



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: Die Verhandlungen in Genf . . . 81	Mitteilungen des Sekretariats 85	Internationale Forderungen der Berufskraftfahrer 92
Streiks und Aussperrungen während 1924 und 1925 82	Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern 86	Seeleute: Beschlüsse der III. Internationalen Schifffahrtskonferenz 94
Faschistisches Mosaik 83	Die Lage der Eisenbahner in Belgien . . 89	Notizen 95
Vierteljahrhundertfeier der Internationalen Gewerkschaftsbewegung 84	Transportarbeiter: Vorschriften und Massnahmen zum Schutze der Hafenarbeiter (Belgien) 91	Esperanto 96
Die Mitgliederbewegung in den Internationalen Berufssekretariaten 85		

**Abdruck der Berichte mit
Quellenangabe erwünscht.**

ALLGEMEINES

Die Verhandlungen in Genf.

Am 6. Juni fand in Genf die feierliche Einweihung des neuen Verwaltungsgebäudes statt, das hinfort als Heim des Internationalen Arbeitsamtes dienen soll. Ein gewissenhafter Journalist hat berichtet, dass nicht weniger als 22 Reden die historische Bedeutung dieses Ereignisses unterstrichen. Aus einer Reihe von Ländern waren die Herren Arbeitsminister persönlich erschienen und sogar Mussolini hatte diesen Anlass benützt, das Internationale Arbeitsamt in einem eigenhändig aufgegebenen Telegramm seiner warmen Sympathie zu versichern und die Einweihung des neuen Verwaltungsgebäudes als eine „Festigung des Friedens und des sozialen Fortschritts“ zu feiern.

Die Bedeutung des Internationalen Arbeitsamtes wurde symbolisch dadurch zum Ausdruck gebracht, dass der Architekt des Gebäudes dem Vorsitzenden des Verwaltungsrates des I.A.A. bei der Eröffnung des Gebäudes drei goldene Schlüssel überreichte, von denen einer für den Vertreter der Regierungsdelegierten, ein anderer für den Vertreter der Unternehmerdelegierten und der dritte für den Vertreter der Arbeiterdelegierten bestimmt war. „Jede Gruppe“, so sprach bei Uebergabe der Schlüssel der Vorsitzende des Verwaltungsrates, „betritt das Arbeitsamt durch die gleiche Türe, um gemeinsam an der gleichen Aufgabe zu arbeiten; jede Gruppe hat durch Annahme dieses Schlüssels die Verantwortlichkeit für das Gebäude

selber, für unsere Statuten und für das gemeinsame Werk“.

Tags zuvor war die Achte Internationale Arbeitskonferenz zu Ende gegangen. Auf ihrer Tagesordnung war ausser der Entgegennahme des Tätigkeitsberichtes nur ein einziger Punkt vorgesehen gewesen: die Vereinfachung der Aufsicht über die Auswanderer an Bord der Schiffe. Das war nun keine sehr tiefgreifende Angelegenheit, zumal nicht die Festsetzung neuer Bestimmungen, sondern bestenfalls eine Vereinheitlichung der bereits in verschiedenen Ländern vorgeschriebenen Schutzmassnahmen für die Auswanderer beabsichtigt war. Gleichwohl kam eine Verständigung nicht leicht zustande. Die Reedervertreter hatten entsprechend dem auf dem III. Internationalen Schifffahrtskongress gefassten Beschluss den Standpunkt eingenommen, dass das Internationale Arbeitsamt mit der Behandlung solcher Fragen seine Zuständigkeit überschreite. An der Haltung der Reeder wäre wohl auch das Zustandekommen der vom Internationalen Arbeitsamt ausgearbeiteten Konvention gescheitert, wenn nicht im letzten Moment der Direktor des I.A.A. mit Diplomaten geschick eingegriffen und zwei von der Entwurfskommission in die Konvention aufgenommene Bestimmungen, an denen die Reeder besonders Anstoss nahmen, beseitigt bzw. in unverbindliche Empfehlungen umgewandelt hätte.

Ist schon dieser Vorgang sehr geeignet, die Arbeiterschaft davor zu warnen, den Wert des ihren Vertretern in Genf überreichten goldenen Schlüssels zu überschätzen, so noch mehr das Aussprache-Ergebnis über den Tätigkeitsbericht. Aus den Darlegungen des Direktors Albert Thomas ging einmal mehr hervor, dass die Regierungen hartnäckig weigern, den unter Mitwirkung ihrer Vertreter zustande gekommenen Konventionen die Ratifikation, geschweige denn die Ausführung folgen zu lassen. Seit der siebten Arbeitskonferenz konnten nur ein paar Dutzend neue Ratifikationen in Genf registriert werden, sodass zwischen der Zahl der tatsächlich erfolgten und der Zahl der fälligen Ratifikationen eine gewaltige Spanne klafft. Hinzu kommt, dass gerade die für die Arbeiterschaft wichtigsten Konventionen nur ganz ausnahmsweise ratifiziert

sind. Das gilt besonders von der bereits auf der ersten Internationalen Arbeitskonferenz in Washington angenommenen Achtstundentag-Konvention, die bis zur Achten Internationalen Konferenz nur von zwei Ländern, nämlich der Tschechoslowakei und Chile, bedingungslos ratifiziert worden war, während eine Reihe anderer Länder bei der Ratifikation deren Wert selber aufhebende Vorbehalte machten. Vor allem fehlten aber immer noch die Ratifikationen grosser Länder mit wirklich industrieller Bedeutung.

Man weiss, dass nun im März dieses Jahres die Arbeitsminister von Belgien, Deutschland, England, Frankreich und Italien in London zusammengekommen waren und unter sich eine Verständigung über die Auslegung angeblich unklarer Bestimmungen des Washingtoner Textes erreichten. Man weiss auch, dass die dort abgefasste „Vereinbarung“ weit über den Charakter einer Interpretation hinausgeht — der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes bezeichnete sie mit einem gewissen Euphemismus als „gezwungene Auslegungen“ —, aber es war wenigstens da und dort die Hoffnung geweckt worden, dass nunmehr die Ratifikation seitens der Teilnehmerstaaten an der Londoner Konferenz in Kürze erfolgen werde. Indessen ist auch diese Hoffnung getäuscht worden und selbst auf der Achten Internationalen Konferenz gaben die meisten Regierungsdelegierten auf die kategorische Forderung der Arbeitervertreter, sich über die Absichten ihrer Mandatgeber auszusprechen, sehr ausweichende Erklärungen ab. Eine Ausnahme machte nur der Vertreter Belgiens, der die Ratifikation in unmittelbare Aussicht stellte.

Es ist verständlich, dass sich der Arbeitervertreter unter diesen Umständen eine starke Misstimmung bemächtigte, die namentlich in der Rede von Léon Jouhaux, einem der Vizevorsitzenden des I.G.B., zu scharfem Ausdruck kam. „Wenn die Unterschriften unter den Friedensverträgen“, so erklärte Jouhaux, „irgend einen Wert besitzen sollen, dann müssen die Regierungen die übernommenen Verpflichtungen ausführen, Geschicht das nicht, dann wären die Arbeiter gezwungen, zu ihren früheren Praktiken zurückzukehren. Mag sein, dass sie bei Beschreitung dieses Weges keine besseren Ergebnisse erzielen, aber sie könnten zumindest die volle Handlungsfreiheit in Anspruch nehmen.“

Diese Rede deutet auf die ungeheure Spannung hin, die im Laufe der Zeit zwischen den verschiedenen Gruppen der Internationalen Arbeitsorganisation entstanden ist und unterstreicht indirekt auch, wie weit entfernt noch die Verwirklichung jenes bei der Gebäude-Einweihung symbolisch ausgedrückten Ideals ist. In der Tat wäre der Arbeiterschaft mit einem Schlüssel, der ihr nur den Zugang zu Archiven vermittelte, in denen so gut wie ausschliesslich unratifizierte Konventionen sorgsam im Original aufbewahrt werden, wenig gedient.

Die Arbeiterschaft verlangt vielmehr, dass den von den Internationalen Konferenzen gefassten Beschlüssen auch die Ratifikation und Ausführung folgt, da anders ihre Mitarbeit am Internationalen Arbeitsamt jeden Sinn und jede Berechtigung verliert.

Die angeführte Rede von Jouhaux erscheint uns auch um so bedeutsamer, als auf dem Ausserordentlichen Internationalen Gewerkschaftskongress, der im November 1920 in London stattgefunden hat, gerade die französische Delegation gegen einen Passus stimmen zu müssen glaubte, dessen Tragweite sich mit der von Jouhaux ausgesprochenen Drohung ziemlich deckt und bestenfalls nur dadurch abweicht, dass dort eine Frist aufgestellt war. Dieser Passus, über den von dem übrigen Teil der in London vorgelegten Achtstundentag — Resolution getrennt abgestimmt und der mit überwältigender Mehrheit angenommen worden ist, besagt wörtlich:

„Der Internationale Gewerkschaftskongress erklärt, dass er eine weitere Unterstützung der Bestrebungen des Internationalen Arbeitsamtes seitens der Gewerkschaftsbewegung ablehnt, wenn die Ratifizierung der Washingtoner Beschlüsse innerhalb der festgesetzten Frist nicht erfolgt ist“.

Offenbar hat Jouhaux durch die zitierten Worte in Genf daran erinnern wollen, dass dieser Londoner Beschluss noch immer besteht.

Ob mit der Beziehung des neuen Verwaltungsgebäudes dem Internationalen Arbeitsamt bessere praktische Resultate beschieden sein werden? Die zur Einweihung erschienenen Regierungsdelegierten wetteiferten geradezu in der Aufstellung sozialpolitischer Ideale, aber nur ein einziger belies es nicht bei billigen Worten. Dieser eine war der belgische Unterrichtsminister Camille Huysmans, der dem Direktor des I.A.A. die Ratifikation der Washingtoner Konvention im Namen seines Landes überreichte. Die andern redeten nur oder verlasen nichtssagende Telegramme ihrer Regierungen.

Und welches Schicksal wird der Neunten Internationalen Arbeitskonferenz vorbehalten sein, deren Eröffnung an dem der Einweihung des neuen Verwaltungsgebäudes folgenden Tage stattfand? Da ausschliesslich Seemannsfragen zur Behandlung stehen, ist die I.T.F. mit ihrer Seeleute-Sektion an dem Ausgang dieser Konferenz ganz besonders interessiert. Soweit bisher Nachrichten über den Verlauf der in verschiedene Ausschüsse verlegten Verhandlungen vorliegen, sind sie geeignet, auch dem grössten Optimisten den Ausblick auf ein den Seeleuten günstiges Ergebnis zu versperren. Es ist — darauf deutet wenigstens der Bericht eines holländischen Arbeiterblattes — sogar nicht ausgeschlossen, dass die Arbeitergruppe sich genötigt sieht, das wahr zu machen, was Jouhaux auf der Achten Konferenz als Drohung ausgesprochen hat — trotz des goldenen Schlüssels.

(— le).

Streiks und Aussperrungen während 1924 und 1925.

In Grossbritannien wurden in 1924 710, und in 1925 601 Streiks und Aussperrungen gezählt. Die Zahl der hieran beteiligten Arbeiter betrug 616 000 bzw. 441 000, die Zahl der hierdurch verlorenen Arbeitstage 8 424 000 bzw. 7 976 000.

An den Arbeitsstreitigkeiten des Jahres 1925 waren die einzelnen Gewerbegruppen wie folgt beteiligt:

Gewerbegruppe:	Konflikte	Zahl der	
		beteiligten Arbeiter	verlorenen Arbeitstage
Kohlenbergbau	162	129 000	3 450 000
Anderer Bergbau und Steinbrüche	12	9 000	301 000
Ziegel-, Ton- u. Glasindustrie	14	1 000	5 000
Chemische Industrie	11	1 000	29 000
Maschinenbau	18	6 000	38 000
Schiffbau	27	7 000	49 000
Anderer Metallindustrien	48	11 000	96 000
Textilindustrie	59	172 000	3 173 000
Bekleidungs-gewerbe	30	5 000	58 000
Nahrungs- u. Genussmittel	25	5 000	56 000
Holzindustrie	30	5 000	126 000
Papierindustrie u. Buchdruck	18	19 000	135 000
Baugewerbe	54	6 000	90 000
Verkehrsgewerbe	46	25 000	69 000
Verschiedenes	47	40 000	321 000
	601	441 000	7 976 000

In Belgien fanden in 1925 112 Konflikte in zusammen 785 Betrieben statt. Die Gesamtzahl der Streikenden und Ausgesperrten betrug 81 988, wovon allein 61 189 auf die Metallindustrie entfielen. Im Verkehrsgewerbe wurden drei Konflikte in drei Betrieben mit 560 beteiligten Personen gezählt.

In Holland kamen in 1925 257 Streiks und Aussperrungen in 1575 Betrieben mit 30 900 beteiligten Arbeitern vor.

Für die Tschechoslowakei ist die Zahl der in 1925 stattgefundenen Streiks 280. Die Zahl der verlorenen Arbeitstage wurde auf 1076 000 festgestellt, wobei indessen nur 241 Streiks berücksichtigt worden sind.

Für Oesterreich liegt folgende Statistik über das Jahr 1925 vor:

Gewerbegruppen :	Zahl der		
	Streiks u. Aussperrungen	beteiligten Arbeiter	verlorenen Arbeitstage
Bergbau	8	2 560	46 075
Steinindustrie	35	3 027	84 458
Metallverarbeitung	42	6 209	186 360
Maschinenindustrie	34	10 174	335 972
Holzindustrie	34	2 038	25 943
Lederindustrie	10	801	6 913
Textilindustrie	30	17 970	263 362
Bekleidungsindustrie	22	3 290	37 913
Gast- u. Schankgewerbe	9	335	1 484
Chemische Industrie	3	516	1 644
Baugewerbe	43	3 930	30 283
Papierindustrie	4	579	1 409
Nahrungsmittelindustrie	10	7 081	29 541
Graphisches Gewerbe	2	91	791
Handel	9	558	3 784
Verkehr	3	1 869	4 652
Andere Betriebe	15	1 728	17 704
Betriebe mehrerer Gewerbegruppen	1	3 215	73 971
insgesamt in 1925	314	65 971	1 152 256
„ „ 1924	426	293 849	2 770 158

Für Frankreich und Polen liegen Angaben nur für die ersten neun Monate von 1925 vor. In Frankreich wurden in diesen neun Monaten gezählt: 700 Streiks und 13 Aussperrungen mit zusammen 96 455 beteiligten Arbeitern. Für Polen sind die Ziffern: Streiks: 434, (915) betroffene Betriebe: 1334, (5400) Streikende: 119 270, (564 134) verlorene Arbeitstage: 1 199 937 (6 544 852). Die in Klammern beigefügten Zahlen beziehen sich auf 1924 und zwar auf das ganze Jahr.

Für eine Reihe anderer Länder liegen noch keine Angaben für 1925 vor. Wir tragen hierfür die Zahlen für 1924 nach.

In Deutschland wurden in 1924 gezählt: 1973 Streiks und Aussperrungen in 28 430 Betrieben mit 1 618 011 Beteiligten und 35 861 581 verlorenen Arbeitstagen.

Die Verteilung auf die verschiedenen Gewerbegruppen ist wie folgt:

Gewerbegruppe :	Zahl der		
	Streiks u. Aussperrungen	beteiligten Arbeiter	verlorenen Arbeitstage
Kunst- u. Handelgärtnerei	1	613	5 500
Tierzucht u. Fischerei	5	518	22 670
Bergbau, Hüttenwesen usw.	56	567 817	13 082 515
Steine u. Erden	198	32 226	471 331
Metallverarbeitung	143	246 807	4 335 462
Maschinenindustrie	345	228 384	7 855 182
Chemische Industrie	33	27 520	1 318 702
Fortswirtsch. Nebenprodukte	19	4 788	68 052
Spinnstoffgewerbe	136	91 964	1 466 547
Papierindustrie	38	17 754	301 932
Lederindustrie	45	35 463	635 553
Holzgewerbe	204	51 903	1 602 528
Nahrungs- u. Genussmittel	95	18 975	140 021
Bekleidungsindustrie	61	18 175	297 211
Baugewerbe	396	178 288	3 408 032
Vervielfältigungsgewerbe	51	22 454	67 175
Künstlerische Gewerbe	1	127	2 000
Handelsgewerbe	34	7 697	89 223
Verkehrsgewerbe	87	60 345	567 408
Gast- u. Schankwirtschaft	2	323	9 006
Musik, Theater usw.	12	1 214	28 346
Verschiedene Gewerbe	11	4 656	87 185
insgesamt in 1924	1 973	1 618 011	35 861 581
„ „ 1923	2 046	1 606 501	12 343 830

Mehr als die Hälfte der in 1924 durch Streiks und Aussperrungen verloren gegangenen Arbeitstage entfällt somit auf „Bergbau, Hüttenwesen usw.“ und auf die Maschinenindustrie.

Die in 1924 stattgefundenen Konflikte bestanden in 1581 Fällen aus Streiks und in 192 Fällen aus Aussperrungen. Dagegen hat die Zahl der Ausgesperrten die Zahl der Streikenden erheblich übertroffen (641 075 Streikende gegen 976 936 Ausgesperrte). Auch die Zahl der verlorenen Arbeitstage führt sich grösstenteils auf Aussperrungen zurück. Es wurden durch Streiks 13 198 470, durch Aussperrungen aber 22 663 111 Arbeitstage verloren.

In Norwegen wurden in 1924 61 Arbeitskämpfe mit 63 117 Beteiligten und 5 152 386 verlorenen Arbeitstagen, in Schweden 261 Arbeitskonflikte mit 23 976 Beteiligten und 1 204 500 verlorenen Arbeitstagen gezählt.

Soweit Angaben für 1925 vorliegen, kann allgemein festgestellt werden, dass die Arbeitskonflikte sowohl der Zahl als dem Umfange nach hinter den vorausgegangenen Jahren zurückbleiben. Eine Ausnahme von dieser Erscheinung macht Holland. Hier hat sich die Zahl der Konflikte gegenüber 1924 um 7,5 %, die Zahl der Beteiligten Arbeiter um 14 %, und die Zahl der von Streiks und Aussperrungen betroffenen Betriebe um 35,9 % erhöht.

Faschistisches Mosaik.

Ein Geschwindigkeitsrekord.

Ein Geschwindigkeitsrekord wurde gelegentlich des im Mai stattgefundenen Kongresses der faschistischen Vereinigung italienischer Seeleute aufgestellt. Der Kongress wurde am Sonntag den 23. Mai in den Mittagsstunden von Mussolini eröffnet und unmittelbar hiernach bis zum andern Vormittag vertagt, um den Delegierten die Teilnahme an sonstigen faschistischen Feierlichkeiten zu ermöglichen. Schon eine Stunde nach Wiederaufnahme der Verhandlungen konnte aber der Vorsitzende den Kongress als beendet erklären. Dabei war die Tagesordnung nicht ganz unbelangreich.

Die Delegierten hatten den Tätigkeitsbericht sowie den Kassenbericht entgegenzunehmen, hörten ein Referat über den einheitlichen Anmusterungsvertrag sowie verschiedene Berichte über interne technische Fragen und andere Angelegenheiten an und fassten ausserdem noch Beschluss über die neuen Statuten und Satzungen. Alles ging wie am Schnürchen. Zur Vornahme von Abstimmungen blieb natürlich keine Zeit. Alle Beschlüsse wurden denn auch per Akklamation gefasst. Schliesslich hätte eine Aussprache der Delegierten auch gar keinen Wert, denn in den Statuten ist ausdrücklich festgelegt, dass die Vereinigung der Vormundschaft der faschistischen Partei untersteht. Diese lenkt den Willen, nicht die Mitgliedschaft.

Die italienischen Transportindustriellen huldigen Mussolini.

Der Verband der Transportindustriellen Italiens hat das Bedürfnis gehabt, seiner Hochschätzung für die faschistische Partei und Mussolini noch besonderen Ausdruck zu geben. In einem den Sekretär der faschistischen Partei übersandten Brief erklären sie u.a.:

„Die Vertreter der bereits seit einiger Zeit begründeten Verbände haben heute der Partei und Ihnen, der Sie diese so würdig führen, Ehre erwiesen. Die Transportindustrie, die sich heute in die Reihe dieser Verbände stellt, schliesst sich den Kollegen anderer Industriezweige an und verbindet mit ihrem Gruss den Ausdruck der tiefst empfundenen Hingebung und Dankbarkeit gegenüber der Partei, die in der Tat das Vaterland gerettet, gegenüber Ihrer Person, der Sie das weise und energische Haupt dieser Partei sind, sowie gegenüber dem Duce (Mussolini), der die hohe und unfehlbare Synthese aller edlen Kräfte des Landes ist“.

Vielleicht steht diese Kundgebung in einem gewissen Zusammenhang mit einem Dekret, das einige Tage zuvor im italienischen Amtsblatt erschienen ist und worin die Regierungssubvention für die Elektrifizierung konzessionierter Eisenbahnen und Lokalbahnen auf 10 000 Lire pro Kilometer erhöht wird.

Auflösung des faschistischen Eisenbahnerverbandes.

Der Sekretär der faschistischen Partei hat sowohl das Zentralkomitee als die Exekutive des faschistischen Eisenbahnerverbandes aufgelöst. Der Führer dieses Verbandes war der frühere Sekretär der faschistischen Partei und Abgeordnete *F a r i n a c c i*, dessen Haltung in der letzten Zeit wiederholt den Unwillen der gegenwärtigen Parteihäupter erregte.

Mit der vorläufigen Leitung des Verbandes ist der Abgeordnete *Ciardi*, ein früherer revolutionärer Syndikalist und Eisenbahner und gegenwärtig ein begeisterter Anhänger des Faschismus, beauftragt worden.

Die italienischen Strassenbahner müssen dem Faschismus Treue schwören.

Die Strassenbahner Roms sowie anderer Städte sind persönlich aufgefordert worden, folgende Eidesformel zu unterschreiben:

„Ich schwöre dem König Treue; ich schwöre, dass ich ehrlich die Gesetze befolge, dass ich alle Pflichten meines Amtes mit Hingebung und Fleiss erfülle, zum Wohl der Oeffentlichkeit und im Interesse der Verwaltung. Ich schwöre, dass ich das Amtsgeheimnis aufs strengste wahre und meine Führung, auch im Privatleben, der Würde des Amtes anpasse.“

Ich schwöre, dass ich Vereinigungen oder Parteien, deren Tätigkeit sich mit den Pflichten meines Amtes nicht verträgt, nicht angehöre und diesen auch nicht beitreten werde.

Ich schwöre, alle meine Pflichten zu erfüllen mit dem alleinigen Ziel, dem untrennbaren Wohl von König und Vaterland zu dienen.“

Aus der Praxis der Faschistisierung.

Im Hafen von Venedig bestehen eine Reihe von Arbeitergenossenschaften, die der Faschismus ebenso wie alle sonstigen Einrichtungen der Arbeiterschaft unter seinen Einfluss zu bringen trachtet. Bisher ist ihm dies noch nicht vollständig gelungen, da die Salzungen den Mitgliedern weitgehende Rechte und Ansprüche verbürgen. Nunmehr versuchten die Faschisten ihr Ziel auf einem andern Wege zu erreichen. Hunderte von Mitgliedern sind aufgefordert worden, freiwillig auf ihre Mitgliedschaft zu verzichten, wobei ihnen eine Vergütung in Geld in Aussicht gestellt wurde. Natürlich fehlte es hierbei nicht an den nötigen Einschüchterungen und Drohungen. Der Erfolg war, dass

die meisten Mitglieder der ergangenen Aufforderung aus Furcht vor Verfolgungen entsprachen und eine Erklärung unterzeichneten, dass sie „freiwillig“ auf die weitere Mitgliedschaft verzichteten, wodurch ihnen die Möglichkeit genommen ist, etwa unter Beschreitung des Rechtsweges gegen die Faschistisierung ihrer selbst geschaffenen Genossenschaft Einspruch zu erheben.

Wie verlautet sollen die Mittel zur Abfindung der „freiwillig“ Ausgetretenen sowie zur Fortführung der Genossenschaften von verschiedenen Industrie-Unternehmungen bereit gestellt worden sein.

Plötzliche Schliessung eines Philosophenkongresses.

Der im Mai dieses Jahres stattgefundene Kongress italienischer Philosophen fand ein plötzliches Ende. Der Kongressleitung war ein Brief des Rektors der Universität von Mailand, in deren Räumen der Kongress lagte, zugegangen, in dem erklärt wurde, dass zwecks Vermeidung möglicher Zwischenfälle die Benützung der Lokalitäten nicht weiter gestattet werden könnte. Entgegen den Erwartungen der Kongressleitung hatten verschiedene Philosophen auf der Tagung die Gelegenheit ergriffen, um eine Lanze für die Freiheit des Denkens und des Wortes zu brechen. U.a. stellte der Professor *Lo Sarto* von der Universität Florenz den folgenden Satz auf „Voraussetzung jeder gesunden philosophischen und moralischen Erziehung ist, dass man diskutieren und kritisieren kann; der kritische Geist ist somit für die Charakterbildung notwendig. Die Universität, die berufen ist, die Menschen heranzuziehen, kann nur frei und unabhängig sein“. *Lo Sarto* hat hierbei mit keinem Wort über Faschismus gesprochen, aber man begriff, dass diese Worte gegen die Knebelung der Meinungsfreiheit und gegen die Korruption, die eine natürliche Begleiterscheinung des Faschismus ist, gerichtet waren. Daher kam von oben der Wink, den Kongresse sofort abzubrechen.

Werden die Vertreter der freien Wissenschaft der andern Länder gegen diese Bevormundung ihrer Kollegen protestieren? Werden sie sich dazu aufraffen, Mussolini in aller Oeffentlichkeit anzuklagen? Und werden sie vor allem die Konsequenz daraus ziehen, dass der Faschismus, wo und in welcher Form auch immer er auftritt, der Feind der Wissenschaft ist und dass es ihre Pflicht ist, diesen zu bekämpfen, wenn sie Anspruch darauf erheben wollen, als Vertreter einer freien und unabhängigen Wissenschaft zu gelten?

Ein Vorlesungsverbot für Labriola.

Der italienische Unterrichtsminister hat dem italienischen Prof. *Labriola* den Unterricht über politische Oekonomie an der kgl. Hochschule für Seerecht in Neapel verboten, weil er geweigert hat, die Erklärung zu unterzeichnen, dass er keiner Partei, deren Tätigkeit im Widerspruch zu den Direktiven der Regierung steht, angehört habe, noch angehören werde. Alle andern Professoren der Universität von Neapel hatten dieser Aufforderung entsprochen.

Wahrscheinlich dürften diesem Verbot noch andere Massregelungen folgen.

Vierteljahrhundertfeier der internationalen Gewerkschaftsbewegung.

Wir entnehmen den Pressberichten des Internationalen Gewerkschaftsbundes vom 1 Juni 1926:

Am 21. August dieses Jahre werden es 25 Jahre, dass in Kopenhagen der Grundstein zum internationalen Zusammenschluss der gewerkschaftlichen Landeszentralen und damit zum internationalen Gewerkschaftsbund gelegt wurde. Die leitenden Körperschaften des

I.G.B. haben beschlossen, diesen Gedenktag nicht unbemerkt vorübergehen zu lassen, sondern vielmehr die Gelegenheit zu benützen, um für die Gewerkschaftsbewegung verstärkte Propaganda zu machen und auf die Notwendigkeit des internationalen Zusammenschlusses der Arbeiterschaft hinzuweisen.

Dem eigentlichen Erinnerungstag soll eine Propagandawoche vorausgehen, in der unter der Parole „Hinein in die Gewerkschaften — zum Kampf für den internationalen Achtstundentag!“ eine grosszügige Agitation für den Eintritt in die Gewerkschaften geführt wird. Diese Agitation wird sich den Gewohnheiten der einzelnen Länder anpassen müssen und daher verschiedenartig sein; im allgemeinen wird aber gedacht an Hausbesuche bei den noch unorganisierten Arbeitern, an Fabrikbesprechungen, an Versammlungen und an Demonstrationen unter freiem Himmel. Die Arbeiterpresse soll veranlasst werden, während der Propagandawoche den gewerkschaftlichen Problemen besondere Aufmerksamkeit zu schenken und vor allem die Frage des Kampfes um den Achtstundentag zu behandeln.

Da der Monat August für die in Aussicht genommene Propaganda nicht geeignet ist, wurde beschlossen, die Vierteljahrhundertfeier nicht am 21. August, sondern wie den Anti-Kriegstag 1924 am dritten Sonntag im September zu begehen. Die Feier findet daher am Sonntag den 19. September statt; die Propagandawoche fällt in die Zeit vom 13. bis 18. September.

Um den internationalen Charakter der Vierteljahrhundertfeier ganz besonders zu betonen, soll die Heranziehung ausländischer Redner in Aussicht genommen werden; diese haben die Möglichkeit, nicht nur bei der eigentlichen Feier zu den Arbeitern zu sprechen, sondern auch während der Propagandawoche mitzuwirken.

Die Mitgliederbewegung der Internationalen Berufssekretariate.

Nach den offiziellen Angaben des Internationalen Gewerkschaftsbundes stellt sich die Mitgliederbewegung der Internationalen Berufssekretariate wie folgt dar:

Berufssekretariat der	Mitgliederzahl am 31. Dez. 1923	Mitgliederzahl am 31. Dez. 1924
Bauarbeiter	1 037 142	885 118
Bekleidungsarbeiter	373 415	293 084
Bergarbeiter	1 941 199	1 832 937
Buchbinder	96 064	84 231
Buchdrucker	173 911	169 516
Diamantarbeiter	19 230	20 281
Fabrikarbeiter	844 988	638 357
Friseurgehilfen	8 268	8 608
Glasarbeiter	77 741	76 111
Holzarbeiter	711 287	630 246
Hotel-, Restaurant- u. Café-Angestellte	131 480	66 806
Hutmacher	56 107	56 560
Keramische Arbeiter	91 586	83 479
Landarbeiter	436 226	364 921
Lebens- u. Genussmittelarbeiter	554 199	615 355
Lederarbeiter	340 908	349 937
Lithographen	45 553	42 128
Maler	71 704	62 095
Metallarbeiter	2 585 717	1 864 471
Oeffentliche Dienste	349 089	415 058
Post-, Telegraphen und Telefonangestellte	484 115	473 434
Privatangestellte	695 185	794 992
Steinarbeiter	102 264	92 548
Tabakarbeiter	140 673	120 220
Textilarbeiter	1 326 030	985 572
Transportarbeiter	2 091 840	1 921 426*
	14 785 921	12 947 491

Soweit sich die Zahlen auf 1923 beziehen, sind sie der April/Juni-Nummer 1925, und soweit sie sich auf 1924 beziehen, der April/Juni-Nummer 1926 der „Internationalen Gewerkschaftsbewegung“ entnommen.

Nach dem Stand vom 31. Dezember 1924 ist die Internationale Transportarbeiter-Föderation das grösste Berufssekretariat. Seitdem hat sich ihre Mitgliederzahl in ständig steigender Richtung bewegt. Obwohl die endgültigen Ziffern für 1. Januar 1926 im Augenblick noch nicht festgestellt werden können, darf doch angenommen werden, dass die I.T.F. jetzt mehr als 2 100 000 Mitglieder in sich vereinigt und dass sie den führenden Platz unter den Internationalen Berufssekretariaten auch weiter behauptet.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

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 Kongresses 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.

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.

Die Zusendung der endgültigen Tagesordnung und sonstigen Unterlagen wird erst in der zweiten Hälfte des Monats Juli erfolgen können, da dem Sekretariat aus dem englischen Streik und der Seeleute-Konferenz eine Menge besonderer Arbeit erwachsen ist und ausserdem die Sitzung des Exekutiv-Komitees erst Mitte Juli stattfinden kann.

Es wird noch an das Schreiben Nr. 6a/b. P. vom 21. Mai erinnert, in dem ersucht wurde, Zusatzanträge und Anträge für die in Paris vorgesehenen Sonderkonferenzen rechtzeitig einzuschicken.

Die neue Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals.

Wie den Organisationen bereits mitgeteilt wurde, ist die Publikation einer neuen Broschüre dieser Dokumentenserie beabsichtigt.

Durch Rundschreiben Nr. 7 Doc. vom 9.6.1926 ersuchten wir die Organisationen wenn irgend möglich von vornherein die Zahl der gewünschten Exemplare aufzugeben und zwar bis spätestens 1. August.

Empfangene Beiträge.

Seit der letzten Ausgabe gingen von folgenden Organisationen Beiträge in nachstehender Höhe ein:

Polnischer Eisenbahner-Verband	fl. 750,—
Lettländischer Strassenbahnverband	„ 12,60
Schweizerischer Transportarbeiter-Verband	„ 111,90
Verband tschechischer Binnenschiffer u. Seeleute	„ 19,38

Das Sekretariat der I.T.F.



Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

TSCHECHOSLOWAKEI.

IX. Die Lohnregelung.

Die Bezüge der Staatsbediensteten, einschliesslich des Eisenbahnpersonals, werden vom Parlament auf gesetzlichem Wege geregelt. Das früher in der österreichisch-ungarischen Monarchie bestehende System ist im grossen ganzen übernommen worden, während auch die im Dienste dieses Staates verbrachte Dienstzeit für die Festsetzung der Bezüge und Pensionen durchgerechnet wird.

Das festangestellte Personal ist in 3 Klassen eingereiht, und zwar:

1. Die Bediensteten.

Diese Klasse ist wieder in 3 Gruppen (A, B und C) verteilt.

Provisorische Angestellte werden im allgemeinen, soweit sie Handwerker sind, nach 4 Dienstjahren in Gruppe A, soweit sie im Exekutivdienste beschäftigt sind nach 5 Dienstjahren in Gruppe B, wenn sie Hilfsarbeiter sind nach 10 Dienstjahren in Gruppe C der Bedienstetenklasse eingereiht. Die Hälfte der provisorischen Dienstzeit wird als faktische Dienstzeit angerechnet.

2. Die Unterbeamten.

Diese Klasse ist ebenfalls in 3 Gruppen (A, B und C) verteilt. Es gibt jedoch einige Kategorien der Gruppe B, die das Gehalt der Gruppe A beziehen.

Die Gruppen A und B der Bedienstetenklasse werden im allgemeinen nach 7 oder 12, die Gruppe C nach 20 Dienstjahren in die Unterbeamtenklasse eingereiht. Nach 7 Dienstjahren: Signalschlosser, Lokomotivheizer, Lokomotivführer-Anwärter (falls aus den Reihen der Lokomotivheizer ernannt), Drucker, Bahnwärter. Nach 12 Dienstjahren: Verschubsaufseher, Weichen-aufseher, Blockwächter, Kanzleihilfen, Verschieber, Schaffner, Weichensteller, Wagenschreiber. Nach 20 Jahren: Lampisten (Nicht-Handwerker), Stationsbedienstete. Diese beiden Kategorien werden aufgelöst (seit 1. März 1922) und ihre Arbeit wird von Stationsgehilfen verrichtet, die in der Bedienstetenklasse C verbleiben.

Bedingungen für die Ueberführung in die Unterbeamtenklasse sind: gute Qualifikation, allgemeine Unterbeamtenprüfung. Die Unterbeamten werden nur in seltenen Fällen direkt aus den provisorischen Angestellten ernannt. Es geschieht dies bei den Lokomotivführer-Anwärtern, Kanzleiexpedienten, Kanzlisten und einigen Meistergruppen.

3. Die Beamten.

Die Beamtenklasse ist in 5 Gruppen verteilt.

Status I umfasst Beamte mit Hochschulbildung (Juristen, Ingenieure, Mediziner);

Status IIa Geometer mit Staatsdiplom einer technischen Hochschule;

Status IIb Beamte mit Mittelschulbildung;

Status IIIa und

„ IIIb Beamte mit niederer Vorbildung.

Für die Beamten bestehen 10 Gehalts-(Dienst-)klassen. Das Endgehalt der niederen ist dem Anfangsge-

halt der nächsthöheren Gehaltsklasse gleich. Konzept- und technische Beamtenanwärter erhalten im ersten Dienstjahre die Bezüge der IX. Gehaltsklasse ohne Ortszulage, alle anderen Beamtenanwärter jene der X. Gehaltsklasse ohne Ortszulage; nach Ablauf des ersten Dienstjahres werden die vollen Bezüge dieser Gehaltsklassen gewährt.

Aus der Unterbeamtenklasse können u.a. folgende Verwendungskategorien in den Beamtenstatus IIIa oder IIIb eingereiht werden: Lokomotivführer (nach 4 Jahren Lokomotivführerpraxis), Kanzleiexpedienten, auch Frauen, verschiedene Meistergruppen in Status IIIa, und Kanzlisten und Oberschaffner (nach 12 Dienstjahren und 2 Jahren als Zugführer) in Status IIIb.

Die Beamten des Status IIIa können die VII. Gehaltsklasse, diejenigen des Status IIIb die VIII. Gehaltsklasse erreichen.

Bei Einreihung in eine höhere Klasse erhält der Angestellte die nächsthöchste Besoldung. Vorrückung nach den für die neue Gruppe geltenden Bedingungen.

Die Gehälter sind für das ganze Reich einheitlich, dagegen ist die Ortszulage verschieden. Sie beträgt für die 2. Ortsklasse 90 %, für die 3. Ortsklasse 80 %, für die 4. Ortsklasse 70 % der auf die 1. Ortsklasse (Prag und Vororte) entfallenden Zulage. In der 1. Ortsklasse beläuft sie sich auf 2/7. des Gehaltes.

Die Bezüge setzen sich ferner aus der einheitlichen Teuerungszulage, der Kinderzulage, der Uebergangs-Teuerungszulage und eventuellen Nebenbezügen zusammen. Es ist jedoch zu bemerken, dass bei der Einführung der Neuregelung der Gehälter am 1. Januar 1923 bestimmt wurde, dass Angestellte, die nach dem 31. Dezember 1922 in den Dienst traten oder treten, Gehalt, Orts- und Teuerungszulage nur im Ausmass der für Ledige geltenden Bestimmungen erhalten. Dasselbe gilt für Angestellte, die nach dem 1. Dezember 1922 geheiratet haben, jedoch erhalten sie die Kinderzulage für die bis Ende 1923 geborenen Kinder.

Für die Bemessung der einheitlichen Teuerungszulage (1.4.1923) werden die Angestellten in 8 Familienklassen eingereiht:

1. Familienklasse: Ledig oder verwitwet ohne Kinder.

2. Familienklasse: Verheiratet ohne Kinder oder verwitwet mit einem Kinde, usw.

3. Familienklasse: Verheiratet mit 6 oder mehr Kindern oder verwitwet mit 7 oder mehr Kindern.

Die Kinderzulagen betragen für Beamte: Angestellte mit den Bezügen der 1. Stufe der X. Dienstklasse bis einschl. der 3. Stufe der VII. Dienstklasse 1200 Kronen jährlich pro Kind. Maximum 7200 Kronen. Von der 4. Stufe der VII. Dienstklasse aufwärts 1500 Kronen pro Kind. Maximum 9000 Kronen.

Für Beamtenaspiranten, Unterbeamte und Bedienstete 900 Kronen. Maximum 5400 Kronen.

Die Kinderzulage wird für jedes unversorgte Kind bis zum 18. Lebensjahre gewährt. Für studierende Kinder kann sie bis zum vollendeten 24. Lebensjahre bewilligt werden.

Die Uebergangsteuerungszulage beträgt für alle Angestellten ohne Unterschied 720 Kronen jährlich für Prag und Vororte und 540 Kronen in den andern Fällen.

(Nebenbezüge behandeln wir am Schluss dieses Kapitels.)

Das Einkommen.

Würden wir nachfolgend einfach die Anfangs- und Endgehälter, die jährlichen Vorrückungen sowie die Höhe der Zulagen für die verschiedenen Klassen und

Gruppen angeben, so wäre es, theoretisch allerdings, möglich, des Einkommen eines Eisenbahners in der Tschechoslowakei zu errechnen; das würde aber eine solche Bekanntheit mit allen Faktoren erfordern, dass wir eine derartige Publikation nicht für praktisch halten.

Besonders der Uebergang in eine höhere Klasse macht es geradezu unmöglich, eine halbwegs zuverlässige Berechnung über die Höhe des Einkommens anzustellen. Wir werden darum nachstehend wohl einige Ziffern über die Gehälter der verschiedenen Gruppen und Klassen veröffentlichen, daneben aber einige Angestellten mit normaler Laufbahn herausnehmen, damit wenigstens für diese Kategorien ein Vergleich gemacht werden kann. Die ganze Einteilung ist zu kompliziert, um eine allgemeine Uebersicht zu ermöglichen.

Bedienstete.

Gruppe A.

Gehalt.

Drucker, Lokomotivführer-Anwärter, Kanzlei-gehilfen, Oberheizer, Signalschlosser, Verschubaufseher:

Anfangsgehalt	Vorrückung zweijährlich	Endgehalt
4032 Kr.	10 x 348 u. 2 x 360 Kr.	8232 Kr.

Gruppe B.

Kanzlei-bedienstete, Lokomotivheizer, Portiers, Verschieber, Wagenschreiber, Schaffner:

Anfangsgehalt	Vorrückung zweijährlich	Endgehalt
3684 Kr.	10 x 348 u. 2 x 360 Kr.	7884 Kr.

Gruppe C.

Druckereige- hilfen, Lampisten, Bahnwärter, Weichensteller, Werkgehilfen:

(wie Gruppe B.)

Ortszulage.

Prag: 2/7. des jeweiligen Gehalls. Provinz: 90, 80 oder 70 % des für Prag entfallenden Betrages.

Einheitliche Teuerungszulage.

Die einheitliche Teuerungszulage richtet sich nach der Familienklasse, und nimmt mit der Anzahl Dienstjahre ab. Sie ist einheitlich festgesetzt für die II., IV., VI. und VIII. Familienklasse und ferner für die III., V. und VII.

Am höchsten ist die Zulage für die ungeraden Familienklassen. Eine Benachteiligung der geraden Familienklassen ist damit nicht verbunden, da die Bediensteten mit grösserer Kinderzahl auch höhere Kinderzulagen erhalten.

Gruppe A.

Die einheitliche Teuerungszulage beträgt in den nachfolgenden Fällen

	Ledige	Verheiratet		
		ohne Kinder	mit einem Kind	mit 6 Kindern
Familienklassen:				
	I.	II.	III.	VIII.
Anfangsgehalt nach 6 Jahren	3753.60	4934.40	5414.40	4934.40
" 12 "	3398.40	4579.20	5059.20	4579.20
" 20 "	3120.—	4368.—	4848.—	4368.—
" 24 "	2793.60	4041.60	4521.60	4041.60
(Endgehalt)	2553.60	3801.60	4281.60	3801.60

Kinderzulage.

900 Kronen pro Kind; wird jedoch höchstens für 6 Kinder gewährt.

Uebergangsteuerungszulage.

In Prag für jeden Angestellten 720 Kronen; in der Provinz 540 Kronen.

Das Gesamteinkommen der B- und C-Gruppen ist bei der gleichen Anzahl Dienstjahre und derselben Familienklasse stets 328.80 Kronen geringer als in der A-Gruppe.

Unterbeamte.

Gehalt.

Gruppe A.

Beleuchtungsmeister, welche Handwerker sind, Werkmeister in Haupt-, Signal- und Heizhauswerkstätten und Elektrizitätsanstalten*, Maschinenmeister*, Lokomotivführer*, Werkführer-Partieführer und Maschinisten.

Anfangsgehalt	Endgehalt	Vorrückung
4560	10 680	9 x 2-jährlich danach 3 x 3-jährlich, u. zw. bei der ersten Vorrückung 348 Kr., danach 8 x 528 und 3 x 516 Kr.

Gruppe B.

Drucker, Kanzleiexpedienten*, Lokomotivführer-Anwärter, Lokomotivheizer, Magazinsmeister* des Materialdienstes, Materialmagazinshandwerker, Oberheizer, Signalschlosser, Stationsmeister*, Wagenmeister*, Wagenrevisoren*, Werkführer, welche nicht Partieführer sind, Werkmänner, Zugsrevisoren*, Bahnmeister*, Brückenmeister*, Gebäudemeister*, Signalmeister*, Werkmeister.

Anfangsgehalt	Endgehalt	Vorrückung
4200	10 152	9 x 2-jährlich, danach 3 x 3-jährlich, u. zw. bei der ersten Vorrückung 360, bei der zweiten 348, danach 7 x 528 und 3 x 516.

Gruppe C.

Beleuchtungsmeister, welche nicht Handwerker sind, Blocksignaldienner, Kanzlei-gehilfen, Kanzlisten*, Lampisten, Magazinsmeister des Stationsdienstes*, Magazinsaufseher, Oberschaffner*, Portiere, Stationsbedienstete, Streckenwächter (Bahnwärter), Verschieber, Verschubaufseher, Weichensteller, Schaffner.

(wie Gruppe B.)

Ortszulage wie für Bedienstete.

Einheitliche Teuerungszulage (Siehe auch Einleitung zu "Bedienstete").

Die einheitliche Teuerungszulage beträgt in den nachfolgenden Fällen	1. 2. 3. 4.			
	Ledige	Verheiratet ohne Kinder	Verheiratet mit einem Kind	Verheiratet mit 6 Kindern
Anfangsgehalt nach 6 Dienstj.	3571.20	4752.—	5232.—	4752.—
" 12 "	3340.80	4588.80	5068.80	4588.80
" 18 "	2793.60	4041.60	4521.60	4041.60
" 27 "	2256.—	3504.—	3984.—	3504.—
(Endgehalt)	1718.40	2066.40	3446.40	2966.40

Kinder- und Uebergangsteuerungszulage (wie für Bedienstete).

Die Gruppen B. und C. stehen der A.-Gruppe um eine Lohnstufe nach. Das Gesamteinkommen der B- und C-Gruppen ist bei der gleichen Anzahl Dienstjahre 350 bis 500 Kronen geringer als in der A.-Gruppe.

* Diese Gruppen können den Beamtenstatus III a oder IIIb erreichen.

Gehälter der Beamten.

Dienstklasse und Titel.

Dienstklasse und Titel	Anfangsgehalt	Endgehalt
IV. Zentralinspektor	21 180	23 536
V. Oberinspektor, Oberstaatsbahnrat, Vermessungsrat	16 452	21 180
VI. Inspektor, Staatsbahnrat, Vermessungsrat	12 780	16 452
VII. Oberkommissäre	10 152	12 780
VIII. Kommissäre	8 052	10 152
IX. Adjunkte	6 480	8 052
X. Assistenten	4 908	6 480

Beamte des Status I erreichen automatisch das Maximum der VI. Dienstklasse in 20 Jahren; Beamte des Status IIa in 27 Jahren; Status IIb das Maximum der VII. Dienstklasse in 24 Jahren.

Beamte des Status IIIa (u.a. Lokomotivführer, Werkmeister, Kanzleiexpedienten, Zugsrevisoren) erreichen das Maximum der VII. Dienstklasse in 28 Jahren; Status IIIb (u.a. Zugführer, Kanzlisten, Wagenmeister) das Maximum der VIII. Gehaltsklasse in 20 Jahren.

Ortszulage.

2/7. des Gehalts. Maximum 7500 Kronen.

Einheitliche Teuerungszulage.

	1.	2.	3.	8.
	Ledige	Verheiratet ohne Kinder	Verheiratet mit einem Kind	Verheiratet mit 6 Kindern
Die einheitliche Teuerungszulage beträgt in den nachfolgenden Fällen				
Anfangsgehalt X. Dienstklasse	3456.—	5280.—	6374.40	6624.—
„ IX. „	3619.20	5443.20	6537.60	6787.20
„ VIII. „	4310.40	6316.80	7411.20	7660.80
„ VII. „	4701.60	7785.60	8830.—	8129.60
„ VI. „	4262.40	9244.80	10560.—	10780.80
Endgehalt IV. „	38.40	6441.60	7756.80	7977.60

Kinderzulage.

I. Stufe der X. Dienstklasse bis einschliesslich 3. Stufe der VII. Dienstklasse (Gehalt 11 904 Kronen) 1200 Kronen. Maximum 7200 Kronen.

4. Stufe der VII. Dienstklasse (Gehalt 12 780 Kronen) und aufwärts 1500 Kronen. Maximum 9000 Kronen.

Uebergangsteuerungszulage
wie für Bedienstete und Unterbeamte.

Einige Beispiele.

A. Stationsgehilfe in Prag, verheiratet, mit 3 Kindern.

Nach 10 Jahren (5 werden angerechnet) Einreihung in die Bedienstetenklasse C.

Einkommen	Gehalt	Orts-zulage	Einheitliche Teuerungszulage	Kinder-zulage	Uebergangszulage	Total
Bei Eintritt in die Bedienstetenklasse	3684	1056	5529.60	2700	720	13689.60
nach 6 Jahren	5076	1452	5059.20	2700	720	15007.20
„ 12 „	6132	1752	4848.—	2700	720	16152.—
„ 21 „ (Endgehalt)	7884	2256	4281.60	2700	720	17841.60

B. Lokomotivheizer,* Kanzleibedienstete, Schaffner,* (der nicht zum Oberschaffner bezw. Zugführer befördert wird) Verschleber, Bahnwärter, in Prag, verheiratet mit 3 Kindern.

Nach 5 Jahren (2½ werden angerechnet) Einreihung in die Bedienstetenklasse B. Erfolgt keine Ernennung zum Unterbeamten, so ist ihr Gehalt wie für Stationsgehilfen.

	Gehalt	Orts-zulage	Einheitliche Teuerungszulage	Kinder-zulage	Uebergangszulage	Total
Bei Eintritt in die Bedienstetenklasse	3684	1056	5529.60	2700	720	13689.60
Nach 12 Jahren (Einreihung in die Unterbeamtenkl.)	6480	1860	4886.40	2700	720	16646.40
Nach 20 Jahren	8580	2460	4166.40	2700	720	18626.40
Nach 28½ Jahren (Endgehalt)	10152	2904	3628.80	2700	720	20104.80

C. Drucker, Kanzleigehilfen, Signalschlosser, Oberheizer und Lokomotivführer-Anwärter* (Aus dem Stande der Lokheizer) in Prag, verheiratet, mit 3 Kindern.

Nach 4 Jahren (2 werden angerechnet) Einreihung in die Bedienstetenklasse A. Erfolgt keine Ernennung zum Unterbeamten, so ist ihr Gehalt bei der gleichen Dienstzeit in der Bedienstetenklasse stets um 328.80 Kronen höher als für Stationsgehilfen.

	Gehalt	Orts-zulage	Einheitliche Teuerungszulage	Kinder-zulage	Uebergangszulage	Total
Bei Eintritt in die Bedienstetenklasse	4032	1152	5414.40	2700	720	14018.40
Nach 7 Jahren Einreihung in die Unterbeamtenklasse	5436	1560	5088	2700	720	15504.—
Nach 15 Jahren	7008	2004	4704	2700	720	17186.—
Nach 28½ Jahren (Endgehalt)	10152	2904	3628.80	2700	720	20104.80

*) Diese erhalten noch Fahrzulagen.

D. Werkmeister in grossen Einrichtungen und Lokführer, die nicht zum Beamten ernannt werden, können noch um eine Stufe steigen, nämlich:

Gehalt	Ortszulage	Einheitliche Teuerungszulage	Kinder-zulage	Uebergangszulage	Total
10680	3060	3446.40	2700	720	20606.40

Werkmeister in kleineren Einrichtungen treten sofort in die 2. Gehaltsstufe ein, doch ist ihr Höchstgehalt 10 152 Kronen.

D. Lokomotivführer-Beamter:

Nach 2 Jahren Arbeit in der Werkstätte Anstellung als Lokomotivführer-Anwärter (Unterbeamter) Einkommen in Prag, verheiratet, mit 3 Kindern (siehe oben) Kr. 14 018.40 *
Nach 2 Jahren Lokomotivführer „ 14 510.— *
„ weiteren 2 Jahren Beamter (Dienstkl. IX) „ 17 039.20 *
„ 6 weiteren Jahren Dienstklasse VIII „ 22 528.80 *
„ 8 „ „ „ VII „ 26 097.60 *
„ 9 „ „ „ VI „ 32 728.80 *

E. Zugführer-Beamter:

Regelung ungefähr wie für Lokomotivführer. Nach Uebergang in die Beamtenklasse beträgt das erreichbare Gehalt Kr. 26 097.60.

Unter Benutzung dieser Angaben und der Einleitung können die Gehälter für andere Kategorien berechnet werden.

* Hierzu kommen noch Fahrzulagen.

Dienstalterszulage.

Angestellte, welche die höchste für sie erreichbare Lohnstufe erreicht haben oder erreichen und deren tatsächliche Dienstzeit die zur Erreichung dieser Stufe notwendige übersteigt, können Entschädigung erhalten, und zwar:

Beamte des Status I und IIa	900 Kr. jährlich
„ „ IIb und IIIa	400 „ „
„ „ IIIb	300 „ „

für jede 3 Jahre.
Unterbeamte und Bedienstete erhalten für jede 2 Jahre 250 bezw. 200 Kr. jährlich.

Diese Entschädigungen sind nicht in die Pension einrechenbar und werden nur auf Anmeldung der Angestellten gewährt.

Monatliche Fahrzulagen des Lokomotiv- und Zugpersonals.

	Lokomotivführer	Heizer
a) Schnellzüge	Kr. 480.—	a) Kr. 420.—
Wenn 2 Heizer auf einer Lokomotive sind, erhält jeder b) Kr. 390.—		
b) Andere Züge auf Hauptstrecken	Kr. 450.—	a) Kr. 405.— b) „ 375.—
c) Lokalbahnen, Entfernung weiter als 4 Stunden von der Heimatstation	Kr. 360.—	Kr. 315.—
d) Lokalbahnen, weniger als 4 Stunden von der Heimatstation und Reservedienst	Kr. 300.—	Kr. 270.—
Zugführer, Manipul., Schaffner u. Bremser		
a) Hauptstrecken mit starkem Verkehr	Kr. 300	204 150
b) Lokalbahnen mit starkem und Hauptstrecken mit schwachem Verkehr	Kr. 273	180 135
c) Lokalbahnen mit schwachem Verkehr und Bereitschaftsdienst	Kr. 234	156 120

Für Krankheits- oder Urlaubstage wird keine Zulage gewährt.

Diäten u.s.w.

Bei dienstlicher Abwesenheit vom Dienst- (Stations-)ort auf einer Entfernung von mehr als 2 Kilometern werden Diäten gewährt und eventuell ein Uebernachtungsbeitrag ausgezahlt.

Volle Diäten werden ausbezahlt für je 24 Stunden sowie bei Abwesenheit von mehr als 10 Stunden oder einer Nacht (7 Stunden zwischen 6 Uhr nachm. und 6 Uhr vormittags); in anderen Fällen werden halbe Diäten vergütet, vorausgesetzt, dass die Abwesenheit mindestens 6 Stunden dauert.

Die vollen Diäten betragen für Beamte 26 bis

38 Kr.; für Unterbeamte 19 oder 21 Kr.; für Bedienstete 18 oder 19 Kr. Der Uebernachtungsbeitrag ist auf 10 Kronen für die Beamten und 5 Kr. für die Unterbeamten und Bediensteten festgesetzt. Bei reduzierten Diäten wird auch nur die Hälfte des Uebernachtungsbeitrags ausgezahlt.

Falls Bedienstete ausserhalb ihres Dienst-(Stations-)ortes beschäftigt werden und täglich nach ihrem Dienstort fahren, so gebührt ihnen, falls ihre Abwesenheit ununterbrochen mindestens 6 Stunden dauert, die Hälfte der Diäten.

Kriegszeit-Anrechnung

findet insofern statt, als für jedes der Kalenderjahre 1914—1918 je ein halbes Jahr angerechnet wird. Abzüge für Pensionsbeiträge und Krankenkasse werden gemacht (siehe Kapitel X).

Die Lage der Eisenbahner in Belgien.

Seitens des belgischen Eisenbahnerverbandes ist der I.T.F. ein ausführlicher Bericht über dessen Tätigkeit während der letzten Monate zugegangen, dem wir nachstehendes entnehmen:

Vor der Ernennung des belgischen Arbeiterführers Anseele zum Eisenbahnminister waren die Beziehungen zwischen dem Verband und dem damaligen Eisenbahnminister Neujean alles andere als ermutigend.

Dieser Zustand war eine Wirkung des Eisenbahnerstreiks von 1923. Dieser hatte zur Folge, dass die Regierung hinsichtlich der Lohnregelung wichtige Zusagen machen musste, doch benützte gleichzeitig die Regierung diese Gelegenheit, um die Fortdauer der bis dahin bestandenen Beziehungen zu dem Eisenbahnerverband unmöglich zu machen. Die hierdurch geschaffene Spannung wurde durch die Ende 1924 eingeführte neue Lohnstaffelung, die das Personal der unteren Gruppen gegenüber der Beamtschaft benachteiligte, sowie durch die beharrliche Weigerung der Regierung, die im Gefolge des Streiks gemassregelten Personen — etwa 100 an der Zahl — wieder einzustellen, erheblich gesteigert.

In dieser Situation hat ein besonderer Kongress des Verbandes im Januar 1925 beschlossen, an dem grossen Wahlkampf von April 1925 durch moralische und finanzielle Unterstützung der belgischen Arbeiterpartei aktiven Anteil zu nehmen. Es wurde ein Programm von Forderungen aufgestellt, das seitens der Arbeiterpartei ausdrücklich gutgeheissen wurde, und das u.a. folgende Punkte umfasste:

Vollständige gewerkschaftliche Freiheit der Staatsarbeiter und uneingeschränkte Anerkennung der gewerkschaftlichen Organisation durch die Eisenbahnverwaltung;

Wiedereinstellung der infolge Streikhandlungen gemassregelten Bediensteten unter Wahrung der erworbenen Rechte;

Ausserkraftsetzung des Rundschreibens No. 9 und Ausspruch eines Verbotes, dass die öffentlichen Gewalten das Heer bei möglichen Arbeitskonflikten einsetzen;

aufrichtige Durchführung des Achtstundentag-Gesetzes und Ratifikation der Washingtoner Konvention;

Errichtung einer zentralen Kommission zwecks Festsetzung der Arbeitsbedingungen der Eisenbahnerschaft; selbständige Regie der Eisenbahnen mit einem Verwaltungsrat, bestehend aus Vertretern des Staates, der Verbraucher und der Arbeiter;

Neugestaltung des Disziplinarverfahrens, Reorganisation der Berufungsinstanzen und der Beförderungskommissionen;

politische Freiheit für Staatsarbeiter;

Einführung von Lohnstaffelungen in Uebereinstimmung mit den Kosten des Lebensunterhaltes unter Garantie eines Minimumlohns;

festen Anstellung aller Bediensteten.

Wie weit sind nun diese Forderungen bisher verwirklicht worden?

Unmittelbar nach seiner am 18. Juni erfolgten Ernennung zum Eisenbahnminister hat Anseele persönlich die Akten der infolge des Streiks ausser Dienst gestellten Eisenbahner nachgeprüft und die Gemassregelten ohne Ausnahme wieder zurückgenommen und zwar ohne irgendwie bei den Beförderungen benachteiligt zu werden. Gleichzeitig wurden alle ausgesprochenen Strafen für begangene Streikhandlungen rückgängig gemacht. All dies geschah im Verlauf von weniger als zwei Monaten.

Eine weitere wichtige Massnahme zu Gunsten der Eisenbahnerschaft war die Einführung eines die gewerkschaftlichen Rechte regelnden Statuts (Syndikaal Statuut van het Personeel). Seine wichtigsten Punkte sind:

1) Die Anerkennung des Koalitionsrechtes für die Eisenbahnerschaft.

2) Anerkennung der Gewerkschaften.

3) Regelung der Beziehungen zu den Verwaltungsstellen. Hierin ist den Gewerkschaften das Recht zuerkannt, mit den Verwaltungsstellen in allen das Personal angehenden Angelegenheiten — auch in individuellen Fällen — in Verbindung zu treten. Die Bediensteten sind berechtigt, stets Gewerkschaftsvertreter herbeizuziehen.

4) Studienkommissionen der Verbände. Den Mitgliedern der von Gewerkschaftsorganisationen errichteten Studienkommissionen können zwecks Teilnahme an den Sitzungen Dienstbefreiung beanspruchen.

5) Dienstreisen. Die Mitglieder von Verbänden erhalten unbeschädigt der sonstigen Ansprüche zwei Freifahrtsscheine zwecks Teilnahme an den allgemeinen Versammlungen. Die Führer erhalten 12 Zusatzkarten, um sich zu den Sitzungen der Distriktvorstände usw. zu begeben. Zusatzkarten werden auch den Mitgliedern der unter 4) genannten Studienkommissionen verabreicht.

Ein wichtiger Punkt ist die in dem Statut vorgesehene Paritätische Kommission. Diese hat alle Angelegenheiten der Verwaltung und des Personals zu untersuchen und über alle Fragen zu beratschlagen, die ihr vom Minister und den Vorständen der darin vertretenen Gewerkschaften vorgelegt werden. Die Kommission besteht aus 13 Vertretern der 4 anerkannten Personalverbände und 14 Vertretern der Verwaltung (einschliesslich des Vorsitzenden), die von dem Minister ernannt werden. Von den dem Personal zuerkannten Vertretern entfallen 7 auf den freigewerkschaftlichen Eisenbahnerverband und je zwei auf die andern drei Verbände. Diese Zusammensetzung hat nur Geltung bis 1. Januar 1928. Von diesem Tage an sind die Kommissionsmitglieder durch unter dem ganzen Personal vorzunehmende Wahlen zu bestimmen. Die Wahlen sind alle drei Jahre zu wiederholen. Die Paritätische Kommission ist ausser für die Eisenbahnen zuständig für den Postdienst, den Telegraphen- und Telephondienst, sowie die staatlichen See- und Luftfahrtendienste, und verteilt sich in die entsprechenden vier Unterkommissionen. Die Unterkommission für die Eisenbahnen ist aus 16 Vertretern beider Parteien gebildet.

Den Personalvertretern in der Paritätischen Kommission ist seitens der Dienstherrn in Büros, Werkstätten, Magazinen usw. unbehinderter Zutritt zu gewähren, damit sie mit den Personalräten und mit den Bediensteten selber Fühlung nehmen können.

Die besoldeten Gewerkschaftsfunktionäre werden als zum Personal gehörend betrachtet und geniessen alle Vorteile, die ihren im Dienst stehenden Kollegen gewährt werden und behalten auch den Anspruch auf Beförderung. Den im beständigen Dienst der Gewerkschaften stehenden Kommissionsmitgliedern wird eine Dauer-Freikarte II Kl. ausgestellt.

Die Paritätische Kommission fungiert auch als oberste Instanz der in allen Diensten bestehenden örtlichen Personalräte.

Die Paritätische Kommission wurde im August 1925 zusammengestellt und hat sich seitdem bereits mit verschiedenen wichtigen Fragen zu beschäftigen gehabt. Ihre erste Arbeit war eine Untersuchung der Produktivität in den verschiedenen Verwaltungszweigen. Hierdurch sollte festgestellt werden, auf welche Weise Ersparnisse erzielt werden könnten zu Nutzen des Personals und insbesondere zwecks Ermöglichung der Gewährung eines besoldeten Urlaubs an die nicht festangestellten Bediensteten. Die Untersuchung dauerte etwa drei Monate und hatte zum Ergebnis, dass durch Veränderungen und Verbesserungen ein Betrag erspart werden konnte, durch den es ermöglicht wurde, die Kosten eines den nicht festangestellten Bediensteten zu gewährenden Urlaubs von jährlich 6 Tagen (etwa 11 Millionen Franken) zu bestreiten.

Eine weitere Aufgabe, die der Paritätischen Kommission übertragen wurde, war die Nachprüfung der Regelung des Achtstundentags mit dem Zweck, die Arbeitsbedingungen des fahrenden Personals sowie des Personals mit unterbrochenem Dienst zu verbessern. Um indessen die Untersuchung der Produktivität nicht zu gefährden wurde hierfür eine besondere, ebenfalls nach dem Prinzip der Parität zusammengestellte Kommission eingestellt. Diese kam bei ihren Arbeiten zu dem Ergebnis, dass sie zweckdienlichere Vorschläge als der freigewerkschaftliche Eisenbahnerverband bereits vorgelegt hatte, nicht machen könne und befürwortete daher deren Durchführung. Eine endgültige Entscheidung ist in dieser Frage noch nicht gefallen, doch sind weitgehende Zusagen gemacht worden.

Was nun die sonstigen in dem Forderungsprogramm erwähnten Punkte angeht, sei folgendes mitgeteilt:

Das Rundschreiben No. 9 datiert vom 18. April 1924. Seine Bedeutung für die Gewerkschaften liegt darin, dass darin die Zulässigkeit ausgesprochen wird, das Eisenbahnpersonal bei sozialen Konflikten wie während des Streiks im Mai 1923 gegen sich selbst zu mobilisieren. Diese Verfügung bedeutete einen tiefen Eingriff in die gewerkschaftlichen Rechte und es ist begreiflich, dass sie grosse Beunruhigung hervorgerufen musste. Die geforderte Rücknahme dieses Rundschreibens ist zwar bis heute nicht erfolgt, aber der belg. Eisenbahnerverband meint zur Erwartung berechtigt zu sein, dass die Regierung von dieser Verfügung keinen Gebrauch machen lässt.

Die geforderte selbständige Regie der Eisenbahnen steht zur Zeit in lebhafter Diskussion, da auch die finanziellen Schwierigkeiten dazu geführt haben, diese Frage in den Vordergrund zu rücken. Auch die Reaktion hat diese Forderung lanciert, doch strebt diese nur nach Auslieferung der Staatsbahnen an das Privatkapital und die Umstellung der Eisenbahnen in einen Gewinnbetrieb, während die Eisenbahnergewerkschaft den Standpunkt vertritt, dass die Eisenbahnen Staatseigentum bleiben und dass kapitalistische Einflüsse ferngehalten werden müssen. Die Gewerkschaft ist stets für das Prinzip des Regiebetriebes eingetreten. Die Absicht, die sie bei Aufstellung dieser Forderung leitete, war, die Beseitigung gewisser politischer Einflüsse, die dazu geführt haben, dass in Belgien Linien und Stationen errichtet worden sind, die wirtschaftlich gesehen wertlos waren und lediglich dazu dienten, Stimmen zu fangen und politische Freunde zu befriedigen. Natürlich schwebte dem Verband nicht vor, die Eisenbahnen aller parlamenta-

rischen Kontrolle zu entziehen. Die Durchführung der Regie selbst stellte sich der Verband so vor, dass an der Spitze der Eisenbahnen ein Verwaltungsrat stehen sollte, der sich aus Vertretern des Staates, der Verbraucher und der Arbeiter zusammensetzt.

In den Fragen der Durchführung von Disziplinaruntersuchungen sowie der Beförderungskommissionen sind weitgehende Zugeständnisse gemacht worden. Namentlich ist die Zusammensetzung der Berufungsinstanzen derart geändert worden, dass sie grössere Sicherheit für eine völlig unabhängige Beurteilung gewähren. Die Verhandlungen der Beförderungskommissionen waren bisher geheim, wodurch manche Unregelmässigkeiten vorkamen. Nunmehr kann jeder Bedienstete, unterstützt von einem Gewerkschaftsvertreter, von den beantragten Beförderungen Kenntnis nehmen und seine Bemerkungen hierzu machen, ehe die Vorschläge dem Minister zur Unterzeichnung vorgelegt werden.

Auch das Verbot, dass Staatsbedienstete bei politischen Versammlungen als Leiter oder als Sprecher auftreten, gehört jetzt der Vergangenheit an. Jeder Bedienstete kann sich als Kandidat für jegliche politische Funktion aufstellen lassen und erhält zur Ausübung dieser Funktion Urlaub während früher die Verpflichtung bestand, das Dienstverhältnis aufzugeben.

Einige Verbesserungen in der Lohnstaffelung sind bereits vorgenommen worden.

Ein wichtiger Punkt ist schliesslich die Frage der allgemeinen festen Anstellung. Grosse Gruppen des Personals sind nicht festangestellt und kommen daher nicht in den Genuss vieler Vorrechte, die den Beamten und Angestellten eingeräumt sind. Insbesondere hatten sie bisher keinen Anspruch auf bezahlten Urlaub und auf Fortzahlung des Lohnes bei Erkrankung.

Mit der Forderung nach allgemeiner fester Anstellung schwebt dem Verband daher im wesentlichen vor, diese Rechte auch auf die nicht festangestellten Bediensteten auszubreiten.

Ein Anfang ist dadurch gemacht, dass wie erwähnt, den nicht festangestellten Bediensteten ab 1. Januar 1926 ein bezahlter Urlaub von 6 Tagen im Jahr gewährt wird, der noch ausgedehnt werden soll.

Hinsichtlich der Lohnzahlung bei Krankheitsfällen steht es so, dass die nicht festangestellten Bediensteten einer besonderen Kasse angehören, deren Beitrag auf 4 % des Lohnes festgesetzt ist. Diese Kasse zahlt bei Erkrankung 3/4 des Lohnes, sodass es sich darum handelt, einen Weg zu finden, um dieses Personal bei Krankheit in den Genuss des vollen Lohnbetrages kommen zu lassen. Dies könnte nach Ansicht des Verbandes durch eine Reorganisation der Kranken- und Pensionskasse des nicht festangestellten Personals ermöglicht werden. In dieser Hinsicht ist nun von grosser Bedeutung, dass der Eisenbahnminister Anseele beschlossen hat, die Verwaltung des Fonds, die bisher von Angestellten der Eisenbahnverwaltung wahrgenommen wurde, den Gewerkschaftsvertretern zu übertragen.

Schliesslich seien an weiteren Verbesserungen für das Personal noch erwähnt:

Gewährung von Kinderzuschlag an gewisse Kategorien des Personals, die bisher davon ausgenommen waren; Erhöhung der Abwesenheitsgelder für das Fahrpersonal; Gewährung von Dienst-Freikarten an Kinder der Eisenbahnarbeiter; die Wiedererrichtung von Personalräten in den Zentralbüros.



Vorschriften und Massnahmen zum Schutze der Hafendarbeiter.

BELGIEN.

Schutzbestimmungen.

Die Hafendarbeit ist gesetzlich geschützt und zwar durch Kgl. Beschluss vom 20. November 1906 betr. die Feststellung besonderer Massnahmen, die seitens der Unternehmungen für Laden, Löschen, Reparatur und Unterhalt von Schiffen zu treffen sind (Koninklijk besluit van 20 November 1906 tot vaststelling der bijzondere maatregelen, welke dienen nageleefd in ondernemingen voor het laden, lossen, herstellen en onderhouden der schepen). Bezüglich des Geltungsbereiches wird in dem Kgl. Beschluss gesagt: Diese Verordnung gilt vornehmlich für die Arbeiten beim Laden und Löschen, Reparatur und Unterhalt der Schiffe, sowie bei der Behandlung von Waren, soweit diese Verrichtungen in den Häfen, Trockendocks, oder auf den Anlegeplätzen und Kais erfolgen.

Die Befolgung der Vorschriften wird durch den staatlichen Arbeitsinspektor überwacht. Er hat die Befugnis, Protokolle aufzunehmen. Der Bericht des Inspektors wird dem Hauptinspektor der Provinz übersandt und dieser entscheidet, ob gerichtliche Verfolgung stattfinden soll. Die Berichte des Arbeitsinspektors sind nicht öffentlich.

Die Bestrafung von Vergehen gegen die Vorschriften geschieht durch die zuständigen Gerichte. Die Strafen können sowohl für Unternehmer als für Arbeiter bestehen aus Geld- und Gefängnisstrafen. Im letzteren Falle muss jedoch bewiesen sein, dass der Bestrafte durch mutwilliges oder in bösem Vornehmen erfolgtes Handeln Ursache eines Unfalls geworden ist.

Ein Mitbestimmungsrecht der Organisation besteht in den Fragen der Schutzbestimmungen und deren Ueberwachung nicht. Ein Einfluss kann durch Inanspruchnahme der Presse ausgeübt werden.

Registrierung.

Hinsichtlich der Zulassung von Unternehmern im Hafenbetrieb bestehen keinerlei Vorschriften. Dasselbe gilt hinsichtlich der Zulassung als Hafendarbeiter. Die Gewerkschaft ist so stark, dass sie die Zulassung unorganisierter Arbeiter an Bord von Schiffen verhindern kann. Die Kontrolle hierüber wird in Antwerpen durch 8 beständige Kontrolleure, in Gent, Ostende und Brügge durch je einen, ausgeübt. Diese Kontrolleure sind von der Gewerkschaft angestellt.

Es besteht auch keine Vorschrift, wonach Hafendarbeiter mit den ihnen übertragenen Arbeiten vertraut sein müssen. Es geschieht jedoch, dass die Hafendarbeiter ablehnen, mit Neueingestellten zu arbeiten und letztere dann durch andere ersetzt werden.

Die Annahme der Arbeiter geschieht öffentlich und zwar auf einer grossen Zahl von Stellen.

Sicherheitsvorschriften.

Ueber die Sicherung der Schiffszugänge schreibt die Kgl. Verordnung vor, dass diese in allen ihren Teilen aus gutem Material beschaffen und in gutem Zustand sein müssen. Die mit dem Schiff verbundenen Gerüste müssen sorgfältig befestigt werden, sodass Schwanken

ausgeschlossen ist. Wenn der Uebergang von einem Schiff zum andern, vom Ufer zum Fahrzeug oder umgekehrt mit Gefahr verbunden ist, sind je nach den Umständen Brücken oder Leitern anzulegen und zwar so, dass der Uebergang ganz sicher ist.

Die Bretter, aus denen die Brücken gebaut sind, müssen derart an den Stützen befestigt sein, dass sie sich nicht verschieben können. Sie müssen mit einander durch Querstücke oder starke Bänder verbunden werden.

Die Bretter der nach den Lukenöffnungen führenden Gerüste sind an dem Schiff zu befestigen.

Alle Zugangsbrücken müssen in zweckentsprechender Höhe mit Geländer versehen sein. Sie müssen eine genügende Breite haben und dürfen nicht so angelegt werden, dass sie ein grösseres Gefälle als 1 : 4 aufweisen.

Zur Beförderung der Arbeiter zu und von der Arbeitsstelle müssen solid gebaute Fahrzeuge verwendet werden, an denen die höchst zulässige Personenzahl vermerkt sein muss. In Antwerpen darf die Beförderung nicht durch Privatpersonen erfolgen. In diesem Hafen geschieht die Beförderung mit den Booten des Gemeindedienstes.

Die Hebewerkzeuge müssen mit Bremsen und sonstigen Sicherheitsvorrichtungen versehen sein, um plötzliches Niederstürzen gehobener Waren zu verhindern. Die Plattformen rollender Kräne sind mit zahlreichen Bremschuhen auszustatten und auf diese Weise gegen Umfallen während der Arbeit zu sichern. Die Tragfähigkeit der Hebewerkzeuge muss auf diesen vermerkt sein und darf nicht überschritten werden.

Ueber den Ausblick an Deck schreibt die Verordnung vor, dass Massnahmen getroffen werden müssen, um zu verhindern, dass entweichender Dampf irgend einen Teil der Arbeitsstellen verdunkelt.

Luken- und sonstige Oeffnungen müssen mit hinreichend hohem Geländer eingefasst sein. Indessen kann eine Seite frei bleiben, wenn an solchen Oeffnungen gearbeitet wird und die Lasten zu- und weggeschleppt werden. Während der Arbeit im Zwischendeck muss dessen Lukenöffnung abgedeckt werden.

Zugangleitern müssen lang genug sein, um zu gestalten, dass die Arbeiter in vollständiger Sicherheit von diesen auf die Fluren und Gerüste und umgekehrt gehen können. Der Fuss der Leitern muss fest und eben aufliegen. Nötigenfalls sind sie gegen Ausgleiten zu sichern.

Schlingen müssen so befestigt und geschlossen werden, dass die gehobene Last nicht herausrutschen kann. Die Haken der Hebezeuge dürfen nicht an Reifen oder sonstigen Bändern, in die die zu hebende Ware eingepackt ist, befestigt werden. Die Baasen, Unternehmer oder deren Vertreter müssen ihren Arbeitsleuten verbieten, ohne Grund unter hängenden Lasten zu stehen oder unter diesen zu passieren.

Baasen und Unternehmer müssen periodisch die Hebewerkzeuge, Ketten, Taue, Kabel, Schlingen u. dergl. nachprüfen oder nachprüfen lassen. Jedes schlechte oder nicht in vollständig gutem Zustand befindliche Gerät muss von dem Gebrauch ausgeschaltet werden. Hinsichtlich der Bedienung der Hebewerkzeuge bestehen keine Vorschriften. In Antwerpen und Gent gestalten die Hafendarbeiter nicht, dass hierzu Leute aus der Mannschaft des Schiffes verwendet werden.

Alle Stellen, an denen gearbeitet wird oder die von den Arbeitern bei der Arbeit passiert werden, müssen hinreichend beleuchtet sein. In Räumen, in denen entzündbare oder explodierbare Gase, Dämpfe oder Staubteile anwesend sein können, dürfen nur Sicherheitslampen verwendet werden.

Die Baasen usw. dürfen Räume und Raumteile nicht betreten lassen, ehe sie sich vergewissert haben, dass keine stickige Gift- oder sonstige Gase vorhanden sind.

Bei Arbeit an Stellen, wo gefährliche Gase sich entwickeln können, müssen die Arbeiter sorgsam überwacht und so oft abgelöst werden als die Umstände dies erheischen. Sie müssen um den Körper ein Sicherheitsseil tragen, dessen Ende bis nach der Aussenseite reicht und mittels dessen sie notfalls herausgezogen werden können.

Es ist seitens der Unternehmer dafür Sorge zu tragen, dass bei Unfall oder ernstlicher Erkrankung rasch erste ärztliche Hilfe geboten werden und die Beförderung zu der nächstgelegenen Hilfsstation in zweckdienlicher Weise geschehen kann.

Zur Rettung ins Wasser gefallener Personen müssen die Unternehmer Rettungsbojen für ihre Arbeiter bereit halten. Diese müssen bei den Arbeitsstellen liegen und sofort und ohne Mühe gebraucht werden können.

Soweit der Hafen von Antwerpen in Betracht kommt, der unter Verwaltung der Gemeinde steht, sind Bade- und Waschräume vorhanden.

Ein gesetzliches Mitbestimmungsrecht der Gewerkschaft in den Fragen der Sicherheitsbestimmungen und deren Befolgung besteht nicht.

Unfall-Unterstützung.

Bei Unfällen wird Unterstützung in folgendem Ausmass gewährt:

a) bei Todesfall:

1) Begräbniskosten;

2) ein Pauschalbetrag entsprechend dem kapitalisierten Wert einer Jahresrente von 30 % des Jahresverdienstes unter Berücksichtigung des Alters des Verstorbenen. Auf die Entschädigung haben Anspruch: die Gattin, Kinder unter 16 Jahren, Vater und Mutter, Grosseltern, Enkelkinder unter 16 Jahren, Geschwister unter 16 Jahren. Die der Gattin, den Eltern und Grosseltern zustehende Entschädigungssumme wird zum Kauf einer Lebensrente, die den Kindern und sonstigen Verwandten zustehende Summe zum Kauf einer befristeten Rente verwandt. Letztere erlischt wenn deren Inhaber das 16. Lebensjahr erreicht haben;

b) bei dauernder vollständiger Erwerbsunfähigkeit:

50 % des Lohns; nach drei Jahren wird eine Lebensrente festgesetzt;

c) bei dauernder teilweiser Erwerbsunfähigkeit:

ein dem Grad der Erwerbsunfähigkeit angepasster Teil der vollen Rente. Der Prozentsatz der Erwerbsunfähigkeit wird vom Amtsrichter (vrederechter) nach Anhören beider Parteien festgesetzt;

d) bei vorübergehender Erwerbsunfähigkeit:

50 % des Lohns, Arzt und Arznei kostenfrei. Gesamte Heilbehandlung. (Als Bemessungsgrundlage gilt in jedem Fall der in den 365 Tagen, die dem Unfall vorausgingen, verdiente Lohn).

Die Prämien zur Unfallversicherung werden von den Unternehmern gezahlt.

Die Gewerkschaft kann einen Einfluss auf die Regelung der Unfall-Unterstützung nur insofern ausüben, als sie die Rechte der Arbeiter gegenüber den Versicherungsgesellschaften sowie vor dem Amtsrichter wahrnimmt.

Kranken-Unterstützung.

Eine gesetzliche Verpflichtung, die Arbeiter für den Fall der Erkrankung zu versichern, besteht nicht. Soweit Arbeiter einer Krankenkasse angehören, leisten sie selbst die Beiträge. Die Höhe der bei Erkrankung gewährten Unterstützung ist verschieden. Gesetzlich anerkannte Krankenkassen, die auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit aufgebaut sind, erhalten vom Staat, den Provinzen und den Gemeinden Zuschüsse.

Internationale Forderungen der Berufskraftfahrer.

Im Mitteilungsblatt der I.T.F. Nr. 4, Jahrgang 1925, wurde ein eingehender Bericht über die Vorgeschichte der Beratungen über die Abänderung des Internationalen Abkommens über den Kraftverkehr seitens des Kollegen Forstner, Wien, veröffentlicht. Aus diesem Bericht war ersichtlich, dass die Vorkonferenzen in keiner Weise den Forderungen unserer I. internationalen Chauffeurkonferenz in bezug auf Aufnahme sozialpolitischer Rechte der Berufskraftfahrer entsprochen haben.

Trotzdem hatte die I.T.F. es für notwendig gehalten, durch Vermittlung des Internationalen Arbeitsamtes in Genf die federführende französische Regierung zu ersuchen, dass zu dem endgültig beschliessenden internationalen Kongress in Paris auch eine Vertretung der I.T.F. geladen würde, um an den notwendigsten berufstechnischen Fragen, wie Internationaler Führerschein, Zwangshaftpflicht und besonders der Einführung einer neuen Konvention für den allgemeinen Strassenverkehr, die Stellungnahme der internationalen Verkehrsarbeiter begründen zu können.

Diesem Verlangen wurde erst in letzter Stunde entsprochen und am 20. April unser Vertreter telegraphisch benachrichtigt, dass er an der Konferenz teilnehmen könne.

Der Generalrat hat als Delegierten der I.T.F. den Kollegen Reitz, Berlin, bestimmt. Die Konferenz tagte im französischen Ministerium für öffentliche Arbeiten sowie im Ministerium des Aeussern.

Sie war besetzt von Delegationen aus 55 Ländern, die als Regierungsvertreter ihrer Länder zu ihrer Unterstützung technische Sachberater aus den verschiedensten Organisationen ihres Landes mitgebracht hatten. Er waren folgende Landesregierungen vertreten: Deutschland, Oesterreich, Bulgarien, Belgien, Brasilien, Grossbritannien, Chile, China, Columbien, Cuba, Dänemark, Danzig, Aegypten, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika, Finnland, Frankreich, Guatemala, Griechenland, Haiti, Ungarn, Irland, Italien, Japan, Lettland, Lichtenstein, Litauen, Luxemburg, Marokko, Mexiko, Monaco, Norwegen, Panama, Niederlande, Peru, Persien, Polen, Portugal, Rumänien, Saargebiet, Jugoslawien, Siam, Schweden, Schweiz, Syrien, Tschechoslowakei, Tunis, Türkei, Sowjet-Russland, Uruguay, sowie der Völkerbund und die I.T.F.

Die Zusammensetzung der Konferenz zeigte, dass alle kultivierten Länder der Welt ein Interesse an der Regelung des Strassenverkehrs haben und darum auch Wert auf eine Delegation legten. In der ersten Plenarsitzung wurde nach einer kurzen Generaldebatte beschlossen, die zwei Punkte der Tagesordnung:

1. Aenderung des Internationalen Abkommens über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 11. 10. 1909,
2. Einführung eines neuen internationalen Abkommens über den allgemeinen Strassenverkehr

getrennt zu behandeln, und zwar in einer Verkehrs- und in einer technischen Kommission. Beide Kommissionen tagten gleichzeitig, so dass es unserem Kollegen Reitz nicht möglich war, zu allen Fragen, die in dem ziemlich schleppenden Geschäftsgang auftauchten, Stellung zu nehmen.

Aus den Erfahrungen der früheren Konferenzen die Nutzenwendung ziehend, wurden als Anträge der I.T.F. folgende, nur das Wichtigste betreffende Fragen in konzentrierter Form von uns beantragt:

1. Anbringung von Abwinkervorrichtungen und deren Beleuchtung bei Nacht an Fahrzeugen die mit mechanischer Kraft betrieben werden.
2. Einheitliche Festsetzung der Vorschriften über das Rechtsfahren in allen Ländern.
3. Obligatorische Durchführung der internationalen Vorschriften über Anbringung von Warnungstafeln oder Signalen an schienengleichen Kreuzungen von Eisenbahn und Landstrasse.
4. Einrichtung von staatlichen oder kommunalen Fahrschulen und Mindestvorschriften über die Dauer der Ausbildung.
5. Einheitliche Vorschriften über theoretische, praktische und ärztliche Prüfung von Kraftfahrzeuglenkern.
6. Festsetzung des 21-Jahre-Mindestalters für Kraftfahrzeugführer im internationalen Verkehr.
7. Zwangshaftpflichtversicherung der Automobilhalter.
8. Einheitliche Vorschriften über automatische Inbetriebsetzung des Motors in allen Kraftfahrzeugen über 5 PS.
9. Einheitliche Mindestvorschriften über die Ausstattung der Führersitze an Lastkraftwagen und deren Anhängern, auch in bezug auf Staub- und Welterschutz.

In der Verkehrskommission wurde zunächst über die Zwangshaftpflicht der Automobilbesitzer diskutiert. Kollege Reitz begründete den Antrag der I.T.F., wonach alle Besitzer von Wagen sich einer Haftpflicht zu unterstellen haben. Die Debatte darüber war teilweise sehr temperamentvoll, da sich besonders der Vertreter der Schweiz mit grossem Nachdruck dafür einsetzte.

Es zeigte sich aber hier schon, dass eine solche Riesenkonferenz unmöglich schnelle und praktische Arbeit leisten kann. Die wenigen Gegner der Haftpflicht setzten durch, dass diese wichtige Frage nicht angenommen wurde, da die in dieser Frage unentschlossenen Delegationen sie indirekt unterstützten. Hier müssen also unsere nationalen Organisationen in jedem Lande Rechenschaft von ihren Regierungen fordern, wenn diese Frage in Zukunft für die Allgemeinheit gelöst werden soll.

Es wurde dann die Frage erörtert, ob und wie es möglich werden soll, Führer mit internationalen Führerscheinen bei Vergehen oder Uebertretungen fremder Landesgesetze haftbar zu machen.

Gegen den Widerstand einzelner Vertreter wurde dann folgender neue Satz beschlossen:

„Jeder der vertragschliessenden Staaten verpflichtet sich, auf Anfrage eines anderen vertragschliessenden Staates, demselben unmittelbar und im Masse seiner Möglichkeiten den Namen, Vornamen und Wohnort des Besitzers eines Automobils anzugeben, das vom ersten Staate zum internationalen Verkehr zugelassen wurde, im Falle dieses Automobil Ursache eines ernst Unfalles auf dem Gebiet des zweiten Staates gewesen wäre.

Andererseits verpflichtet sich jeder der vertragschliessenden Staaten, auf dessen Gebiet ein aus dem Ausland gekommener Führer sich eine Uebertretung

der Gesetze oder Vorschriften, die in Kraft sind, zuschulden kommen liess, dem Staat, der den internationalen Führerschein ausgestellt hat, sowohl diese Uebertretung des Führers, als auch die Folgen, die diese Uebertretungen nach sich gezogen haben, zu melden.“

Hierdurch wird zweifellos einem Misstand abgeholfen, der dadurch entstand, dass bisher wilde Fahrer im Ausland in ihrer Heimat nicht zur Rechenschaft gezogen werden konnten. Bei dieser Gelegenheit kam auch zur Sprache, dass in Frankreich eine Registratur eingerichtet wurde, in welcher die Vergehen und Uebertretungen der französischen Führer jedesmal registriert werden.

Neu geregelt wurden ebenfalls die Vorschriften über den internationalen Führerschein.

Bisher war der unwürdige Zustand, dass ein solcher nur Geltung hatte, solange der Führer ein bestimmtes Fahrzeug führte. Dadurch war der Berufskraftfahrer gehindert, im Auslande seine Stellung zu wechseln, da er keinen eigenen internationalen Führerschein hatte. Nach der neuen Regelung wird nun jeder Führer einen eigenen Führerschein bekommen, der ein Jahr Geltung hat und der ihm auch im Auslande volle Freizügigkeit sicherstellt, falls er seine Stellung wechseln kann.

Leider was es bei der Zusammensetzung und der Geschäftsordnung der Konferenz nicht möglich, die übrigen Anträge der I.T.F. zu diesem Punkte der Tagesordnung zu behandeln.

Der zweite Punkt: Einführung eines internationalen Abkommens über den allgemeinen Strassenverkehr zeigte so recht, dass diese Frage nach Ansicht vieler Delegationen noch nicht spruchreif war.

Schon die Behandlung der Beleuchtungsvorschriften sowie unsere alte Forderung, dass das Rechtsfahren in allen Ländern vorgeschrieben werden soll, zeigte, dass die Konferenz das Machtmittel der Abstimmung nur ungern anwenden will. Besonders war es die deutsche Delegation, die durch offensichtliche Verschleppungsanträge durchzusetzen versuchte, dass überhaupt keine einheitliche Regelung für den allgemeinen Verkehr in absehbarer Zeit erfolgen soll. Anscheinend befürchtet man deutscherseits, dass die landwirtschaftlichen Kreise, die auch zu Sicherheitsvorschriften für ihre Fahrzeuge verpflichtet werden sollen, starken innerpolitischen Widerstand gegen die Regierung leisten würden. Es wird Aufgabe der deutschen Berufskollegen sein, im Reichsbeirat für das Kraftfahrwesen gegen diese Stellungnahme der deutschen Delegierten Front zu machen.

Die Beratungen im allgemeinen über die allgemeine Verordnung gestalteten sich, ebenfalls veranlasst durch die Grösse der Konferenz, äusserst schleppend. Schliesslich konnte ein definitiver Beschluss über den sofortigen Abschluss einer neuen Konvention durchgeführt werden. Leider hat die deutsche Delegation dieses Abkommen nicht unterzeichnet. Es muss unbedingt versucht werden, bis zum 20. Juni, als Endtermin der Unterzeichnungsmöglichkeit, die deutsche Regierung zu veranlassen, dass auch sie ohne Rücksicht auf die einzelnen landwirtschaftlichen Interessen das Abkommen unterzeichnet. Es wird weiterhin Aufgabe unserer organisierten Kollegen in allen Ländern sein, sich von ihren Regierungen einen Bericht über den Ausgang der Konferenz einzufordern und die von der I.T.F. aufgestellten Punkte als internationale Forderungen an ihre Regierungen einzureichen.

REITZ.



Beschlüsse der III. Internationalen Schiffahrts-Konferenz.

Die III. Internationale Schiffahrtskonferenz, die im April dieses Jahres in London unter Beteiligung von Vertretern aus 14 verschiedenen Ländern zusammentrat, beschäftigte sich u. a. mit einer Reihe von Fragen, die auch die Arbeiterschaft mehr oder weniger eng berühren.

Den Beginn bildete eine Auseinandersetzung mit dem Internationalen Arbeitsamt. Dieses hatte bekanntlich auch die Frage der Aufsicht der Uebersee-Auswanderer an Bord auf die Tagesordnung der 8. Internationalen Arbeitskonferenz gesetzt. Nach dem übereinstimmenden Urteil der in London versammelten Reeder soll sich das Internationale Arbeitsamt hierdurch einer Ueberschreitung seines eigentlichen Aufgabengebietes schuldig gemacht und sich ihm nicht zustehende Befugnisse angemasst haben, da sich das Arbeitsamt bestenfalls nur mit dem Schutz des Arbeiters in seiner Eigenschaft als Verkäufer der Arbeitskraft, nicht aber mit dem Schutz des Arbeiters als Schiffspassagier zu befassen habe. „Arbeiterfürsorge“ — so schreibt beispielsweise das deutsche Reederblatt „Hansa“ — „bedeutet nur die Fürsorge um den Arbeiter als solchen, d. h. während der Zeit, in der er seinem Beruf nachgeht, nicht aber, dass man ihn auch in der Zeit, in der er seinem Beruf nicht nachgeht, mit Fürsorge-Massnahmen umgeben darf“.

Ob und wie eine solche Auffassung mit dem Teil XIII des Versailler Vertrags zu vereinbaren wäre, sei hier weiter nicht untersucht. Wir begnügen uns lediglich mit der Feststellung, dass auch die nationalen Arbeitsschutzgesetzgebungen nie einen derart engen Standpunkt eingenommen und ihr Aufgabengebiet nicht in der angedeuteten Weise abgegrenzt haben. In der Tat ist ein wirklicher Schutz der Arbeit nicht denkbar, wenn er den Arbeiter nur in seinem Arbeitsverhältnis und nicht auch ausserhalb dieses zu erfassen trachtet. Die Ausdehnung des Schutzes auf den Arbeiter gerade in seiner Eigenschaft als Uebersee-Auswanderer ist aber auch um so gebotener als er nicht dem Vergnügungsreisenden gleichzustellen ist, sondern in der Regel unter wirtschaftlichem Zwang sich zur Auswanderung entschliesst. Ueberdies ist das einzige Kapital, das dem auswandernden Arbeiter zur Verfügung steht, die Arbeitskraft, so eng mit dem Gesundheitszustand verknüpft, dass der Gesundheit nachteilige Einflüsse während der Ueberfahrt zugleich auch eine Gefährdung der Arbeitskraft bedeuten. Nur um Fernhaltung gesundheitlicher Schädigungen handelt es sich aber bei den vom Internationalen Arbeitsamt erwogenen Massnahmen.

Unzufriedenheit kam auf der Londoner Konferenz auch hinsichtlich der Tätigkeit der Seehäfen- und Seeschiffahrts Unterkommission des Völkerbundes zum Ausdruck. Auch diese Völkerbundskommission übt nach Ansicht der Reeder nicht genügend Zurückhaltung, sondern befasst sich mit Dingen, die die Reeder bisher gewohnt waren, unter sich oder den von ihnen so gut wie ausschliesslich beherrschten Instanzen (Internationale Handelskammer, diplomatische

Seerechtskonferenz u. dergl.) zu regeln oder nicht zu regeln. Die Meinung der III. Internationalen Seeschiffahrtskonferenz hierüber wurde in der nachstehenden Entschliessung niedergelegt:

„Die Schiffahrtskonferenz, Vertreterin der Seeschiffahrt aller Länder:

1. stellt unter schweren Bedenken die überaus schnelle Vergrösserung und das Vermehren von internationalen Organisationen fest, die gleichzeitig die Regierungen und Gewerbe und andere Interessen repräsentieren, wodurch eine unnötige Kollision mit der Betätigung der Stellen herbeigeführt wird, die unmittelbar für die Fortführung von Industrie und Gewerbe verantwortlich sind und wodurch die Arbeitszeit der Gewerbetreibenden selbst übermässig beansprucht wird;

2. ist bereit, mit dem Völkerbund zusammen zu arbeiten, um die Freiheit von Verkehr jeder Art und gleiche Behandlung des Handels aller Nationen zu erreichen und aufrecht zu erhalten. Die Konferenz glaubt aber, dass die Tätigkeit des Völkerbundes in Bezug auf Seeschiffahrtssachen nur auf solche Gegenstände beschränkt werden sollte.

3. Um diese Ziele zu erreichen, ist es notwendig, dass:

- a) die Kommission des Völkerbundes, die sich mit Seeschiffahrtssachen beschäftigt, so zusammen gesetzt sein sollte, dass sowohl die Regierungen der ersten Schiffahrtsländer als auch die Seeschiffahrt selbst massgebend vertreten sind;
- b) dieses Komitee anerkennt, dass es nur koordinierte Funktionen ausüben darf, und sich auf Sachverständige für Vorschläge stützen muss.

4. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte sich die Kommission weiter der Mitarbeit des Comité Maritime wie der Brüsseler Seerechtskonferenz in Bezug auf alle Fragen internationalen Seerechts bedienen und besondere Konferenzen der Seeschiffahrtsländer wie die in der 1914 in London abgehaltene Konferenz anrufen, wenn Fragen des Schiffahrtsbetriebes selbst behandelt werden sollen.“

Von besonderem Interesse sind schliesslich noch die Verhandlungen zu dem Punkt 5 der Tagesordnung: Sicherheit des menschlichen Lebens auf See. Hier ist es namentlich die unter dem Eindruck des Untergangs der „Titanic“ in 1914 zustande gekommene „Konvention zum Schutze des menschlichen Lebens auf See“, die den Reedern grosse Unannehmlichkeiten bereitet, da sie ihnen eine Reihe von Verpflichtungen auferlegt. Die Schiffahrtskonferenz erneuerte daher ihr schon früher zum Ausdruck gebrachtes Verlangen nach baldiger Einberufung einer Regierungskonferenz, „die die Revision der Konvention zur Sicherung des menschlichen Lebens auf See zum Ziele hat“.

Unter den Aenderungen, die die Londoner Konferenz befürwortet, interessiert hier die Regelung der drahtlosen Telegraphie an Bord von Schiffen. Hierzu hatte das besonders mit der Prüfung dieser Frage betraute Komitee der Konferenz eine Reihe von Vorschlägen unterbreitet, die u. a. die Verpflichtung zur Ausrüstung mit drahtloser Telegraphie erst bei einer Schiffsgrösse von 2000 B.R.T. vorsehen, vorausgesetzt, dass ein Schiff nicht mehr als zwölf Passagiere oder mehr als 50 Personen insgesamt an Bord hat. Ferner wurde der Grundsatz aufgestellt, dass irgendein Schiffsangehöriger den Funkdienst versehen darf und dass also die Bedienung der drahtlosen Telegraphie nicht auf im Funkdienst ausgebildete Personen zu beschränken ist. Die Schiffe sollen nicht gehalten sein, mehr als einen Funkdiensttuenden oder Funkkundigen an Bord zu haben, obwohl dauernde Dienstbereitschaft zur Regel erhoben werden soll. Dies soll durchführbar werden durch die Einführung eines automatischen Empfangsapparates, der nach der Aussage britischer Reeder nun tatsächlich in einer brauchbaren Form besteht und von dem die Reeder geradezu eine Umwälzung des Funkdienstes erwarten.

NOTIZEN.

Was gibt das amerikanische Volk für den Landverkehr aus?

Eine Handhabe zur Beantwortung dieser Frage bietet eine vom Bureau of Industrial Technology für die Vereinigten Staaten bearbeitete Statistik, die vor kurzem erschienen ist. Danach betragen die Gesamtausgaben der Bevölkerung dieses Landes für den Eisenbahntransport in 1925 6 187 000 000 Dollar und die Ausgaben für den Autotransport 10 543 000 000 Dollar. Dabei sind in der letzteren Zahl die Anschaffungskosten nicht einbegriffen, ebenso sind die Ausgaben für den Bau von Verkehrsstrassen nicht eingeschlossen. Würde man diese Kosten noch hinzuzählen, so käme man zu einer Gesamtausgabe für den Autoverkehr von rund 15 250 000 000 Dollar, da die Anschaffungskosten für Autos auf 3 750 000 000 und die Strassenbaukosten auf 1 000 000 000 Dollar beziffert werden, während in demselben Jahre von den Eisenbahngesellschaften insgesamt nur 754 000 000 Dollar für Verbesserungen des Eisenbahnnetzes und des Materials ausgegeben worden sind. Aber auch wenn man nur die reinen Betriebskosten für den Autoverkehr in Betracht zieht, gibt die Bevölkerung der Vereinigten Staaten schon mehr als eineinhalb Mal soviel für den Autoverkehr aus als für den Eisenbahnverkehr.

Die rasche Zunahme des Autoverkehrs in den Vereinigten Staaten wird erhellt durch die Gegenüberstellung der entsprechenden Ausgabebeiziffern für 1920. Damals kostete der Eisenbahnverkehr die Öffentlichkeit etwa 7 140 000 000 Dollar und der Autoverkehr (Betriebskosten allein) 6 500 000 000 Dollar. Das Ausgabenverhältnis hat sich also im Laufe von fünf Jahren ganz gewaltig zu Gunsten des Autoverkehrs verschoben.

Der Luftverkehr in Italien.

Im April dieses Jahres sind die ersten beiden italienischen Luftlinien dem Verkehr übergeben worden. Die eine Linie verbindet Triest mit Turin und wird mit Wasserflugzeugen betrieben, während die andere dem Verkehr Genua-Rom-Neapel und Palermo dient. Im letzteren Falle dauert die Fahrt etwa 8 Stunden. Die Errichtung weiterer In- und Auslands-Luftlinien soll im Laufe des Jahres noch erfolgen.

Die verkehrsstörende Strassenbahn.

Der Stadtverkehr von Stockholm scheint einen derartigen Umfang anzunehmen, dass die Strassenbahn bereits als ein Verkehrshindernis empfunden wird. Wie berichtet wird erwägt man daher, die Strassenbahn durch Autobuslinien zu ersetzen.

Englische Eisenbahner über Sowjetrussland.

Eine Delegation englischer Eisenbahner, die während sechs Wochen in Sowjet-Russland weilte, hat über ihre Erfahrungen u. a. folgendes erklärt:

"Wir haben den Eisenbahnverkehr gründlich studiert und festgestellt, dass er ungestört abgewickelt wird. Wir haben einen gewaltigen Eindruck bekommen von der Begeisterung, womit die Arbeiter die ökonomische Lage des Landes zu verbessern bestrebt sind. Sowjetrussland bietet der ganzen Welt ein prächtiges Beispiel, wie man für die Gesundheit der Arbeiter sorgen muss. Der Aufbau der Gewerkschaften ist vollendet. Das Wahlsystem ermöglicht einen engen Kontakt mit den Massen. Die Löhne und Arbeitsbedingungen sind besser als vor der Revolution. In Anbetracht des schnellen ökonomischen Aufschwungs der Sowjet-Union ist die Delegation davon überzeugt, dass die Lage der Arbeiter auch in Zukunft eine Besserung erfahren wird. Die kolossalen Fortschritte auf dem Gebiete der Elektrifizierung sind in mancher Hinsicht grösser als in England."

Der erschwerte Dienst auf modernen Lokomotiven.

Die Erschwerung des Lokomotiv-Dienstes durch die Einführung der modernen Lokomotiven wird gewöhnlich von Unternehmerseite bestritten. In dieser Hinsicht ist nun von Interesse, was das Organ der englischen Eisenbahn-Industrie, die Railway Gazette, über während des letzten Eisenbahnstreiks gesammelte Erfahrungen schreibt. "Solche Ereignisse", so lesen wir, "bieten den älteren Maschinen-Typen oft Gelegenheit, ihre Eigenschaften aufs neue zu zeigen. Die Erfahrung vieler Amateur-Lokomotivführer und -Heizer war, dass diese Maschinen leichter zu führen sind und von dem weniger Erfahrenen rascher bedient werden können. Dies könnte bis zu einem gewissen Grade auf den einfacheren Charakter der Kontrollvorrichtungen sowie auf den Umstand zurückgeführt werden, dass die Feuerbüchse kleiner und daher leichter zu heizen ist. In einem uns bekannten Fall war das Personal, nachdem es Versuche mit einer grösseren und moderneren Lokomotive gemacht hatte, nur zu froh, den Dienst auf einer kleineren und weniger leistungsfähigen Lokomotive, deren Führung ihm schon

vorher anvertraut gewesen war, wieder versehen zu können obwohl die sonstigen Dienstumstände die gleichen waren. Die moderne Lokomotive mit hoher Leistungsfähigkeit ist natürlich eine viel kompliziertere Maschine als die älteren und einfacheren Typen. Es ist grössere Erfahrung notwendig, um sie mit Vorteil bedienen zu können."

Eisenbahn und Kraftwagen.

"Im allgemeinen", so schreibt die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, "klagen die Eisenbahnen heutzutage über den Wettbewerb, den ihnen der Kraftwagen bereitet, und den Verlust an Verkehr, den er von ihnen ablenkt. Auf einer Versammlung des Verbandes der Strassenbauer in Chicago haben die Leiter zweier amerikanischer Eisenbahngesellschaften den entgegengesetzten Standpunkt eingenommen. Sie sehen den Kraftwagen als den Helfer der Eisenbahn an. Die Strasse ist, namentlich in entwicklungsfähigen Ländern, nach ihrer Ansicht eine Ergänzung der Eisenbahn, indem sie die abseits der Eisenbahn gelegenen Ortschaften an diese anschliesst. Infolgedessen führt der Kraftwagen der Eisenbahn Verkehr zu. Wenn er auch im Nahverkehr der Eisenbahn Abbruch tut, so bleibt ihr doch der Fern- und der Massenverkehr, und da der Kraftwagen auf seinen kurzen Fahrten ausreicht, so fördert er auch das Reisen auf weite Entfernungen, für die allein die Eisenbahn in Frage kommt. Wenn die Eisenbahn den Stückgutverkehr auf nahe Entfernungen an den Kraftwagen abgeben muss, so ist das nur vorteilhaft für sie, denn dieser Verkehr kostet Geld und bringt wenig ein. Ausserdem führt der Strassenbau, der Hand in Hand mit dem Kraftwagenverkehr geht, den Eisenbahnen Verkehr zu, indem diese die Maschinen und Geräte und die Baustoffe für den Strassenbau zu befördern haben. Endlich trägt der Kraftwagen insofern zum Eisenbahnverkehr bei, als er Anlass zum Versand von Ersatzteilen, Zubehör, Betriebsstoffen u. dergl. gibt. Bei der Illinois-Central-Eisenbahn bringt dieser Verkehr z. B. ein Achtel der Gesamteinnahmen auf. Andererseits wurde zugegeben, dass zuweilen einander widerstrebende Interessen auf beiden Seiten in Frage kommen; Eisenbahn und Kraftwagen sollten aber zusammen arbeiten als einander im Wettbewerb befehlen."

Der Kraftwagendienst einer französischen Eisenbahngesellschaft.

Die französische Eisenbahngesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer (P.-L.-M.) hat schon verhältnismässig früh ihr Eisenbahnnetz durch Kraftwagenlinien ergänzt. Der Umfang des von ihr kontrollierten Kraftwagendienstes hat sich — wie die nachstehende Uebersicht zeigt — namentlich im Laufe des letzten Jahres erheblich erweitert.

Es betrug	1921	1924	1925
im Jahr:			
die Zahl der Kraftwagendienste	40	85	110
die Länge des Kraftwagen-Netzes (in km.)	4270	9600	12 000
die Zahl der geleisteten Kraftwagen-Kilometer	700 000	1 238 000	1 700 000

Die französische Verkehrs-Luftschiffahrt in 1925.

Die fünf in Frankreich bestehenden Luftverkehrsgesellschaften haben in 1925 insgesamt 4 712 888 Flugkilometer geleistet. Befördert wurden 19 668 Passagiere, 949 209 Kilo Stückgut und 890 545 Kilo Poststücke.

Von den geflogenen Kilometern entfallen mehr als die Hälfte (genau 2 403 286 km.) auf die Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques, die die Linie Toulouse-Barcelone-Casablanca-Dakar betreibt. Diese Gesellschaft hat auch allein 833 654 Kilo Poststücke befördert. Dagegen steht sie nach der Zahl der beförderten Passagiere an zweiter Stelle. Sie beförderte 5963 Passagiere während die Compagnie Air-Union, die die Linie Paris-London betreibt, 7 708 Passagiere beförderte.

Die Auswanderung aus England in 1924 und 1925.

Aus England und Nord-Irland sind in 1925 insgesamt 140 595 Personen ausgewandert. Von diesen gingen 38 662 nach Britisch Nord-Amerika, 35 006 nach Australien, 11 730 nach Neuseeland und 19 827 nach andern britischen Besitzungen, während sich 29 549 nach den Vereinigten Staaten und 5 820 nach andern Ländern wendeten.

In 1924 wanderten insgesamt 155 374 Personen aus. 63 016 gingen nach Britisch Nordamerika, 38 599 nach Australien, 11 061 nach Neuseeland und 19 541 in andere britische Besitzungen. Die Zahl der Auswanderer nach den Vereinigten Staaten war 17 315, die Zahl der Auswanderer nach andern Ländern 5842.

In 1925 wanderten also rund 15 000 weniger Personen aus als in 1924. Gleichzeitig hat sich aber die Zahl der Auswanderer nach den Vereinigten Staaten doch um über 12 000 Personen gegenüber 1924 vermehrt, während die Auswanderung nach Britisch Nordamerika um rund 24½ Tausend Personen zurückging.

Die Bevölkerungsverteilung auf Stadt und Land in Deutschland.

Nach der im Juni 1925 stattgefundenen Volkszählung wohnten in Deutschland von 100 Personen je 27 in Gross-Städten mit über 100 000 Einwohner, 37 in Klein- und Mittelstädten von 2000—100 000 Einwohner, und 36 in Landgemeinden bis 2000 Einwohner.

In 1900 war die Bevölkerungsverteilung wie folgt: 16 v. H. wohnten in Gross-Städten, 38 v. H. in Klein- und Mittelstädten, und 46 v. H. in Landgemeinden.

In 1875 wohnten auf dem Lande noch 61, in Klein- und Mittelstädten 33, und in Grosstädten nur 6 von je 100 Personen.

ESPERANTO.

Die Wunde internationaler Kongresse.

"Man erinnert sich, dass die Sprachenfrage die Organisatoren der Konferenz von Washington und Ottawa sehr beschäftigt hatte. Da es dem Bureau nicht möglich war, geübte Uebersetzer nach Amerika kommen zu lassen, mussten die so wichtigen Uebersetzungsdienste am Orte improvisiert werden. Wie man nicht anders erwarten konnte, waren die Ergebnisse dieser Improvisation nicht sehr befriedigend. Die Aussprache litt unter der Unerfahrenheit der Uebersetzer und Stenographen. Hierzu kam, dass die Teilnahme von Delegierten aus dem lateinischen Amerika die Frage des Gebrauchs einer vierten Sprache, der spanischen, aufwarf. Tatsächlich wurde von den Interessenten hierum in formeller Weise ersucht. Der Aufsichtsrat hatte das Washingtoner Bureau gebeten, diese Frage, die wohl die Wunde aller internationaler Kongresse darstellt, und die bisher kein Arzt zu heilen vermochte, zu studieren. Da das Bureau keinen Ausweg anzugeben wusste, hat es das Exekutivkomitee ersucht, selbst seine Auffassung hierzu zu äussern. Dieses hat nun beschlossen, alle Gruppen zu befragen in der Hoffnung, dass die umfangreiche Erhebung zu einem praktischen Lösung führt."

(Aus "Bulletin Interparlementaire", Organ Officiel du Bureau de "l'Union Interparlementaire", Mars-Avril 1926).

Esperanto die Lösung.

"Wenn der I.G.B. zum Sprachenstudium ermuntern soll, müsste er erst auf Esperanto hinweisen, und zwar aus folgenden vier Gründen:

1. Esperanto ist viel leichter zu erlernen als jede andere Sprache;
2. würde die Kenntnis des Esp. vollauf genügen um sich mit esperantokundigen Gesinnungsfreunden aller Länder mündlich und schriftlich zu verständigen;
3. ist die Kenntnis des Esp. eine hervorragende Schule für Fremdsprachen, und
4. ist das Prinzip der Dreisprachigkeit in Esp. in idealer Weise verwirklicht, weil Esp. in der Hauptsache aus den Wortelementen der drei europäischen Hauptsprachen (Englisch, Deutsch, Französisch) besteht.

Die Sprachenfrage in der internationalen Gewerkschaftsbewegung kann einer gedeihlichen Lösung nur entgegengeführt werden, wenn Esperanto als Grundlage für ein weiteres Sprachstudium genommen wird."

(G. Pietsch im "Gewerkschafts-Archiv", herausgegeben von Karl Zwing, Jena).

Ein Antrag zum Kongress des Schwedischen Gewerkschaftsbundes.

"Ohne Zweifel wäre es für die augenblicklich herrschende intensive internationale Zusammenarbeit von grossem Vorteil, wenn wir eine gemeinsame neutrale Sprache besässen. Besonders wäre dieser Vorteil von Bedeutung bei internationalen Konferenzen und Kongressen, deren Verhandlungen bis jetzt so erschwert werden durch langwierige und oft undeutliche Uebersetzungen. Besonders die Arbeiterbewegung würde viel gewinnen bei Einführung einer internationalen Hilfssprache.

Wir stellen anheim, der Kongress möge sich aussprechen dafür, dass Esperanto als internationale Sprache für die Ar-

beiterbewegung angenommen wird, den Beschluss fassen, dass den Vertretern des Schwedischen Gewerkschaftsbundes aufgetragen wird bei jeder Gelegenheit einen etwaigen Vorschlag betr. Ausbreitung von Esperanto unter der Arbeiterklasse zu unterstützen, mit der Absicht, dass das oben erwähnte Ziel baldmöglichst verwirklicht werden könnte. . . ."

Meine beschiedene Meinung.

Einer Einladung entsprechend gebe ich hier in einigen Worten meine Meinung über den Nutzen von Esperanto als Hilfssprache für unsere internationalen Beziehungen wieder.

Es ist schwer, den Wert irgend einer Sache, auf was sich diese auch beziehen möge, gebührend zu schätzen, solange wir nicht durch Erfahrung wissen, in welchem Grade sie sich für den Ausdruck oder die Verwirklichung unserer Wünsche nützlich erweist.

Aus meiner eigenen schmerzlichen Erfahrung bin ich überzeugt von den Schwierigkeiten, die aus dem Gebrauch verschiedener Sprachen der vollen Entfaltung der internationalen Organisationen entgegenstehen, da dies uns hindert, in eine direkte Fühlung mit den angeschlossenen Mitgliedern in verschiedenen Ländern zu treten.

Ich selbst habe nicht die geringste Ursache, mich über die Uebersetzer, die mir zur Seite standen, zu beklagen oder gegen ihre Dienste Einwendungen zu erheben und ich benütze diese Gelegenheit, um erneut meine Hochschätzung für die gewissenhafte Arbeit der Uebersetzer auszudrücken.

Wenn ich wünsche und hoffe, dass Esperanto als Hilfssprache für unsere internationalen Beziehungen angenommen wird und wenn ich und die Mitglieder des Exekutiv-Komitees des Spanischen Eisenbahnerverbandes überzeugt von dem Nutzen und der Branchbarkeit von Esperanto einen Lehrkursus in dieser Hilfssprache in "La Unión Ferroviaria" eröffnet haben, so ist dies auf den begreiflichen und hochgesinnten Wunsch zurückzuführen, an der Schärfung eines Instruments zu helfen, das wir als unerlässlich für die internationale Organisation der Arbeiterklasse in ihrem Streben, ihre hohen Ziele zu verwirklichen, erachten.

TRIFON GOMEZ,

Generalratsmitglied der I. T. F.

Esperanto in der Praxis.

Während der Pfingstfeiertage fand in Paris der 6. Kongress der Föderation von Arbeiter-Esperantisten statt.

Die Humanité berichtet hierüber u.a.:

"Dieser Kongress war kein internationaler. Indessen kamen einige "ausländische" Esperantisten, um die Grüsse von verwandten Organisationen zu überbringen. Es waren anwesend: vier Engländer, zwei Deutsche, ein Pole, ein Ungar und ein Deutsch-Schweizer. Da keiner dieser Kameraden französisch sprach und alle den Debatten zu folgen wünschten, beschlossen die Kongressteilnehmer, Esperanto als Verhandlungssprache zu benützen. Und einmal mehr konnte festgestellt werden, mit welcher Leichtigkeit gewöhnliche Handarbeiter ihre Gedanken mit Hilfe der internationalen Sprache ausdrücken können."

Vertretung der I.T.F. auf dem Internationalen Esperantisten-Kongress.

Das Direktionskomitee der I.T.F. hat beschlossen, einer an die I.T.F. ergangenen Einladung entsprechend, einen Vertreter nach dem in den Tagen vom 31. Juli bis 7. August in Edinburg stattfindenden Internationalen Esperantisten-Kongress zu entsenden. Mit der Vertretung wurde C. T. Cramp, der Vorsitzende der I.T.F., betraut.