



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61 FERNSPRECHER: 20186

INHALTSVERZEICHNIS.

Allgemeines: Von Washington über Bern nach London	49	Weitere Schmälerungen der Rechte der ungarischen Eisenbahner	57	Seeleute: Eine Sitzung des Seeleute-Beirats der I. T. F.	62
Der I. G. B. zur Londoner Konferenz	51	Gesteigerte Arbeitsleistung der Eisenbahner in Australien	57	An- und Abmusterungen in Schweden während 1925	62
Der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes über die Londoner Konferenzergebnisse	51	Die Benützung der verschiedenen Wagenklassen in Italien	57	Der Schiffsverkehr in den englischen Häfen	62
Mitteilungen des Sekretariats	52	Transportarbeiter: Vorschriften und Massnahmen zum Schutze der Hafendarbeiter	58	Aufgelegte Tonnage	63
Eisenbahner: Eine internationale Konferenz des Aufsichts- und Verwaltungspersonals bei den Eisenbahnen	53	Die Bestimmungen betr. die Erlaubniserstellung zum Führen von Kraftfahrzeugen	60	Die überseeische Auswanderung deutscher Staatsangehöriger	63
Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Tschechoslowakei)	54	Der 1. Mai und die Strassenbahner	61	Die Verkehrsentwicklung im Suez- und Panama-Kanal	63
Der 7. Kongress des französischen Eisenbahner-Verbandes	56	Die Güterbewegung auf den deutschen Stromgebieten	62	Notizen	63
				Esperanto	64

**Abdruck der Berichte mit
Quellenangabe erwünscht.**

ALLGEMEINES

Von Washington über Bern nach London.

(— 1c). Von allen Konventionen der Internationalen Arbeitskonferenzen ist und bleibt die in Washington angenommene Achtstundentag-Konvention für die Arbeiterschaft von der weitaus überragendsten Bedeutung. Obwohl seitdem 6½ Jahre verstrichen sind, haben aber bisher unter den europäischen Staaten nur Bulgarien, Griechenland und die Tschechoslowakei das Abkommen ratifiziert und dessen Inhalt zum Gegenstand ihrer Gesetzgebung gemacht, während Italien, Lettland und Rumänien zwar ebenfalls die Ratifikation nach Genf berichtet haben, aber die Durchführung entweder an gewisse Voraussetzungen knüpften oder der Ratifikation aus andern Gründen noch keine entsprechenden gesetzgeberischen Massnahmen folgen liessen. Mit Ausnahme der Tschechoslowakei stehen also die Ratifizierungen aller europäischen Industriestaaten noch aus. Aber auch in denjenigen Ländern, wo der Ratifikation die Gesetzgebung gefolgt ist, bedeutet das nicht ohne weiteres, dass der Achtstundentag wirklich im Sinne der Washingtoner Konvention geregelt ist. Das trifft im günstigsten Falle — und auch hier mit erheblichen Einschränkungen — nur auf die Tschechoslowakei zu. Sowohl in Griechenland als in Bulgarien sind die Arbeitszeitgesetze derart gefasst und umschrieben worden, dass sie wenig mehr als eine Karikatur der Washingtoner Konvention darstellen und was bisher aus dem rumänischen Gesetzentwurf bekannt geworden ist, hat überhaupt nichts mit dem Washingtoner Abkommen gemein.

Einen ähnlichen Bluff können die grösseren und von der Arbeiterschaft schärfer überwachten Länder nicht

wagen und sie sind daher der Ratifizierung bisher überhaupt ausgewichen. Nicht einmal die in der Arbeitscharte des Völkerbundes vorgesehene Bestimmung, dass die entsprechenden Gesetzentwürfe innerhalb 18 Monaten nach Annahme einer Konvention den Parlamenten vorzulegen sind, haben sie erfüllt. Aber da diese Verschleppungspolitik auf die Dauer nicht ohne Gefahr betrieben werden kann, und, wie der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes wiederholt zurecht betont hat, mit dem Schicksal der Achtstundentag-Konvention auch das Schicksal des Internationalen Arbeitsamtes unlöslich verbunden ist, so wird von verschiedenen Regierungen versucht, sich auf andere Weise dem Inhalt der Washingtoner Konvention zu entziehen. Anderthalb Jahre nach der Washingtoner Konferenz wurde plötzlich entdeckt, dass der dort gewählte Wortlaut nicht die notwendige Eindeutigkeit besitze und verschiedener Auslegung fähig sei. Um diesem angeblichen Mangel abzuhelfen, traten im September 1924 die Arbeitsminister von Belgien, Deutschland, England und Frankreich in Bern zusammen, ohne aber eine Uebereinstimmung erreichen zu können. Nun ist dieser Ministerkonferenz im März dieses Jahres eine zweite in London gefolgt, an der ausser den vier Ländern der Berner Konferenz auch Italien teilnahm, und der ein besseres Schicksal insofern beschieden war, als nach drei nicht-öffentlichen Verhandlungstagen der folgende Text einer „Vereinbarung“ in die Welt geschickt werden konnte:

„Artikel 1.

Es besteht Einverständnis darüber, dass das Uebereinkommen auf alle gewerblichen Betriebe anzuwenden ist, gleichviel, wie gross die Zahl der beschäftigten Personen ist, ausgenommen die in Artikel 2 bezeichneten Familienbetriebe.

Es besteht Einverständnis darüber, dass der Dienst der Post, der Telegraphie und der Telephonie im eigentlichen Sinne nicht unter das Uebereinkommen fällt, dass aber Bau-, Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten hinsichtlich der Post-, Telegraphen- und Telephonanlagen darunter fallen.

Artikel 2.

Es besteht Einverständnis darüber, dass Arbeitszeit die Zeit ist, in der der Arbeitnehmer dem Arbeitgeber zur Verfügung steht, und dass sie nicht die Ruhepausen umfasst, während deren der Arbeitnehmer nicht zur Verfügung des Arbeitgebers steht und die gemäss Artikel 8 bekanntgemacht sein müssen.

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.

Artikel 5.

Es besteht Einverständnis darüber, dass die Bestimmungen des Artikels 5 auf das Baugewerbe angewendet werden können.

Artikel 6.

(a) Der Ausdruck Arbeitsbereitschaft darf nicht zu weit ausgedehnt werden. Er findet nur Anwendung auf Pförtner, Wächter, Feuerwehrleute und andere Arbeitnehmer, deren Arbeit nicht der Gütererzeugung im engen Sinne dient und deren Beschäftigung ihrer Art nach lange Zeitabschnitte umfasst, in denen von den Arbeitern weder eine wirkliche Arbeit noch eine angestrenzte Aufmerksamkeit verlangt wird, sondern während deren sie an ihrem Platz bleiben müssen um im Bedarfsfalle eingreifen zu können.

Artikel 6.

(b) Es besteht Einverständnis darüber, dass es zur Zuständigkeit der Gesetzgebung jedes Landes gehört, für nach Artikel 6b zu leistende Ueberstunden eine Höchstzahl festzusetzen.

Es besteht Einverständnis darüber, dass die Verpflichtung, die das Uebereinkommen zur Zahlung eines Lohnzuschlags ausspricht, sich lediglich auf die in Artikel 6b vorgesehenen Ergänzungsstunden bezieht.

Es besteht Einverständnis darüber, dass der Mindestbetrag für den Lohnzuschlag von 25 v. H., der im Artikel 6 vorgesehen ist, zwingend vorgeschrieben ist.

Woche von 5 Tagen.

Um die Arbeitszeit in einer Woche auf fünf Tage oder in zwei Wochen auf elf Tage verteilen zu können, ist es zulässig, einen Plan über einen längeren Zeitraum als die Woche in ähnlicher Weise aufzustellen, wie dies in Artikel 5 vorgesehen ist. Dabei wird vorausgesetzt, dass die durchschnittliche Arbeitszeit 48 Stunden in der Woche nicht überschreitet.

Wöchentlicher Ruhetag.

Es besteht Einverständnis darüber, dass Arbeit über 48 Stunden wöchentlich hinaus, die ihrer Art nach an dem wöchentlichen Ruhetag notwendig ist (soweit sie nicht unter die Artikel 2c, 3, 4 und 5 des Abkommens fällt), entweder als Arbeitszeit, die unter die landesgesetzlichen Vorschriften über den wöchentlichen Ruhetag fällt, oder als Arbeitszeit, die unter die Bestimmungen des Artikels 6 fällt, zu behandeln ist.

Eisenbahnen.

Es besteht Einverständnis darüber, dass die Eisenbahnen unter das Uebereinkommen fallen. Soweit Artikel 5 und Artikel 6a für die Bedürfnisse der Eisenbahnen nicht genügen, können die notwendigen Ueberstunden nach Artikel 23 zugelassen werden.

Nachholung ausgefallener Arbeitszeit.

Es besteht Einverständnis darüber, dass, wenn Staaten die Nachholung der infolge von Feiertagen ausgefallenen Arbeitszeit über 48 Stunden wöchentlich hinaus gestatten, diese Arbeitszeit unter die durch Artikel 6 vorgeschriebene Höchstzahl von Ueberstunden fällt und dass für sie der in diesem Artikel vorgeschriebene Ueberstundenzuschlag bezahlt werden muss. Ausgenommen ist die Nachholung allgemeiner nationaler Feiertage und bezahlten Urlaubs.

Artikel 14.

Erstens. Es besteht Einverständnis darüber, dass die Regierung den Artikel 14 in seinem Wortlaut in die Landesgesetzgebung aufnimmt. Zweitens. Ferner ist man darüber einig (von Seiten des Vertreters von Grossbritannien nur vorläufig), dass von Artikel 14 nur im Fall einer Krise Gebrauch gemacht werden darf, die die nationale Wirtschaft so stark trifft, dass die Lebensmöglichkeiten der Bevölkerung bedroht sind. Dagegen kann eine Wirtschafts- oder Handelskrise, die nur einzelne Wirtschaftszweige betrifft, nicht als eine Gefährdung der Staatsicherheit angesehen werden und daher die Ausserkraftsetzung des ratifizierten Abkommens nicht rechtfertigen."

Aus dem Umfang der „Vereinbarung“ möchte man schliessen, dass der Wortlaut der Washingtoner Konvention tatsächlich einen grossen Spielraum für Meinungsverschiedenheiten offen lässt, doch zeigt schon ein

flüchtiger Vergleich des Londoner und Washingtoner Textes, dass auch die Deutungskunst hoher Diplomaten an dem klaren Wortlaut der Washingtoner Konvention nicht wesentlich zu rütteln vermochte. Das gilt zumindest von den in der „Vereinbarung“ enthaltenen Feststellungen zu den Artikeln 1, 2 und 6a. Auch die Bestimmung, dass die Eisenbahnen unter das Washingtoner Uebereinkommen fallen, wiederholt nur eine Selbstverständlichkeit.

Soweit also Regierungen versucht haben, diese Teile der Washingtoner Konvention zu verdrehen, hat der Londoner Text diese Bestrebungen vereitelt. Anders dagegen verhält es sich mit den übrigen Punkten der Londoner Fassung.

Hier handelt es sich aber nicht mehr um Interpretationen, sondern um ganz offensichtliche Aenderungen. So zum Beispiel wird in der Feststellung zu Art. 5 der Washingtoner Konvention kurzerhand das Baugewerbe zu denjenigen Betrieben gerechnet, für die die tägliche Arbeitszeit auf der Grundlage eines für einen längeren Zeitraum aufgestellten Arbeitsplanes geregelt werden kann. Danach könnten Bauarbeiter in den Sommermonaten lange über 8 Stunden pro Tag und 48 Stunden in der Woche hinaus beschäftigt werden, während der Artikel 5 der Washingtoner Konvention diese Möglichkeit ausdrücklich auf Fälle beschränkt, in denen sich die Regelung der Arbeitszeit auf der Grundlage von 8 Stunden im Tag und 48 Stunden in der Woche „ausnahmsweise als undurchführbar, aber nur in diesem Fall“ erweist. Darüber hinaus würden die Bauarbeiter aber auch noch — dies in Verbindung mit der Londoner Feststellung zu Artikel 6b — jeden Anspruch auf Ueberstundenzuschlag für in den Sommermonaten etwa geleistete Mehrstunden verlieren.

Ebenfalls eine Aenderung der Washingtoner Konvention bedeutet die allgemeine Zulässigkeit der Verteilung der Arbeitszeit auf 5 Tage pro Woche oder 11 Tage in zwei Wochen. Artikel 2b des Washingtoner Textes sieht eine derartige Verlängerung des gewöhnlichen Arbeitstages nur zugunsten des Ausfalls der Samstagabend- und Sonntagmorgen-Arbeit vor und sagt ausdrücklich: „Diese Ueberschreitung darf indessen nie mehr als eine Stunde täglich betragen“.

Auch was die Londoner Konferenz zum Punkt „Wöchentlicher Ruhetag“ sagt, ist eine Interpretation, die in der Achtstundentag-Konvention keinerlei Stütze findet. Verstehen wir den Sinn des Londoner Textes richtig, so handelt es sich hierbei um das geradezu ungeheuerlich erscheinende Unterfangen, die 48-stündige Arbeitswoche auf sechs Tage zu beschränken und darüber hinaus Arbeit an wöchentlichen Ruhetagen gemäss landesgesetzlichen Vorschriften über den Ruhetag — also unter Umgehung der Washingtoner Konvention — zuzulassen.

In womöglich noch handgreiflicherem Widerspruch zu der Washingtoner Konvention stehen die übrigen Teile der Londoner Vereinbarung. Da wird vor allem dem Artikel 6b eine Elastizität verliehen, die unter Umständen geeignet ist, den Wert der Washingtoner Beschlüsse erheblich einzuschränken. Denn während in dem genannten Artikel ausdrücklich bestimmt wird: Die Behörden können durch Verordnungen für einzelne Gewerbe oder Berufe zulassen „vorübergehende Ausnahmen bei aussergewöhnlicher Häufung der Arbeit“, gestattet beispielsweise der Londoner Text für die

Eisenbahnen die allgemeine Anwendung dieser Bestimmung und erhebt somit ein den Behörden für Sonderfälle vorübergehender Art eingeräumtes Recht zur Regel.

Auch die Feststellung, „dass die Verpflichtung, die das Uebereinkommen zur Zahlung eines Lohnzuschlages ausspricht, sich lediglich auf die in Artikel 6b vorgesehenen Ergänzungsstunden bezieht“, stellt eine Einschränkung der Washingtoner Konvention dar. Diese Bedeutung erhält die Londoner Vereinbarung namentlich in Verbindung mit der neuen Interpretation des Artikels 14. Dieser besagt im Washingtoner Wortlaut: „Die Bestimmungen dieses Uebereinkommens können in jedem Lande durch die Regierung im Falle eines Krieges oder anderer Ereignisse, welche die Landessicherheit gefährden, ausser Kraft gesetzt werden.“ Die Ausserkraftsetzung der Washingtoner Bestimmungen ist demnach auf sehr konkrete und scharf umschriebene Fälle begrenzt, über deren Voraussetzungen ein Missverständnis nicht aufkommen kann. Gerade dieser sehr klaren und eindeutigen Fassung hat die Londoner Konferenz aber eine Formulierung gegenüber gestellt, die viel verschwommener und zweideutiger ist, und in jedem Falle die Möglichkeit öffnet, mittels des Artikels 14 die ganze Washingtoner Konvention illusorisch zu machen. Denn was ist, so muss man fragen, eine Krise, „die die Lebensmöglichkeiten der Bevölkerung bedroht“? Und welches sind insbesondere die Kennzeichen einer solchen Krise nach der Auffassung der Gesetzgeber? Hier eröffnen sich für jeden, der mit der Washingtoner Konvention Schindluder treiben will, die unerschöpflichsten Perspektiven, denn was alles liesse sich nicht unter einen derart formulierten Paragraphen bringen!

Man weiss, worauf diese Auslegung der Londoner Konferenz abzielt: hierdurch soll zunächst Deutschland ermöglicht werden, die Washingtoner Konvention zwar zu ratifizieren und zum Gesetz zu erheben, ohne doch gleichzeitig an die Durchführung gebunden zu sein mit Hinblick auf die ihm in dem Versailler Vertrag auferlegten Reparationslasten. Abgesehen nun davon, dass wir die Voraussetzungen für die Anwendung des Artikels 14 in Deutschland selbst nach der Londoner Deutung bestreiten, stellen wir fest, dass sich die Londoner Konferenz mit dieser „Vereinbarung“ einer bewussten Durchlöcherung der Washingtoner Konvention schuldig gemacht hat, gegen die die Arbeiterschaft entschieden Protest erheben muss. Wir stellen ferner fest, dass eine wie immer zusammengesetzte Konferenz von Regierungsvertretern gar nicht befugt ist, Interpretationen an den Konventionen der Internationalen Arbeitskonferenzen vorzunehmen und dass hierfür einzig und allein der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes in Frage kommt. Aber die Washingtoner Konvention bedarf überhaupt keiner Interpretation mehr. Ihr Wortlaut ist so klar und so bestimmt, dass an ihren Artikeln nur derjenige etwas auszusetzen findet, der sich der Verpflichtung ihrer Durchführung entziehen will.

Ueberdies erscheint es sehr zweifelhaft, dass die Londoner Ministerkonferenz wirklich dazu beigetragen hat, die Ratifikationen besser in Fluss zu bringen. Man kann sich beispielsweise sehr wohl vorstellen, dass Regierungen, die in London nicht vertreten waren, gerade die dort gefundene Interpretation zum Vorwand nehmen, nicht zu ratifizieren oder doch neue Schwierigkeiten vorzuschützen. Da nun einmal die schiefe Bahn der Interpretationstaktik betreten worden ist, so wäre es auch nicht überraschend, wenn sogar die Regierungen, die in London vertreten gewesen sind, eines Tages entdeckten, dass noch eine Interpretation der in London gefundenen Interpretation notwendig ist. Wir würden dann noch eine unabsehbare Reihe ähnlicher Ministerkonferenzen erleben analog

dem Schauspiel, das der Völkerbund in der Entwaffnungsfrage mit den nicht enden wollenden Vorkonferenzen und vorbereitenden Vorkonferenzen aufführt. Doch wie dem sei: für die Arbeiterschaft kann nur der Wortlaut der Washingtoner Konvention massgebend sein. Jede Abschwächung dieser wäre auch umso unannehbarer als die Washingtoner Konvention nur die Mindestbedingungen der von der Arbeiterschaft geforderten internationalen Arbeitszeitsregelung darstellt.

Der I. G. B. zur Londoner Konferenz.

In den Presseberichten des Internationalen Gewerkschaftsbundes (Ausgabe vom 23. März 1926) wird über den Verlauf der Londoner Konferenz und deren Ergebnisse wie folgt berichtet:

„Um einen Kontakt mit den kompetenten Instanzen zu ermöglichen, begaben sich die Vorstandsmitglieder des I. G. B., *Jouhaux*, *Mertens* und *Oudegeest* nach London. Nach langen Besprechungen und der Ueberwindung zahlreicher Schwierigkeiten einigte man sich schliesslich über die Interpretation der verschiedenen Artikel. Es sind Interpretationen die auf der Hand liegen, die aber scheinbar trotzdem einer weiteren gemeinsamen Besprechung bedurften. England war sich z.B. nicht klar, was unter einer „Arbeitswoche“ verstanden werden muss, was man doch im allgemeinen als bekannt annehmen darf. Deutschland glaubte, dass es angesichts des Dawes-Planes keine Freiheit in der Festsetzung der Arbeitszeit auf den Eisenbahnen habe, während Italien der Meinung war, dass der Konvention zufolge die Möglichkeit bestehen müsse, Ferien und Festtage ausserhalb des Achtstundentages einzuholen. Endlich ergaben sich grosse Meinungsverschiedenheiten betr. die Bedeutung von Art. 14 der Konvention, der vorsieht, dass diese im Falle von Krieg oder wenn „der Staat in Gefahr gerät“ ausser Kraft tritt. Deutschland und England waren der Meinung, dass diese Klausel auch für ernste Wirtschaftskrisen gelte. Dies waren die Auffassungen über einige sehr wichtige Punkte, daneben wurden zahlreiche Wünsche untergeordneter Natur geäussert.

Das Resultat der Konferenz war, dass in der Nacht des 13. März nach zahlreichen Zwischenfällen in der Frage der allgemeinen Interpretation Einigkeit erzielt wurde, wobei die Rechte der Arbeiter, wie sie sie bis jetzt auffassten, vollständig gewahrt blieben. Die Konferenz war demnach ziemlich überflüssig und die Einwände gegen die Ratifizierung müssen als gesuchte Vorwände betrachtet werden. Es ist lediglich ein paar Regierungen gelungen, die Konvention durch die Interpretationen etwas zu verschlechtern, indem die freien Viertelstunden, die in einigen Ländern und Betrieben in den Morgen- und Mittagstunden gewährt werden, nicht als Arbeitszeit betrachtet werden sollen. Im übrigen ist es dank der Haltung der Arbeitsminister von Frankreich und Belgien sowie den Anstrengungen von Albert Thomas, des Direktors des Arbeitsamtes, gelungen, die Konvention so zu interpretieren, dass das Prinzip des Achtstundentages gewahrt bleibt.

Es bleibt nun abzuwarten, ob die englische Regierung tatsächlich zur Ratifizierung der Konvention übergehen wird, was ernsthaft bezweifelt werden darf. Wenn über Abrüstung gesprochen wird, so wird ständig darauf hingewiesen, dass der materiellen die moralische Abrüstung vorangehen müsse. Ähnliches gilt für die Ratifizierung der Achtstundentagkonvention. Bevor konservative Regierungen zur Ratifizierung übergehen, muss sich zuerst ihre Moral geändert haben. So weit sind wir aber zur Zeit weder in England noch in Italien.

Der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes über die Londoner Konferenz-Ergebnisse.

Am Montag-Nachmittag, so liess sich der „Vorwärts“ vom 30. März aus Genf berichten, hat

Direktor Albert Thomas vom Internationalen Arbeitsamt den Pressevertretern eine orientierende Aufklärung gegeben über den Verlauf der Arbeitsministerkonferenz in London und die Bedeutung der auf der Konferenz getroffenen Vereinbarungen zum Washingtoner Arbeitszeitabkommen. Thomas erklärte sich von dem Ergebnis der Konferenz um so befriedigter, als er der Konferenz nicht ohne gewisse Befürchtungen entgegengesehen hatte. Die fehlgeschlagene Ministerkonferenz in Bern vom Oktober 1924 hatte ihn skeptisch gemacht; ausserdem galt es nicht als ausge-

schlossen, dass man bei Interpretationsversuchen des Arbeitszeitabkommens zu einem „sozialen Locarno“, d. h. zu einem Sonderabkommen einer Staatengruppe, gelangte, das schwer in den Rahmen eines Abkommens hineinzubringen gewesen wäre. Diese Befürchtungen haben sich dann aber glücklicherweise nicht bestätigt. Es konnte vielmehr eine fast restlose Einigung der Auffassung erzielt werden. Man gewann dabei allgemein die Ueberzeugung, dass heute im grossen und ganzen die Arbeitszeit in allen europäischen Ländern um 8, 8¼ bis etwa 9 Stunden pro Tag herumpendelt. Die scheinbaren Differenzen liegen zumeist darin, dass die Länder mit einer umfassenderen Festlegung der 48-Stunden-Woche dafür mehr Ueberstunden haben, während z. B. Deutschland, das noch eine grössere Anzahl von Tarifverträgen mit 52 bis 54 Arbeitswochenstunden besitzt, daneben viel weniger Ueberstunden aufweist. Besonders unterstrich Thomas die Verständigung über die Arbeitszeit der Eisenbahner und über den Begriff „Landeskrisis“ nach Artikel 14 des Abkommens. Die Konferenz hat der Auffassung beigepflichtet, dass die internationale Regelung des Arbeitsverhältnisses allen anderen Verpflichtungen vorzugehen habe, wie das im Völkerbund z. B. bei der Aufstellung des österreichischen Finanzprotokolls auch festgelegt worden sei. Die Bedeutung des Londoner Arbeitszeitabkommens liege darin, dass, nachdem die wichtigsten Industrieländer Europas sich nunmehr darüber verständigt haben, die Ratifikation des Washingtoner Abkommens rasch vor sich gehen werde. Eine Verpflichtung, diese Ratifikation an einem bestimmten Zeitpunkt vorzunehmen, sind die in London vertretenen Staaten (Deutschland, England, Frankreich, Belgien und Italien) nicht eingegangen; doch sind in allen diesen Staaten die Vorbereitungen für die Ratifikation so weit fortgeschritten, dass man in Kürze auf ihre Verwirklichung rechnen können. Jedenfalls könne nach dem Londoner Abkommen keiner der vertretenen Staaten das Washingtoner Abkommen mehr ablehnen.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

Neue Anschlüsse.

Strassenbahnerverband Riga's (Lettland) 420 Mitglieder.

Der Pariser Kongress.

Wie bereits mitgeteilt, wird der Kongress der I.T.F. in den Tagen vom 15. bis 22. September dieses Jahres in Paris im Hôtel des Ingénieurs, Rue Blanche 19, stattfinden.

Die Eröffnung des Kongress und die Begrüssung seitens der französischen Kameraden ist für 15. September vorgesehen. Unmittelbar daran anschliessend werden die besonderen Gruppenkonferenzen stattfinden.

Die nähere Regelung dieser Konferenzen ist abhängig von den zu behandelnden Tagesordnungspunkten und wird noch bekannt gegeben.

Der 16. September ist ebenfalls für Gruppenkonferenzen bestimmt. Am 17. sollen die schriftlichen Uebersetzungen vorgenommen werden, damit am Samstag, den 18. September die von den Gruppenkonferenzen ausgearbeiteten Resolutionen allen Delegierten ausgehändigt werden können.

Auf diese Weise haben wir die grösstmögliche Gewissheit, dass auch die Arbeit der Gruppenkonferenzen vollständig zu ihrem Recht kommt.

Mit Einschluss eines Tages, für den ein von den französischen Kameraden angebotener Ausflug in die Pariser Umgebung vorgesehen ist, wird der Kongress wahrscheinlich am 21. seine Arbeiten beenden können. Es ist indessen auch der 22. September noch für die Verhandlungen verfügbar.

Den angeschlossenen Organisationen sind Mitte April die eingegangenen Anträge zur Kenntnisnahme übersandt worden. Etwaige Zusatzanträge müssen äusserstens am 15. Mai in dem Besitz des Sekretariats sein.

Es wird danach gestrebt, den Tätigkeitsbericht ehestens den Organisationen zuzustellen.

Organisationen, die den Fragebogen des Sekretariats betr. die Mitgliederzahl und die Finanzverhältnisse noch nicht beantwortet haben, wollen dies ohne Verzug tun.

Eine neue Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals.

Den Organisationen ist ein Rundschreiben betr. das Erscheinen eines neuen Teiles dieser Publikations-Reihe übersandt worden. Das Sekretariat rechnet mit baldiger Erledigung dieses Schreibens.

Empfangene Beiträge.

Seit der letzten Aufgabe sind an Beiträgen empfangen worden:

Tschechischer Eisenbahnerverband in der Tschechoslowakei	f	480,—
Norwegischer Verband der Eisenbahngestellten	„	92,40
Deutscher Verband der Eisenbahner in der Tschechoslowakei	„	578,84
Schwedischer Transportarbeiterverband	„	929,58
Französische Hafnarbeiterföderation (Rest 1925)	„	222,75
Jugoslawischer Eisenbahnerverband (1925)	Din.	500,—
Britische Vereinigung des Lokomotivpersonals	£	50,—
Deutscher Verband der Transportarbeiter in der Tschechoslowakei	f	298,08
Lettländischer Seemannsverband	„	21,—
Spanischer Eisenbahnerverband	„	280,—
Belgischer Transportarbeiterverband	„	1 420,—
Oesterreichischer Transportarbeiterverband	„	1 035,—
Schwedischer Seelenteverband	„	34,50
Luxemburgischer Eisenbahnerverband	„	301,80
Jugoslawischer Eisenbahnerverband (1926)	„	82,—

Jahrgang 1925 des Mitteilungsblattes der I. T. F.

Durch unsere frühere Druckerei in Osnabrück sind Anfang April allen Organisationen gebundene Exemplare dieses Jahrgangs übersandt worden.

Auszug aus dem Protokoll über die Sitzung des Generalsrats der I. T. F.

Die jährliche Sitzung des Generalsrats fand am Donnerstag, den 1. und Freitag den 2. April in Amsterdam statt. Es waren anwesend: C. T. Cramp (London), Präsident; J. Döring (Berlin); M. Bidegaray (Paris); Ch. Lindley (Stockholm); K. Weigl (Wien), als Stellvertreter des erkrankten Kollegen A. Forstner; J. Henson (London), H. Joehade (Berlin); T. Gómez (Madrid); C. Mahlman (Antwerpen); G. Sardelli (Rom); W. Brodecky (Prag); ferner die beiden Mitglieder des holländischen Vorstandes J. Brautgam und P. Molmaker, sowie die beiden Sekretäre.

Nach Genehmigung des Protokolls der vorigen Sitzung fand eine längere Aussprache über den Tätigkeitsbericht des Sekretariats statt, der einstimmig angenommen wurde. Aus diesem Berichte geht hervor, dass sich 3 weitere Organisationen zum Beitritt angemeldet haben und dass die I.T.F. mit mehreren Organisationen Beziehungen unterhält, die einen baldigen Anschluss erhoffen lassen. Für die Seelentesektion hat das Sekretariat eine besonders rührige Tätigkeit im Hinblick auf die bevorstehende Internationale Arbeitskonferenz, die bekanntlich der Behandlung von Seelentefragen dient, entfaltet. Eine Zusammenarbeit mit der Internationale der Schiffsoffiziere zwecks Bekämpfung einer Regelung der Arbeitszeit steht bevor. Ferner wurde eine Konferenz des an der Rheinschiffahrt beteiligten Binnenschiffahrtspersonals abgehalten, an der sich Vertreter aus Deutschland, Belgien, Holland und der Schweiz beteiligten. Auch eine Internationale Konferenz des Eisenbahnaufsichts- und Verwaltungspersonals wurde in Amsterdam abgehalten. An dieser nahmen u.a. auch 3 nicht angeschlossene Organisationen teil. Eine Konferenz der Nordseehäfen ist für 6. und 7. Mai in Rotterdam vorgesehen.

Kassenbericht für das Jahr 1925 und Voranschlag für 1926.

Der von der Revisionskommission geprüfte Kassenbericht für 1925, sowie der Voranschlag für 1926 wurden einstimmig gutgeheissen. Es wurde beschlossen, die wenigen mit der Beitragsentrichtung rückständigen Organisationen zu bitten, ihren Beitragsverpflichtungen vor dem Kongress nachzukommen.

Das Rechnungsjahr 1925 ergab nach den üblichen Abscheidungen einen Haben-Saldo von über f 8 000, während der Voranschlag für 1926 einen Ueberschuss von f 12 000 vorsieht. Hierbei wurden die Einnahmen an Beiträgen aufgrund einer Mitgliederzahl von 2 000 000 berechnet. Die Ausgaben für den Publikationsdienst wurden auf 16 500 Gulden, die Ausgaben für Sitzungen und Kongresse auf 14 000 beziffert.

Beitrittsgesuche.

Nachfolgende Organisationen wurden einstimmig zur I.T.F. zugelassen:

Tschechoslowakische Föderation der Lokomotivführer mit 7 000 Mitgliedern, davon 5 000 im aktiven Dienst;

Britisch-Indische Eisenbahnerföderation mit 56 000 Mitgliedern;

Strassenbahnerverband Riga's (Lettland) mit 420 Mitgliedern.

Lage in Italien.

Ueber die Verhältnisse in Italien fand eine ausgiebige Diskussion statt. Ueber die zu treffenden Massnahmen sollen die Organisationen brieflich unterrichtet werden.

Unterstützungsgesuche.

Ueber Unterstützungsgesuche einiger Länder soll nach Prüfung der Lage entschieden werden.

Englischer Bergarbeiterkonflikt.

Da noch keine bestimmten Mitteilungen über den möglichen Verlauf des englischen Bergarbeiterkonflikts vorlagen, konnte der Generalrat keine endgültigen Anweisungen ergehen lassen. Er beschloss, im Falle eines Streiks der englischen Bergarbeiter die angeschlossenen Organisationen aufzufordern, ihr möglichstes zu tun, um die englischen Arbeitsrücker zu unterstützen. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Angelegenheit hielt es der Generalrat für erforderlich, dass sich die gesamte Arbeiterbewegung hinter die englischen Bergarbeiter stellt.

Vorbereitungen zum Pariser Kongress.

Nachdem Kollege Bidegary über die von den französischen Organisationen getroffenen Massnahmen berichtet hatte, wurde

beschlossen, die russischen Organisationen nicht zum Kongress einzuladen.

Weltwanderungskongress.

Der Vorsitzende C. T. Cramp und Generalsekretär Edo Flimmen wurden als Delegierte zu dem vom I.G.B. und der Sozialistischen Arbeiter-Internationale nach London einberufenen Weltwanderungskongress angewiesen.

Verschiedenes.

Kollege Flimmen wird an der Balkankonferenz des I.G.B. teilnehmen.

Falls der Völkerbund die I.T.F. zur Entsendung eines Vertreters nach der am 20. April in Paris stattfindenden Sitzung des Verkehrsausschusses einlädt, wird Kollege Reitz von der Reichsabteilung Berufskraftfahrer des Deutschen Verkehrsbundes an dieser Sitzung im Namen der Kraftfahrer-Organisationen der I.T.F. teilnehmen.

DAS SEKRETARIAT.



Eine internationale Konferenz des Aufsichts- und Verwaltungspersonals bei den Eisenbahnen.

Am 30. und 31. März fand in Amsterdam eine von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Sektion Eisenbahner, einberufene internationale Konferenz der Eisenbahnbeamten statt, zu der 16 der I.T.F. angeschlossene und 3 ausserhalb der I.T.F. stehende Gewerkschaften des Eisenbahnpersonals mit zusammen 1.212.302 Mitgliedern, wovon 153.362 Beamte, Delegierte entsandt hatten. Von letzteren entfielen auf die drei nicht der I.T.F. angeschlossenen Beamten-Organisationen 22.922 Mitglieder, die sich auf die Länder Frankreich, Belgien und Holland verteilten.

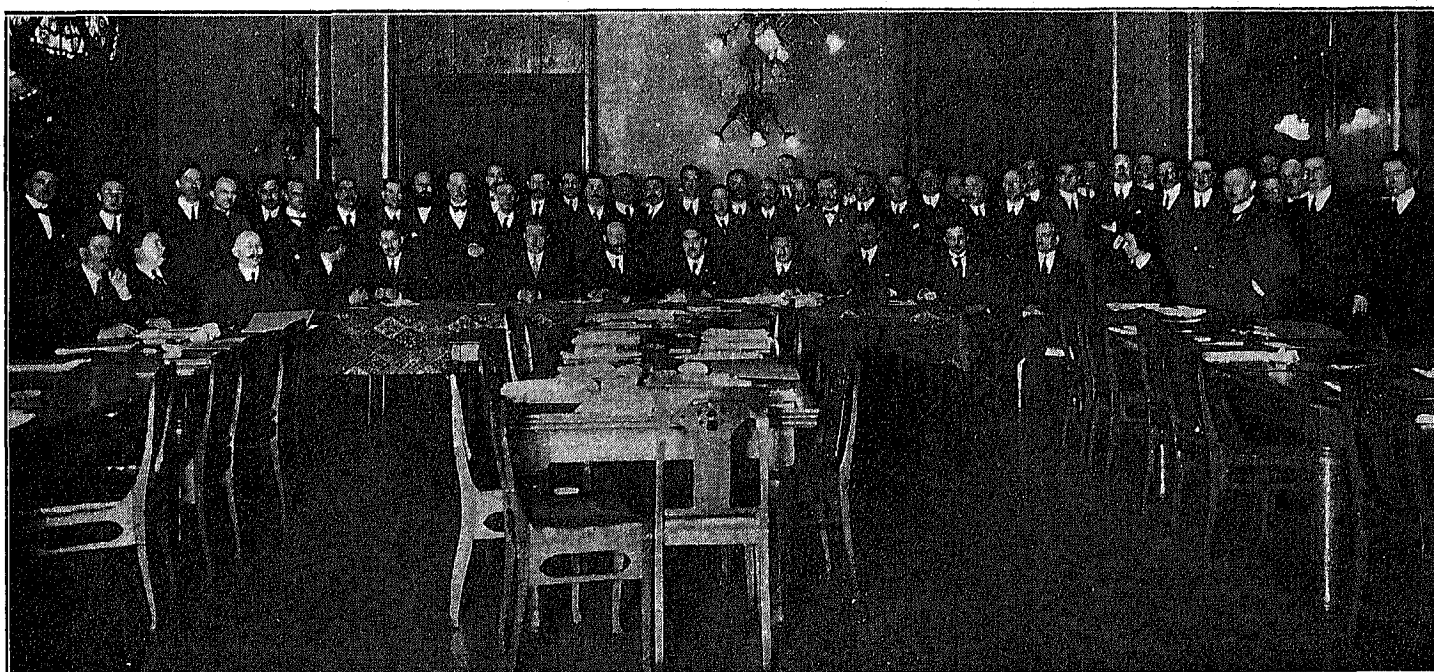
Ferner sandte eine Reihe von Verbänden des Aufsichts- und Verwaltungspersonals (in Canada, Niederländisch-Indien, Jugoslawien, Bulgarien, Tschechoslowakei, etc.), die verhindert waren, sich auf der Konferenz vertreten zu lassen, ihre Wünsche für einen guten Erfolg der Konferenz.

Ueber die Organisation des Aufsichts- und Verwaltungspersonals und der übrigen Eisenbahnergruppen und die in den verschiedenen Ländern für das Aufsichts- und Verwaltungspersonal bestehenden Regelungen betr. Gehälter, Arbeitszeit, Ferien, Krankenunterstützung und Pension sind der Konferenz schriftliche Berichte unterbreitet worden.

Den Vorsitz der Konferenz führte C. T. Cramp, der Präsident der I.T.F.

N. Nathans, Sekretär der Eisenbahner-Sektion der I.T.F., eröffnete die Diskussion zu Punkt 1 der Tagesordnung: „Die Organisation des Aufsichts- und Verwaltungspersonals und der übrigen Eisenbahner in den verschiedenen Ländern“. Er erstattete ausführlich Bericht über die organisatorischen Verhältnisse bei den Eisenbahnbeamten und betonte die Notwendigkeit des grösstmöglichen Zusammenwirkens des allgemeinen Personals und der Beamtenschaft des Eisenbahnbetriebes.

Darnach eröffnete A. G. Walkden, Sekretär des Verbandes der Eisenbahnkassisten in England, die Diskussion zu Punkt 2 der Tagesordnung: „Die Entwicklung der Organisationen des Aufsichts- und Verwaltungspersonals im Kampfe um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und im allgemeinen Kampfe der Arbeiterklasse“ und gab eine Uebersicht über die Entwicklung der englischen Gewerkschaftsbewegung der Kopfarbeiter, insbesondere bezüglich der Eisenbahner und wies auf die von seiner Organisation erzielten Erfolge hin. Er führte



aus, dass sich diejenigen geirrt hätten, die früher glaubten, dass seine Organisation durch ihren Anschluss an den englischen Gewerkschaftsbund, die Arbeiterpartei und die Internationale Transportarbeiter-Föderation Schaden erleiden würde. Im Gegenteil, ihre Beteiligung am allgemeinen Kampf der Arbeiterklasse hätte die Organisation in jeder Hinsicht gefestigt.

An der sich an diese Referate anschliessenden Diskussion nahmen teil: Bloothoofd (B.A.N.S., Holland), Prawitz (Deutschland), Moltmaker (Holland), König (Oesterreich), Dobbie (England) und Willemsen (B.A.N.S., Holland).

Schliesslich nahm die Konferenz noch ein Referat von V. Lang, Vorstandsmitglied des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, über „die Aufgabe der Beamten im Kampf um Mitbestimmungsrecht sowie um die Sozialisierung des Eisenbahndienstes“ entgegen, worauf die nachstehende Resolution einstimmig angenommen wurde:

„Die von der I.T.F. einberufene Konferenz, besichtigt durch Vertreter von Eisenbahnbeamten umfassenden Gewerkschaften aus 13 verschiedenen Ländern mit zusammen 1.212.302 Mitgliedern, wovon 153.362 Beamte, spricht nach Entgegennahme der Berichte über die Organisation der Beamten und der übrigen Gruppen des Eisenbahnpersonals in den verschiedenen Ländern, sowie des Berichtes über die Sozialisierung und das Mitbestimmungsrecht in der Betriebsleitung, und nach Anhören der daran geknüpften Diskussion, die Meinung aus, dass die engstmögliche nationale und internationale Zusammenarbeit aller Eisenbahnbediensteten wichtiger ist als je, und dass in jenen Ländern, in denen besondere Organisationen für das Kanzlei- und Aufsichtspersonal bestehen, eine derartige Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Eisenbahner-Verband erforderlich ist, sowohl zum Schutz der eigenen Interessen als der Interessen aller Eisenbahnbediensteten und der gesamten Arbeiterklasse.

Die Konferenz lädt alle noch ausserhalb der I.T.F. stehenden Organisationen herzlich ein, den ihnen zustehenden Platz in der internationalen Bewegung einzunehmen und auf diese Weise dazu beizutragen, dass Weltfrieden und Fortschritt in der ganzen Welt gesichert werden, und die Sozialisierung der Transportmittel unter gemeinsamer Kontrolle und Leitung der Arbeiter und der Vertreter der Gemeinschaft in jedem Lande gefördert wird.“

Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

(Fortsetzung).

XVI.

TSCHECHOSLOWAKEI.

VI. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Die Löhne und Arbeitsbedingungen der Personals werden auf gesetzlichem Wege für sämtliche Staatsbedienstete geregelt. Bevor jedoch ein Gesetzentwurf dem Parlament vorgelegt wird, hat der Zentralvertrauensmännerausschuss, eventuell unter Hinzuziehung von Vertretern der Organisationen, darüber ein Gutachten abzugeben. Es gibt eine sogenannte Dienstordnung.

VII. Rechtliche Stellung des Personals.

Es bestehen Vorschriften für das Ordnungs- und Disziplinarstrafwesen der tschechoslowakischen Staatsbahnen. Die Bediensteten haben das Recht der Berufung: binnen 14 Tagen, von dem Tage an gerechnet, an dem das Strafmass mitgeteilt wurde und zwar: a) gegen Ordnungsstrafen, b) gegen Disziplinarstrafen. Berufung kann erfolgen gegen die Feststellung der Schuld, die Strafe und die Zuerkennung oder Nicht-

zuerkennung des bedingten Strafmasses, sowie gegen die Zulassung oder Nichtzulassung eines neuen Verfahrens. Auch Einwendungen gegen Fehler des Verfahrens können geltend gemacht werden. Die Berufung hat aufschiebende Wirkung. Gegen die Verhängung von Bussen für Verfehlungen gibt es keine Berufung (Siehe ferner Kapitel XII — Belohnungen und Strafen).

Mit der rechtlichen Entlassung tritt der Verlust sämtlicher Dienstbeziehungen, Titel und aller übrigen Rechte ein. Die Ansprüche des Entlassenen und seiner Familienangehörigen richten sich nach den Statuten der Invaliditäts- und Altersversorgungsinstitute. In Fällen, welche eine besondere Beurteilung verdienen, kann, falls es sich um einen vermögenslosen Bediensteten mit längerer Dienstzeit handelt, der Disziplinararsenal der Direktion empfehlen, mit der Entlassung bei den Versorgungsgenüssen der Familienangehörigen die gleichen Rechtsfolgen eintreten zu lassen, wie beim Sterbefall des Bediensteten.

Zur Durchführung des Disziplinarverfahrens sind errichtet: a) Disziplinkammern am Sitz einer jeden Staatsbahndirektion, b) Disziplinarhof beim Eisenbahnministerium.

Die Disziplinkammern bestehen 1) aus dem Vorsitzenden und zwei Stellvertretern, welche vom Eisenbahnministerium aus der Reihe der rechtskundigen Beamten ernannt werden, 2) aus 18 Beisitzern, die von der Staatsbahndirektion ernannt werden, 3) aus 108 Beisitzern, die aus 17 Gruppen ausgelost werden, welche nach den unterschiedlichen Dienstzweigen zu bilden sind. Die Funktionsdauer der Mitglieder der Disziplinkammern beträgt drei Jahre. Die Disziplinkammern und der Disziplinarhof verhandeln und entscheiden in Senaten, welche aus dem Vorsitzenden oder seinem Stellvertreter und vier Beisitzern der Disziplinkammer — diese aus zwei ausgelosten und zwei ernannten — bestehen. Der Disziplinarhof ist kompetent als Instanz für Berufungen gegen Erkenntnisse der Disziplinkammern. Er besteht: 1) aus dem Vorsitzenden und 2 Stellvertretern, welche das Eisenbahnministerium aus der Reihe der rechtskundigen Beamten ernannt; 2) aus 20 Beisitzern, die vom Eisenbahnministerium ernannt werden; 3) aus 20 Beisitzern, die aus den Reihen der beim Eisenbahnministerium beschäftigten Angestellten ausgelost werden.

Die Betriebsleitung hat nicht die Möglichkeit, unter Umgehung der Disziplinkammern Personal zu entlassen. Wohl kann das Parlament einen Personalabbau beschliessen, wie dies in der Tschechoslowakei auch tatsächlich geschehen ist. Es wird dem Eisenbahnpersonal die Ausübung öffentlicher Aemter ohne Schädigung der Gehalts- und Vorrückungsansprüche gestattet.

VIII. Arbeitszeit.

Durch Gesetz von 19. Dezember 1918 betreffend die 8-stündige Arbeitszeit wurde der Achtstundentag grundsätzlich auch auf den tschechoslowakischen Eisenbahnen eingeführt. Die tatsächliche Arbeitszeit darf 8 Stunden pro Tag und 48 Stunden pro Woche nicht überschreiten. Der Minister für soziale Fürsorge kann auch eine andere Regelung der Arbeitszeit in Verkehrsunternehmungen einführen; diese darf 192 Stunden in vier Wochen nicht überschreiten. Durch Verordnungen und Erlässe des Eisenbahnministeriums fand dieses Gesetz auf den Eisenbahnen Anwendung.

Er wird zwischen Dienst- und Arbeitszeit ein Unterschied gemacht.

Lokomotivpersonal:

Höchst Arbeitszeit 192 Stunden in 4 Wochen.

Als Arbeitszeit des Lokomotivpersonals gilt die Zeit,

während der es auf der Lokomotive oder mit Hilfsarbeiten vor oder nach der Fahrt beschäftigt ist. Die Vorbereitungszeit wird mit einer Stunde vor der fahrplanmässigen Abfahrt des Zuges von der Station festgesetzt. In Heizhäusern, die von der Station entfernt liegen und wo für die Fahrten zwischen Heizhaus und Station eine besondere Fahrordnung besteht, wird als Vorbereitungszeit eine Stunde vor Abfahrt der Lokomotive aus dem Heizhause festgesetzt. Als Hilfsarbeit wird ferner das Abstellen der Lokomotive nach der regelmässigen Ankunft des Zuges in der Station bzw. ins Heizhaus angerechnet, und zwar mit einer Stunde, wenn das Lokomotivpersonal selbst seine Lokomotive abstellt, oder mit 20 Minuten, wenn die Lokomotive durch anderes Personal abgestellt wird. Andere Hilfsarbeiten werden als volle Arbeitsleistung bewertet. Für eine Auswaschung der Lokomotive werden 5 Stunden berechnet; für den Schulunterricht 2 Stunden im Monat. Zugverspätungen werden in die Arbeitszeit nicht eingerechnet; hierfür wird auch keine besondere Entschädigung geleistet. Wenn ein Zug sich regelmässig derart verspätet, dass die Arbeitszeit von 192 Stunden in 4 Wochen dauernd überschritten oder die Minimalruhezeit dauernd gekürzt wird, muss die Fahrdienstordnung (Turnus) umgearbeitet werden. Ueberstundenarbeit des Lokomotivpersonals wird nicht besonders entlohnt, sondern als in den Monatsfahrgeldern (Siehe Kapitel IX — Die Lohnregelung) einbegriffen erachtet. Die Ruhezeit beträgt in der Regel 10 Stunden in der Heimat-, und 6 Stunden in der Umkehrstation. Das Lokomotivpersonal muss in einem Zeitraum von 3 Wochen mindestens eine 32-stündige vollständige Ruhezeit geniessen; diese soll möglichst auf einen Sonntag fallen. Die Dienstdauer der einzelnen Fahrt, einschliesslich Vorbereitung und Abstellen der Lokomotive beträgt höchstens: bei Schnellzügen 9, bei Personenzügen 11, bei Güterzügen und im Reserve- (Verschubdienst) 14 und auf Lokalbahnen 16 Stunden. Die Pausen in den Umkehrstationen werden als Ruhezeit berechnet. Der Reserve-Verschubdienst des Lokomotivpersonals wird im Turnus mit 12 Stunden Dienst und 24 Stunden Ruhe verrichtet. Nach den vierten Arbeitstour folgen 36 Stunden Ruhezeit. Auf eine Dienstreise entfallen im ganzen 52 Minuten Arbeitspause.

Der ununterbrochene Dienst in Heizhäusern, Werkstätten, Elektrizitäts- und Gasanstalten findet in derselben Weise wie für das Reserve-(Verschub-)personal statt. Das nicht im Turnus eingereichte Personal in diesen Anstalten arbeitet 48 Stunden in der Woche, auf die Wochentage verteilt.

Fahrpersonal:

Höchstarbeitszeit 192 Stunden in einem 4-wöchentlichen Zeitraum. In die Arbeitszeit des Fahrpersonals ist einzuberechnen: 1) die Vorbereitungszeit, 2) die Fahrt mit dem Zuge laut Fahrplan, 3) sämtliche Dienstverrichtungen, welche die Anwesenheit des Personals am Bahnhof erfordern. Die Vorbereitungszeit beträgt für auf den Hauptbahnen verwendete Zugführer und Manipulanten eine Stunde, für die übrigen Zugbegleiter ½ Stunde vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit des Zuges. In den Ausgangsstationen der Züge kann diese Zeit nach Massgabe der Notwendigkeit verlängert werden; sie soll jedoch 2 Stunden nicht überschreiten. Auf Lokalbahnen gilt als Vorbereitungszeit für alle ½ Stunde vor der fahrplanmässigen Abfahrt. Nach der fahrplanmässigen Ankunft in der Endstation ist 1/4 Stunde als Hilfsarbeit anzurechnen. Auf den Lokalbahnen entfällt die Hilfsarbeit nach Ankunft des Zuges.

Die Dienstdauer bei Fahrten in einer Richtung darf grundsätzlich 12, im Falle unumgänglicher Notwendigkeit 14, und auf Lokalbahnen 16 Stunden nicht überschreiten. Bei einer unmittelbar folgenden Rückfahrt kann die Gesamtdienstdauer bis auf 18 Stunden ausge-

dehnt werden, falls der Dienst in den Morgenstunden begonnen hat, jedoch muss zwischen den Fahrten der beiden Richtungen eine Unterbrechung von mindestens 2 Stunden vorhanden sein, die Dauer der Hilfsarbeiten nicht eingerechnet.

Die übrigen Bedingungen betr. Ueberstundenbezahlung, Ruhepausen und Schulunterricht sind die gleichen wie für das Lokomotivpersonal.

Stationspersonal:

Höchstarbeitszeit: 192 Stunden innerhalb 4 Wochen. Im Falle der Dienstbereitschaft darf das Maximum von 192 Stunden überschritten werden, jedoch darf die effektive Arbeitszeit nicht mehr als 6 Stunden pro Tag und 144 Stunden innerhalb 4 Wochen betragen. Wird darüber hinaus gearbeitet, so muss Ueberstundengeld gezahlt werden. Die in Tagesarbeit stehenden Bediensteten erhalten ein Mal wöchentlich wenigstens 32 Stunden dienstfrei, die in Tag- und Nachtschichten sich ablösenden Bediensteten sind in 3 Wochen wenigstens 32 zusammenhängende Stunden und nach Möglichkeit an einem Sonntag dienstfrei. Die Bewertung der Arbeitszeit für die Zugexpedienten richtet sich nach der Anzahl Züge, für die Telegraphisten nach der durchschnittlichen Anzahl Telegramme pro Tag. Für die übrigen Gruppen gilt im allgemeinen der Grundsatz, dass bei Tagesarbeit 12 Stunden Dienstzeit und 12 Stunden freie Zeit eingeführt wird, bei ununterbrochenem Betrieb 12 Stunden Dienstzeit und 24 Stunden frei.

Das Kanzlei personal arbeitet täglich 8 Stunden, welche den lokalen Bedürfnissen angepasst sind. Die Ruhepause fällt auf den Sonntag. Ist ein beschränkter Sonntagsdienst erforderlich, so wird die Ruhezeit an einem Wochentage gewährt. Wenn dies nicht möglich ist, so werden die Stunden der wirklichen Sonntagsarbeit als Ueberstunden verrechnet.

Im **Bahnunterhaltungsdienst** besteht der Dienst des Personals gleichfalls aus Arbeit und Bereitschaft. Ueberall, wo das Personal voll in Dienstverrichtungen geschäftigt werden kann, wird die Arbeitszeit so bemessen, dass sie in einem Zeitraum von 4 Wochen höchstens 192 Stunden betragen darf. Besteht jedoch die Dienstverrichtung ausser der Arbeit aus einer Bereitschaft, so wird die Dienstzeit auf über 192 Stunden verlängert. Die Gesamtdauer der tatsächlichen Arbeit darf in 4 Wochen nicht mehr als 144 Stunden betragen. Frauenarbeit ist im Aufsichtsdienst auf der Strecke zulässig, jedoch nur ausnahmsweise; sie darf nur in einzelnen regelmässig wiederkehrenden Leistungen bestehen wie Beleuchtung der Signalkörper, Bedienung von Schranken, wenn diese sich in unmittelbarer Nähe ihres Wohnhauses befinden, und ähnliches.

Das **Verwaltungspersonal** bei den Direktionen und beim Eisenbahnministerium arbeitet im allgemeinen nicht länger als 7 Stunden pro Tag.

Die **Urlaubsregelung** für die Bediensteten ist wie folgt:

Dienstkategorien	bei einer Dienstzeit von		
	weniger als 10 Jahren	10—20 Jahren	mehr als 20 Jahren
	in der Dauer von		
Beamte	14 Tage	3 Wochen	4 Wochen
Beamtenwärter . . .	14 "	14 Tage	14 Tage
Unterbeamtete u. Bedienstete	8 "	10 "	14 "

Für provisorische Bedienstete ist der Erholungsurlaub wie folgt geregelt:

Bei einer Dienstzeit von 1—3 Jahren	3 Tage
„ „ „ „ 3—6 „	6 „
„ „ „ „ mehr als 6 Jahren	8 „
„ „ „ „ „ „ 10 „	„

fest Angestellten. Der Bedienstetenurlaub ist in der Regel in der Zeit vom 1. Mai bis Ende September zu erteilen. Die Dauer der Waffenübung schliesst die Gewährung des Erholungsurlaubs nicht aus.

Sonntags- und Nachtarbeit werden nicht höher bewertet als die gewöhnliche Arbeitszeit. Ueberstundenvergütung wird gezahlt, es sei denn, dass ausdrücklich festgelegt ist, dass keine Vergütung stattfindet. Das trifft zu für alle Bedienstete, die Nebenbezüge erhalten, wie z.B. das Lokomotiv- und Zugpersonal. Für Ueberstundenarbeit erhalten die Bediensteten im allgemeinen einen Zuschlag von 25 %. Für Ueberstundenarbeit im Bereitschaftsdienst wird jedoch nur ein Teil der für volle Arbeit bemessenen Entlohnung festgesetzt.

XI. Freifahrtscheine.

Das Personal hat Anspruch auf freie Fahrt und zwar: Beamte beginnend mit der VI. Dienstklasse auf die I. Wagenklasse; Beamte, Beamtenanwärter und Unterbeamte mit einem Jahresgehalt von Kc. 7000 und mehr auf die II. Wagenklasse und alle übrigen Bediensteten auf die III. Wagenklasse. Arbeiter erhalten dieses Recht erst nach 5-jährigem Dienste.

Für Privatfahrten ist die Anzahl der Freifahrten für die Bediensteten im aktiven Dienste festgesetzt auf 12 im Jahre auf eine Entfernung von über 50 km. und zwar mit Personenzug, unter Ausschluss der Fahrtunterbrechung bis zu dieser Entfernung. In Ausnahmefällen darf der Bedienstete einen Schnellzug benutzen auf eine Entfernung von mindestens 200 km.

Die Beamten beginnend mit der VI. Dienstklasse erhalten für Dienstreisen ständige Fahrkarten I. Wagenklasse für das gesamte Eisenbahnnetz und für alle Züge. Diese Fahrkarten haben auch für Reisen privaten Charakters Geltung.

Ferner erhalten die Bediensteten freie Fahrt zum Arzte, zu Heilanstalten, oder zur ambulanten ärztlichen Behandlung; in besonders begründeten Fällen auch zum Spezialarzte, und schliesslich bei dienstlicher Versetzung.

Die Familienangehörigen, soweit sie mit den Bediensteten in gemeinsamem Haushalte leben und vollkommen von ihnen erhalten werden, haben ebenfalls Anspruch auf freie Fahrt. (Gattin, Kinder, Eltern). Söhne bis zum 21. Lebensjahr, bzw. bis zur Beendigung der Studien an einer öffentlichen Schule, spätestens ein Jahr nach dem Absolutorium auf der Hochschule, Töchter bis zu ihrer Versorgung.

Die Familienangehörigen erhalten:

Familienfahrten dreimal im Jahre auf beliebige Entfernung mit Personenzug (Schnellzug in Ausnahmefällen).

Ausserdem Freifahrt zum Arzt usw., bei dienstlicher Versetzung zweimal monatlich und zum Einkauf von Lebensmitteln.

Für die Fahrt der Kinder in die Schule oder in die Lehre und zurück.

Ferner bestehen noch Bestimmungen über die Gewährung von Fahrkarten zum Personalpreise (Regiepreise) und zum halben Preis.

Bei Uebersiedlung geschieht die Beförderung des Umzugsgutes kostenlos.

Schliesslich erhalten Bedienstete und ihre Angehörige noch Transportvergünstigungen für Gepäck, Lebensmittel für den eigenen Bedarf, bei Uebersiedlung in die Sommerwohnung usw.

Die Fahr- und Transportbegünstigungen der Pensionisten, deren Familien, sowie der Witwen und Waisen von Bediensteten der

Staatsbahnen sind analog, jedoch in verringertem Ausmasse geregelt.

Die Fahrvergünstigungen, die den Bediensteten und deren Familienangehörigen von den fremden Eisenbahnunternehmen im In- und Auslande gewährt werden, beruhen auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit; den aktiven Bediensteten wird in der Regel eine Freifahrt, den Familienangehörigen in einigen Fällen die Fahrt entweder zum Regiepreise oder zum ermässigten Tarif bewilligt.

Es bestehen Gegenseitigkeitsverträge mit Eisenbahnbehörden in Oesterreich, Elsass-Lothringen, Italien, Jugo-Slavien, Deutschland, Holland, Polen, Rumänien und Schweiz.

Sämtliche angeführten Fahrvergünstigungen werden auf besonderen Formularen ausgestellt, die zu 20 Heller pro Stück käuflich sind. Für die Ausfertigung von Dauerscheinen / : Legitimationen : / ist stets eine Gebühr zu erlegen, die zwischen Kc. 1.— bis Kc. 7.— ausser Stempelgeld beträgt.

Jedweder Missbrauch der Fahrvergünstigungen wird gemäss der Dienstordnung bestraft; ausserdem hat er den Verlust der Fahrvergünstigungen auf die Dauer eines Jahres zur Folge und zwar sowohl für die eigene Person des Bediensteten als auch für sämtliche Familienangehörigen.

Der 7. Kongress des französischen Eisenbahnerverbanden.

(N). Der vom 24. bis 26. April in Paris stattgefundene Kongress unserer französischen Organisation war ein Beweis dafür wie unsere Kameraden allmählich die Schwierigkeiten überwinden, unter denen sie seit der Spaltung gebückt gingen.

Dies ging hervor aus der grossen Anzahl der Delegierten (annähernd 400, worunter sehr viele junge Kräfte), aus den sachlichen Besprechungen über die ausgedehnte Tagesordnung, und aus den gefassten Beschlüssen.

Uebrigens enthielten schon die vor dem Kongress bekannt gegebenen Berichte Zahlen, die auf einen erfreulichen Aufstieg schliessen liessen: Es betrug die Zahl der Neubeitritte in 1923 10 082, in 1924 13 554, in 1925 24 367 (und während des ersten Quartals 1926 bereits rund 8 200), sodass die Zahl der in der Beitragszahlung keinen Rückstand aufweisenden Mitglieder die 50 000 überschritten hat.

Auch finanziell geht es gut: die Schulden aus den früheren Jahren sind gefilgt und zwar ungeachtet der riesigen Schwierigkeiten, die durch die allgemeine Steigung aller Preise und der Entwertung des Franken verursacht sind. Es ist sogar mit der Bildung eines Reserve-Fonds ein Anfang gemacht worden. Dies wurde vom Kongress durch eine Erhöhung der Beiträge ermöglicht.

Beschlüsse wurden übrigens u.a. gefasst hinsichtlich eines Programms von Forderungen, das folgende Punkte versieht:

Anwendung des Amnestie-Gesetzes auf alle Eisenbahner; uneingeschränkte Anwendung des Achtstundentag-Gesetzes; allgemeine Erhöhung der Gehälter (auf der Grundlage von 7000 Franken festem und 740 beweglichem Gehalt, und 100 Franken Abschlagszahlung ab 1. November 1925); Revision der Personalordnung; (bereits am letzten Kongressstage wurde eine Delegation beim Ministerpräsidenten vorstellig um dessen Zustimmung zu dem Programm zu erlangen); Ortszulagen (u.a. Erhöhung des Höchstsatzes von 2400 auf 3600 Franken), Erhöhung der Kinderzulagen um 50 % und deren Zuweisung auch an Pensionierte; Einführung der automatischen Kuppelung; Verbesserung der Freifahrten-Regelung sowie des Urlaubs. Ausserdem wurden für jede der besonderen Kategorien auf besonders gehaltenen Gruppenkonferenzen die spe-

ziellen Gruppenwünsche formuliert. Gegen die Verschlechterungen, denen das elsass-lothringische Eisenbahnpersonal ausgesetzt ist wurde protestiert. Ausserdem wandte sich der Kongress gegen den Plan der Ueberführung dieses Netzes in Privalbetrieb.

Zum allgemeinen Sekretär wurde anstelle des zurückgetretenen Koll. Le Guen der Koll. Jarrigion gewählt.

Als Gäste wohnten dem Kongresse u. a. bei: Jouxhaux von der französischen Gewerkschaftskommission, der eine Rede hielt über die wirtschaftliche Lage Frankreichs und die der Arbeiterklasse; Vertreter der Eisenbahner-Organisationen Belgiens, Luxemburgs, Englands und Hollands, die einen Ueberblick über die Lage in ihrem eigenen Land gaben, während der Vertreter der I.T.F., N. Nathans, über die Notwendigkeit organisatorischer Einheit in der Arbeiterbewegung sprach, wobei er die Einheitsfront abwies, und den Wunsch aussprach, dass auch die russischen Kameraden und ihre Anhänger bald den I.G.B. erstarken. Ausserdem betonte er die Notwendigkeit der Beitragserhöhung und gab hierbei eine Uebersicht über die in andern Ländern geltenden Beiträge.

Weitere Schmälerungen der Rechte der ungarischen Eisenbahner.

Aus Ungarn wird uns im Zusammenhange mit unserem Artikel in der März-Nummer des Mitteilungsblattes berichtet, dass der „christliche Kurs“ weitere Schmälerungen an den Rechten der ungarischen Eisenbahner vorzunehmen beabsichtigt. Laut den Statuten der Pensionskasse der Arbeiter der Staatseisenbahnen gehören in die Gruppe A) der Pensionskasse die in den Werkstätten beschäftigten, fachgelehrten Arbeiter und ausnahmsweise auch jene Tagelöhner ohne Fachbildung, die in den Werkstätten eine in erhöhtem Grade gefährliche Arbeit verrichten. Diese Bestimmungen wurden im Jahre 1907 nach einem zähen Kampfe der Arbeiter in die Satzungen aufgenommen. Nachher wurde viel um die Frage herumgestritten, welche Verrichtungen bei der Eisenbahn als „im erhöhten Grade gefährlich“ zu betrachten sind. Den Streit entschied der damalige Präsident der Staatseisenbahnen zum Nachteil der Arbeiter. So wurden Arbeiter, welche höchstgefährliche Arbeiten versehen, in die Gruppe B) eingereiht, wo die volle Pension erst nach 40-jährigem Dienst erreicht wird. Betreffs der in den Werkstätten beschäftigten Tagelöhner wurde einstimmig beschlossen, dass sie mit Rücksicht auf ihre oft abwechselnde, zumeist mit erhöhter Gefahr verbundene Arbeit, und mit Rücksicht auf die gesundheitsschädigende Werkstattluft in die Gruppe A) einzureihen und nach 30-jährigem Dienst mit voller Pension in den Ruhestand zu versetzen sind. So war es auch bis jetzt. Vor einigen Wochen verbreitete sich aber ein Gerücht in Budapest in den Nordwerkstätten der Eisenbahnen, wonach die in den Werkstätten arbeitenden Tagelöhner aus der Gruppe A) ausgeschieden und in die Gruppe B) eingereiht werden sollen. Die Tagelöhner wurden vom Werkstättenvorstand aufgefordert, ihre Pensionskassen-Dokumente einzureichen. Mehrere Arbeiter weigerten aber, dieser Aufforderung nachzukommen und stützten sich dabei auf die folgende Bestimmung der Pensionskassen-Statuten: „Sollte jedoch im Tagesverdienste des Mitgliedes eine Verminderung eintreten, so verbleibt es trotzdem bei der alten höheren Pensionsklasse, es sei denn, dass es selbst seine Einreihung in die niedrigere Pensionsklasse verlangt.“ Die Statuten enthalten keine Bestimmungen, wonach das Mitglied nach einer längeren, in der günstigeren Gruppe verbrachten Mitgliedszeit in die ungünstigere Gruppe versetzbar wäre. Die Agitatoren des „Kursus-christlichen“ Landes-Wirtschaftsverbandes der Eisenbahner haben die in Furcht ver-

setzten Eisenbahner befragt, ob sie Mitglieder dieses Verbandes wären und versprachen ihnen, dass die Verbandsleitung, falls sie diesem Verbands beitreten, ihr Möglichstes tun werde, um diese neuerliche Rechtschmälerung abzuwehren. Da zum Rechtsraub kein Grund besteht, so ist es offenbar, dass die Bedrohung mit der Versetzung aus der Gruppe A) in die Gruppe B) dem Gehirne der Agitatoren des christlichen Kursus entsprungen ist, um für den Verband Mitglieder zu gewinnen.

Druckfehler-Berichtigung:

Der Schlusssatz des in der letzten Nummer veröffentlichten Berichts über die Lage der ungarischen Eisenbahner muss richtig lauten:

„somit sind die ungarischen Pensionisten direkt dem Elend ausgeliefert, denn bei der heutigen Teuerung sind zur Erhaltung einer Familie bei den bescheidensten Ansprüchen monatlich (statt jährlich) mindestens 3.000.000 Kronen erforderlich.“

Gesteigerte Arbeitsleistung der Eisenbahner in Australien.

Gegenüber dem Betriebsjahr 1923/24 zeigen die Betriebsergebnisse der australischen Eisenbahnen für das Jahr 1924/25 folgende Verschiebung:

Brutto-Einnahmen	Zunahme	24,4 %
Betriebskosten	„	8,7 %
Netto-Einnahmen	„	152,83 %
Zinsendienst	„	11,32 %
Gehälter und Löhne	„	6,22 %
Personalstand	„	8,46 %
Wagenkilometer	„	12,0 %
Lokomotivkilometer	„	11,4 %
Gütertransport	„	18,9 %

Diese Zahlen zeigen, dass die Arbeitsleistung der australischen Eisenbahner erheblich gesteigert worden ist und dass der Lohnanteil mit dieser Steigerung der Arbeitsergebnisse nicht Schritt gehalten hat. Tatsächlich ist der Prozentsatz des Kapitalgewinns in der Vergleichszeit um 122,3 % gestiegen, während das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen um 11,03 % zurückgegangen ist. „The Advocate“, das Organ des australischen Eisenbahnverbandes, sieht in diesen Betriebsergebnissen die Rechtfertigung für den letzten Eisenbahnerstreik.

Die Benützung der verschiedenen Wagenklassen in Italien.

Während 1924 benützten auf den italienischen Eisenbahnen 2 Millionen Personen die 1. Wagenklasse, 12 Millionen die zweite, und 85 Millionen die dritte. Die Einnahmen betragen im selben Jahre aus der ersten Wagenklasse 143, aus der zweiten 310, und aus der dritten 777 Millionen Lire.

Hierzu bemerkt die Chronique des Transports u. a.: die 143 Millionen Lire, die von den Reisenden 1. Klasse gezahlt worden sind, decken die Transportkosten nicht. Die erste Wagenklasse kostet den Staat pro Passagier-Kilometer 0,52 fr. Diese Tatsache, dass die Eisenbahnen zu den Transportkosten der Reisenden 1. Klasse zuzuschüssen müssen, trifft übrigens auf alle Länder zu. Vor dem Kriege deckte die 2. Wagenklasse ihre Kosten. Seit dem Kriege sind die Kosten ebenfalls höher als die Einnahmen. Nur die dritte Wagenklasse weist Gewinne auf, die nicht nur die Defizite der 1. und 2. Wagenklasse decken, sondern in normalen Zeiten noch einen Ueberschuss abwerfen. Mit dem Kriege hat sich auch hierin eine Aenderung vollzogen und erforderte die 3. Wagenklasse einen Zuschuss von 0,03 fr. pro Personenkilometer, woraus sich die Notwendigkeit einer Tarifierhöhung ergab.

Der Passagier 3. Klasse ist also stets noch mit einer besonderen Abgabe belastet, indem er auch die Defizite, die die Passagiere höherer Wagenklassen den Eisenbahnen hinterlassen, zahlen muss.



Vorschriften und Massnahmen zum Schutze der Hafendarbeiter.

I. HOLLAND.

Schutzbestimmungen.

Die Hafendarbeit ist gesetzlich geschützt und zwar durch das am 16. Oktober 1914 angenommene und am 1. November 1916 in Kraft getretene Stauereigesetz (Stuwadoorswet). Dieses Gesetz schützt alle direkt und indirekt mit Laden und Löschen verbundenen Arbeiten, sowohl auf den Schiffen, an Wall, in den Lagerhäusern oder auf den Umschlagplätzen unter Einschluss der Bedienung von Einrichtungen oder Werkzeugen, die zu diesen Verrichtungen gehört. Die Besatzung eines Schiffes untersteht nicht dem Gesetz, wenn ausser ihr gleichzeitig weniger als vier Personen Stauereiarbeit verrichten.

Die Befolgung der gesetzlichen Vorschriften wird durch Kontrolleure überwacht, die durch die Regierung angestellt sind. Diese haben täglich die in den Hafen liegenden Schiffe, die Schuppen, die Lagerhäuser und Einrichtungen zu besuchen. Die Kontrolleure sind befugt, bei Feststellung von Mängeln sofort deren Behebung anzuordnen. Bei gefährlicher oder gesundheitsschädlicher Arbeit können sie die Arbeit bis nach erfolgter Abstellung der Mängel unterbrechen lassen. Ausserdem können sie ein gerichtliches Verfahren einleiten. In gewissen Fällen kann die Hauptinspektion eine Abweichung von den Bestimmungen gestatten (beispielsw. Sonntagsarbeit). Ueber die Untersuchungsergebnisse der Kontrolleure wird regelmässig Bericht erstattet.

Uebertretungen des Stauereigesetzes können verfolgt werden: durch Geldstrafen, Gefängnisstrafen, Einziehung der Stauerkarte (aufgrund deren ein Arbeiter zur Hafendarbeit zugelassen wird) und durch Einziehung der Gewerbeerlaubnis für den Unternehmer. Bei geringfügigen Uebertretungen lässt die Inspektion den Betroffenen eine Mahnung zugehen. Geld- und Gefängnisstrafen werden durch den Zivilrichter verhängt. Die Einziehung der Gewerbeerlaubnis erfolgt durch den zuständigen Minister.

Ein Mitbestimmungsrecht der Gewerkschaft bei der Durchführung der Schutzbestimmungen besteht nicht.

Registrierung.

Hinsichtlich der Zulassung als Unternehmer im Hafenbetrieb schreibt das Stauerei-Gesetz folgende Bedingungen vor:

- a) mindestens ein Leiter oder Verwalter der Unternehmung muss in Holland wohnhaft sein;
- b) die Leiter oder Verwalter dürfen nicht in andern Betrieben tätig sein, es sei denn als Leiter oder Verwalter;
- c) sie müssen in einem hierzu vorgesehenen Register eingetragen sein. Diese Eintragung darf nicht verweigert werden, wenn die Unternehmung den Voraussetzungen entspricht.

Hinsichtlich der Zulassung zur Hafendarbeit als Arbeiter wird nur bestimmt, dass man männlichen Geschlechts und mindestens 18 Jahre alt sein muss.

Stellt ein Kontrolleur fest, dass ein Hafendarbeiter durch Mangel an Vertrautheit mit seiner Arbeit für sich oder andere eine Gefahr darstellt, so kann er verlangen, dass dieser auf einem andern Platze verwendet wird oder seine Arbeit niederlegt.

Winchleute, Bootsleute (wie allgemein die ganze Bedienung an Deck) müssen mit ihren Obliegenheiten vertraut sein und die holländische Sprache kennen.

Die Arbeitsverteilung findet an zentralen Plätzen statt. In Rotterdam bestehen deren 2, in Amsterdam 1. Die Annahmeplatze sind durch die Unternehmer errichtet und werden von diesen verwaltet.

Ein Mitbestimmungsrecht der Organisation in den in diesen Abschnitt berührten Fragen besteht nicht. Ueber Klagen und Mängel können die Gewerkschaften mit der Arbeitgeberorganisation verhandeln.

Arbeitszeit.

Die Arbeitszeit ist bei Inkrafttreten des Gesetzes vom 1. November 1916 gesetzlich auf 10 Stunden im Tag und 60 Stunden in der Woche festgesetzt worden. Diese gesetzliche Arbeitszeit ist indessen nicht die Regel. Durch Tarifvertrag ist die Arbeitszeit auf je 8½ Stunden während der ersten fünf Wochentage, und auf 5½ Stunden an Samstagen, somit 48 Stunden in der Woche festgesetzt. Die 48-Stundenwoche kam im November 1918 zur Einführung.

Gegen zu lange Arbeitszeiten wird durch die Kontrolleure bei ihren Besuchen auf den Arbeitsstellen bzw. aufgrund vorgebrachter Klagen gewacht.

Erlaubnis zur Verrichtung von Ueberarbeit kann bei Brand, Leckage oder bei sonstigen durch die Inspektion als dringend erachteten Umständen erteilt werden. In der Woche darf die Arbeitszeit 60 Stunden jedoch nicht überschreiten. Zwischen zwei Arbeitsschichten von 10 Stunden muss eine Ruhezeit von neun Stunden liegen. Falls Erlaubnis erteilt ist, um bei besonderen Umständen länger zu arbeiten (im Höchstoffalle 20 Stunden) muss eine Ruhezeit von mindestens 12 Stunden gewährt werden. Im allgemeinen wird die Erlaubnis für Ueberarbeit nur sehr selten erteilt. Der Tarifvertrag beschränkt die Ueberarbeit an einem Tage auf 1½ Stunden, wenn innerhalb dieser Zeit ein Schiff seeklaar gemacht werden kann.

Ausser durch das Mittel des Tarifvertrages besteht für die Gewerkschaft keine Möglichkeit, die Regelung der Arbeitszeit zu beeinflussen.

(Seit einigen Jahren besteht ein Aenderungsvorschlag des Gesetzes, der eine Verminderung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 45 Stunden vorsieht. Der Arbeitsminister hat in seiner Budgetrede dieses Jahres mitgeteilt, dass er beabsichtige, diesen Abänderungsvorschlag dem Parlament zur Behandlung vorzulegen).

Sicherheit.

Das Deck eines Schiffes muss für die dort beschäftigten Hafendarbeiter ohne Gefahr erreicht werden können. Zum Schiffe führende Laufbretter müssen an der Bordseite gut befestigt und mindestens 50 cm. breit sein. Mindestens an einer Seite muss in zweckmässiger Höhe ein Geländer vorhanden sein. Leitern müssen mindestens 80 cm. über die zu erreichende Stelle hinausragen. Sie müssen zweckmässig angebracht und an der Obenseite gegen seitliches Verschieben gesichert sein.

Alle zur Personalbeförderung benutzten Fahrzeuge müssen in gutem Zustande sein, mit allen notwendigen Hilfsmitteln für sicheres Fahren und erforderlichenfalls mit zweckdienlichen Rettungsmitteln versehen sein. Die Schiffe müssen hinreichend und mit erfahrenerm Personal bemannt sein. Die auf diesen

Fahrzeugen höchst zulässige Personenzahl ist an deutlich sichtbarer Stelle zu vermelden und darf nicht überschritten werden. Werden ausser Personen Güter mitgeführt, so vermindert sich die zulässige Personenzahl für je 75 kg. der beförderten Güter um eine Person.

Alle im Gebrauch befindlichen maschinellen Einrichtungen, Geräte usw. müssen in gutem Zustand sein. Verwendetes Material wird durch die Reichskontrolleure geprüft. Ketten werden in regelmässigen Zeitabständen untersucht. Auf dem zum Heben von Lasten verwendeten Material muss die Tragfähigkeit angegeben sein. Das Gleiche gilt hinsichtlich der Hebezeuge.

Bei Arbeit an Deck darf Ausblick durch nichts gehindert sein. Die Säulen der Lukenhäuser müssen eine hinreichende Höhe haben. Lukendeckel und Stützbalken (Merkels) müssen weggenommen oder angebracht werden können, ohne dass man auf diesen herumklettern braucht.

Hinsichtlich des Zugangs zu den Innenräumen der Schiffe bestehen folgende Vorschriften: Vorhandensein fester Raumleitern, Treppen oder loser Leitern, die bis zur Obenseite des Lukenhauses reichen und in gleichen Abständen angebracht sind, sodass Auf- und Absteigen ohne Gefahr erfolgen kann; die Raumleitern, die die Decks verbinden müssen in einer Linie untereinander angebracht sein, es sei denn dass andere hinreichende Massnahmen für sicheres Auf- und Absteigen bestehen; die Tunnels müssen an beiden Seiten mit einer hinreichend grossen Zahl Handgriffe versehen sein, sodass ohne Gefahr darüber hinweggeklettert werden kann.

Gerüste müssen alle Garantien für genügende Sicherheit bieten. Das Gesetz enthält über die Beschaffenheit der Laufbretter usw. nähere Angaben.

Beim Laden oder Löschen muss an den Lukenöffnungen durch mit diesen Arbeiten vertraute Personen Aufsicht gehalten werden, es sei denn, dass die Kräne derartig eingerichtet sind und so bedient werden, dass der Kranführer einen vollständig freien Blick auf die Last und den Raum hat. Die Bedienung der Hebewerkzeuge muss durch Leute erfolgen, die ausschliesslich damit betraut sind. Sie müssen geübt und erfahren sein und die holländische Sprache genügend beherrschen.

Das Stauen und Behandeln der Güter muss unter sachverständiger Aufsicht erfolgen. Es müssen Massregeln getroffen sein, dass die gehobenen Güter nicht umfallen können. Auf einem Raume dürfen sich nicht mehr Arbeitsgänge befinden als im Hinblick auf die Sicherheit der Arbeit zulässig sind.

Das Personal und die Hebezeuge müssen derart aufgestellt sein, dass nach Möglichkeit vermieden wird, dass die gehobenen Lasten über den Leuten hängen bleiben oder diese passieren müssen.

Körbe und Behälter dürfen nicht bis an den Rand gefüllt werden, sodass Gefahr entsteht, dass etwas herausfällt. Können Scherstücke und Stützbalken bei der Arbeit nicht vollständig aus den Lukenöffnungen entfernt werden, so müssen die derart befestigt werden, dass sie nicht herausgehoben werden können. Strophen zum Heben der Lasten müssen hinreichend dichtgeschlagen sein.

Beim Heben verschieden langer Gegenstände aus Eisen in einem Hub, müssen diese gegen Herausfallen gesichert sein.

Die Arbeitsstellen müssen hinreichend beleuchtet sein. Die Beleuchtung darf nicht durch Russ oder Qualm den Atmungsorganen des Personals hinderlich werden.

Auf Arbeitsplätzen, wo sich feste, flüssige oder gasentwickelnde Stoffe befinden, die explodierbar oder leicht entzündbar sind, darf nur gut isoliertes Kunstlicht gebraucht werden.

An den Arbeitsstellen müssen zweckentsprechende Mittel zur Verleihung erster Hilfe bei Unfällen vorhanden sein. Sie müssen so aufbewahrt werden, dass sie gegen Verunreinigung durch Staub geschützt und jederzeit in gebrauchsfähigem Zustande sind.

Wenn auf einem Seeschiff zehn oder mehr Personen, in einem Schuppen oder einem abgeschlossenen Terrain 25 oder mehr Personen Stauereiarbeit verrichten, muss mindestens 1 Person anwesend sein, die mit der Verleihung erster Hilfe betraut und vertraut ist.

Sowohl in Rotterdam als in Amsterdam gibt es feste Unfallstationen mit festen Aerzten und Verpflegern. In Amsterdam werden Verletzte mit Krankenauto und Motorboot, in Rotterdam mit Krankenauto und Dampfbooten der Gemeinde befördert.

Zur Rettung ins Wasser gefallener Personen müssen zweckentsprechende Hilfsmittel an gut sichtbarer und geeigneter Stelle vorhanden sein.

An der Arbeitsstellen muss gutes Trinkwasser oder anderes alkoholfreies Getränk vorhanden bzw. kostenlos verabreicht werden. Auf Seeschiffen muss für das arbeitende Personal mindestens ein Abort für die Hafenarbeiter zur Verfügung stehen, sei es auf dem Schiff, sei es auf dem Terrain, an dem das Schiff angelegt hat.

Betr. die Behandlung gesundheitschädlicher Ladungen ist vorgeschrieben, dass seitens der Unternehmer Schutzmittel zur Verfügung gestellt werden.

Die Arbeitsplätze müssen sauber und möglichst staubfrei sein. Das selbe gilt hinsichtlich der Wart- und Speiserräume an Land.

Ein direktes Mitbestimmungsrecht der Gewerkschaft auf die Durchführung der Sicherheitsvorschriften besteht nicht. Die Gewerkschaft bespricht mit der Inspektion alle Klagen, denen Rechnung getragen wird.

Unfallunterstützung.

Den von Unfällen betroffenen Hafenarbeitern wird Unterstützung in folgendem Ausmass gewährt:

a) bei Todesfall:

1) Begräbniskosten, im Höchsthalle 30 Tagelöhne des Verstorbenen;

2) Witwenrente in Höhe von 30 % des Taglohns des Verstorbenen pro Tag ausschliesslich der Sonntage;

3) Waisenrente in Höhe von 15 % des Taglohns pro Kind wenn Halbweise, und in Höhe von 20 % wenn Vollweise.

War der Verstorbene bei den Eltern bzw. Grosseltern in Kost, so erhalten diese so viel wie der Verstorbene zum Lebensunterhalt beitrug, im Höchsthalle jedoch 30 % des Taglohns und zwar bis zu einem gewissen Zeitpunkt.

b) bei dauernder vollständiger Erwerbsunfähigkeit:

70 % des Taglohns.

c) bei dauernder teilweiser Erwerbsunfähigkeit:

ein entsprechender Teil der Vollrente je nach dem Grad der verbliebenen Erwerbsfähigkeit;

d) bei vorübergehender Erwerbsunfähigkeit:

70 % des Lohns, den der Betreffende in der dem Unfall vorausgegangenen Woche bezog.

Die Prämie wird von dem Unternehmer gezahlt.

Ein Einfluss der Gewerkschaft auf die Regelung der Unfallunterstützung besteht nur insofern, als Berufungsinstanzen bestehen, in denen sowohl Unternehmer als Arbeiter Vertreter haben.

Krankenunterstützung.

Sowohl in Rotterdam als in Amsterdam wie auch in einigen kleineren Häfen wird Krankenunterstützung gewährt und zwar durch die Unternehmer. In den Genuss der Krankenunterstützung kommen in Rotterdam und Amsterdam die festen Hafentarbeiter sowie die Mitglieder der Hafensreserve.

Die Unterstützung beträgt:

in Rotterdam für die festen verheirateten Hafentarbeiter:

20 Gulden pro Woche während 5 Wochen, hernach 15 Gulden während 4 Wochen und 10 Gulden während 4 Wochen;

für die festen ledigen Hafentarbeiter:

16 Gulden pro Woche während 5 Wochen, hernach 12 Gulden während 4 Wochen und 8 Gulden während weiterer 4 Wochen.

In Amsterdam 12 Gulden während 13 Wochen für Verheiratete, und 9 Gulden während 13 Wochen für Ledige.

Zur Bestreitung dieser Kosten erhebt die Unternehmerorganisation von den Unternehmern eine Prämie in Höhe von 0,10 Gulden pro halben Tag für jeden beschäftigten Arbeiter.

Die Verwaltung der Krankenkasse liegt ganz in Händen der Unternehmer.

Die Bestimmungen betr. die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen.

II.

SCHWEIZ. — Die Führerbewilligung wird von der zuständigen Behörde des Wohnsitzkantons aufgrund einer Prüfung ausgestellt, durch die sich der Bewerber darüber ausweist, dass er ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu fahren versteht. Die Prüfung besteht aus einem theoretischen und aus einem praktischen Teil.

Die theoretische Prüfung erstreckt sich auf die Kenntnis der allgemeinen Verkehrsbestimmungen sowie der Einrichtungen des Wagens. In der praktischen Prüfung muss der Gesuchsteller den Beweis erbringen, dass er die Führung des Wagens unter allen Verkehrsumständen, namentlich bei dichtem Strassenverkehr mit Sicherheit beherrscht. Die Prüfung ist vor einem von der zuständigen Behörde angewiesenen Sachverständigen abzulegen. Die Führerbewilligung lautet auf den Namen des mit Erfolg geprüften Gesuchstellers und wird mit dessen Photographie versehen. Sie gilt für das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft, wird für das Kalenderjahr ausgestellt und ist jährlich zu erneuern.

Vom Erwerb der Führerbewilligung sind ausgeschlossen, Personen:

- a) unter 18 Jahren;
- b) die aufgrund gerichtlicher oder polizeilicher Bestrafung als Fahrer nicht genügend geeignet erscheinen;
- c) die als Trinker bekannt sind;
- d) die an einem körperlichen oder geistigen Gebrechen (Epilepsie, ungenügende Sehkraft, Schwerhörigkeit usw.) leiden, welches ihnen das sichere Fahren unmöglich macht.

Die Führerbewilligung kann durch die zuständige kantonale Behörde zeitweilig oder dauernd entzogen werden, wenn die Verkehrsvorschriften schwer verletzt worden sind. Sie ist zu entziehen, wenn die vorerwähnten Ausschlussvoraussetzungen (b, c und d) nachträglich eintreten oder nachträglich bekannt werden. Der Entzug hat Gültigkeit für das Gebiet der ganzen Schweiz.

Fahrten zu Lehrzwecken dürfen nur in Begleitung

einer mit einer Führerbewilligung versehenen Person, welche damit die Verantwortlichkeit als Fahrer übernimmt, ausgeführt werden. Personen, die Lehrfahrten berufsmässig ausführen, bedürfen hierfür einer Konzession der zuständigen kantonalen Behörde.

Die obigen Bestimmungen sind durch eine am 7. April 1914 erfolgte Uebereinkunft für die ganze Eidgenossenschaft massgebend geworden und in dieser Fassung auch in den neuen Entwurf eines Bundesgesetzes für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr aufgenommen worden.

OESTERREICH. — Die Bedingungen für Ausstellung eines Führerscheines sind: Mindestalter 21 Jahre; amtsärztliche Feststellung der körperlichen und geistigen Eignung des Antragstellers; persönliche Verlässlichkeit; Nachweis fachmännischer Befähigung durch Ablegung einer theoretischen und praktischen Prüfung über Behandlung des Motors und über Kenntnis des Verkehrswesens.

Personen, die sich schwerer oder häufiger Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften zum Schutze der körperlichen Sicherheit oder der Sicherheit des Eigentums schuldig gemacht haben, oder die keinen guten Leumund besitzen (Neigung zu Trunkenheit und Gewalttätigkeit) werden zur Führerprüfung nicht zugelassen.

Lediglich Autobesitzer werden bereits mit 18 Jahren zur Autoführung zugelassen. Berufskraftfahrer müssen das 21. Lebensjahr stets überschritten haben. Den Prüfungen wohnt ein Vertreter der Gewerkschaft bei.

Die Ausbildung erfolgt durch Privatschulen, deren es gegenwärtig in Oesterreich 35 gibt. Diese Schulen müssen vom Landeshauptmann genehmigt sein. Die Person, die die Erlaubnis zur Führung einer Kraftfahrerschule erhält, muss vertrauenswürdig sein, über die zur Ausbildung erforderlichen Räume und Lehrbehelfe verfügen und entweder selbst die zur Führung von Kraftfahrzeugen sowie Einhaltung der Verkehrsvorschriften nötigen theoretischen und praktischen Kenntnisse besitzen oder einen befähigten vertrauenswürdigen Geschäftsführer, bezw. Fachlehrer bestellen. Besitzer bezw. Fachlehrer derartiger Schulen müssen seit mindestens drei Jahren im Besitze eines Führerscheines sein und während dieser Zeit ohne erhebliche Verstösse Kraftfahrzeuge tatsächlich geführt haben. Ausserdem haben sie durch eine besondere Prüfung die fachliche Eignung zur Ausübung der Lehrtätigkeit nachzuweisen. Die Schulen unterstehen der Aufsicht des Landeshauptmannes. Wenn die Voraussetzungen zur Führung einer Privat-Kraftfahrerschule in Wegfall kommen, kann der Landeshauptmann die erteilte Bewilligung zurückziehen.

Zur Zeit ist in Oesterreich ein neues Kraftfahrergesetz in Behandlung. Ueber die Erteilung der Fahrerlaubnis wird in dem vorliegenden Gesetzentwurf der Regierung folgendes bestimmt: „Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn der Gesuchsteller nach Feststellung seiner körperlichen und moralischen Eignung die Befähigung zur Führung eines Kraftfahrzeuges durch eine Prüfung dargetan hat. Werden in der Folge Tatsachen festgestellt, die die Annahme rechtfertigen, dass diese Eignung nicht mehr besteht, so kann die Erlaubnis auf bestimmte oder dauernde Zeit entzogen werden. Hierüber ergehen im Verordnungswege nähere Anordnungen.“

Hierzu hat der österreichische Transportarbeiterverband u.a. den Antrag gestellt, dass für die Erlaubnis-Erteilung nur Personen in Frage kommen, die das 21. Lebensjahr vollendet haben. Ausserdem wurde von dem Koll. Forstner bei der Beratung des Gesetzentwurfes im Unterausschuss im Februar dieses Jahres die Annahme einer Resolution bewirkt, wonach ein Kraftfahrbeirat aus den am Automobilverkehr interessierten Kreisen zu schaffen ist, der auch bei den

Prüfungen der Fahrzeugführer vertreten ist. Weiter wurde bei diesen Beratungen beschlossen, dass bei Entziehung des Führerscheines, aufgrund angezweifelter Verlässlichkeit des Kraftwagenlenkers, vor der behördlichen Entscheidung eine Kommission von Fachmännern angerufen werden muss. (Bisher genügt die blosse Anzeige bei der Gewerbebehörde).

ITALIEN. — In Italien unterscheidet man zwei Arten von Führerscheinen: Führerscheine der Kategorie I und der Kategorie II. Zur Führung öffentlicher Personenwagen berechtigt nur der letztere. Zwecks Erhalt des Führerscheins der Kat. I muss der Antragsteller mindestens 18 Jahre alt sein und das Einverständnis der Eltern besitzen. Anderfalls ist Vollendung des 21. Lebensjahres vorgeschrieben. Führerscheine der Kat. II werden nur an Personen erteilt, die das 21. Lebensjahr vollendet haben und u.a. seit sechs Monaten im Besitz des Führerscheins der Kat. I sind.

In beiden Fällen muss durch ärztliche Untersuchung festgestellt sein, dass der Antragsteller die notwendigen physischen und psychischen Eigenschaften besitzt und einen guten Leumund hat. Sowohl die Erteilung des Führerscheines der Kategorie I als der Kategorie II hat die erfolgreiche Ablegung einer Prüfung zur Voraussetzung. Für den letzteren Führerschein ist eine besondere Prüfung vorgesehen.

SPANIEN. — Voraussetzung für die Erteilung von Führerscheinen ist das Vorlegen eines gutes Leumundzeugnisses und Nachweis körperlicher Eignung. Soll der Führerschein auch zum Führen öffentlicher Kraftwagen oder Mietautos berechtigen, so muss das vorzulegende ärztliche Attest vom provinziellen Gesundheitsdienst ausgestellt sein. Gesuchsteller müssen mindestens 18 Jahre alt sein, lesen und schreiben können, die Verkehrsvorschriften kennen und mit der Führung von Kraftwagen vertraut sein. Für solche Gesuchsteller, die öffentliche oder Mietkraftwagen führen wollen, ist ausserdem vorgeschrieben, dass sie volljährig sind und mit den Wegen, auf denen sie fahren, vertraut sind und Strassenkarten lesen können.

Der 1. Mai und die Strassenbahner.

Von JOSEF NASE, Aussig (Tschechoslowakei).

Seit dem denkwürdigen internationalen Sozialisten-Kongress in Paris im Jahre 1889, war der 1. Mai als Weltfeiertag ein Programmpunkt in den Forderungen des klassenbewussten Proletariats aller Länder und Staaten. Trotz aller Unterdrückungsversuche der Bourgeoisie und der reaktionären Regierungen aller kapitalistischen Staaten, wuchs die Zahl der demonstrierenden Arbeiter an jedem 1. Mai in den, nach dem Pariser Kongresse, folgenden Jahren. Gendarmerie und Militäraufgebote vermochten den festen Willen der klassenbewussten Arbeiterschaft nicht zu brechen. In die Maidemonstrationen krachten Salven der Soldateska. Zu Tode getroffene Menschen wälzten sich in ihrem Blute auf den Strassen. Eingekerkert schmachteten ungezählte brave überzeugungstreue Genossen. Massenhaft erfolgten Entlassungen von Arbeitern, die es gewagt hatten, den 1. Mai als Weltfeiertag zu feiern.

Der Besitzerklasse war es nicht angenehm, dass das Proletariat der Welt an einem Tage des Jahres sich einig fühle, einig in den Forderungen nach Gleichberechtigung und Beseitigung der bestehenden Gesellschaftsordnung überhaupt.

Erst nach Beendigung des grossen Völkermordens haben sich die Verhältnisse in dieser Frage geändert.

Der 1. Mai ist nun wirklich ein Weltfeiertag der Gesamtarbeiterschaft aller Länder geworden. Einzelne Staaten, bezw. Regierungen gaben den 1. Mai frei und erhoben diesen Feiertag sogar zu einem Staatsfeiertag.

Zu diesen Staaten gehört unter anderen die tschechoslowakische Republik. Vollständige Arbeitsruhe am 1. Mai in allen Betrieben und Unternehmungen kennzeichnete den demokratischen Charakter der neugegründeten Republik. In den grossen Demonstrationen zügen marschierten nunmehr alle Berufsgruppen der Arbeiterklasse. Alles war vertreten, auch die Strassenbahner, denn auch sie hatten den 1. Mai als Feiertag mit erobert und sich diesen Tag sogar im Arbeitsvertrage als freien Tag gesichert.

Mit dem Wiedererwachen der Reaktion kam aber auch in der demokratischen Republik ein anderer Wind. Im Herbst 1924 erschien ein Erlass vom Eisenbahnministerium, der die Strassen- und Kleinbahndirektionen auf die Konzessionsbedingungen und die Eisenbahnbetriebs-Vorschriften aufmerksam machte. Nach diesen Bestimmungen gelten auch die Strassenbahnen als zum öffentlichen Verkehre gehörend und darf der Betrieb nicht unterbrochen werden.

Durch diesen Erlass ist den Strassenbahnern die Teilnahme an der Maifeier unmöglich gemacht. Wenn auch 1925 ein Teil der Strassenbahner noch gefeiert hat, so ist doch nicht die Gewähr gegeben, dass es im laufenden Jahre wieder zur allgemeinen Arbeitsruhe im Strassenbahnbetrieb kommen wird. Es wird nun die Frage aufgeworfen, ob eine derartige Errungenschaft nicht international geschützt werden kann. Und wenn auch in anderen Staaten die Kollegen den 1. Mai noch nicht als vollständigen Ruhetag eingeführt haben, so müsste doch angenommen werden, dass hier und gerade in dieser Frage die Solidarität Beispiel gebend sein sollte.

Alle Einwendungen, dass der Betrieb der Strassenbahn nicht stillgelegt werden könne, sind Argumente der Unternehmer und Direktionen.

Jahrzehnte lang marschiert die Arbeiterschaft am 1. Mai stundenweit zum Festorte und findet ohne Strassenbahn an diesem Tage auch wieder den Weg zu Fuss nach Hause. In dieser Beziehung hiesse es den Idealismus der Maidemonstranten unterschätzen. Wie ist es denn in den Bezirken, wo es in keinem Orte eine Strassenbahn gibt? Hat man je einmal eine Stimme des Unwillens gehört, dass die Arbeiterschaft den Rückweg zu Fuss zurücklegen muss? Nein. Mit solchen Argumenten unterstützen wir die Unternehmer und Regierungen in ihrem Vorhaben, die Feier des Tages zu beeinträchtigen und den Strassenbahnern jede Möglichkeit zu rauben, sich einmal im Jahre an dem Verbrüderungsfeste der Arbeiterklasse der ganzen Welt eins zu fühlen.

Die Arbeiterschaft wird uns nicht grollen wenn auch wir Anteil nehmen an der grossen Welldemonstration. Und dem Bourgeois zu liebe wollen wir an diesem Tage keinen Strom einschalten. Er mag zu Hause bleiben oder auch zu Fuss gehen.

Auch der Strassenbahner hat das Recht, den 1. Mai zu feiern. Und es ist eine internationale Angelegenheit und soll auch eine internationale Forderung sein, dass am 1. Mai die Bediensteten und Angestellten der Klein- und Strassenbahnen gemeinsam mit dem Gesamtproletariat der ganzen Welt demonstrieren können für die Befreiung der arbeitenden Menschheit aus den Fesseln der politischen und wirtschaftlichen Unterdrückung.

Die internationale Solidarität der Berufskollegen soll unsere Errungenschaft schützen. Die internationale Solidarität bindet und verpflichtet auch uns, Schulter an Schulter mit den Kameraden der ganzen Welt, für die gemeinsamen Forderungen der Strassen- und Kleinbahnbediensteten zu kämpfen.

Die Güterbewegung auf den deutschen Stromgebieten.

Der Gesamtverkehr der deutschen Stromgebiete in den Jahren 1913, 1922, 1923 und 1924 betrug den amtlichen Ziffern zufolge (in 1000 t.):

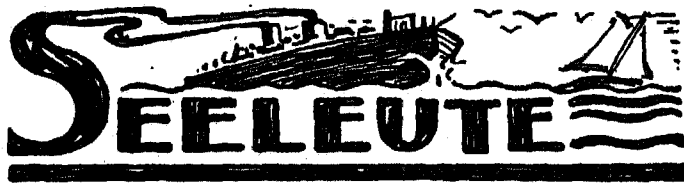
Stromgebiete:	1913*	1922	1923	1924
Oestliche Wasserstrassen	5,047	1,101	981	1,291
Odergebiet	14,866	5,560	5,465	7,251
Märk. Wasserstrassen	15,722	8,202	5,957	8,801
Elbgebiet	25,506	10,307	10,215	12,542
Ems-Weser-Gebiet	10,650	15,081	5,932	17,411
Rheingebiet	83,914	53,282	23,491	57,048
Donaugebiet	559	626	623	494

Insgesamt: 156,264 94,159 52,664 104,838

* Altes Reichsgebiet.

Der grosse Verkehrsrückgang in 1923 hängt mit der Ruhrbesetzung zusammen. Bemerkenswert ist, dass von den Gesamtverkehr in 1924 54,922,000 t. auf Auslandsverkehr entfallen. Den stärksten Anteil weist der Auslandsverkehr auf dem Rheingebiet auf 27,638.000 t. von 57,048,000 t. Gesamtverkehr.

43,2 % aller auf den deutschen Stromgebieten in 1924 beförderten Waren bestanden aus Kohlen, 10,8 % aus Erden aller Art, 10,4 % aus Erzen, 8,3 % aus Getreide, 3,9 % aus Holz.



Eine Sitzung des Seeleute-Beirats der I. T. F.

Am 30. März fand in Amsterdam eine erweiterte Sitzung des Seeleute-Beirats der I.T.F. statt. Anwesend waren: J. Henson (England), F. Köhler (Deutschland), E. Jacobsen (Dänemark), S. Lundgren (Schweden), A. Kievit (Holland), J. Chapelle (Frankreich), die Mitglieder des Generalrats der I.T.F.: J. Brautigam (Holland) und C. Mahlman (Belgien), sowie Edo Fimmen, Generalsekretär der I.T.F. Ausserdem wohnten der Sitzung als Gäste bei: C. Brandt und R. Feenstra vor der Internationale der Seeoffiziere.

In der Hauptsache beschäftigte sich die Konferenz, bei der J. Henson den Vorsitz führte, mit der Frage der Haltung, die gegenüber der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz einzunehmen ist. Nach ausführlicher Aussprache wurde mit allgemeinen Stimmen beschlossen, von der diesjährigen Internationalen Arbeitskonferenz ausdrücklich zu verlangen, dass die Frage der Arbeitszeit für Seeleute auf einer besonderen, 1927 abzuhaltenden Konferenz behandelt werde. Für den Fall, dass diesem Verlangen nicht entsprochen werden sollte, wird vollständige Freiheit betr. die Stellungnahme zur diesjährigen Konferenz vorbehalten.

Es ist in Aussicht genommen, während der drei Tage, die der Internationalen Arbeitskonferenz vorausgehen, zwei Seeleutekonferenzen abzuhalten und zwar zunächst eine Konferenz der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen, dann eine gemeinsame Konferenz der Vertreter der I.T.F.-Organisationen mit den Vertretern der Internationale der Seeoffiziere, wozu eventuell auch in Genf weilende Vertreter von Seeleuteorganisationen, die keiner der beiden Internationalen angeschlossenen sind, eingeladen werden sollen.

Zum Schluss beschäftigte sich der Seeleute-Beirat noch mit der Vorbereitung einer gelegentlich des im September in Paris stattfindenden I.T.F. Kongresses

abzuhaltenden Seeleutekonferenz, und beschloss, folgende Punkte auf die Tagesordnung zu setzen:

- 1). Der Kampf der Seeleute-Organisationen für den Achtstundentag mittels direkter Aktion;
- 2). Die nächsten Aktionen in den verschiedenen Ländern unter Leitung der I.T.F.
- 3). Innerer Ausbau der I.T.F. zwecks Unterstützung und Hilfe an Mitglieder der der I.T.F. angeschlossenen Seeleute-Organisationen.

Ferner wurde noch beschlossen, einen Delegierten zu dem am 28. Juni in Oslo stattfindenden Internationalen Kongress für Hygiene auf Handelsschiffen zu entsenden.

An- und Abmusterungen in Schweden während 1925.

Den amtlichen Ausweisen zufolge wurden im Jahre 1925 in Schweden 43.747 Seeleute angemustert und 43.166 abgemustert. Hiervon entfielen 3.926 Anmusterungen und 4.026 Abmusterungen auf die binnenländische Schifffahrt, was resp. 9 und 9,3 % der Gesamtzahl entspricht. Für das Jahr 1924 waren die Ziffern: 42.91, Anmusterungen, 41.416 Abmusterungen, wovon resp. 4,9 und 9,7 % auf die binnenländische Schifffahrt.

An den An- und Abmusterungen des Jahres 1925 war Gothenburg mit 28 bzw. 26 %, Stockholm mit 18 und 20 % beteiligt.

Insgesamt entfielen in 1925 auf je 100 Abmusterungen 101 Anmusterungen, gegen 104 in 1924, 103 in 1923, und 110 in 1922.

Von den Angemusterten waren: 2394 Kapitäne, 6669 Steuermänner und Maschinisten, 16.781 Deckseleute, 11.179 Maschinenraum-Personal, und 6724 Bedienungspersonal. Die Abgemusterten verteilten sich auf die verschiedenen Kategorien des Personals wie folgt: Kapitäne 2311, Steuermänner und Maschinisten 6202, Deckspersonal 17.410, Maschinenraum-Personal 11.157, Bedienungspersonal 6.086.

Der Staatszugehörigkeit nach die Angemusterten: 42.510 (97,2 %) Schweden, 174 Norweger, 369 Dänen, 314 Deutsche und 260 Finnländer. Von 100 ist die Staatszugehörigkeit nicht bekannt und 11 waren Angehörige farbiger Rassen. Unter den Abgemusterten waren: 41.268 (95,6 %) Schweden, 344 Norweger, 472 Dänen, 562 Deutsche und 337 Finnländer. Bei 172 ist Staatszugehörigkeit nicht bekannt, und 11 waren Angehörige farbiger Rassen.

Der Schiffsverkehr in den englischen Häfen.

Die Tonnage der Schiffe, die in englischen Häfen ein- bzw. ausgelaufen sind, betrug ohne Berücksichtigung der Schiffe in Ballast, in Mill. Netto-Tonnen:

im Jahre	Eingang	Ausgang
1915	49,1	67,8
1922	43,4	59,7
1923	48,9	67,9
1924	51,9	61,0
1925	52,1	58,0

Der prozentuale Anteil der verschiedenen Flaggen betrug bei der eingehenden Tonnage:

Flagge	1913	1923	1924	1925
britisch	65,8	63,3	64,4	66,4
norwegisch	6,7	5,4	4,9	5,0
schwedisch	3,8	3,5	3,3	3,0
holländisch	3,5	4,9	4,7	4,4
dänisch	2,4	2,7	2,9	2,8
französisch	2,0	3,0	3,1	3,0
deutsch	6,5	3,5	3,7	5,4
amerikanisch	1,5	5,8	5,3	4,9
andere	7,8	7,9	7,7	7,1

Insgesamt: 100 100 100 100

Aufgelegte Tonnage.

Die amerikanische Handelskammer veröffentlicht folgende Angaben über den Stand der aufgelegten Tonnage (in 1000 Br. R. T.):

Land	1. Jan. 1923	1. Jan. 1924	1. Jan. 1925	1. Juli 1925	1 Jan. 1926
Vereinigte Staaten	5328	4271	4223	4253	4120
England	1010	900	705	1130	613
Frankreich	730	450	202	219	134
Italien	472	427	136	262	225
Holland	330	235	65	180	109
Norwegen	53	50	25	51	22
Schweden	22	—	20	40	30
Griechenland	76	122	24	99	99
Japan	99	29	25	36	35
Belgien	170	86	26	68	21
Dänemark	17	13	—	18	63
Spanien	520	128	60	73	44
Australien	106	85	166	175	51
Uebrige Länder	195	83	103	149	279
Ingesamt:	9128	6888	5780	6753	5845

Die überseeische Auswanderung deutscher Staatsangehöriger.

Im Jahr 1925 haben den amtlichen deutschen Aufzeichnungen zufolge 62.643 Deutsche die Heimat verlassen. Für 1924 war die entsprechende Zahl 58.328, für 1923 115.416, für 1922 36.527, und für 1921 23.451. In diesen Zahlen sind nicht einbegriffen die deutschen Auswanderer, die die Ausfahrt aus italienischen, französischen und englischen Häfen angetreten haben.

Die Verkehrsentwicklung im Suez- und Panama-Kanal.

Der Schiffsverkehr durch den Suez- und Panama-Kanal gestaltete sich während der letzten Jahre wie folgt (in Millionen Tonnen):

Jahr	Suez-Kanal	Panama-Kanal
1913	20,0	—
1923	22,7	8,4
1924	25,1	10,3
1925	26,8	10,6

In den Angaben für den Panama-Kanal ist die amerikanische Tonnage nicht einbegriffen.

NOTIZEN.

Rationalisierung und Arbeitslosigkeit.

"Im Januar 1925", so berichtet *Die Wirtschaftskurve* in Heft 1, Jahrgang 1925, "betrug die Kohlenförderung im Ruhrgebiet rd. 9.20 Millionen Tonnen bei einer Belegschaft von rd. 473.000 Mann. Dagegen war die Belegschaft im Dezember 1925 auf rd. 396.000 Arbeiter gesunken, gleich 15 %, während aber die Kohlenförderung mit 8,68 Millionen Tonnen viel geringer, nämlich nur um knapp 5 % hinter dem Januar 1925 zurückgeblieben war. Es besteht aber ferner kaum ein Zweifel, dass mit der jetzigen Belegschaft des Ruhrkohlenbergbaus von rd. 390.000 Mann, die schon hinter der Vorkriegsbelegschaft von rd. 404 bis 420.000 zurückbleibt, auch die Januarförderung, die fast so hoch war wie die Vorkriegsproduktion, herausgeholt werden könnte, wenn die Absatzlage entsprechend wäre. Das bedeutet aber, dass für absehbare Zeit, wenn nicht für immer, 70 bis 80.000 Mann aus ihrem bisherigen Arbeitsgebiet ausgeschaltet sind und anderwärts Unterkommen suchen müssen".

Rationalisierung auch im Kongo.

In einer vor kurzem in Brüssel gehaltenen Rede teilte der Direktor der "Union Minière" (belg. Kongo) u.a. mit, dass das von ihm geleitete Unternehmen im Jahre 1921 mit 12.000 Arbeitern 30.000 Tonnen Kupfer produzierte und das im Jahre 1925 die Produktion 90.000 Tonnen, die Zahl der beschäftigten Arbeiter aber nur 14.000 betrug. Diese Leistungssteigerung pro Arbeiter sei durch stets weitergehende Industrialisierung des Bergbaus ermöglicht worden. Zur Zeit betrage der Produktionswert eines Bergarbeiters im belgischen Kongo fr. 30.000 im Jahr, während die Jahresproduktion eines belgischen Bergarbeiters noch nicht einmal die Hälfte dieses Wertes darstelle.

Geschenk oder Geschäft?

"John D. Rockefeller Jr.", so berichtet die amerikanische Reederzeitung *The Nautical Gazette*, "beabsichtigt, Aegypten \$ 10.000.000 für ein Museum zu schenken. Gleichzeitig mit der Veröffentlichung dieser Neuigkeit wurde mitgeteilt, dass Aegypten trachtet, Schiffe zu kaufen, um den Kern einer eigenen staatlichen Handelsflotte zu bilden. Es scheint, dass zwischen diesen beiden Tatsachen eine enge Beziehung besteht, denn wenn Aegypten dazu übergeht, Schiffe zu kaufen, braucht es mehr als die 10 Millionen von John D. Rockefeller Jr. Das Geschenk wird zweifellos sehr nützlich sein."

Rasche Abnahme der Pferde in den Vereinigten Staaten.

Die grosse Zunahme des Kraftwagenverkehrs in den Vereinigten Staaten hat zu einer gewaltigen Verminderung des Pferdebestandes in diesem Lande geführt. Während man beispielweise in New York in 1917 noch 108.036 Pferde zählte, waren 1921 nur noch 65.126 Pferde vorhanden. In Chicago wurden in 1915 56.993, in 1922 33.637 Pferde gezählt. Der gesamte Pferdebestand der Vereinigten Staaten betrug in 1910 3.182.789, dagegen in 1920 nur noch 1.705.611. Im Verlaufe eines

Jahrzehnts hat sich demnach die Benutzung von Pferdegespannen um etwa 46 % vermindert.

Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten.

In 1924 ereigneten sich in den Vereinigten Staaten 22.368 Zugunfälle gegen 27.497 in 1923, 21.592 in 1922 und 21.251 in 1921. Unter den Zugunfällen in 1924 waren 5166 Zusammenstöße und 14.259 Entgleisungen. Insgesamt wurden 150.356 Personen von den Unfällen betroffen. Von diesen verunglückten 6617 tödlich. In 1923 war die Zahl der von Unfällen betroffenen Personen 179.097, in 1922 141.196, und in 1921 126.681.

Eine interessante Begründung.

Unter den Gründen, die eine Kommission für die Notwendigkeit des Baues eines Hafens in Semarang (Java), anführt, heisst es an dritter Stelle: dass es erwünscht sei, sich von der Hilfe der Frauenführer auf diese Weise etwas unabhängiger zu machen. "Dies ist eine unmittelbar aus dem letzten Streik gewonnene Erfahrung. Als damals in Semarang 2000 Leute von der Frauenflotte streikten, wurde wieder einmal stark empfunden, dass diese Leute nicht durch gewöhnliche Kulis ersetzt werden können. Die Arbeiter, die die Frauen begleiten, um die Lade- und Löscharbeiten zu verrichten, müssen "seefest" sein und viele von ihnen müssen wirkliche Seeleute sein zur Führung der Frauen. Bricht ein Streik aus, so findet man nicht leicht eine hinreichende Anzahl seefester Kulis. Verfügt man über einen schützenden Hafen, dann ist die Heranziehung neuer Arbeiter viel leichter, denn dann kann man für das Laden und Löschen jeden gewöhnlichen Kuli gebrauchen."

Automobillinien auch in Persien.

Auch im Lande der Tausend-und-eine-Nacht-Märchen beginnt sich das Automobil als Verkehrsmittel auszubreiten. Zeitungsmeldungen zufolge soll zwischen Bagdad und Teheran bereits ein reger Automobilverkehr bestehen und in wachsender Masse den Kameltransport verdrängen. Die Chauffeure sollen zumeist Ausländer sein. Perser oder Araber treffe man nur selten als Kraftwagenführer an.

Der Kraftwagenverkehr in den Vereinigten Staaten.

Ende 1925 waren in den Vereinigten Staaten 10.843.936 Kraftwagen im Gebrauch, wovon 2.529.228 Motorlastwagen waren. Da der Gesamtbestand an Kraftwagen in der Welt auf 25 Millionen geschätzt wird, so verkehren von je 5 vorhandenen Kraftwagen 4 allein in den Vereinigten Staaten.

Bemerkenswert sind in diesem Zusammenhang folgende Angaben, die in der neuesten Statistik der amerikanischen Kraftwagenindustrie enthalten sind: Im Jahre 1912 wurden in den Vereinigten Staaten von 200 Firmen 398 verschiedene Modelle hergestellt. 1922 betrug die Zahl der Firmen nur noch 128 und die Zahl der Modelle 162. Inzwischen hat sich die Konzentration und die Standardisierung in der amerikanischen Kraftwagenindustrie noch erheblich weiter fortgesetzt, denn in 1925 wurden nur noch 60 Firmen und 100 Modelle gezählt.

Der Luftverkehr in Holland während 1925.

Ueber den Luftverkehr in Holland während 1925 liegen folgende Zahlen vor: An holländischen Verkehrsflugzeugen kamen an und fuhren ab 3796. Die Zahl der von diesen beförderten

Passagiere war 4077, das Gewicht der beförderten Briefe 1324 kg., der Paketpost 6458 kg. und der beförderten Güter 190.900 kg. — In der gleichen Zeit kamen an und verliessen 3191 fremdländische Flugzeuge die holländischen Flughäfen. Diese beförderten 4234 Reisende, 9859 kg. Briefe, 3202 kg. Paketpost und 100.029 kg. Güter. Der holländische Binnenverkehr sowie der Durchgangsverkehr ist in den obigen Zahlen nicht berücksichtigt.

Der Flugverkehr in Schweden.

Im Jahre 1925 sind von der schwedischen Flugverkehrsgesellschaft A. B. Aerotransport 10.026 Personen befördert worden. Im Jahre 1924 war die Zahl der Passagiere 5228. Gleichzeitig stiegen die beförderten Postmengen von 1155 auf 7058 kg., und die Gütermengen von 410 auf 48.984 kg. Insgesamt wurden 397.779 Flugkilometer zurückgelegt gegen 154.860 in 1924.

Die Schweiz im internationalen Flugverkehr.

In Dübendorf, dem bei Zürich gelegenen Hauptflugplatz der Schweiz, kamen in der letzten Flugsaison 764 Flugzeuge mit 2041 Reisenden an, während 1024 Flugzeuge mit 2245 Reisenden Dübendorf verliessen. Etwa 50 % aller Flüge kamen auf die Linie Zürich-Frankfurt. Die abfahrenden Flugzeuge nahmen rund 3 Millionen Briefe von Zürich mit, während die ankommenden etwa 1,5 Millionen Briefe mitbrachten. Der Wert der beförderten Waren wird auf 8 Millionen Schweizer Franken beziffert.

Der Imperialismus des Dollar.

Mr. George F. Roberts, Vize-Präsident der National City Bank von New York, hat in einer in Pittsburgh vor kurzem gehaltenen Rede erklärt, dass die reichen Leute in den Vereinigten Staaten ein ihre Ausgaben weit überschreitendes Einkommen haben. Die amerikanische Industrie sei nicht in der Lage, die steigenden Gewinne auszugeben und darum seien Investierungsagenten und internationale Bankiers im Begriffe, die Welt zu durchsuchen, um Anlagemöglichkeiten für das amerikanische Kapital ausfindig zu machen. — Die Investierung amerikanischer Kapitalien im Ausland erweist sich demnach als ein für die amerikanischen Kapitalisten aus der raschen Häufung ihrer Gewinne entstandener Zwang und was hinter diesem Zwang lauert, ist unschwer zu erraten: der Imperialismus des Dollar. Die amerikanischen Kapitalisten sehen sich immer mehr gezwungen, in die Interessenzonen der alten europäischen Industriestaaten vorzudringen und mit den Kapitalisten dieser Länder überall zu wetteifern, wo die Ausbeutung von Menschen und Naturschätzen Gewinne verspricht.

Die Eisenbahngesellschaft nach kapitalistischem Ideal.

Auf der jüngsten Jahresversammlung der Aktionäre der London, Midland and Scottish Railway erhob eine Aktionärin gegen die Dividendenpolitik der Gesellschaft scharfen Protest und verlangte, dass die vorgeschlagene Dividende von 6 auf 7 Prozent erhöht werde. "Eine Eisenbahngesellschaft", so erklärte diese Aktionärin, "ist keine philanthropische Einrichtung. In erster Linie hat eine Eisenbahngesellschaft die Interessen der Aktionäre, dann die der Direktoren, und erst in dritter Linie die der Arbeiter, oder, wie man auch sagt, der Drickeberger, wahrzunehmen". Diese Ausführungen erregten selbst in diesem auserwählten Kreise englischer Aktionäre etwas Unwillen.

Die grössten asiatischen Häfen.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Hongkong betrug in 1924 35,7 Mill. Tonnen. An zweiter Stelle unter den asiatischen Häfen folgt Schanghai mit 24,7 Mill. Tonnen. Die nächstgrössten Häfen sind Kobe mit 22 und Singapur mit 20,5 Mill. Tonnen. Gegenüber der Vorkriegszeit weisen die meisten asiatischen Häfen eine gewaltige Steigerung auf. In Kobe allein war der Verkehr in 1924 um 65 % grösser als in 1913.

Die Autokonkurrenz in Südafrika.

Die Strassenbahnen von Johannesburg haben in 1925 2½ Million Personen weniger befördert als in 1924. Dieser Verkehrsrückgang wird auf die Konkurrenz des privaten Kraftwagenverkehrs zurückgeführt.

Die Erdölproduktion der Welt in 1925.

Die gesamte Erdölproduktion der Welt betrug in 1925 1.058.679.000 Fass gegen 1.012.927.000 Fass in 1924 und 1.018.000.000 Fass in 1923. Den grössten Anteil an der Weltproduktion von 1.295 hatten die Vereinigten Staaten mit 70,4 %. Die nächstgrössten Erzeugungsländer sind: Mexiko (10,6 %), Russland (5,2 %), Persien (3,3 %), Niederländisch-Indien (2,1 %), Venezuela (1,8 %), Rumänien (1,4 %), Peru (1 %). Die Produktion der Vereinigten Staaten stieg gegenüber 1923 um 12,6 Mill. Fass, während in der gleichen Zeit die Produktion von Mexiko um 36,5 Mill. Fass sank. Die prozentual grösste Produktionssteigerung seit 1923 weist Venezuela auf. Dessen Produktion betrug in 1923 4 Mill. Fass und hob sich in 1925 auf 19 Mill. Fass. Auch die Produktion von Peru ist in starkem Steigen begriffen. Diese betrug in 1923 5,6 Mill. Fass und in 1925 11 Mill. Fass.

Esperanto.

Esperanto und Wissenschaft.

Gelegentlich des Kongresses der Mediziner des Fernen Ostens in Tokio, im vergangenen Oktober, der 520 Mediziner versammelte, haben die japanischen Professoren T. Ogata und M. Murata, Professoren der genannten Universität, Berichte in Esperanto über verschiedene Krankheiten gegeben. Dr. Fushinami, ebenfalls Professor an der Universität von Tokio, sowie der Chinese Tscheng-Fan-Tsu haben ebenfalls in Esperanto gesprochen.

(I. E. S.).

Die Société d'Etude et de Vulgarisation de la Zoologie agricole (Zoologisches Institut, Bordeaux) hat in ihrer Hauptversammlung vom 21. Februar 1926 folgende Entschliessung zum Ausdruck gebracht:

In Anbetracht der grossen Vielheit der Sprachen, in denen wissenschaftliche Werke und Zeitschriften herausgegeben werden, und des grossen Nutzens, die Zusammenfassungen in einer gemeinsamen Hilfssprache bieten würden, und

in Berücksichtigung, dass eine solche Sprache im Esperanto besteht, das im übrigen sehr leicht und brauchbar für die Uebersetzung wissenschaftlicher Texte ist und dass der Wert dieser Sprache, erprobt in einer langen Praxis, auf der im Jahre 1925 stattgefundenen internationalen Konferenz erneut gezeigt worden ist,

drückt die Versammlung den Wunsch aus, dass alle wissenschaftlichen Ausarbeitungen und Aufsätze von einer Zusammenfassung in der Hilfssprache Esperanto begleitet werden möchten.

Die internationale Vereinigung esperantokundiger Aerzte „Tutmonda Esperantisa Kuracista Asocio“ (TeKa) die im Jahre 1908 von Prof. Dor der Universität Bern gegründet worden ist und Anhänger in 40 Ländern zählt, veröffentlicht eine medizinische Zeitschrift betitelt: „Internacia Medicina Revuo“, die völlig in Esperanto abgefasst ist.

(I. E. S.).

Esperanto und die Presse.

Der Internationale Kongress der Technischen Presse, der diesen Winter in Paris stattgefunden hat, hat Esperanto als internationale Hilfssprache neben den anderen Sprachen des Kongresses angenommen. Er hat ausserdem eine Entschliessung angenommen, die der technischen Presse empfiehlt, Zusammenfassungen von Aufsätzen in Esperanto zu veröffentlichen.

Das grosse französische Organ der Leder-Industrie „Le Cuir“ in Paris, sowie das wirtschaftliche Organ der Frankfurter Messe „Der Bund“ veröffentlichen bereits seit einiger Zeit Aufsätze in Esperanto.

(I. E. S.).

Esperanto und die Messen.

Die Messe von Leipzig hat soeben einen 15-seitigen, bebilderten Prospekt in Esperanto herausgegeben. Während der Messe fand eine besondere Zusammenkunft von Kaufleuten verschiedener Länder in Esperanto statt.

Die 10. Wiener Messe ist durch ein eindrucksvolles Plakat angezeigt worden, das soeben in Esperanto erschien.

(I. E. S.).

Esperanto-Anhänger in 100 Ländern.

Esperanto ist jetzt in 100 Ländern verbreitet. Der Welt-Esperanto-Bund (Universala Esperanto Asocio) in Genf, dessen Ziel die praktische Anwendung der Welthilfssprache ist, hat jetzt Mitglieder in 82 Ländern.

19 internationale Zeitschriften und 40 nationale Zeitungen bilden ein dauerndes Bindeglied zwischen den Esperanto-Anhängern der ganzen Welt.

(I. E. S.).

Esperanto und Radio.

82 Radiostationen von 23 Ländern haben Lehrgänge oder Vorträge in Esperanto gesendet. Die noch nicht vollständige Statistik weist schon für 30 Stationen in Europa die Zahl von 600 derartiger Sendungen auf.

Es fehlen noch die Ziffern der grossen Stationen von Breslau, Prag, Moskau usw.

(I. E. S.).

Esperanto und Arbeiterklasse.

„Ich bedauere ausserordentlich, dass die verschiedenen Teile der internationalen Arbeiterklasse keine gemeinsame Sprache besitzen. Ich weiss nicht, ob Esperanto diese Sprache sein wird, aber ich bin bereit, die Verbreitung dieser Hilfssprache zu unterstützen, um das Band zwischen den Arbeitern der verschiedenen Länder fester zu machen.“

(Swales, Vize-Präsident des Englischen Gewerkschafts-Bundes auf einer in Moskau gehaltenen Versammlung).