

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.

Eisenbahnerbewegungen in Kolonialgebieten.

In der letzten Zeit mehren sich die Meldungen über Arbeitskonflikte auf kolonialen Eisenbahnen. Fast gleichzeitig traten Eisenbahner in Britisch-Indien, in Moçambique und in Serra Leone in eine Bewegung, um von dem Mittel des organisatorischen Zusammenschlusses Gebrauch machend, Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen abzuwehren oder eine Besserung ihrer wirtschaftlichen Lage zu erreichen.

Soweit Britisch-Indien in Betracht kommt, hat sich der Konflikt auf das Werkstättenpersonal der Bengal-Nagpur-Bahn in Kharagpur beschränkt. Anlass hierzu bot eine weitgehende Einschränkung der Arbeitszeit, wodurch das monatliche Einkommen auf 16 Tagelöhne vermindert worden wäre. Zu einem Streik ist es hierbei nicht gekommen, da die Eisenbahngesellschaft unter dem Eindruck mehrerer gewaltiger Massenversammlungen, in denen sich etwa achttausend Arbeiter zum Protest vereinigten, ihren ursprünglichen Plan zurückzog und den Forderungen des Personals Rechnung trug.

Nicht so friedlich verliefen die andern beiden Bewegungen. Hier trat die Eisenbahnerschaft in beiden Fällen in den Ausstand, während auf der andern Seite kein Mittel der Gewalt ungenützt blieb, um die Eisenbahner zur Einstellung ihres Kampfes zu zwingen.

Namentlich in der portugiesischen Kolonie Moçambique wurde auf die denkbar grausamste Weise vorgegangen. Der Streik war ausgebrochen, weil dem unteren Personal ungeachtet der eingetretenen gewaltigen Geldentwertung die Gehälter gekürzt werden sollten, während gleichzeitig dem höheren Personal Zulagen bewilligt wurden. Versuche der Gewerkschaft, die Direktion zur Rücknahme dieser die wirtschaftliche Existenz der Eisenbahner bedrohenden Massnahme zu bewegen, waren gescheitert und so blieb dem Personal nur die letzte Möglichkeit übrig, sich der Verschlechterung durch den Eintritt in den Streik zu widersetzen. Sofort verhängte die Regierung hierauf den Belagerungszustand und sprach aufgrund eines mit der Kriegsbeendigung ausser Kraft gekommenen Gesetzes die Mobilisierung der gesamten Eisenbahnerschaft aus. Wer trotzdem weigerte, Dienst zu tun, wurde von Militär und Polizei gleich einem Verbrecher verfolgt und gefangen genommen. Mehr noch: um die mit militärischer Bedienung verkehrenden wenigen Züge vor angeblich geplanten Anschlägen zu schützen, wurden jeweils mehrere der Verhafteten in einem vor die Lokomotive gekuppelten Wagen in stundenlangen Fahrten und ohne Schutz gegen die stechende Sonne mitgeführt. Gleichzeitig wurde das Gewerkschaftshaus geplündert und die Gewerkschaftspresse unter Verbot gestellt.

Alle diese Verfolgungen vermochten die Eisenbahner indessen nicht zur Aufgabe ihres Kampfes zu zwingen. Mit Heldenmut widerstehen sie den Drangsalen und sind entschlossen, den Streik bis zum äussersten fortzusetzen. Der Kampf dauert nunmehr schon in den vierten Monat hinein.

In England hatte die Gewerkschaft der einheimischen Eisenbahner (den vom englischen Kolonialminister abgegebenen Erklärungen zufolge) im November vergangenen Jahres Forderungen eingereicht, die die Errichtung einer Pensionskasse und eine Neuregelung

der Gehälter mit periodischen Erhöhungen vorsahen. Diese Forderungen wurden von der Eisenbahndirektion glatt abgelehnt, worauf die Eisenbahner beschlossen, am 14. Januar in den Streik zu treten. Unter Mitteilung dieses Beschlusses ersuchte die Gewerkschaft die Eisenbahndirektion, nochmals in Verhandlungen zu treten, doch ging die Direktion hierauf nicht ein, sondern teilte kurz und bündig mit, dass jeder sich an dem Streik beteiligende Eisenbahner als entlassen betrachtet und bei etwaiger Wiedereinstellung als neu in den Dienst tretend behandelt werde. Zurecht wurde diese Ankündigung als eine Provokation betrachtet, die nur eine Antwort zuließ: die Durchführung des Streikbeschlusses. Alle Gruppen des einheimischen Personals, einschliesslich der Stationsvorsteher und des Kanzleipersonals leisteten dem Streikaufruf Folge, sodass der gesamte Betrieb zum Stilliegen kam. Auch hier gingen die Behörden sofort mit aller Strenge gegen die Streikenden vor. Die Polizei wurde bewaffnet und zur Ueberwachung der Bahnstrecken eingesetzt. Streikende wurden verhaftet und Streikbrecher von auswärts herangeholt. Gleichwohl gelang es der Direktion nur mit Hilfe von Militär, einen ganz unzulänglichen Eisenbahndienst aufrecht zu halten. Die Streikenden beharrten in ihrem Widerstand und liessen sich durch die Gewalttätigkeiten der Behörden nicht mürbe machen.

Bemerkenswert ist, dass selbst bürgerliche Kreise dieses Kolonialgebietes das Vorgehen der Behörden nicht billigen. Das ist wenigstens daraus zu schliessen, dass sowohl die Handelskammer als der Gemeinderat von Freetown, der Hauptstadt von Serra Leone, wiederholt beim Gouverneur der Kolonie und beim englischen Kolonialminister vorstellig wurden und ersuchten, Schritte zwecks friedlicher Beilegung des Konfliktes einzuleiten mit der Empfehlung, „die Angelegenheit in einem versöhnlichen Geist zu behandeln“. Es scheint aber, dass gerade der Gouverneur das Beschreiten dieses Weges mit aller Entschiedenheit ablehnt und dass er hierbei die rückhaltlose Unterstützung der englischen Kolonialminister findet. Auf alle Fälle will sich die Regierung das Recht der Massregelung der Streikenden vorbehalten und nicht von jener am Vortage des Streikausbruchs abgegebenen provozierenden Erklärung abgehen. Da andererseits die Eisenbahnerschaft geschlossen im Kampfe beharrt und die Sicherheit haben will, dass keine Entlassungen vorgenommen werden, ist ein Ende des Streiks vorläufig noch nicht abzusehen.

Wie immer der Ausgang sein mag: alle diese Bewegungen sind ein Beweis dafür, dass auch die Arbeiterschaft in den Kolonien immer mehr dazu übergeht, sich der Willkür des Arbeitgebertums zu entziehen und sich hierbei der gewerkschaftlichen Organisation als Kampfmittel zu bedienen. Die Grausamkeit, auf die sie bei diesen ersten Regungen und Bewegungen stossen, ist nur geeignet, die Einsicht in die Notwendigkeit gewerkschaftlichen Zusammenschlusses überall zu verstärken, zeigt aber auch, wie sehr die Arbeiterschaft in den Kolonien das Aufkommen einer Gewerkschaftsbewegung fürchtet. Denn das ist der eigentliche Hintergrund dieser Kämpfe: nicht um den realen Wert, der Gegenstand des Streites ist, geht es dem Unternehmertum, sondern ihm kommt es darauf an, das organisatorische und organisierte Handeln der Arbeiterschaft schon in seinen ersten Anfängen zu erdrücken. Das wird dem Unternehmertum in den

Kolonien aber so wenig glücken wie es bei diesen Bestrebungen in den Heimatländern Erfolg hatte, denn jeder Streik enthält ungeachtet seines Ausgangs stets eine nicht mehr in Vergessenheit geratende Lehre; er zeigt der Arbeiterschaft die Abhängigkeit der Unternehmertums von ihren Händen und trägt so jedesmal dazu bei, ihr Selbstbewusstsein zu steigern. Dies muss in ganz besonders hervorragendem Masse in solchen Industrien der Fall sein, die wie die Eisenbahnen auf ein geschultes Personal angewiesen sind, das nicht einfach durch Kulis ersetzt werden kann.

Es ist dringend notwendig, dass die europäische Gewerkschaftsbewegung mit ihren reichen Erfahrungen der Arbeiterschaft in den Kolonialgebieten wie überhaupt in allen überseeischen Ländern, in denen der Industrialismus Fuss zu fassen begonnen hat, mit Rat und Tat beisteht. Wir sehen hier grosse historische Aufgaben, bei deren Erfüllung namentlich auch die gewerkschaftlichen Berufsinternationalen mitzuwirken vorbestimmt sind. Die hierbei praktisch einzuschlagenden Wege können sehr mannigfaltig sein.

Zunächst müsste getrachtet werden, zur gewerkschaftlichen Führung geeigneten Personen Gelegenheit zu bieten, sich mit den Methoden der europäischen Arbeiterbewegung vertraut zu machen und auf diese Weise dafür zu sorgen, dass die in den alten Industrieländern gesammelten Erfahrungen den jungen Gewerkschaften zugute kommen. Einen unseres Erachtens sehr zweckmässigen Vorschlag hierzu machte vor kurzem die Unabhängige Arbeiterpartei Englands. Diese regte an, dass die Internationalen in Britisch-Indien eine Gewerkschaftsschule errichten mit dem Ziel, begabte und geeignete Leute weiter auszubilden und dadurch die Arbeiterbewegung zu befruchten.

Jedenfalls mahnen auch uns die oben geschilderten Bewegungen, dass wir den Vorgängen in den Kolonien mehr Interesse als bisher entgegenbringen und ohne Verzug alle Mittel erwägen müssen, die geeignet erscheinen, den Leidensweg unserer Arbeitsbrüder in den Kolonien abzukürzen.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

DER ALLGEMEINE KONGRESS DER I. T. F.

Der Allgemeine Kongress der I. T. F. findet vom 15. bis 22. September 1926 im Gebäude der „Société des Ingénieurs Civils de France“, 19, Rue Blanche, Paris, statt.

Kongressanträge sind ebensowenig dem Sekretariat zuzusenden. Es ist beabsichtigt, den Jahresbericht Anfang Mai herauszugeben. Die Organisationen werden daher gebeten, die ausgesandten Fragebogen betr. die Gruppierung der Mitglieder sowie die finanziellen Einrichtungen vor 15. April zu beantworten, da sonst der Bericht unmöglich rechtzeitig abgeschlossen werden kann. Die nachfolgenden Organisationen haben die ausgefüllten Fragebogen bereits eingesandt:

Belgien: Transportarbeiterverband, Eisenbahnverband.

Dänemark: Transportarbeiterverband; Verein des Lokomotivpersonals; Schiffsheizerverband; Eisenbahnverband.

Grossbritannien: Eisenbahnverband (N. U. R.); Kohlenarbeiterverband Cardiff, Penarth und Barry; Vereinigung des Lokomotivpersonals; Verband der Transportarbeiter bei den Konsumvereinen (N. U. D. A. W.).

Holland: Eisen- und Strassenbahnverband.

Jugoslawien: Eisenbahnverband.

Oesterreich: Eisenbahnverband.

Rumänien: Hafnarbeiter- und Seeleuteverband.

Tschechoslowakei: Tschechischer Eisenbahnverband (nur finanzieller Teil); Deutscher Eisenbahnverband; Deutscher Transportarbeiterverband.

Schweden: Schiffsheizerverband.

Kanada: Eisenbahnverband (nur finanzieller Teil).

SITZUNG DES GENERALRATS.

Die jährliche Generalratssitzung wird am 1. und 2. April im American Hotel, Amsterdam, abgehalten.

SITZUNG DES SEELEUTEBEIRATS.

Der Seeleutebeirat tritt am 30. und 31. März in Amsterdam zusammen zwecks Stellungnahme zur diesjährigen Internationalen Arbeitskonferenz.

INTERNATIONALE KONFERENZ DER EISENBAHNBEAMTEN.

Die Konferenz findet am 30. und 31. März im American Hotel, Amsterdam, statt.

Vertreter aus England, Norwegen, Frankreich, der Tschechoslowakei, der Schweiz, Niederländisch-Indien, Italien, Oesterreich, Holland, Spanien und Belgien sind bereits angemeldet. Es werden ferner noch Vertreter aus Bulgarien, Jugoslawien und Polen erwartet.

KRAFTFAHRER UND CHAUFFEURS.

Ein ausführlicher Fragebogen über die Kraftfahrer interessierende Fragen wurde vor einigen Tagen ausgesandt. Die in Betracht kommenden Organisationen werden um rasche Erledigung gebeten.

BERICHT DER KONTROLL-KOMMISSION.

Unterzeichnete Kontroll-Kommission hat die Geschäfts- und Kassenbücher der I. T. F. über die Jahre 1924 und 1925 in dreimonatlichen Zwischenräumen geprüft und diese jeweils in vollkommener Ordnung vorgefunden.

Sie erklärt hiermit, dass ihr alle gewünschten Auskünfte erteilt und für sämtliche Ausgaben ordnungsgemässe Quittungen vorgelegt wurden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung über das Jahr 1924 wies einen Soll-Saldo von ca. Fl. 2.000.— auf, während sie für das Rechnungsjahr 1925 einen Haben-Saldo von mehr als Fl. 8.000.— ergab. Dieser günstige Abschluss findet hauptsächlich seine Erklärung in der Stabilisierung der Valuta verschiedener Länder, wodurch nicht nur in der Beitragsentrichtung der angeschlossenen Organisationen eine Besserung eintrat, sondern auch durch die günstigeren Umrechnungskurse höhere Beiträge als früher erzielt werden konnten.

Es ist jedoch auch im Jahre 1925 vorgekommen, dass einzelne Organisationen zu wenig oder überhaupt nichts an Beiträgen bezahlt haben, weshalb ein Ausfall an Einnahmen von ca. Fl. 4.000.— zu verzeichnen ist, die im Voranschlag für dieses Jahr mit aufgenommen wurden. Ein Teil dieser Beitragsrückstände dürfte indessen im Laufe des Jahres 1926 von den fraglichen Organisationen abbezahlt werden.

Die Kontroll-Kommission:

(gez.) W. VAN DELFT,

Kassierer des Niederländischen Eisen- und Strassenbahner-Verbandes.

(gez.) H. VAN DUGTEREN,

Kassierer des Zentralverbandes der Transportarbeiter.

Amsterdam, den 5. März 1926.

BEITRÄGE.

Seit der letzten Aufgabe sind von folgenden Organisationen Beiträge eingegangen:

Deutscher Verkehrsband	R.M. 4000.—
Finnischer Eisenbahnverband	fl. 6.90
Belgischer Strassenbahnverband	„ 334.38
Holländischer Eisenbahnverband	„ 142.30
Dänischer Schiffsheizerverband	„ 120.—
Kohlenarbeiter von Cardiff, Penarth und Barry Transportarbeiter bei den engl. Konsumvereinen (N. U. D. A. W.)	£ 2.5.0 „ 75.0.0
Englischer Transportarbeiterverband	„ 412.10.0
Gewerkschaftsverein der österreichischen Eisenbahner	fl. 1100.—
Engl. Eisenbahngestelltenverband (R. C. A.)	£ 82.0.0
Schwedischer Matrosenverband	fl. 210.—
Schweizerischer Eisenbahnverband	fl. 2192.—
Dänischer Transportarbeiterverband	„ 1625.66
Tschechischer Eisenbahnverband	„ 1986.—
Verband des englischen Lokomotivpersonals	£ 50.0.0
Englischer Matrosen- und Heizerverband	fl. 900.—
Schwedischer Eisenbahnverband	„ 2094.14

Schwedischer Schiffsheizerverband	„ 90.—
Finnischer Transportarbeiterverband	„ 307.43
Norwegischer Matrosen- und Heizerverband	„ 180.—
Französische Seeleute-Föderation	Fr. 6000.—
Französische Transportarbeiter-Föderation	„ 3000.—
Dänischer Verein des Lokomotivpersonals	Kr. 95.—
Kanadischer Eisenbahnverband	fl. 600.—
Belgischer Eisenbahnverband	„ 750.—
Norwegischer Transportarbeiterverband	„ 300.—
Estländischer Eisenbahnverband	„ 26.40

BEVORSTEHENDE KONGRESSE.

Französischer Eisenbahnverband: 24.—26. März in Paris;
Schweizerischer Eisenbahnverband: 3. u. 4. Juli in Bern;
Belgischer Eisenbahnverband: 25. April; (Kongressort noch unbestimmt);
Bulgarischer Eisenbahnverband: 7. April in Sofia;
National Union of Distributive and Allied Workers: 4. u. 5. April, Scarborough.

DAS SEKRETARIAT.

Amsterdam, Mitte März 1926.



Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

XV.

TSCHECHOSLOWAKEI.

I. Betriebsform.

Die tschechoslowakischen Eisenbahnen werden fast ausschliesslich staatlich betrieben, obwohl ein Teil nicht dem Staate gehört. Die Uebernahme der Privatbahnen war eine der wichtigsten Forderungen des Revolutionsparlamentes vom Jahre 1919. Im Jahre 1921 wurde ein Gesetz angenommen, dessen Par. 1 wie folgt lautet:

„Das Eisenbahnministerium hat das Recht, aus Gründen des staatlichen Interesses, wann immer, die Verwaltung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Privatbahnen zu übernehmen und den Betrieb durch die Staatsverwaltung auf Rechnung der Konzessionäre zu führen.“

Bedingung für Verstaatlichung ist, dass die Interessen das Stammkapital dem Staate unentgeltlich überlassen. Allmählich wird die Verstaatlichung verwirklicht, sodass die bedeutendsten Privatbahnen jetzt in den Besitz des Staates überführt worden sind, während die Uebernahme der übrigen eine Frage der nahen Zukunft bildet.

Die tschechoslowakischen Staatsbahnen sind ein Unternehmen, für welches der Eisenbahnminister der Nationalversammlung gegenüber verantwortlich ist; er hat jedes Jahr einen Voranschlag einzureichen. Durch Gesetz vom Jahre 1922 wurde bestimmt, dass die Staatsbahnen nach kaufmännischen Grundsätzen verwaltet werden sollen. (Sog. Kommerzialisierung). Sie haben insbesondere alle Ausgaben einschliesslich Kapitalverzinsung aus den Einnahmen zu decken und

sich nach dem vom Parlament genehmigten Staatsvoranschlag zu richten.

Die Betriebslänge der tschechoslowakischen Staatsbahnen betrug am 1. Januar 1926 11.028,5 km.
Die Länge der im Staatsbetrieb stehenden Privatbahnen war

2.312,2 „

Zusammen 13.340,7 km.

Hiervon waren 7/8. eingleisig und 1/8. zweigleisig oder dreigleisig.

Die Gesamtlänge der noch im Privatbetrieb stehenden Bahnen betrug am 1. Januar 1926 ca. 350 km. Von allen Bahnen waren ca. 475 km. schmalspurige, die übrigen normalspurige Strecken.

Für Angaben über den Personalbestand der Staatsbahnen siehe Kap. V.

II. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Der zuletzt veröffentlichte Bericht über die Einnahmen und Ausgaben der Staatsbahnen bezieht sich auf das Jahr 1922.

Die Ausgaben betragen rund	5.173 Millionen Kc
„ Einnahmen „ „	4.400 „ „

Defizit 773 Millionen Kc

Auch die drei vorangehenden Jahre ergaben, wie die uns angeschlossene „Unie“ berichtet, Defizite.

Der Staatsvoranschlag für 1925 bezifferte einen Ueberschuss von Kc 191.531.240. Für das Jahr 1926 rechnet der Eisenbahnminister mit einem Ueberschuss von Kc 214.772.610. Er schätzt

die Gesamteinnahmen auf	Kc 4.304.665.920
die Gesamtausgaben auf	„ 4.089.893.310

Daher Ueberschuss Kc 214.772.610

Von den Gesamtausgaben entfallen auf Personalausgaben Kc 2.226.993.530 (54,4 %) oder Kc 63.017.260 weniger als im Jahre 1925.

Die Defizite in den ersten Jahren nach der Unabhängigkeitserklärung der tschechoslowakischen Republik im Jahre 1918 sind auf die veraltete Organisation, auf die Nachkriegsfolgen, auf die Bestimmungen mancher Sozialgesetze und schliesslich auf die allgemeine Wirt-

schaftskrise zurückzuführen. Die Kommerzialisierung der Staatsbahnen (siehe Kap. I) diente nicht zuletzt der Herabsetzung der Personalausgaben.

Ende 1924 brachte die Regierung eine Gesetzesvorlage ein, die bezweckte, im Jahre 1925 die Gesamtzahl der Angestellten mindestens um zehn Prozent herabzusetzen. Dieser Personalabbau ist noch im Gange; die Staatsbahnverwaltung hat den Prozentsatz auf ca. 11½ festgesetzt. Dabei ist zu bemerken, dass die Zahl der nichtständigen Arbeiter in einem weit höheren Verhältnis abgebaut worden ist.

So gut wie der gesamte Autobusverkehr wird vom Ministerium für Post und Telegraphie verwaltet und dient hauptsächlich dem Personen- und Güterverkehr nach von der Bahn abgelegenen Orten. Auf den Eisen- und Strassenbahnverkehr haben die Autobuslinien keinen Einfluss.

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

Am 1. Juli 1920 wurde eine „Vorschrift über die Vertrauensmännerrauschüsse der tschechoslowakischen Staatsbahnverwaltung“ herausgegeben. Aufgrund dieser Vorschrift wurden errichtet:

a) Ortsvertrauensmännerrauschüsse bei jedem Bahnamt, bei den Staatsbahndirektionen und beim Eisenbahnministerium.

b) Bezirksvertrauensmännerrauschüsse bei jeder Staatsbahndirektion für den ganzen Bereich der einzelnen Direktionen.

c) ein Zentralvertrauensmännerrauschuss für den ganzen Bereich der Staatsbahnen.

Die Mitglieder dieser Ausschüsse wurden zum ersten Mal im Sommer 1920 gewählt. Die zweite Wahl fand im April 1924 statt. Die Wahl in alle Vertrauensmännerrauschüsse geschieht durch Stimmzettel; sie ist geheim und direkt. Für die Verteilung der Mandate gilt der Grundsatz der verhältnismässigen Vertretung. Wahlberechtigt sind alle männlichen und weiblichen Bediensteten, wenn sie das 18. Lebensjahr überschritten haben und mindestens drei Monate ununterbrochen im Dienst stehen. Wählbar sind Bedienstete, die das 24. Lebensjahr erreicht haben und drei Jahre im Dienste stehen. Die Kandidaten werden von den Organisationen auf Listen aufgestellt.

Das Personal wird in 3 Sektionen eingeteilt: I (Beamte), II (Unterbeamte und Diener) und III (Arbeiter). Sektion I enthält in den unter b) und c) aufgeführten Ausschüssen 6, Sektion II bekommt 12, Sektion III nur 4 Mandate, obwohl das Stimmenverhältnis bei der letzten Wahl (1924) wie folgt war:

Sektion I	26.823 Stimmen,	6 Mandate
„ II	89.103 „	12 „
„ III	59.579 „	4 „

Für die Ortsausschüsse wird die Anzahl der Sitze einzeln festgesetzt.

Obliegenheiten der verschiedenen Vertrauensmännerrauschüsse.

Die Ortsvertrauensmännerrauschüsse haben u. a. zur Aufgabe:

Die Durchführung der gesetzlichen und sonstigen Verordnungen betr. Schutz und Sicherheit der Bediensteten (Hygiene, Dienst- und Arbeitsordnungen, Achtstundentag, Turnustabellen) zu überwachen. Sie verleihen ihre Mitarbeit bei Untersuchungen in diesen Angelegenheiten;

Überwachung der Durchführung und Einhaltung der Besoldungs- und Lohnbestimmungen;

Überwachung der Tätigkeit der Wirtschaftseinrichtungen (Konsumvereine, Personalküchen usw.);

Überwachung der Aufnahme, Kündigung und Entlassung von Arbeitern und Aushilfsbediensteten, ohne

jedoch in die Befugnisse der Eisenbahnämter treten zu dürfen;

Vermittlung bei Beschwerden.

Ferner können sie Anregungen zwecks Verbesserung der Betriebseinrichtungen und Arbeitsmethoden einreichen.

Die Bezirksvertrauensmännerrauschüsse haben ungefähr dieselben Aufgaben und zwar insofern die Entscheidung über die betreffenden Angelegenheiten bei der Staatsbahndirektion liegt; sie sind ferner Berufungsinstanzen für die Ortsausschüsse sowohl bei den Bahnämtern als bei den Staatsbahndirektionen.

Der Zentralvertrauensmännerrauschuss beschäftigt sich mit denselben Fragen, sofern es sich um prinzipielle, für den ganzen Bereich der Staatsbahnen geltende Entscheidungen handelt. Er ist ferner Berufungsinstanz für die Bezirksausschüsse und für gewisse Ortsausschüsse.

Weitere wichtige Obliegenheiten des Zentralausschusses sind:

Abgabe von Gutachten über die vom Eisenbahnministerium ausgearbeiteten Gesetzesvorlagen und Verordnungen betr. die vorerwähnten Fragen und die Ausarbeitung von Initiativanträgen in diesen Angelegenheiten;

Überwachung der Tätigkeit der Orts- und Bezirksausschüsse..

Einmal im Jahr hat der Zentralausschuss dem Eisenbahnministerium einen Bericht über die Tätigkeit aller Vertrauensmännerrauschüsse zu unterbreiten. Die Mitglieder der Ausschüsse erhalten gebührende Freizeit, um den Sitzungen beizuwohnen.

Die Ausschüsse dürfen in keiner Weise eigenmächtig in die Eisenbahnverwaltung eingreifen und sich in die Amtsverrichtungen nicht einmengen.

**

Die Mitglieder der verschiedenen Ausschüsse sind eigentlich als Vertreter ihrer Organisationen anzusehen. Sie werden manchmal zwecks Beratung der zu behandelnden Gegenstände von ihren Organisationen zu Sitzungen geladen.

Die Organisationen werden sowohl von den Direktionen als dem Eisenbahnministerium als Personalvertretungen anerkannt. Jeder einzelne Bedienstete kann die Wahrung seiner Interessen seiner Organisation übertragen.

Das Personal hat kein Mitspracherecht in der Betriebsleitung.

IV. Das Streikrecht.

Ein direktes Streikverbot besteht für das Eisenbahnpersonal nicht. Auch Ausübung der passiven Resistenz ist nicht gesetzlich untersagt. Nach den Bestimmungen der Dienstordnung können Niederlegung der Arbeit und Anwendung der passiven Resistenz Gründe für sofortige Entlassung bilden.

Als am 1. Mai 1923 eine zweistündige Verkehrspause stattfand, die mit einem Misserfolg endete, da nur wenige Bedienstete dem Aufruf folgten, sollten die Kollegen streng bestraft werden. Durch Einschreiten der Organisationen wurde dies verhindert. Es bestehen jedoch 3 Gesetze, welche die Aktionsfreiheit beeinträchtigen, und zwar 1.) das Terrorgesetz. Der Streik ist nach diesem Gesetz nicht strafbar, sofern er lediglich eine Verbesserung von Existenzbedingungen verfolgt und ihm andere, z. B. nationale oder politische Motive fernliegen; 2.) das Gesetz zum Schutze der Republik. In diesem Gesetz heisst es, dass, wer zur massenweisen Nichterfüllung öffentlich rechtlicher, durch Gesetz auferlegter Pflichten auffordert, bestraft wird; 3.) Das Kriegsdienstleistungsgesetz, aufgrund dessen die Einberufung der Eisenbahner erfolgen kann. In diesem

Falle würde die Aktionsfreiheit die grösste Einschränkung erfahren.

V. Die Organisation des Personals.

Die letzten Angaben über den Personalbestand der staatlich verwalteten Bahnen datieren vom 1. Januar 1925. Die Gesamtzahl betrug an diesem Tage 164.807, wobei jedoch zu bemerken ist, dass weitere 27.000 nicht-ständige Arbeiter bei den Staatsbahnen Beschäftigung fanden. Wie bereits im Kapitel II ausgeführt wurde, soll das ständige Personal um ca. 11½ % (18.881 Personen) vermindert werden.

Nach der dienstlichen Verwendung waren beschäftigt:

	Personen
Im Eisenbahnministerium	628
In der Zentralbahnverwaltung	41
Im kommerziellen Dienst bei den Direktionen	7154
Im Bahn- und Bahnunterhaltungsdienst	38870
Im Stations- und Fahrdienst	71391
Im Zugsförderungsdienst	23220
Im Werkstättendienst	21996
In der Fahrkartendruckerei	110
Im Materialdepot	1072
Im Beleuchtungs- und Signaldienst	325

Im ganzen 164.807

Organisationen sind mehr als 20 vorhanden. Auf die Mitgliederzahlen, die sie selbst angeben, kann man sich in gewissen Fällen nicht verlassen. Uebrigens ist zu bemerken, dass viele auch Pensionierte als Mitglieder führen und dass viele Bedienstete oft mehr als einer Organisation angehören. Um den Einfluss der wichtigsten Organisationen unter dem im Dienst stehenden Personal erkennen zu lassen, veröffentlichen wir nachstehend ihre Stimmenzahl bei den Wahlen für die Vertrauensmännerausschüsse vom April 1924.

Wahlergebnis.
April 1924.

- | | |
|---|--------|
| 1. Unie Zeleznicnich Zamestnancu (Tschechischer Eisenbahnverband) | 33.445 |
| 2. Verband der Eisenbahner (Deutscher Eisenbahnverband in der Tschechoslowakei) | 17.373 |

Mitgliederzahl unter den aktiven
Bediensteten am 1. Jan. 1926:

- | | |
|-----------------------------------|---------|
| 3. Föderation der Lokomotivführer | 5000 *) |
|-----------------------------------|---------|

Diese drei Organisationen gehören zur I. T. F. Bei den Wahlen im Jahre 1924 wirkte die unter 3) genannte Föderation mit der „Jednota“ (5) zusammen.

- | | |
|---|-----------|
| 4. Mezinárodní federace železnicaru (kommunistisch) | 19.663 |
| 5. Jednota Zamestnanců Čsl. drát (tschechisch national-sozialistisch) | 61.371 *) |
| 6. Spolek československého úřednictva železnického (tschechische Beamten) | ? *) |
| 7. Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner (deutschnational) | 8.702 **) |
| 8. Verein deutscher Eisenbahnbeamten (deutschnational) | ? **) |
| 9. Svaz slovenských železničiarov (slovakische Klerikale) | 13.151 |

Ferner bestehen noch eine Anzahl kleinere Verbände, entweder allgemeine oder Berufsorganisationen.

*) Diese Organisationen stellten eine gemeinsame Liste auf.

***) Diese beiden Organisationen stellten eine gemeinsame Liste auf.

Die gerichtliche Klage der deutschen Eisenbahner abgewiesen.

Um die Rechtsgültigkeit des Schiedsspruches.

Da die deutsche Reichsbahngesellschaft unter Berufung auf das in Ausführung des Dawes-Berichts geschaffene Reichsbahngesetz die Rechtsgültigkeit des vor kurzem vom Reichsarbeitsminister verbindlich erklärten Schiedsspruches bestritt und deswegen das Reichsbahngericht anrief, haben die an dem Tarifvertrag beteiligten Eisenbahnverbände bei dem ordentlichen Gericht gegen die Reichsbahn Zivilklage angestrengt. Dieser Prozess fand am 4. März vor einer Berliner Zivilkammer statt und endete mit der kostenpflichtigen Abweisung der von den Gewerkschaften erhobenen Klage.

In Deutschland hat dieses Urteil starkes Befremden hervorgerufen, denn seine Rechtskräftigkeit würde nicht mehr und nicht weniger bedeuten, als dass die deutsche Reichsbahn, dieses grösste Unternehmen der Welt — sie beschäftigt allein über 700.000 Arbeiter und Angestellte — eine Ausnahmestellung in der deutschen Gesetzgebung einnimmt und dass insbesondere die sich auf die Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen beziehenden Gesetze auf dieses Unternehmen nicht anwendbar sind.

Die Fällung eines derartigen Urteils durch ein deutsches ordentliches Gericht war selbst von der deutschen Reichsbahngesellschaft nicht erwartet worden. Wenigstens liess sie sofort nach Eröffnung der Gerichtsverhandlungen durch ihren Rechtsvertreter den Antrag stellen, das Verfahren bis zur Erledigung des von ihr eingeleiteten Verfahrens bei dem deutschen Reichsbahn-Schiedsgericht auszusetzen, da die Streitfrage lediglich aus einer verschiedenen Auslegung des Reichsbahngesetzes durch Reichsregierung und Reichsbahngesellschaft entstanden sei und es sich somit gar nicht um einen Konflikt zwischen Gewerkschaften und Reichsbahn, sondern zwischen Reichsregierung und Reichsbahn handle. Jedoch konnte sich der Gerichtshof dieser Argumentierung des Rechtsvertreters der Reichsbahngesellschaft nicht anschliessen und erklärte sich im Gegensatz zu dem gestellten Antrag für zuständig und von dem Reichsbahn-Schiedsgericht unabhängig. Tatsächlich konnte sich das Gericht auch gar nicht anders entscheiden, denn ausdrücklich ist in dem Reichsbahngesetz die tarifliche Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse festgelegt worden. Da nun ferner die Schlichtungsinstanzen der Schlichtungsordnung zufolge ein Bestandteil der tariflichen Regelung zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber sind und noch der geltenden Rechtsauffassung ein verbindlich erklärten Schiedsspruch keinen Zwangseingriff bedeutet, sondern lediglich eine Tarifvereinbarung *ersetzt*, konnte die Rechtsgültigkeit eines derartigen Schiedsspruches auch von der Reichsbahn nicht angefochten werden. Ueber den Charakter eines verbindlich erklärten Schiedsspruches hatte aber der Gerichtshof eine andere Meinung, denn in der Urteilsbegründung wird ein Unterschied zwischen freiwilliger Vereinbarung und Zwangsvereinbarung (in der Form eines verbindlich erklärten Schiedsspruches) gemacht und im Gegensatz zu Paragr. 6 Ziffer 3 der Schlichtungsordnung (lautend: Die Verbindlichkeitserklärung *ersetzt* die Annahme der Schiedsspruches) erklärt, dass Zwangsvereinbarung mit freiwilliger Vereinbarung *nicht* gleichgesetzt werden könne.

Aber das Gericht tat noch ein übriges und stützte seine juristischen Argumente auch mit wirtschaftspolitischen Erwägungen. „Nicht nur die Herstellung“, so heisst es in der Urteilsbegründung u.a.: „sondern darüber hinaus und zugleich im Rahmen jener Befriedigung liegt auf der Beklagten (Reichsbahn) die *Reparationslast*, mit der ihr Unternehmen dinglich behaftet ist. Zur Erreichung dieses Sonderzweckes hat man die Beklagte gebildet, aus der Reichsverwaltung herausgenommen und selbstständig. Nur die Verwaltungsorgane, Vorstand und Verwaltungsrat, vermögen zu urteilen, wie dem besonderen Erfordernis des Paragr. 2 des Gesetzes („Die Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen“), unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Arbeitsfriedens (Paragr. 6 der Schlichtungsverordnung) am ehesten genügen kön-

nen. Ein Unternehmen, bei dem die Personalausgaben 65 % aller Ausgaben ausmachen und das ausserdem mit einer Schuld von seltenem Ausmass belastet ist, lässt sich nicht ohne weiteres in das allgemeine Schlichtungsverfahren hineinpressen wie jede beliebige andere Unternehmungsform. . . . Da die Beklagte hinsichtlich der Regelung der Lohnfragen wie überhaupt ihrer sonstigen Geschäftsführung unabhängig gestellt worden ist, vertritt sie mit ihrer besonderen Stellung im deutschen Wirtschaftsleben eine Bestimmung wie der Paragr. 6 der Schlichtungsordnung unter keinen Umständen."

Die Eisenbahnergewerkschaften haben sofort Berufung gegen das gefällte Urteil eingelegt. In einem von dem Einheitsverband der Eisenbahner aufgestellten Schriftsatz wird noch einmal der Standpunkt der Gewerkschaft zur Frage der Rechtsgültigkeit von Schiedssprüchen dargelegt und betont, dass sowohl der Reichsarbeitsminister als auch die deutsche Rechtsprechung die gewerkschaftliche Auffassung stets vertreten haben. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Anerkennung der vollen Unabhängigkeit der Reichsbahngesellschaft hinsichtlich ihrer Lohnpolitik das gesamte Tarifvertragsrecht bei der Reichsbahn in Frage stelle. Es sei weder die Absicht der Regierung noch des Reichstags gewesen, durch das Reichsbahngesetz weite und wichtige Komplexe deutschen Rechts, das bestimmt sei, die Arbeiter gegen die Willkür der Arbeitgeber zu schützen, ausser Kraft zu setzen. Auch wird bemerkt, dass in dem strittigen Falle die Anpassung des Schlichtungsverfahrens an die Lage der Reichsbahn mit Rücksicht auf ihre Belastung durch die Reparationslasten bereits dadurch erfolgt sei, dass der Schiedsspruch den Eisenbahnern nur die kärgliche Lohnaufbesserung von 1 und 2 Pfennig für die Stunde zugestanden habe.

Schliessen sich auch die Berufungsinstanzen dem Urteil des Gerichtes an, dann bleibt den deutschen Eisenbahnern zwecks Sicherung auskömmlicher Lohn- und Arbeitsbedingungen nur noch der Weg des Kampfes offen. Dass die Reichsbahngesellschaft bei Anwendung dieser Methode besser fahren wird als bei Unterwerfung unter die Schlichtungsordnung, ist bei der unter der deutschen Eisenbahnerschaft herrschenden grossen Erregung nicht anzunehmen.

Wie die Rechte der ungarischen Eisenbahner geschmälert werden.

Der „christliche“ Kurs in Ungarn hat auch die ungarischen Eisenbahner nicht verschont und ihnen eine Reihe wirtschaftlicher und rechtlicher Verschlechterungen gebracht. Zunächst führten die ungarischen Staatseisenbahnen eine allgemeine Lohnkürzung durch und begleiteten diese Massnahme anfänglich zwecks Beruhigung der Arbeiter und Angestellten mit der Gewährung von Nebengebühren, die aber nach und nach aus Sparsamkeitsgründen beseitigt wurden. Hand in Hand mit diesen Verschlechterungen ging ein fortgesetzter Abbau des Personals, dessen Umfang aus folgenden Zahlen erhellt: in 1914 entfielen auf das Eisenbahnnetz des derzeitigen ungarischen Staatsgebiets 35.230 Angestellte und rund 50.000 Arbeiter, während Ende 1925 das Personal der Bundesbahnen aus 30.606 Angestellten und nur noch 21.000 Arbeitern bestand. Das zahlenmässige Verhältnis zwischen Beamten und Arbeitern ist also direkt umgekehrt worden.

Dass die Sanierung der Staatsbahnen systematisch auf Kosten der Arbeiterschaft betrieben wird, geht auch aus der Regelung der Familienzuschläge hervor. Auf die Gewährung dieser haben nach dem Sanierungsgesetz nur Angestellte Anspruch, während die Arbeiter leer ausgehen. Mit dieser Benachteiligung der Arbeiter ist noch eine weitere verbunden, denn ausdrücklich wurde bei der Regelung des Schulgeldes für Mittel- und Hochschulen bestimmt, dass die Regierung die Hälfte für die Kinder jener öffentlichen Angestellten erlässt, die im Genusse des Familienzuschlages sind, sodass die Kinder sämtlicher in aktivem Dienst

stehenden und pensionierten Eisenbahner-Arbeiter von dieser Vergünstigung ausgeschlossen sind. Während also die Kinder hochbesoldeter Beamten zur Mittel- und Hochschule zu den halben Gebühren Zutritt haben, haben die Arbeiter für ihre Kinder das Schulgeld in voller Höhe zu entrichten. In dieser Massnahme kommt wohl die arbeiterfeindliche Einstellung der „christlichen“ ungarischen Regierung am deutlichsten zum Ausdruck: sie will absichtlich den Kindern der Arbeiterschaft den Genuss höherer Schulbildung vorenthalten und diese zu einem Vorrecht der Beamenschaft machen.

Auch die ab 1. Januar eingeführte Neuregelung betr. die Gewährung von Freifahrten brachte eine Schmälerung der Rechte des Personals. Während die Eisenbahnangestellten bisher beliebig viele Freifahrtscheine für sich und ihre Familien beanspruchen konnten, ist dieser Anspruch jetzt auf jährlich sechs Freifahrten für den aktiv Dienenden und drei Freifahrten für seine Familienmitglieder beschränkt.

Den weitest starken Eingriff in die Rechte des Personals stellt aber die aufgrund des Sanierungsgesetzes erfolgte Neuregelung der Pensionssätze dar. Mit einem Federstrich hat die Regierung die Pensionen der invaliden Arbeiter gekürzt und diese um einen empfindlichen Teil berechtigter, in langen Dienstjahren erworbener Ansprüche beraubt. An einigen Zahlen sei diese Massnahme beleuchtet. Die der Pensionskasse der Staatseisenbahnen angeschlossenen Arbeiter zerfallen in die zwei Gruppen A und B. Nunmehr erhalten die zur A-Gruppe gehörigen Pensionisten nach zehnjährigem Dienst noch 285.660 Kr. gegen früher 563.666 Kr. (somit 48 % weniger), nach 15-jährigem Dienst noch 555.900 Kr. gegen früher 793.333 Kr. (somit 30 % weniger), nach 20-jährigem Dienst noch 707.200 Kr. gegen früher 1.076.660 Kr., nach 30-jährigem Dienst noch 1.190.000 Kr. gegen früher 1.865.833 Kr.

Noch grösser sind die Kürzungen für die der B-Gruppe angehörenden Pensionisten. Diese erhalten nunmehr:

nach 10-jährigem Dienst 204.000 Kr. statt 425.000 Kr. (somit 52 % weniger),
nach 15-jährigem Dienst 360.400 Kr. statt 595.000 Kr. (somit 50 % weniger),
nach 30-jährigem Dienst 612.000 Kr. statt 1.232.500 Kr. (50 % weniger),
nach 40-jährigem Dienst 850.000 Kr. statt 1.657.500 Kr. (48 % weniger).

Damit sind die ungarischen Pensionisten direkt dem Elend ausgeliefert, denn bei der heutigen Teuerung sind zur Erhaltung einer Familie bei den bescheidensten Ansprüchen jährlich mindestens 3.000.000 Kr. erforderlich.

Der neue amerikanische Gesetzentwurf betr. Kollektivverträge bei den Eisenbahnen. (Railway Labor Act).

Nach mehrjährigen Verhandlungen zwischen einer Reihe der grössten Eisenbahnergewerkschaften und Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten ist nunmehr eine Verständigung erreicht worden über die Behandlung auftauchender Konflikte. Das Ergebnis ist in einem Gesetzentwurf unter der Bezeichnung Railway Labor Act niedergelegt und hat bereits die Zustimmung des amerikanischen Bundespräsidenten Coolidge gefunden.

Die hauptsächlichen Bestimmungen des Gesetzentwurfes sind:

Es ist die Pflicht aller Gesellschaften, deren Beamten, Angestellten und Arbeiter, jede vernünftige An-

strengung zu tun, um Uebereinkommen betr. die Löhne und Arbeitsbedingungen abzuschliessen und zu erhalten, sowie alle Konflikte, die, sei es aus der Anwendung solcher Uebereinkommen oder sonstwie entstehen, beizulegen, um jede Unterbrechung des Verkehrs zu vermeiden.

Alle Konflikte zwischen Unternehmung und deren Personal sind sofort in einer gemeinsamen Konferenz der unmittelbar beteiligten Parteien zu behandeln und wenn möglich zu einer Entscheidung zu bringen.

In den Abkommen ist eine Ausgleichsinstanz (Board of Adjustment) für die Gesellschaft, Gesellschafts-Gruppe oder deren Gesamtheit und deren Personal vorzusehen, der jeder Konflikt, in dem auf dem gewöhnlichen Verhandlungswege eine Verständigung nicht erzielt wird, vorzulegen ist. Die Entscheidungen dieser Ausgleichsinstanz sind endgültig und für beide Parteien bindend. Es ist Pflicht beider Parteien, sich dieser Entscheidung zu unterwerfen. Die nähere Zusammensetzung der Ausgleichsinstanz ist in den Abkommen festzustellen. Als Grundsatz gilt, dass sich diese paritätisch zusammensetzen.

Ferner sieht der Gesetzentwurf die Schaffung einer Vermittlungsinstanz (Board of Mediation) vor. Diese setzt sich aus fünf von dem Präsidenten zu ernennenden Mitgliedern zusammen. Die Mitglieder der Vermittlungsinstanz haben ein Jahreseinkommen von je \$ 12.000 und dürfen weder pekuniär noch in einer sonstigen Art an einer Organisation des Personals oder irgend einer Eisenbahn-Gesellschaft interessiert sein.

Die Vermittlungsinstanz kann in folgenden Fällen angerufen werden:

a) in Streitfällen, die sich aus Klagen über die Auslegung oder Anwendung von Uebereinkünften betr. die Löhne, Arbeitsreglemente und Arbeitsbedingungen ergeben und die in gemeinsamen Verhandlungen nicht beigelegt und von der Ausgleichsinstanz nicht entschieden worden sind;

b) bei Konflikten betr. Aenderung der Löhne, Arbeitsreglemente und Arbeitsbedingungen, über die in direkten Verhandlungen zwischen den beteiligten Parteien keine Verständigung erreicht wird;

c) bei jedem sonstigen Konflikt, über den die beteiligten Parteien keine Verständigung erreichen.

Die Vermittlungsinstanz hat sich nach Anrufung in jedem Falle sofort mit den streitenden Parteien in Verbindung zu setzen und alles zu tun, um auf dem Vermittlungswege diese zu bestimmen, sich zu verständigen. Sind diese Bemühungen ergebnislos, so hat die Vermittlungsinstanz die Parteien zu bewegen, ihren Streitfall einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

In jedem Falle, in dem eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung einer Uebereinkunft entsteht, kann jede der beteiligten Par-

teien die Meinung der Vermittlungsinstanz einholen. Nach Anhören beider Seiten hat diese ihre Interpretation innerhalb 30 Tagen mitzuteilen.

Wird in einem Konflikt eine Verständigung weder auf dem Wege direkter Verhandlungen noch durch das Eingreifen der Vermittlungsinstanz erreicht, so ist dieser einem Schiedsgericht zu unterbreiten. Dieses setzt sich zusammen aus je einem von den beteiligten Parteien ernannten Vertreter und einem von diesen zu wählenden Vorsitzenden. Erzielen die beiden Vertreter innerhalb fünf Tagen keine Verständigung über die Wahl des Vorsitzenden, so ist dieser von der Vermittlungsinstanz zu ernennen. (Die am Konflikt beteiligten Parteien können auch bestimmen, dass das Schiedsgericht aus sechs Personen zusammensetzen ist).

Wird auf keine der vorgesehenen Arten eine Verständigung in einem Konflikt erzielt, der den interstaatlichen Verkehr zu unterbrechen und irgend einem Gebiet des Landes den Dienst des hauptsächlichsten Verkehrsmittels zu entziehen droht, so hat die Vermittlungsinstanz den Präsidenten zu verständigen, der hierauf aus sich heraus eine besondere Instanz einsetzen und diese mit der Untersuchung des Streitfalles betrauen kann. Die Mitglieder dieser Sonder-Instanz werden von dem Präsidenten selbst ernannt. Sie dürfen in keinem Falle irgendwie an der Gewerkschaft oder einer Gesellschaft interessiert sein. Nach der Errichtung einer solchen Instanz und während den dreissig Tagen, die der Uebermittlung des Berichtes dieser Instanz an den Präsidenten folgen, darf keine Aenderung in der Angelegenheit, aus der der Konflikt entstanden ist, vorgenommen werden, es sei denn, dass sich die beteiligten Parteien verständigen.

In amerikanischen Eisenbahnerkreisen wird angenommen, dass dieser Entwurf bis zum 1. April 1926 endgültiges Gesetz wird. Dadurch würde das Railway Labor Board, das die Löhne gesetzlich feststellte, und gegen das die Gewerkschaften von seiner Schaffung an Einspruch erhoben haben, beseitigt. Die neue Regelung ist keine obligatorische, sondern überlässt die Beschreitung der vorgesehenen Wege der freien Entscheidung. Eben dieser Umstand hat die National Association of Manufacturers (Industriellen-Verband) und ähnliche Organisationen der Vereinigten Staaten bestimmt, durch eine Delegation bei dem Präsidenten Coolidge gegen die Annahme des Gesetzentwurfes zu protestieren und die Ausgestaltung der Vermittlungsinstanz mit grösseren Befugnissen zu verlangen. Namentlich wurde von dieser Seite darauf hingewiesen, dass durch das vorgeschlagene Gesetz Streiks und Aussperrungen nicht ausgeschlossen werden.

Alters- und Invalidenversicherung der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten.

In den Vereinigten Staaten kennt man die obligatorische Alters- und Invalidenversicherung nicht. Soweit eine Versicherungskasse besteht, handelt es sich um freiwillige Einrichtungen der Unternehmungen. In den meisten Fällen tragen dann die Gesellschaften allein die Kosten und werden Beiträge seitens des Personals nicht erhoben. Dem steht gegenüber, dass die Ansprüche des Personals nur ungenügend geregelt sind. Auf die Pensionsverwaltung hat das Personal keinen Einfluss. Scheidet ein Angestellter vor Erreichung des zum Genuss der Unterstützung vorgeschriebenen Alters aus dem Dienst oder wird er vor diesem Zeitpunkt entlassen, so geht jeder Rechtsanspruch verloren.

Witwen- und Waisenspensionen scheinen bei keiner dieser Pensionskassen vorgesehen zu sein. Selbst bei Eintritt dauernder Erwerbsunfähigkeit wird Invalidenunterstützung nur nach Zurücklegung von 20 und mehr Dienstjahren gewährt. Eine Ausnahme von dieser Regel wird nur dann gemacht, wenn die Erwerbsunfähigkeit die Folge eines Dienstunfalls ist, doch sehen nur die Pensionsbestimmungen sehr vereinzelter Gesellschaften diese Ausnahme vor.

Einen Ueberblick über die hauptsächlichsten Merkmale der bei einer Reihe amerikanischer Eisenbahngesellschaften bestehenden Pensionskassen bietet die nachstehende Zusammenstellung, die der Monthly Labor Review, der vom Arbeitsministerium der Vereinigten Staaten herausgegebenen Monatschrift, vom Januar 1926 entnommen ist.

Gesellschaft	Seit	Einbegriffene Angestellte	Quelle des Fonds	Pensionierung				Invalidität	
				Betrag		Voraussetzung		Betrag	Voraussetzung
				Grundbetrag pro Dienstjahr	Maximum pro Monat	Dienstjahre	Alter		
Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Co.	1907	Sämtliches Personal das bei Eintritt noch keine 50 Jahre alt ist	Gesellschaft	1 1/4 % des Höchstdurchschnittseinkommens in 10 einander folgenden Jahren zuzügl. 3/4 % des betr. \$ 50 im Monat übersteigenden Einkommens	\$ 75; Minimum \$ 20	15	65	Wie bei Pensionierung	Bei dauernder Erwerbsunfähigkeit nach 15 Dienstjahren
Atlantic Coast Line Railroad Co.	1903	Alle Angestellte	dto	1 % des Durchschnittseinkommens in den letzten 10 Jahren	Minimum, \$ 15	10	Beamte: 70. Sonstiges Personal: 65	dto	Wie oben im Alter zwischen 61 und 70 nach 10 Dienstjahren. Unter 61 Jahren nach 20 Dienstjahren.
Baltimore & Ohio Railroad Co.	1884	Alle die während 4 Jahren der Unterstützungskasse angehört	dto	Richtet sich nach Gehalt, Dienstdauer, und Mitgliedsklasse zum Unterstützungsfonds	\$ 1.37 1/2 (pro Tag); aussch. Sonntage; Minimum; 25 cts pro Tag	10	65	—	—
Boston & Maine Railroad and subsidiaries	1901	Alle	dto	1 % des Durchschnittsverdienstes in letzten 10 Jahren (bis 40 Dienstj.)	\$ 75	30	Kein Alter festgesetzt. Nurdauernd total erwerbsunfähige kommen in den Genuss	—	—
Buffalo, Rochester & Pittsburgh Railroad	1903	Alle	dto	2 % des Durchschnittsverdienstes während der letzten 10 Jahre	\$ 75; Minimum \$ 25	20	70, eventuell 65—69	Wie bei Pensionierung; nach Gutfinden des Präsidenten	Im Alter von 60 bis 64 Jahre nach 20 Dienstj.
Canadian Pacific Railway Co.	1902	Alle die unter 42 Jahren eintreten; alle die seit 5. Juli 1904 beschäftigt sind	dto	1 % des Durchschnittsverdienstes während der letzten 10 Jahre	Minimum \$ 20	10	65; nach Gutfinden des Pensionskomitees von 60 bis 65	—	—
Chicago, Burlington & Quincy Railroad Co.	1922	Alle	dto	dto	\$ 150; Minimum \$ 25	20	für Zug- u. Streckenpersonal bei 70 Jahren; nach Gutfinden der Pensionsverwaltung bei 65 Jahren	Wie bei Pensionierung.	Nach 25 Dienstj.

Gesellschaft	Seit	Einbegriffene Angestellte	Quelle des Fonds	Pensionierung				Invalidität	
				Betrag		Voraussetzung		Beitrag	Voraussetzung
				Grundbetrag pro Dienstjahr	Maximum pro Monat	Dienstjahre	Alter		
Chicago & North Western Railway Co.	1901	Alle	Gesellschaft bis \$ 200.000 jährlich	1 0/0 des Durchschnittsverdienstes während der letzten 10 Jahre	Minimum \$ 12	20	70	Wie bei Pensionierung	Bei ständiger Erwerbsunfähigkeit nach 20 Dienstj.
Chicago, Rock Island & Pacific Railway Co. and Chicago, Rock Island & Gulf Railway Co.	1910	Alle die unter 50 Jahren eintreten	Gesellschaft	dto	\$ 150; Minimum \$ 20	20	70	dto	Wie oben nach 25 Dienstj.
Chicago, St. Paul Minneapolis & Omaha Railway Co.	1906	Alle	Gesellschaft bis \$ 105.000 jährlich	dto	Minimum \$ 12	20	dto	dto	Wie oben nach 20 Dienstj.
Delaware, Lackawanna & Western Railroad Co.	1902	dto	Gesellschaft	dto	Minimum \$ 25	25	dto	dto	Zwischen 60 u. 69 nach 25 Dienstj.
Grand Trunk Railway Co. of Canada	1908	dto	dto	1 0/0 des höchsten Durchschnittseinkommens in 10 einander folgenden Jahren	Minimum \$ 200 (pro Jahr)	15	65	dto	Zwischen 60 u. 64 nach 20 Dienstj. In jedem Alter nach 10 Dienstj. wenn Erwerbsunfähigkeit auf Dienstunfall zurückzuführen ist
Great Northern Railway Lines	1916	Alle mit Ausnahme der Dienstchefs	Gesellschaft, Anfangsbetrag: \$ 1.000.000	1 0/0 des Durchschnittseinkommens in den letzten 10 Jahren	\$ 75; Minimum \$ 25	20	70, eventuell 65	dto	Ständige Erwerbsunfähigkeit nach 25 Dienstjahren
Illinois Central Railroad Co.	1901	Alle mit Ausnahmenderer, die nach dem 45. Lebensjahr eintreten	Gesellschaft	dto	Minimum \$ 25 (im Monat)	—	70	dto	25 Dienstjahre für Männer; 20 für Frauen. In besonderen Fällen 15 Dj.
Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railway Co.	1910	Alle	dto	dto	Minimum \$ 15	15	65, eventuell 70	dto	15 Dienstjahre
Nashville, Chattanooga & St. Louis Railway	1914	dto	dto	dto	Minimum \$ 10, bis \$ 20	10	Zug- und Streckenpersonal: 65; sonst: 70	Nach Gutfinden der Pensionsverwaltung	Ständige Erwerbsunfähigkeit nach 20 Dienstjahren
New-York Central Lines	1910	dto	dto	dto	\$ 250; Min. \$ 10	15	70	dto	20 Dienstjahre
New-York, Chicago & St. Louis Railway Co.	1914	Alle die unter 45 Lebensj. eintreten	dto	dto	\$ 200; Min. \$ 5	10	70	dto	dto
New-York, New Haven and Hartford Railroad	—	—	dto	—	—	30	In jedem Alter, wenn der Arzt der Gesellschaft bescheinigt, dass Dienst nicht fortgesetzt werden kann.	—	—
Norfolk & Western Railway Co.	1917	Alle	dto	—	Min. \$ 20	—	70 event. bei 65 nach 25 Dienstjahren	Wie bei Pensionierung	20 Dienstjahre
Pennsylvania Railroad System	1900	dto	dto	dto	Min. \$ 15	—	70	dto	65—69 Jahre, nach 30 Dienstjahren
Philadelphia & Reading Railway Co.	1902	dto	dto	dto	—	30	70	Nach Gutfinden des Präsidenten	Bei vollständiger Erwerbsunfähigkeit von 65—69 Jahren, jedoch in jedem Alter wenn Folge eines Dienstunfalls

Gesellschaft	Seit	Einbegriffene Angestellte	Quelle des Fonds	Pensionierung				Invalidität	
				Betrag		Voraussetzung		Betrag	Voraussetzung
				Grundbetrag pro Dienstjahr	Maximum pro Monat	Dienstjahre	Alter		
Rock Island Lines	1909	Alle	Gesellschaft	1 % des Durchschnittseinkommens in den letzten 10 Jahren	\$ 150; Min. \$ 20	20	Kanzlisten u. Beamte bei 70, Zug- und Streckenpersonal bei 65 Jahren	Nach Gutfinden des Präsidenten	Vollständige Erwerbsunfähigkeit nach 25 Dienstj.
Southern Pacific Co and Southern Pacific Lines in Texas and Louisiana	1903	dto	dto	dto	—	20	dto	dto	60—70 Jahre nach 20 Dienstj. Bei vollständiger Erwerbsunfähigkeit in jedem Alter n. 25 Dienstj. für Männer, und 20 Dienstj. für Frauen.
Union Pacific System	1910	dto	Gesellschaft Anf betrag \$ 100.000 u. bis \$ 50.000 jährlich	dto	Minimum \$ 25	20	dto	dto	dto
Union Pacific System, Oregon-Washington Railroad & Navigation Co.	1910	dto	dto	dto	dto	20	dto	dto	dto
West. Maryland Railway Co.	1916	dto	Gesellschaft	dto	\$ 100; Minimum \$ 15	20	65; in jedem Alter nach 45 Dienstj.	—	Nach Gutfinden des Exekutiv-Komitees



Die Bestimmungen betr. die Erlaubniserteilung zum Führen von Kraftfahrzeugen.

I.

Nachstehend bringen wir eine Zusammenfassung der in verschiedenen Ländern bestehenden Bestimmungen betr. die Erlaubniserteilung zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Bemerkt sei, dass in einer Reihe von Ländern die Erteilung der Fahrerlaubnis praktisch an keine Vorschriften gebunden ist, wogegen diese in mehreren andern Ländern nicht nur von der Erfüllung konkreter Voraussetzungen sowohl hinsichtlich der Ausbildung als der körperlichen Eignung abhängig gemacht wird, sondern auch die Chauffeurschulen, in denen die Kraftfahrer ausgebildet werden, behördlich überwacht werden. In letzterer Hinsicht sind namentlich Deutschland und Schweden bahnbrechend vorgegangen. Auch in Oesterreich ist zur Zeit ein neues Kraftfahrzeuggesetz in Behandlung, das die Ausübung der Lehrtätigkeit an Chauffeurschulen von der Ablegung einer besonderen behördlichen Prüfung abhängig macht.

DEUTSCHLAND.

Die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis sind:

- 1) der Gesuchsteller muss 18 Jahre alt sein;

2) Vorlage einer ärztlichen Bescheinigung, dass der Gesuchsteller über die körperlichen Eignungen verfügt;

3) Vorlage eines Nachweises, dass der Gesuchsteller bei einer behördlich anerkannten Person oder Einrichtung, die sich mit der Ausbildung von Chauffeuren befasst, theoretisch und praktisch ausgebildet worden ist.

Hierauf ist vom Gesuchsteller eine Prüfung bei einem behördlich angewiesenen Sachverständigen abzulegen und zwar mittels eines Kraftfahrzeugs der selben Betriebsart und Klasse, das im Erlaubnisgesuch angeführt wird. Die Prüfung erfolgt sowohl mündlich als praktisch. Die mündliche Prüfung erstreckt sich auf allgemeine Kenntnis der Hauptteile des vorgeführten Fahrzeugs, genaue Kenntnis der Lenkvorrichtung, der Bremsen, des Geschwindigkeitswechsels, des Rücklaufs, der Radbereifung, Verhalten in besonderen Fällen; Beurteilung der Verkehrssicherheit des Fahrzeugs vor Antritt der Fahrt; sowie Kenntnis der für den Führer eines Kraftfahrzeugs massgebenden gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften. Die praktische Prüfung umfasst: a) Fahrübungen auf kurzer Strecke (Einhaltung einer gegebenen Fahrtrichtung, Ausweichen vor angedeuteten Hindernissen, schnelles Halten, Rückwärtsfahren, Wenden); b) Probefahrt auf freier Strecke mit mässigem Verkehr; c) abschliessende Prüfung in freier Fahrt, auch durch belebtere Strassen, in mindestens einstündiger Dauerfahrt.

Zeigt der Gesuchsteller bei den Prüfungen Unkenntnis oder Unsicherheit, so ist die Prüfung sofort abzubrechen. Die Prüfung ist nur dann als bestanden anzusehen, wenn der Prüfling in allen Gegenständen genügende Sachkenntnis bewiesen hat.

Zur Ausbildung von Chauffeuren werden nur solche Personen zugelassen, die mindestens drei Jahre hindurch eine vorwurfsfreie Tätigkeit als Chauffeur-

ausgeübt haben. Sie müssen eine Fahrlehrerprüfung unter Leitung eines amtlich anerkannten Sachverständigen abgelegt haben.

Wer aus der Ausbildung von Chauffeuren ein gewerbmässiges Unternehmen macht, hat hierzu noch eine besondere Erlaubnis nötig, deren Erteilung von verschiedenen Bedingungen abhängig gemacht wird. U.a. wird untersucht, ob die Errichtung eines solchen Unternehmens einem Bedürfnis entspricht, ob der Unternehmer über die nötige Zuverlässigkeit und Eignung verfügt, sowie die finanziellen und technischen Voraussetzungen erfüllt. Das Unternehmen muss eine Haftpflichtversicherung gegen Unfälle für die Lehrwagen und die Fahrlehrer abschliessen und darf nicht als Stellenvermittler auftreten. Die Behörden haben das Recht, jederzeit Unterricht, Lehrmittel, Listen der Auszubildenden, usw. zu kontrollieren. Im Jahre muss mindestens zweimal seitens der Sachverständigen Bericht über die Leistungen der Fahrlehrer und die Instandhaltung der Lehrfahrzeuge erstattet werden. Laufen diese Berichte unbefriedigend, so kann die Erlaubnis zur Ausübung der Lehrtätigkeit entzogen werden.

Bemerkenswert ist noch, dass es der „Reichsabteilung Kraftfahrer des Deutschen Verkehrsbundes“ gelungen ist, in die Bestimmungen über die Chauffeur-Schulen folgenden Artikel einzufügen:

„Jede höhere Verwaltungsbehörde bildet, soweit nicht die Landeszentralbehörde etwas anderes bestimmt, an ihrem Sitz einen Ausschuss, der aus Vertretern der Kraftfahrzeugfabrikanten, — Händler, Kraftfahrzeuge betreibenden Unternehmer, Kraftfahrzeughalter- und Berufsfahrervereinigungen und den amtlich anerkannten Sachverständigen bestehen soll. Der Ausschuss steht der höheren Verwaltungsbehörde bei Durchführung dieser Verordnung beratend zur Stelle; seine Tätigkeit ist ehrenamtlich.“

Hierdurch ist den Berufskraftfahrern ein gewisses Mitbestimmungsrecht bei der Durchführung der Verordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen eingeräumt.

SCHWEDEN.

In Schweden wird ein Unterschied zwischen Autobesitzer (Selbstfahrer) und Berufskraftfahrer gemacht in dem Sinne, dass an den letzteren höhere Ansprüche gestellt werden. Im allgemeinen kann eine Fahrerlaubnis an Personen, die das 18. Lebensjahr überschritten haben, erteilt werden. Der Gesuchsteller muss ein ärztliches Zeugnis vorlegen, aus dem hervorgeht, dass Seh- und Gehörschärfe gewissen Voraussetzungen entsprechen. Ausserdem muss ein Zeugnis beigefügt werden, das den einwandfreien Leumund des Gesuchstellers bestätigt. Schliesslich muss noch ein Zeugnis vorgelegt werden, aus dem hervorgeht, dass der Gesuchsteller mit gutem Erfolg eine Prüfung vor dem Distriktskontrolleur für Kraftfahrwesen abgelegt hat.

Die Prüfung erfolgt sowohl in theoretischer als in praktischer Hinsicht. Der Prüfling muss mit der Konstruktion des Kraftwagens vertraut sein und dessen Führung beherrschen. Bei etwaigem Einzug der Fahrerlaubnis muss zwecks Erteilung einer neuen eine neue Prüfung erfolgen.

Berufskraftfahrer müssen mindestens 20 Jahre alt sein und eine Fahrerlaubnis besitzen. Sie werden einer besonderen Prüfung durch den Kontrolleur unterzogen. Die Zulassung als Berufskraftfahrer muss ausserdem durch die mit der Erteilung von Lizenzen betraute Behörde gutgeheissen werden.

Die privaten Chauffeurschulen stehen in Schweden unter Kontrolle der Distriktsbehörden. Zur Ausübung der Lehrtätigkeit an diesen Schulen ist eine besondere behördliche Erlaubnis nötig, deren Erteilung von der erfolgreichen Prüfung durch die im Kraftfahrgesetz

vorgesehenen Kontrolleure abhängig gemacht wird. Die Behörden haben ausserdem das Recht, die Schulen zu inspizieren und ungeeignet befundene Lehrer unter Bekannngabe in der lokalen Presse von ihrer Funktion zu entheben. Auch die alleinstehenden, mit keinem Unternehmer verbundenen Lehrer sind der behördlichen Kontrolle unterstellt.

(Schluss folgt).

Verschlechterung der Bemannungs Vorschriften für die Rheinschiffahrt.

In der im November 1925 in Strassburg stattgefundenen Sitzung der „Zentralkommission für die Rheinschiffahrt“ — einer aus Regierungsvertretern der an der Rheinschiffahrt beteiligten Länder gebildeten, aber naturgemäss von den Reedereien stark beeinflussten Instanz — wurde eine Abänderung der gegenwärtigen Bemannungsvorschriften beschlossen, deren Durchführung für das Personal der Rheinschiffahrt eine erhebliche Verschlechterung bedeutet, da hierdurch die Besatzungsstärke wesentlich herabgesetzt wird. Ueber den Umfang der Verschlechterung unterrichtet nachstehende Uebersicht:

Besatzungsstärke (ausser dem Schiffsführer)		bisher		jetzt	
	von	15— 500 Tonnen		von	15— 750 Tonnen
1 Matrose	„	500— 750	„	„	750—1000
1 „ u. 1 Junge	„	750—1000	„	„	1000—1500
2 Matrosen	„	1000—1500	„	„	1500—2500
2 „ u. 1 Junge	„	1500—2500	„	„	2500—3000
3	„	2500—3000	„	„	3000
3 „ u. 1 Junge	„		„	„	

Wohl wird in den neuen Bestimmungen gesagt: „Eine Verstärkung der Besatzung usw. ist zu verlangen, soweit die Fahrzeuge nicht mit mechanischen Hilfsmitteln zum Heben der schweren Anker und Schleppstränge ausgerüstet sind“, aber tatsächlich bilden diese Hilfsmittel praktisch keine derartige Erleichterung, dass ihr Vorhandensein eine Verringerung der Besatzungsstärke, wie sie mit den neuen Bestimmungen bezweckt wird, rechtfertigt.

Das deutsche Reichsverkehrsministerium hat bereits im „Reichsverkehrsblatt für Reichswasserstrassen sowie Luft- und Kraftfahrwesen“ vom 28. Dezember 1925 die Anweisung zu den neuen Besatzungsbestimmungen veröffentlicht, doch sind die im Deutschen Verkehrsbund organisierten Binnenschiffer nicht gewillt, sich mit dieser Verschlechterung abzufinden. Jedenfalls hat sich der Deutsche Verkehrsbund am 4. Januar 1926 schriftlich an das Reichsverkehrsministerium gewandt und diesem u.a. mitgeteilt:

„Wir stellen fest, dass die Arbeitnehmerorganisationen seitens der deutschen Regierung vor der Verhandlung in Strassburg über diese Angelegenheit weder befragt, noch irgendwie mit der Angelegenheit auf eine sonstige Art und Weise befasst worden sind.“

Die neue Anweisung sieht eine derartige Verschlechterung der bis jetzt bestehenden Bemannungs Vorschriften und somit eine derartig hohe Mehrbelastung der im Gegensatz zu der bisher stärkeren jetzt weniger starken Besatzung vor, dass diese Bestimmungen für uns als Arbeitnehmerorganisationen nicht tragbar sind und nicht anerkannt werden können.

Wir ersuchen, uns vor Inkrafttreten dieser Anweisung gefl. Gelegenheit geben zu wollen, mit dem Reichsverkehrsministerium in der Angelegenheit darüber beraten zu können, wie ohne Komplikationen der alte Zustand wiederhergestellt werden kann, da das Personal nicht gewillt ist, diese ihm auf eine kalte Art und Weise aufgedrückte Mehrbelastung hinzunehmen.

Es berührt uns ganz ausserordentlich unangenehm, konstatieren zu müssen, dass das Reichsverkehrsministerium von seinen bisherigen Gepflogenheiten, nämlich in solchen Angelegenheiten vorher mit den Arbeitnehmerorganisationen Rücksprache zu nehmen, abgewichen ist, um so mehr, da wir feststellen konnten, dass die Vertreter der Arbeit-

geber seitens der Reichsregierung in diesem Falle um ihren Rat befragt worden sind bzw. Vorschläge für die neue Regelung gemacht haben."

Hierzu bemerkt „Die Schifffahrt“, das Organ des Deutschen Verkehrsbundes, in seiner Nummer vom 16. Januar:

„Das Binnenschiffahrtspersonal wird den Kampf gegen die Verschlechterungen seiner Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie seiner sozialrechtlichen Stellung aufnehmen. Die Regierung ist gewarnt, sie möge den Bogen nicht überspannen. Alle Verantwortung für die Folgen solcher Massnahmen fällt auf sie zurück, denn sie hat sich von den Unternehmern zu solchen Schritten im Interesse der Unternehmer ohne Anhören der Arbeiterorganisationen verleiten lassen.“

Die Entwicklung des Systems der Verkehrswachten in Deutschland.

Zwecks gemeinsamer Beeinflussung der Öffentlichkeit zur Verminderung der mit dem modernen Strassenverkehr verbundenen Gefahren ist vor etwa einem Jahr auf Betreiben der im Deutschen Verkehrsbund organisierten Berufskraftfahrer die „Deutsche Verkehrswacht“ gegründet worden. Im ganzen schlossen sich sofort 16 Grossorganisationen des Verkehrs an. Das Wirken dieses Instituts ist von dem Gedanken bestimmt, durch Erziehung der Kraftfahrer, Pferdenlenker, Radfahrer und Fussgänger zur Selbstzucht im Strassenverkehr die allgemeine Verkehrssicherheit zu fördern.

Nach einjähriger Wirksamkeit der „Deutschen Verkehrswacht“ kann festgestellt werden, dass diese die daran geknüpften Erwartungen in hohem Masse erfüllt hat. Es bestehen heute bereits in 52 deutschen Städten Verkehrswachten. Im wesentlichen hat sich die „Deutsche Verkehrswacht“ folgende Aufgaben gestellt und durchgeführt:

Gegenseitige Kontrolle der Strassenbenutzer durch aus den Kreisen der Fahrzeuglenker ausgewählte Verkehrswachtleute, die auf diejenigen Fahrer erzieherisch einwirken sollen, die die Verkehrsregeln nicht beachten;

Einwirkung auf die Behörden zwecks Bereitstellung von Mitteln zur Milderung der Gefahren des Strassenverkehrs;

Einwirkung auf die Schulbehörden zwecks Einführung obligatorischen Verkehrsunterrichts für die Kinder;

Herstellung von Verkehrsfilmen, durch die das Publikum über seine Fehler im Strassenverkehr aufgeklärt und zu deren Vermeidung erzogen wird;

Ermahnung der Mitglieder zur Selbstzucht sowohl in der Presse als in Versammlungen und Konferenzen;

Anzeige von Personen, die fortgesetzt gegen die Verkehrsregeln verstossen, an die Polizei;

Einwirkung auf Richter und Staatsanwälte, bei ihrer Amtsausübung die Aufklärungsarbeit über den modernen Verkehr und die damit verbundenen Gefahren zu unterstützen und für gerechte Beurteilung von Vergehen zu sorgen.

Ausserdem bewegt sich die Tätigkeit der Verkehrswachten noch auf einer Reihe anderer Gebiete wie Verbesserung der Wegmarkierungen, grösserer Sicherung der Eisenbahnübergänge usw.

In mehreren Städten hat sich bereits ein regelmäs-

siges Zusammenwirken zwischen den polizeilichen Behörden und den örtlichen Verkehrswachten herausgebildet in der Weise, dass die Regelung des Strassenverkehrs durch das Polizeipräsidium nach vorheriger Verständigung und im Einvernehmen mit den „Verkehrswachten“ erfolgt.

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen hält der Deutsche Verkehrsbund das System der Verkehrswachten für sehr empfehlenswert und regt die Organisationen anderer Länder an, im Interesse aller Berufskraftfahrer die gleiche Einrichtung zu propagieren.

Auf dem Wege zu einer Allianz der australischen Transportarbeitergewerkschaften.

Im Dezember vorigen Jahres fand in Melbourne eine Konferenz von Vertretern der wichtigsten Gewerkschaften des Transport- und Verkehrsgewerbes Australiens statt mit dem Ziele, die Möglichkeiten einer engeren Zusammenfassung aller Organisationen dieser Industrie zu untersuchen. Den Vorsitz dieser Konferenz führte Mr. A. Turley (Präsident der Waterside Workers' Federation), während Mr. R. Keane (Generalsekretär des Australischen Eisenbahnverbandes) als Sekretär fungierte.

Die Diskussion ergab, dass alle Delegierte eine strengere organisatorische Zusammenfassung aller Gewerkschaften des australischen Transport- und Verkehrsgewerbes als notwendig betrachteten. Dagegen gingen die Meinungen über die zur Verwirklichung dieses Zieles einzuschlagenden Schritte auseinander. Während die einen für eine Verschmelzung sämtlicher in Frage kommenden Gewerkschaften eintraten, befürworteten andere die Schaffung einer Gewerkschaftsallianz. In der schliesslich mit Stimmenmehrheit angenommenen Resolution wird als Forderung aufgestellt:

„Die Bildung einer Australischen Transport-Allianz mit einer aus je zwei Vertretern jeder Transportgewerkschaft bestehenden Exekutive, die alle Transport-Konflikte zu behandeln hat.“

Zugleich formulierte die Konferenz die Statuten für die Australische Transport-Allianz, in denen der Zweck des Bündnisses wie folgt beschrieben wird:

a) Schaffung eines Apparates, mittels dessen industrielle Konflikte innerhalb der Transportindustrie, die mehr als eine Gewerkschaft betreffen, in einer geeigneteren Weise behandelt und die Interessen der Mitglieder gefördert oder gewahrt werden;

b) die Verschmelzung aller der Australischen Transport-Allianz angeschlossenen Gewerkschaften bei der frühesten Gelegenheit zu verwirklichen.

Zur Kontrolle werden errichtet:

a) Ein Föderalrat, bestehend aus je zwei Vertretern der angeschlossenen Gewerkschaften;

b) einzelstaatliche Komitees, bestehend aus je zwei Vertretern der angeschlossenen Gewerkschaften.

Hinsichtlich der Befugnisse wird bestimmt:

Der Föderal-Rat der Australischen Transport-Allianz ist befugt, in jeden Konflikt einzugreifen, in den möglicherweise Transportarbeiter mehr als eines Staates verwickelt werden können. Desgleichen kann er sich aller Angelegenheiten annehmen, die einen interstaatlichen Charakter haben oder mehr als eine Gewerkschaft betreffen. Die staatlichen Komitees haben alle Konflikte zu überwachen, in die innerhalb

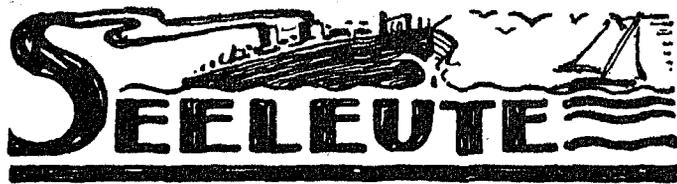
der Grenzen ihres Staates mehr als eine Transportgewerkschaft einbezogen werden kann.

Jede angeschlossene Gewerkschaft ist verpflichtet, ehe sie eine Aktion unternimmt, die geeignet ist, andere Gewerkschaften in den Konflikt zu verwickeln, dem Sekretär des betr. staatlichen Komitees diese Absicht mitzuteilen. In diesem Falle ist sofort das staatliche Komitee zusammenzurufen, um sich mit der Angelegenheit zu befassen. Ohne Zustimmung des staatlichen Komitees darf eine Niederlegung der Arbeit nicht erfolgen.

Ist nach Ansicht des staatlichen Komitees ein Konflikt geeignet, über das Gebiet eines Staates hinauszugreifen, so hat dessen Sekretär sofort dem Sekretär des Föderalrats Bericht zu erstatten, der nötigenfalls eine Sitzung des Föderal-Rats einzuberufen hat.

Ferner besagen die Statuten:

„Jede der Allianz nicht angeschlossene Transportgewerkschaft, die ohne sich an die Allianz zu wenden, zu einer direkten Aktion übergeht, durch die andere, der Allianz angeschlossene Transportgewerkschaften in einen Konflikt verwickelt werden, hat weder Anspruch auf moralische, noch auf finanzielle Unterstützung seitens der Gewerkschaften der Transport-Allianz“.



Der neue Tarifvertrag in der isländischen Fischerei.

Seitens der Reykjavik Sailors' & Fishermen's Union (Island) wird der I. T. F. berichtet:

Bei Absendung unseres letzten Berichtes (Siehe Mitteilungsblatt der I. T. F. 3. Jahrgang No. 10) hatte der amtliche Schiedsrichter einen Kompromiss vorgeschlagen, demzufolge die Heuern ab 1. Februar 1926 um 13 % und das Lebergeld um 13,3 % herabgesetzt werden sollten. Diesem Vorschlag hatten die Reeder zugestimmt, wogegen ihn die Mitglieder unserer Organisationen mit einem Stimmenverhältnis von vier zu eins ablehnten. Infolgedessen verhängten die Unternehmer Ende Oktober die Aussperrung und legten ein Schiff nach dem andern bei der Rückkehr auf. Der Schiedsrichter setzte seine Vermittlungsbemühungen fort und versuchte eine Verständigung auf der folgenden Grundlage herbeizuführen: Herabsetzung der Heuern um 11,5 % und des Lebergeldes um 10 % ab 1. Januar 1926. Auch dieser Vorschlag wurde seitens der Seeleute mit einer geringen Mehrheit abgelehnt, worauf die Unternehmer erklärten, dass sie jedes weitere Entgegenkommen entschieden ablehnen würden. Ende November lud der Vermittler wieder zu einer Konferenz ein, in der schliesslich eine Verständigung auf der nachstehenden Grundlage erreicht wurde: Herabsetzung der Heuern des Deckpersonals um 9,6 %, unveränderte Beibehaltung der gegenwärtigen Heuern des Maschinenpersonals, Herabsetzung des Lebergeldes um 6,6 %.

Auf der Basis des Jahreseinkommens des Deckpersonals für 1925 bedeutet dies praktisch eine Herabsetzung des Verdienstes um 8,5 %, doch ist hierbei zu berücksichtigen, dass der Lebenshaltungsindex im Laufe des letzten Jahres um 12 % gesunken ist.

Die Transport-Allianz umschliesst alle Gruppen des Transport- und Verkehrsgewerbes, also Eisenbahner, Strassenbahner, Seelute, Hafenarbeiter, Fuhrleute, Kraftwagenfahrer usw. Stimmen alle Organisationen dem Statutenentwurf und damit der Gründung der Australischen Transport-Allianz zu, so würden dieser etwa 150.000 Organisierte angeschossen sein. Sie wäre damit das weitaus grösste und mächtigste Bündnis innerhalb der australischen Gewerkschaftsbewegung. Die Entscheidungen der Organisationen soll bis spätestens 1. Februar 1926 getroffen sein. Alle Wahrscheinlichkeit spricht für die Annahme der Konferenzbeschlüsse durch die bedeutenderen Transport- und Verkehrsgewerkschaften.

Die Bündnis- und Verschmelzungstendenzen machen sich innerhalb der australischen Gewerkschaftsbewegung schon seit vielen Jahren geltend. Er scheint indessen, dass der in der letzten Zeit in Australien bemerkbar gewordene und speziell bei den letzten Wahlen zum australischen Bundesparlament zum Ausdruck gekommene politische Rückschlag die Furcht vor einem wirtschaftlichen Rückgang geweckt, und damit die obigen Tendenzen verstärkt hat. Jedemfalls sind die Gewerkschaften fest entschlossen, das auf wirtschaftlichen Gebiet Erreichte mit allen Mitteln festzuhalten. Diesem Zwecke soll auch die Transport-Allianz in erster Linie dienen.

Der neue Tarifvertrag trat am 1. Januar 1926 in Kraft und hat Geltung für drei Jahre. Die hauptsächlichsten Bestimmungen sind:

Heuern.

In der Zeit vom 1. Januar 1926 bis 31. Dezember 1926 betragen die monatlichen Heuern:

für das Deckpersonal	(Minimum) Kr. *)	235.—
„ Stewards	„	300.—
„ Hilfsmaschinisten	„	360.—
„ Heizer (mit 6 Monaten Praxis)	„	336.—
„ Heizer (ohne Praxis)	„	300.—

Lebergeld.

Landet ein Schiff seinen Fang in einem fremden Hafen, so ist für jedes volle Fass eine Extraentschädigung von 28 Kr. zu zahlen, die zu gleichen Teilen unter Kapitän, Steuerleute, Bootsman, Deckpersonal und Steward zu verteilen ist.

Landet ein Schiff seinen Fang in Island, so ist Lebergeld in Höhe von 80 % des vorgenannten Falles zu zahlen.

Ferien.

Decksleute, Stewards und Heizer erhalten jährlich eine Woche Ferien unter Fortzahlung der vollen Heuer, vorausgesetzt dass sie ununterbrochen zehn Monate bei ein und der selben Unternehmung tätig waren.

Sonstige Bestimmungen.

Heuern und Lebergeld richten sich zukünftig nach dem amtlichen Lebenshaltungsindex. Zugrundegelegt wird der für Oktober eines Jahres errechnete Index. Steigt oder fällt dieser, so tritt ab 1. Januar des folgenden Jahres eine entsprechende Erhöhung oder Verminderung der Heuern und des Lebergeldes für das ganze Jahr ein. Ist aber der Index für April 1926 höher als für Oktober 1925, dann sind Heuern und Lebergeld ab 1. Juli 1926 entsprechend zu erhöhen.

Werden Decksleute oder Heizer an Land zurückgelassen, weil ein Schiff den Fang nach fremden Häfen verbringt, so erhalten diese in der Zwischenzeit ihre Heuer fortgezahlt.

*) 100 isl. Kronen = 88 GM.

Werden Decksleute beim Laden von Kohle mitbeschäftigt, so erhalten sie für jeden Tag eine Sonderzulage von fünf Kronen.

Bleibt ein Schiff nach Schluss der Fischerei-Saison im Hafen liegen und werden die Decksleute mit Reinigungs- oder Reparaturarbeiten beschäftigt, so erhalten diese dieselben Stundenlöhne wie die Hafentarbeiter von Reykjavik. Für die Verpflegung haben sie in diesem Falle selbst aufzukommen.

Nach Rückkehr eines Schiffes von einer Fangreise in einen isländischen Hafen sind Deckpersonal, Stewards und Heizer von jedem Wach- oder Borddienst während der Ladungsarbeiten zu befreien.

Der vorstehende Vertrag betrifft nicht die Heringsfischerei. Für diese wird ein besonderes Abkommen getroffen.

Die neuen Heuern in der isländischen Dampfschiffahrt.

Nach einem zehntägigen Konflikt kam im Januar ein neuer Tarifvertrag zwischen der Iceland Steamship Company und der Reykjavik Sailors and Fishermen's Union zustande, in dem die Heuern wie folgt festgelegt wurden:

Decksleute.

Zimmerleute, Bootsleute.	Kr. *)	255.00
Vollmatrose	"	227.00
Leichtmatrose (befahren).	"	145.00
Leichtmatrose (unbefahren).	"	93.00

Heizpersonal.

Donkeyman	Kr. *)	267.00
Heizer	"	252.00
Trimmer	"	164.00

Ueberstunden, sowie Arbeiten an Ruhetagen, werden mit 0,70 Kr. pro halbe Stunde vergütet.

Arbeitszeit.

Im Hafen beträgt die Arbeitszeit 8 Stunden und zwar beginnt sie um 7 Uhr morgens und endet um 5 Uhr nachm. Bei Ueberseefahrten ist der Dienst in drei Schichten einzuteilen.

Sonstige Bestimmungen.

Herrscht in einem von dem Schiff berührten Hafen Streik oder Aussperrung, so kann kein Mitglied der Besatzung zur Verrichtung von Arbeit gezwungen werden, die von andern im Zusammenhang mit dem Streik oder der Aussperrung niedergelegt worden ist.

Für Effektenverluste durch Schiffbruch, Feuer usw. ist jedem Mitglied der Besatzung eine Entschädigung von 450 Kr. zu zahlen. Der Schiffszimmermann erhält in diesem Fall noch weitere 200 Kr. Zuschuss.

Dem Personal ist an zwei halben Tagen oder an einem ganzen Tag im Monat dienstfrei zu gewähren. Kann dies nicht geschehen, so ist die Zeit mit dem Ueberstundensatz (0,70 Kr. pro halbe Stunde) zu vergüten.

Personal, das während eines Jahres bei der Gesellschaft in Dienst steht, hat Anspruch auf eine Woche Ferien im Jahr unter Fortbezug der vollen Heuer.

Zimmerleute erhalten eine Werkzeugzulage im Betrage von Kr. 15,00 im Monat.

Der neue Vertrag trat mit dem 1. Januar 1926 in Kraft und läuft bis Ende 1928. In den Vertrag ist eine

*) 100 isl. Kronen = 88 RM.

Klausel aufgenommen, wonach die Heuern und Gebühren mit dem amtlichen Teuerungsindex steigen und fallen. Zugrundegelegt wird jeweils die für den Monat Oktober eines Jahres errechnete Teuerungsnummer. Steigt oder fällt diese, so steigen und fallen im entsprechenden Ausmass die Heuern und Gebühren für das nächstfolgende, am 1. Januar beginnende Jahr. Ist indessen der Teuerungsindex für den Monat April 1926 höher als für Oktober 1925, dann tritt eine entsprechende Erhöhung der Bezüge ab 1. Juli 1926 ein.

Die Heuern in der englischen Trawler-Fischerei.

Im Nachgang zu den Berichten über die Heuerregelung in der deutschen Hochseefischerei (Mitteilungsblatt vom September 1925), und in der holländischen Hochseefischerei (Mitteilungsblatt vom Februar 1926), sowie der isländischen Hochseefischerei (in vorliegender Nummer) veröffentlichen wir nachstehend auch die gegenwärtig geltenden Heuern in der englischen Trawlerfischerei unter Zugrundelegung des mit der Grimsby Fishing Vessel Owners' Exchange Company in Grimsby, dem grössten englischen Fischerei-Hafen, geschlossenen Vertrags.

Heuern:

- a) Personal des Maschinenraums:
 1. Maschinist 70 sh. pro Woche (7 Tage) und 3 d. pro 1 £ Nettoertrag.
 2. Maschinist 59 sh. 6 d. pro Woche (7 Tage) und 2 d. pro 1 £ Nettoertrag.
 - b) Deckspersonal:
 - Dritte Hand 45 sh. 6 d. pro Woche (7 Tage) und 4 d. pro 1 £ Nettoertrag.
 - Decksleute 40 sh. 3 d. pro Woche (7 Tage) und 2 d. pro 1 £ Nettoertrag.
 - Trimmer 40 sh. 3 d. pro Woche (7 Tage) und 2 d. pro 1 £ Nettoertrag.
 - Köche 40 sh. 3 d. pro Woche (7 Tage) und 2 d. pro 1 £ Nettoertrag.
- Verpflegung während der Fahrt geht auf Kosten des Reeders.

Allgemeine Bestimmungen:

Die Heuer ist von dem Tage an zahlbar, an dem der Angemusterte angewiesen ist, sich auf dem Schiff einzufinden.

Jeder Angemusterte, der verpflichtet ist beim Entladen des Fanges behilflich zu sein, hat bei Nichteinhaltung dieser Verpflichtung die Kosten für einen Ersatzmann zu zahlen.

In der Fahrt in der Nordsee hat die Schiffsbemannung aus 9, in der Fahrt nach den Fär Oer-Inseln sowie nach Westen aus 11, in der Fahrt nach Island aus 12 Köpfen maximum zu bestehen. Lehrlinge oder Jungen, die seit einem Jahr und mehr Dienst tun, werden als Mitglieder einer Schiffsbemannung betrachtet.

Im Kabeljaufang sind die Heuern für Decksleute und Köche 42 sh. pro Woche mit dem Unterschied, dass der Fanganteil für Decksleute 3 d. und für Köche 2 d. pro 1 £ Nettoerlös beträgt. Für das Maschinenpersonal sind Heuern und Fanganteil die gleichen wie oben.

Die Schiffsbemannung hat aus 13 Köpfen zu bestehen.

Erklärung der Werte:

- 1 £ = 20 sh.; 1 sh. = 12 d.
 1 £ = 20,40 GM.; 1 sh. = rd. 1 RM.; 1 d. = rd. 8½ Pfg.

NOTIZEN.

Das Wettrennen zum Nordpol.

Die gewaltigen Fortschritte der Flugtechnik scheinen der alten Sehnsucht nach der Auffindung des Nordpols und der Erforschung der Arktis einen neuen Antrieb gegeben zu haben. Nicht weniger als etwa ein Dutzend Expeditionen treffen zur Zeit Vorbereitungen, um noch im Laufe dieses Jahres von verschiedenen Ländern ausgehend auf dem Luftwege zum Nordpol vorzudringen. Aber nun geht es nicht mehr wie früher um reine Interessen der Wissenschaft, sondern es werden noch viel weitergehende Absichten damit verbunden. Sehr unverblümt hat dies vor kurzem der Kapitän Wilkins, der Führer der amerikanischen Nordpol-Expedition ausgesprochen, die als erste in diesem Jahre sich auf den Weg nach dem unbekanntem Norden aufmacht. Er erklärte, dass das Pol-Meer dazu vorbestimmt sei, „ein entscheidender Faktor in der Welt des Handels, im Kriege, im Frieden, sowie im internationalen Verkehr zu werden“. Dabei ist Wilkins wahrhaftig nicht der einzige, der das nördliche Eismeer sich zur selben entscheidenden Rolle erheben sieht, die etwa das Mittelmeer im Altertum spielte. Die amerikanische Presse beispielsweise denkt von der Zukunft des Pol-Gebietes nicht geringer und sieht dort bereits so etwas wie ein modernes Gibraltar entstehen. Die Erklärung für diese phantastischen Ausblicke gibt ein Blick auf die Erdkugel. Man wird hierbei bemerken, dass sowohl für Europa als für Nordamerika die Ueberquerung der Arktis den kürzesten Luftweg nach Ostasien bildet. Die Benützung dieses Weges für die Fern-Luftschiffahrt würde daher eine gewaltige Zeitabkürzung bedeuten, wozu noch der Vorteil tritt, dass das Fehlen von Gebirgen und die annähernde Gleichmässigkeit der Temperatur der Luftschiffahrt äusserst günstig sind. Die Prophezeihungen Wilkins haben daher eine sehr reale und konkrete Basis.

Zunehmende Autoeinfuhr in Britisch-Indien.

In den ersten sieben Monaten 1925 sind in Britisch-Indien Autos im Werte von zusammen £ 886.700 (rund 17 Millionen GM) eingeführt worden. In den entsprechenden Monaten des voraufgegangenen Jahres betrug der Wert der eingeführten Autos £ 806.800, und in den ersten sieben Monaten 1923 £ 626.600. Dem Werte nach hat sich der Anteil der Vereinigten Staaten an dem Import vermindert, dagegen der Zahl nach um Hundert Stück (von 2176 auf 2275) vermehrt. Der Anteil der kanadischen Auto-Industrie ist sowohl dem Werte als der Zahl nach zurückgegangen. Die umgekehrte Erscheinung trifft auf England zu, das in den ersten sieben Monaten 1925 837 Autos in Indien eingeführt hat gegen 531 in der entsprechenden Zeit 1924. Gleichzeitig hob sich der Wert der englischen Einfuhr um rund 30 Prozent.

Internationaler Austausch von Eisenbahnbeamten.

Der Verwaltungsrat der Union Internationale des Chemins de Fer hat in seiner vierten Sitzung auf Antrag der deutschen Delegation den Wunsch ausgesprochen, die Eisenbahnverwaltungen möchten die Möglichkeit eines gegenseitigen Austausches junger begabter Beamten untersuchen. In Betracht für den Austausch sollen solche Beamte kommen, die bereits über eine gewisse praktische Erfahrung verfügen. Diese sollen mit Posten betraut werden, die ihnen ein Studium der Organisation und der Betriebsmethoden der Unternehmung, bei der sie vorübergehend tätig sind, ermöglichen.

Die finanzielle Entwicklung der französischen Luftschiffahrt.

Während in 1923 die Einnahmen der französischen Luftverkehrsgesellschaften nur 17 Prozent der Betriebsausgaben betrug, hoben sich diese in 1924 auf 24 Prozent und in den ersten neun Monaten 1925 bereits auf 60 Prozent. Die Linie Paris-London brachte in 1925 einen Gewin von 600.000 Franken. Die Errichtung neuer Fluglinien zwischen Lyon und Zürich, Marseille und Algier, sowie Bordeaux und Madrid ist geplant. Desgleichen sind deutsches Gebiet überfliegende Linien in Aussicht genommen.

Der Seeschiffsverkehr in Antwerpen, Hamburg und Rotterdam.

Der Eingang an Seeschiffen in den drei grossen Häfen der Nordsee betrug:

Hafen:	1925		1924	
	Schiffe	N.R.T.	Schiffe	N.R.T.
Antwerpen	9.971	17.147.260	9.709	16.348.770
Hamburg	13.241	16.636.312	12.735	15.622.020
Rotterdam	11.009	16.670.643	10.085	15.089.293
	34.221	50.454.215	32.529	47.060.083

Der Gesamtverkehr hat sich demnach sowohl der Schiffszahl als der Netto-Tonnage nach gegenüber 1924 gehoben. Den grössten Anteil an der Steigerung weist Rotterdam auf.

Der Verkehr in deutschen Seehäfen.

In 1925 sind in deutschen Seehäfen eingegangen 48.371 Schiffe mit 33.193.000 N.R.T. Auf den Nordseeverkehr allein entfielen etwas mehr als 80% der Gesamttonnage. Der Anteil einzelner Häfen stellte sich, ein- und ausgehende Schiffe zusammengenommen, wie folgt:

Hamburg	31.596	Schiffe mit zusammen	33.626.000	N.R.T.
Bremen	7.236	" " "	7.827.000	"
Emden	5.118	" " "	3.615.000	"
Stettin	6.728	" " "	3.305.000	"

Der gesamte deutsche Seeverkehr während 1925 übertraf zum ersten Male wieder den Vorkriegsumfang und zwar mit 6.5%.

Auslieferung italienischer Schifffahrtslinien an das Privatkapital.

Am 1. Januar sind die beiden bisher von den italienischen Staatsbahnen betriebenen Schifffahrtslinien, die Sizilien und Sardinien mit dem Festland verbinden (Neapel-Palermo, bezw. Civitavecchia-Terranova-Pausania) privaten Schifffahrtsunternehmungen überlassen worden. Die Uebergabe ist mit grosser Feierlichkeit erfolgt und natürlich fehlte es auch nicht an wortreichen Triumphtönen zum Ruhme der faschistischen Regierung, die „durch ihre erleuchteten Massnahmen die wirtschaftliche Macht der Nation mit jedem Tage verstärkte.....“

Der Verkehr einer Millionenstadt.

Auf den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, Schnellbahnen, Strassenbahnen und Kraftomnibussen der Stadt Berlin wurden in 1925 insgesamt 1442.6 Millionen Personen befördert. An dem Gesamtverkehr sind die Strassenbahnen mit 53.5% beteiligt. Diese beförderten allein 772.3 Millionen Passagiere. Da Berlin etwa vier Millionen Einwohner zählt so kommen auf den Kopf etwa 360 Fahrten.

Esperanto.

Esperanto und die Luftschiffahrt.

Der 3. Internationale Kongress für Luftschiffahrt in Brüssel (1926) hat folgende Entschliessung angenommen:

„In Anbetracht der grossen Dienste, die die Welthilfssprache Esperanto den internationalen Beziehungen der Luftschiffahrt bieten kann, beschliesst der Kongress die Ernennung einer internationalen Kommission mit dem Zweck, geeignete Entschliessungen für die Einführung und Verbreitung des Esperanto als technische Sprache der Luftfahrt zu studieren und vorzuschlagen.“
(I. E. S.)

Esperanto und die finnländische Regierung.

Der Unterrichtsminister Finnlands hat einem Staatszuschuss von 6000 Mark zugestimmt für die Einrichtung von Esperanto-Sonderlehrgängen für Lehrer während der Weihnachtsferien und für die Verbreitung einer Schrift in Esperanto, verfasst von E. Setälä, Professor der Sprachwissenschaft an der Universität Helsingfors und derzeitigem Minister der Auswärtigen Angelegenheiten Finnlands.
(I. E. S.)

Esperanto und die Messen.

Esperanto wird für die Werbezwecke fast aller europäischen Messen verwendet, die eine grosse Zahl von Werbeschriften in dieser Sprache herausgegeben haben. Beachtenswert ist die letzthin erschienene, prächtig ausgestattete Broschüre der Leipziger Messe, die nach 42 Ländern versandt wurde.
(I. E. S.)

Esperanto und die Frankfurter Messe.

Die Messe benützt Esperanto für viele Veröffentlichungen und hat von Neuem den guten Erfolg ihrer Esperanto-Werbung feststellen können. Nach Absendung des letzten Prospekt in Esperanto sind ihr nicht weniger als 130 Zeitungsausschnitte in 18 Sprachen aus 21 Ländern zugegangen.

Die Drucksachen werden nun nach 80 Ländern der ganzen Welt versendet. Esperanto nimmt den 4. Platz unter den verwendeten Fremdsprachen ein. Der Katalog enthält eine umfassende Warenliste in Esperanto. Auch das offizielle Organ „Der Bund“ veröffentlicht regelmässig Aufsätze in Esperanto.
(I. E. S.)

Esperanto und die Technik.

Der Deutsche Verband technisch-wissenschaftlicher Vereine (E.V.) dem die bedeutendsten Körperschaften angehören, beschäftigt sich lebhaft mit Esperanto und hat seinen Geschäftsführer zum letzten Welt-Esperanto-Kongress gesandt. Sein offizielles Organ mit Ausgaben in englischer, und spanischer Sprache (Engineering Progress und El Progreso de la Ingenieria) enthält in jedem Teil eine Esperanto-Spalte. Der Verband bemüht sich mit Hilfe der Esperanto-Verbindungen seine Beziehungen zum Auslande zu verstärken.
(I. E. S.)

Esperanto im internationalen Arbeitsamt.

Schon seit mehr als 5 Jahren benützt das Internationale Arbeitsamt im Völkerbund Esperanto für seine Zwecke. Der Zeitung „Esperanto“, dem Organ des Welt-Esperanto-Bundes (Universala Esperanto-Asocio) in Genf legt das Amt ein in einer Auflage von 10000 Stück erschienenes Nachrichtenblatt in Esperanto bei. Das Amt versendet auch alle Mitteilungen an die Presse ausser in Englisch und Französisch auch in Esperanto.
(I. E. S.)