden Jahre gestellt wird. Besteht hiernach für den Schiffsmann bzw. Schiffsoffizier bei Kündigung, gleichgültig von welcher Seite diese erfolgt, ein Urlaubsanspruch, so ist dieser noch nach erfolgter Kündigung zu gewähren.

Australien. In Australien erhalten die Seeleute nach ununterbrochener Tätigkeit während eines vollen Jahres 14 Urlaubstage unter Fortbezug der vollen Heuer. Nach einer Anstellung von mindestens 6 Monaten erhalten die Seeleute einen im Verhältnis zur Anstellungszeit stehenden Urlaub bewilligt.

Russland. In Russland besteht für die Seeleute die gleiche Ferienregelung wie für die Arbeiter an Land. Jeder Seeman hat demnach Anspruch auf 14 Urlaubstage unter Fortbezug der vollen Heuer. Seeleute, mit besonders gesundheitsschädlicher Beschäftigung (beispielsweise: Schiffsheizer) erhalten einen Sonderurlaub von weiteren 14 Tagen.

Norwegen.

a) **Küstenfahrt.** Nach einer Anstellung bei der gleichen Reederei hat der Seemann einen Anspruch auf eine Woche Ferien im Jahre. Ist die Gewährung des Urlaubs nicht möglich, so wird für die Ferientage Extra-Lohn gezahlt.

b) **Grossschiffahrt.** Nach einer Anstellung von einem Jahr bei der selben Reederei entsteht Anspruch auf eine Woche Ferien unter Fortbezug der Heuer. Können die Ferien nicht gewährt werden, so ist für eine Woche Extra-Lohn zu zahlen. Ausserdem erhält der Seemann einmal monatlich einen halben Tag frei, wenn das Schiff im Hafen liegt, oder einmal in zwei Wochen einen ganzen freien Tag. Kann der freie Tag aus irgend einem Grunde nicht gewährt werden, so ist für jeden freien halben Tag eine Entschädigung in Höhe von 4 Stunden Ueberarbeitslohn zu zahlen.

Dänemark. Nach ununterbrochener Anstellung bei der gleichen Reederei während eines ganzen Jahres werden 5 Ferientage unter Fortbezug der Heuer gewährt. Ferner hat der Seemann jeden 14. Tag einen halben Tag oder alle vier Wochen einen ganzen Tag frei. Können die freien Tage nicht gewährt werden, so erfolgt Extra-Bezahlung in Höhe eines halben bzw. eines ganzen Taglohns.

NOTIZEN.

Auf dem Wege zu einem Tageseinkommen von 1 Million Dollar

befinden sich Henry Ford und sein Sohn. Allerdings müssen die beiden noch elf Jahre Geduld haben, um es soweit zu bringen. Auch ist Voraussetzung, dass ihnen das bisherige Glück auf dem weiteren Wege treu bleibt. Hinsichtlich dieser Voraussetzung sind Ford und Sohn selbst die denkbar grössten Optimisten und was die elf Jahre Geduld angeht, so wird es ihnen leicht gemacht, nicht zu verzweifeln, denn wie von einem demokratischen Kongressmitglied im amerikanischen Parlament festgestellt worden ist, beträgt schon heute das gemeinsame Einkommen von Vater und Sohn 200,000 Dollar pro Tag (in deutschem Geld über 800,000 Goldmark). Dabei scheinen Ford und Sohn in Amerika nicht die einzigen zu sein, die sich auf dem Wege zu einem Tageseinkommen von einer Million Dollar befinden, denn wie der selbe Abgeordnete erklärte, werden bei Fortentwicklung der gegenwärtigen Einkommensbildung „nach zwei weiteren Generationen ein Dutzend amerikanischer Familien den grösseren Anteil an dem Volksvermögen der Vereinigten Staaten besitzen, wenn nicht eine gerechte Besteuerung der grossen Einkommen dieser Entwicklung Einhalt gebiete“. Auf diese Besteuerung wird man wohl vergebens warten.

Sechshundert kleinen Autobusunternehmen in Holland

steht ein bitteres Ende bevor, denn wie das Organ des Verbandes holländischer Autobusunternehmer in einer seiner jüngsten Nummern aufgeregt mitteilt, hat eine amerikanische Automobilfabrik, die die Brockway-Wagen auf den Markt bringt, den holländischen Autobus-Unternehmern eine Art Ultimatum gestellt. Weigern sich diese, Brockway-Wagen in grossem Umfang anzuschaffen, dann will die amerikanische Firma in Holland selbst als Autobusunternehmung auftreten. Ein Anfang ist damit bereits getan worden mit dem Erfolg, dass eine Reihe bisher selbständiger Autobusunternehmer vor der amerikanischen Konkurrenz zurückweichen und den Dienst einstellen mussten. War es soweit, so trat das Brockway-Unternehmen an die kleinen Unternehmer heran und erbot sich, diese aufgrund eines Arbeitsvertrages als „Trajektdirektoren“ weiter zu beschäftigen und zwar unter Bedingungen, die die bisherigen Unternehmer mit Händen und Füssen dem amerikanischen Kapital ausliefern. Viele gesunde Existenzen befinden sich zwar unter denen, die nun von der Brockway-Gesellschaft bedroht sind, nicht, aber charakteristisch für die allgemeine Verdrängung der kleinen kapital schwachen durch die grossen kapitalstarken Unternehmen sind diese Vorgänge in Holland doch.

Die Stilllegungen von Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten

haben in den letzten Jahren ziemlich zugenommen. Nicht immer müssen die Eisenbahnen einem neuen Verkehrsmittel weichen, wie man leicht annehmen möchte. Wie die Strassenabteilung des amerikanischen Landwirtschaftsministeriums aufgrund von Nachforschungen festgestellt hat, sind die Eisenbahnen in 65 % aller Fälle vielmehr deswegen stillgelegt worden, weil die Naturschätze, deren Abbeförderung die Eisenbahnen in erster Linie dienen, erschöpft sind. In 50 % der Fälle bildet die Konkurrenz anderer Eisenbahnen die Ursache zur Stilllegung und nur in 5 % der Fälle ist diese Massnahme infolge der Konkurrenz des Strassenkraftwagenverkehrs notwendig geworden.

Ein kapitalistischer Gummikrieg

ist zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika

und England ausgebrochen. Schon seit geraumer Zeit zeigten sich die Amerikaner unzufrieden über die künstliche Einschränkung der Gummiausfuhr aus den englischen bzw. unter englischem Einfluss stehenden Produktionsgebieten, die die englische Regierung im Jahre 1922 „in der letzten Viertelstunde einer Kabinettsitzung“ beschlossen hatte, um den Gummipreis angeblich zu stabilisieren. Bis vor einem Jahr hatte diese Massnahme aber keinen nennenswerten Einfluss auf die Preisbildung, da die englische Produktionseinschränkung durch eine Produktionsvermehrung in den holländischen Erzeugungsgebieten teilweise wettgemacht wurde. Mit dem raschen Steigen des Kraftwagenverkehrs stieg aber auch fortwährend der Gummiverbrauch und infolgedessen stiegen auch die Gummipreise. Da nun die Amerikaner die hauptsächlichsten Gummiverbraucher sind (sie konsumieren etwa drei Viertel des Weltverbrauchs), so ist es begreiflich, dass sich gerade in den Vereinigten Staaten eine grosse Entrüstung bemerkbar macht. Der Handelsminister der Vereinigten Staaten sprach vor kurzen sogar von einem Handelskrieg gegen die Vereinigten Staaten und bezeichnete die entstandene Gumminot als das Ergebnis einer künstlichen Massnahme zur Steigerung der Gummipreise. Diese Feststellung ist entschieden richtig, aber wir erinnern uns nicht, dass der selbe Handelsminister der Vereinigten Staaten sich ebenso entrüstet hat, als die amerikanischen Baumwollpflanzer die Ernte mit dem selben Ziele einschränkten wie jetzt die englischen Gummierzeuger. Ist die Einschränkung der Gummierzeugung eine Erpressung der Verbraucher, so war es die Einschränkung der Baumwollproduktion nicht weniger.

Versuche mit automatischer Lenkung von Schiffen

sind in der letzten Zeit wiederholt gemacht worden. Man hat den Eindruck, dass diese Erfindung „in der Luft liegt“. Aber so unvorstellbar es scheinen will, dass die automatische Lenkung von Schiffen praktische Bedeutung gewinnt — die sichtbar gewordenen Leistungen der modernen Technik lassen uns auch das Unvorstellbare nicht mehr unverwirklichbar erscheinen. In neuester Zeit sind Versuche in dieser Richtung in einem französischen Hafen gemacht worden nach dem von dem Franzosen William Loth entdeckten Verfahren. Die Ergebnisse sollen den Erwartungen durchaus entsprechen haben, sodass sich die mit dem Apparat ausgerüsteten Schiffe in Zukunft auch auf offener See dessen bedienen können. Der Erfinder selber hat ein unbegrenztes Vertrauen in seine Entdeckung. Er ist vollständig davon überzeugt, dass in Zukunft die Schiffe keine Steuerleute mehr brauchen. Die übrige Besatzung will er ihnen noch lassen, wenigstens — pour le moment.

Radio auf den kanadischen Eisenbahnen

hat noch einen andern Zweck, als die Monotonie langen Reisens zu unterbrechen. Wie der Präsident der kanadischen Eisenbahnen, Sir Henry Thornton, in den Radio Times mitteilt, ist Radio ein integraler Bestandteil des kanadischen Eisenbahnsystems geworden, weil es die Direktion instand setzt, in engerer Fühlung mit dem 100,000 Köpfe starken und über ein Netz von 22,000 Meilen verstreuten Personal zu bleiben. „Fast jede Woche hält einer der höheren Eisenbahnbeamten oder ich selbst eine kurze Ansprache. Als Präsident bin ich dadurch in der Lage, einen persönlichen Kontakt mit allen Graden des Personals zu unterhalten, und zwar sogar in ihrem eigenen Heim, was mir anders ganz unmöglich wäre. Das ist für ein Riesenunternehmen wie die Kanadischen Staatsbahnen ein grosser Vorteil. Wir können dadurch alle empfinden lassen, dass sie gemeinsame Teilhaber an einem gemeinsamen Unternehmen sind. . .“ Reduzieren wir diese Auslassungen des kanadischen Eisenbahnpräsidenten auf das Tatsächliche, so ist jedenfalls

festzustellen, dass Radio ein ganz gewaltiges Mittel zur Beeinflussung des Personals darstellt. Die Gewerkschaftsbewegung muss fordern, dass der Gebrauch dieses Mittels nicht ausschliesslich der Direktion überlassen bleibt.

Esperanto.

Esperanto auf den Oesterreichischen Bundesbahnen.

In einem Erlass vom 7.11.1925 teilt die Generaldirektion der Oesterreichischen Bundesbahnen mit, dass Esperantokurse abgehalten werden sollen, und zwar ausschliesslich für Eisenbahner. U.a. heisst es in dem Erlass „Weil die Kenntnis des Esperanto die Möglichkeit der Verständigung zwischen ausländischen Reisenden und Eisenbahner vergrössert, empfehlen wir allen unsern Genosse(n) die Erlernung der Sprache. Für die Abhaltung der Kurse gestatten wir die Inanspruchnahme von Diensträumen. Die Verfügung des Ministeriums für Handel und Verkehr vom 5. Juli 1923, die das Tragen von ausserdienstlichen Abzeichen während des Dienstes verbietet, gilt nicht für das offizielle Esperantoabzeichen. Das Tragen dieses Abzeichens ist also auch während des Dienstes erlaubt.“

Zu diesem Erlass bemerkt das Organ des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands:

„Wir erwarten, dass sich auch die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu einer ähnlichen Verfügung ausschwingt, denn die Förderung der Esperanto-Sprache liegt durchaus im dienstlichen Interesse.“

Der moderne Turm von Babel.

Der englische Publizist Norman Angell weist in einem am 9. Dezember im „Daily Herald“ erschienenen Artikel auf die gewaltigen sprachlichen Schwierigkeiten hin, womit die internationale Arbeiterbewegung zu kämpfen hat. Diese Schwierigkeiten würden noch erhöht durch das wachsende Selbstbewusstsein der kleineren Staaten und würden schliesslich dazu führen, das praktische Wirken der Internationale unmöglich zu machen, wenn diese nicht Massnahmen trifft. Angells Schlussfolgerungen sind:

„Es scheint nur einen Ausweg zu geben: Esperanto. Diese Hilfssprache hat erstaunliche Fortschritte gemacht und macht deren mit jedem Tag mehr. Ist nicht die Zeit angebrochen, dass die fünf oder sechs Unterrichtsminister der fünf oder sechs meist entschlossenen und unternehmenden Staaten dahin übereinkommen, Esperanto zu einem Gegenstand des Schulunterrichts zu machen?“

Ein neuer Esperanto-Lehrkursus.

Das Organ der der I.T.F. angeschlossenen Spanischen Eisenbahnergewerkschaft berichtet in seiner Nummer von 25. November, dass „zur Ausführung des Beschlusses des Generalrates der I.T.F. und im Hinblick auf den aussergewöhnlichen Nutzen und die Zweckmässigkeit von Esperanto für unsere internationalen Beziehungen“ von der nächsten Nummer an ein Esperanto-Kursus eröffnet werden soll unter Leitung eines bekannten Esperantisten der Spanischen Arbeiterbewegung, Francisco Azorin.

Esperanto im I. G. B.?

Der Internationale Gewerkschaftsbund hat eine Untersuchung bei den angeschlossenen Landeszentralen im Hinblick auf den Gebrauch von Esperanto eingeleitet. Hierzu bemerkt der „Deutsche Eisenbahner“ vom 6. Dezember u.a.:

„Die Annahme des Esperanto durch die Gewerkschaften würde eine ausserordentliche Erleichterung im internationalen Verkehr bedeuten und manches

Hindernis zur gegenseitigen Verständigung hinwegräumen. Wir unsererseits möchten nur wünschen, dass Esperanto endlich auch in der Arbeiterbewegung die ihm gebührende Anerkennung finden möge.“

Esperanto in der Portugiesischen Arbeiterbewegung.

Auf dem jüngst gehaltenen Kongress des Portugiesischen Gewerkschaftsbundes wurde u.a. beschlossen, bei den angeschlossenen Gewerkschaften darauf anzudringen, dass in allen wichtigen Industriezentren Esperanto-Kurse organisiert werden.

Esperanto unter dem Eisenbahnpersonal der Schweiz.

In einem ausführlichen Bericht des Organs unserer Eisenbahnerorganisation in der Schweiz wird mitgeteilt, dass am 27. November der „Schweizerische Esperanto-Eisenbahner-Verband“ gegründet worden ist. In allen bedeutenderen Eisenbahnzentren der Schweiz sollen Kurse für das Personal abgehalten werden. Auf ein an die Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen gerichtetes Ersuchen, zu diesem Zwecke Diensträume zur Verfügung zu stellen, wurde folgendes Antwortschreiben erhalten:

„In Beantwortung Ihres an den Oberbetriebschef gerichteten Schreibens vom 25. Sept. 1925 teilen wir Ihnen mit, dass wir der Esperantobewegung grosses Interesse entgegenbringen. Unsere Dienststellen sind angewiesen, den Teilnehmern an Esperanto-Sprachkursen die gleichen Erleichterungen zu gewähren, wie sie für die Erlernung der Fremdsprachen vorgesehen sind.“ —

Na.

EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN.

Internationales Sekretariat der Maler. — Protokoll der Verhandlungen des 4ten Internationalen Malerkongresses in Dresden vom 11. bis 13. Juli 1925.

Vierzehnter internationaler Bericht der Zentralverbände der Maler und verw. Berufe, 1924.

Alliance Universelle des ouvriers Diamantaires. — Rapports, propositions, tableaux et diagrammes soumis au 6me Congrès tenu à Paris le 19 octobre 1925 et jours suivants.

Internationales Buchdrucker Sekretariat. — Jahresbericht pro 1924.

Protokoll fört vid Svenska Transportarbetareförbundet elfte ordinarie Kongress i Stockholm den 10-17 Augusti 1925.

Norsk Lokomotivmandsforbund. — 30te Landmote 1925.

Sofyrbodernes Forbund i Danmark. — 2den Ordinaere Kongress i dagene 16.-18. August 1924 i Ebsjerg.

Handbog for Jernbaneforbundets medlemmer 1926 (Denemarken).

Kungl. Socialstyrelsen. — Yrkesinspektionens verksamhet ar 1924

B.I.T.-Etudes et Documents, Série II. — *La Coopération dans la Russie des Soviets.*

B.I.T.-Etudes et Documents, Série D. — *La durée du travail dans l'industrie aux Etats Unis.*

B.I.T.-Conférence internationale du Travail, septième session, Genève 1925. — Vol. I et II.

Commonwealth Bureau of Census and Statistics, Melbourne. — *Official Year Book of the Commonwealth of Australia 1925.*

Canadian Brotherhood of Railroad Employees. — *Report of the Proceedings of the 13th regular and third biennial Meeting held at Toronto, Ontario, September 21st to 28th inclusive, 1925.*

Turista Karto pri Svistando. — *Touristenkarte der Schweiz, herausgegeben in Esperanto vom Publikationsdienst der Schweizerischen Bundesbahnen.*

Eines Arbeiters Weltreise von Fritz Kummer. — *Thüringer Verlags- und Druckerei-Anstalt, Jena.*