



**MITTEILUNGSBLATT**  
DER  
**INTERNATIONALEN**  
**TRANSPORTARBEITER FÖDERATION**

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: **INTRANSE-AMSTERDAM**      SITZ: **AMSTERDAM**  
[HOLLAND]      VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER: **20186**

## INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines: Ein Schritt vorwärts? . . . . .	129	Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Bulgarien). . . . .	135	* Vorschriften und Massnahmen zum Schutze der Hafnarbeiter (Schweden) . . . . .	141
Der Tätigkeitsbericht des I. T. F. Sekretariats für 1924 und 1925 . . . . .	131	Die Einmannbedienung auf Elektrolokomotiven . . . . .	137	Seelente: Vergleichender Lohnindex der verschiedenen Seeleutgruppen nach dem Stand vom 1. August 1926 . . . . .	143
Der Kampf für verkürzte Arbeitszeit . . . . .	132	Transportarbeiter: Vierter Jahresbericht der Transport- and General Workers' Union	140	Notizen . . . . .	144
Rundschau . . . . .	134	Der Allgemeine Holländische Transportarbeiterbund in den Jahren 1924 und 1925	140	Esperanto . . . . .	144
Mitteilungen des Sekretariats . . . . .	134				

**Die Oktober-Nummer des Mitteilungsblattes wird mit der November-Nummer verbunden und Mitte November erscheinen. ::**

## ALLGEMEINES

### Ein Schritt vorwärts?

Der Kongress der I. T. F. tritt dieses Mal in einem Zeitpunkt zusammen, in dem der Gegner der Arbeiterklasse, der national und international eng verbundene Kapitalismus, zielbewusster als je seine Versuche, seine in den ersten Nachkriegsjahren erschütterte Lage auf Kosten der Arbeitsbedingungen und des Lohnstandards der Arbeiterklasse zu überwinden, fortsetzt und durchführt.

Was für Hunderttausende bisher nicht viel mehr war als eine mit den Lippen anerkannte Theorie — die Interessengemeinschaft aller Arbeiter, nicht nur im selben Betrieb, im selben Beruf und im selben Land, sondern die Interessengemeinschaft aller, die arbeiten und schuften und ausgebeutet werden, gleichgültig wo sie leben und was sie arbeiten und wie sie ausgebeutet werden; der innere Zusammenhang, der zwischen den Arbeitsverhältnissen und den Lebensbedingungen aller besteht — beginnt für viele mehr und mehr ein klarer Begriff, eine in ihrem ganzen Umfang deutliche Tatsache zu werden.

Und langsam, ganz langsam — viel zu langsam noch — beginnt es bei den Arbeitern durchzudringen, dass es nicht allein schöne, in einer Versammlung

oder in einem Artikel nach dem Mund gesprochene Phrasen sind, dass die Proletarier aller Länder sich vereinigen müssen, dass einer für alle und alle für einen eintreten müssen, und dass der Kampf eines Teils der Arbeiter zugleich ein Kampf ist, der die ganze Arbeiterklasse angeht. Es beginnt durchzudringen, nicht nur dass die Kapitalisten stets stärker über alle Landesgrenzen hinweg international verbunden sind und gemeinsame Interessen haben und verfolgen, sondern auch, dass die sogenannte Interessengemeinschaft zwischen Arbeitgebern und Arbeitern des einen Landes gegen die von Arbeitgebern und Arbeitern eines andern Landes, Schwindel ist, allein darauf angelegt, den Klassenkampf im eigenen Land zu trüben, die auf wirklicher Interessen- und Klassengemeinschaft beruhende Solidarität mit den Arbeitern anderer Länder zu verhindern oder zu erschweren und so die Ausbeutungsmöglichkeiten zu beständigen und zu vergrössern. Und mehr und mehr auch gewinnt die Einsicht Feld, dass — noch ganz abgesehen von den grösseren und weiteren Zielen, denen die Arbeiterklasse nachstrebt — schon der tägliche Kampf für die Behauptung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen mehr und mehr aus dem Rahmen der nationalen in den der internationalen Verhältnisse treten muss, soll dieser Kampf mit Aussicht auf Erfolg geführt werden können, d.h. dass nicht nur jeder in einem Land, in einem Beruf oder einer Industrie geführte Kampf und sein Ausgang von Einfluss ist auf die Arbeitsbedingungen auch in anderen Berufen und Industrien desselben Landes, sondern auch auf die — vor allem in demselben Beruf und in derselben Industrie — in andern Ländern. Und dass darum der Kampf — will er Erfolg haben, soll er im richtigen Augenblick geführt werden, will er die grösstmögliche Hilfe und Unterstützung erlangen von allen, die ihn unterstützen können und müssen, finanziell und tatkräftig, — in engem Einvernehmen mit allen interessierten Organisationen im eigenen Land und ausserhalb dieses vorbereitet und geführt werden muss.

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

In der Periode, die verstrichen ist, seitdem die der I.T.F. angeschlossenen Organisationen vor nunmehr zwei Jahren in Hamburg zuletzt auf einem internationalen Kongress zusammenkamen, ist im eigenen Kreise der Notwendigkeit dieses internationalen Zusammenwirkens stärker als je in den Vordergrund getreten. Fast kein Monat ist vorbeigegangen, dass nicht die eine oder die andere der angeschlossenen Organisationen, vor allem die der Hafenarbeiter und Seeleute, durch Vermittlung des I.T.F.-Sekretariats an die Hilfe der der I.T.F. angeschlossenen Schwesterorganisationen appellierte. Wo immer die Arbeiter in den Kampf traten, in Norwegen oder in Griechenland, in Schweden, in Dänemark, in Frankreich, in Belgien, in Finnland, in Letland, in England, in Deutschland oder sonstwo — immer wieder kam das Ersuchen: „Unterstützt und helft uns! Unterstützt uns, wo nötig, mit Geld, aber vor allem unterstützt uns tatkräftig! Weigert, für unsere Häfen bestimmte Schiffe zu löschen oder zu laden! Verhindert Anmusterungen! Boykottiert Transporte von oder nach unserem Kampfgebiet!“ Und zuletzt war es die Bergarbeiter-Internationale, die einen wiederholten Beruf auf die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Organisationen tat, um den Kampf der englischen Bergarbeiter durch Verhinderung von Steinkohlentransporten aus kontinentalen Häfen nach England zu unterstützen.

Und jedes Mal gingen vom I.T.F.-Sekretariat an die angeschlossenen Organisationen die Telegramme und Briefe aus, die das Ersuchen der im Kampf befindlichen Kameraden weiterleiteten, die Befolgung dringend befürworteten und — soweit das Sekretariat selbst solche besass — nähere Informationen über den Konflikt enthielten.

Aus dem Bericht, der über die Jahre 1924 und 1925 dem Kongress vorgelegt wird, geht — wenn auch unvollkommen — hervor, wie die angeschlossenen Organisationen auf diese Gesuche reagierten, wie sie Unterstützung verliehen und was durch diese Unterstützung erreicht wurde. Sofort müssen wir jedem Bluff abhold — erklären, dass in keiner Hinsicht in jedem Falle die Unterstützung in dem Umfang gewährt wurde als verlangt war und notwendig gewesen wäre. Oft waren die Organisationen, an die der Aufruf um tatkräftige Unterstützung gerichtet wurde, zu schwach, um den Schiffsverkehr nach einem bestimmten Land, nach einem bestimmten Hafen oder für ein bestimmtes Unternehmen zu boykottieren; mitunter erreichte sie das Gesuch auch zu spät oder erwiesen sich die erforderlichen Informationen als zu unzureichend. Aber im Grossen und Ganzen wurde getan, was möglich war und es kann nur bedauert werden, dass das was möglich war noch nicht von grösserem Umfang war als es war. Und im Hinblick auf das, was an internationaler Solidarität in andern Industrien und Berufen verrichtet wurde, haben die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Organisationen keine Ursache, sich zu schämen.

Wohl haben wir aber, im eigenen Interesse, im Interesse der I.T.F. und im Interesse der Arbeiterbewegung als Ganzes, alle Ursache, um einmal zu untersuchen, welche Gebrechen und Mängel der bisher befolgten Taktik und Haltung noch anhaften. Dies umso mehr als ohne Zweifel in der vor uns liegenden Periode als Folge der Angriffe der Arbeitgeber auf die

Arbeitsbedingungen im allgemeinen und auf die der Transportarbeiter im weitesten Sinne des Wortes im besonderen, Berufe auf die internationale Solidarität der I.T.F. und der ihr angeschlossenen Organisationen in noch stärkeren und häufigerer Masse als in der Vergangenheit erfolgen werden. Und steht es wohl fest, dass, soll die erbetene Hilfe auf zweckmässige Weise gewährt werden, die Hilfe und die Unterstützung verlangenden Organisationen selbst dann in mancher Hinsicht strengere Anforderungen erfüllen müssen, als bisher geschah.

Vor allem sollen besser als in der Vergangenheit, im voraus, ehe ein Konflikt ausbricht, die I.T.F. und durch ihre Vermittlung die ihr angeschlossenen Organisationen über einen möglichen Konflikt unterrichtet und darauf vorbereitet werden. Weder die I.T.F. und noch viel weniger die ihr angeschlossenen Organisationen sind Automate, bei denen man nur auf einen Knopf zu drücken braucht, d.h. denen man nur ein Telegramm zu schicken braucht, um sie in Funktion treten zu lassen. Jede Aktion erfordert Vorbereitung und nicht im geringsten eine Aktion, die, im direkten Interesse der Kameraden eines andern Landes liegend wohl auch indirekt die Interessen der Arbeiter berührt, deren Unterstützung gefragt wird, aber letztere doch immer weniger stark bewegt als eine Aktion, die sie für eigene Forderungen zu führen haben. Wozu dann noch kommt, dass sehr oft infolge verbindlicher Bestimmungen in Kollektivverträgen das unmittelbare Eingreifen einer Schwesterorganisation verhindert oder doch stark beeinträchtigt wird.

Daneben wird die Organisation, die Unterstützung und Hilfe fragt und erhält, während ihres Kampfes die I.T.F. und durch ihre Vermittlung die sie unterstützenden Organisationen, geregelt, wenn möglich täglich, unterrichten müssen über den Verlauf des Kampfes und — sein Ende. Auch in dieser Hinsicht lässt das Verantwortlichkeitsgefühl vieler Organisationen noch viel zu wünschen übrig. Nicht allein derjenigen, die der I.T.F. angeschlossenen sind, sondern auch anderer, die einen Beruf auf sie tun. So unglaublich es vielleicht klingen mag, aber keine einzige der Organisationen, die die I.T.F. um tatkräftige Unterstützung des Kampfes der englischen Bergarbeiter angingen, weder der englische Gewerkschaftsbund, noch die Bergarbeiter-Internationale, noch der I.G.B. sandten während des Kampfes auch nur die geringste Information und machten nicht einmal von dem Ablauf des Kampfes Mitteilung.

Und schliesslich wird auf die eine oder andere Weise gesorgt werden müssen für die finanzielle Seite des Kampfes. Unter den Kongressanträgen befinden sich zwei, die darauf hinaus zielen, einen zentralen Solidaritätsfonds ins Leben zu rufen. Wir sprechen die Hoffnung aus, dass der Kongress diese Anträge zum Beschluss erheben und die Massnahmen treffen wird, wodurch die gegenseitige Unterstützung besser und zweckmässiger geregelt wird als bisher der Fall war. Aber durch die Bildung eines zentralen Solidaritätsfonds wird den Schwierigkeiten und Anforderungen, die an die Transportarbeiterorganisationen auch auf finanziellem Gebiet bei internationalen Aktionen gestellt werden, nur zum Teile Rechnung getragen. Ein zentraler Solidaritätsfonds der I.T.F. kann nur dazu dienen, angeschlossene Organisationen im eigenen

Kämpfe zu unterstützen. Darüber hinaus ist es aber notwendig, dass auch Massnahmen getroffen werden, wodurch die finanziellen Lasten der Transportarbeiterorganisationen so viel als möglich erleichtert werden in denjenigen Fällen, in denen sie, auf Gesuch anderer, in den Kampf eintreten nicht für eigene direkte Interessen, sondern im Interesse von anderen Arbeiterkategorien. Schon früher haben wir darauf hingewiesen, dass, vorläufig wenigstens, die Transportarbeiterorganisationen berufen sind, wiederholt in die Bresche zu springen für andere, die Spitze abzubrechen, als Stosstrupp zu dienen im allgemeinen Kampf der Arbeiter. Das ist eine Aufgabe, die erfüllt werden muss, eine Aufgabe, die die Transportarbeiterorganisationen, die die I.T.F. in der Vergangenheit erfüllt haben bei dem Boykott über Ungarn, bei der Verhinderung von Waffentransporten im Kriege Polens gegen Sowjetrussland und nun jüngst wieder zur Zeit des allgemeinen Streiks in England zur Verhinderung von Kohlentransporten. Eine Aufgabe, die die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Organisationen auch in Zukunft erfüllen wollen und erfüllen werden. Aber erwartet darf werden, nein: verlangt muss werden, dass dann die andern Organisationen, dass der I.G.B. und die angeschlossenen Gewerkschaftszentralen dafür Sorge tragen und Massnahmen treffen, dass, wenn die Transportarbeiterorganisationen in den Kampf treten, wenigstens die finanziellen Lasten nicht einzig und allein von ihnen selber getragen werden müssen; dass die übrigen Arbeiter, die in andern Industrien tätig sind, durch Vermittlung des I.G.B., die Fonds schaffen und bereit stellen, um den Kampf der Transportarbeiter und seine eventuellen Folgen mit zu finanzieren.

Geschieht das nicht, dann werden auf die Dauer die wiederholten und fortdauernden Aufrufe um tatkräftige Unterstützung nicht diejenige Antwort finden, die im Interesse des Kampfes der Arbeiterklasse seitens der I.T.F. und der ihr angeschlossenen Organisationen gegeben werden muss.

Möge der Pariser Kongress, gestützt auf die Erfahrungen der Vergangenheit und aus ihnen lernend die Massnahmen treffen, wodurch die internationale Solidarität im eigenen Kreise und ausserhalb praktisch verstärkt und die internationale Aktion in Zukunft gesichert werden wird. Gelingt dies dem Kongress, dann wird der Kongress von Paris einen grossen Schritt vorwärts bedeuten auf dem Wege des Kampfes für die Befreiung der Arbeiterklasse.

EDO FIMMEN.

### Der Tätigkeitsbericht des I. T. F.-Sekretariats für 1924 und 1925.

Von einer erfreulichen inneren Entwicklung zeugt der Tätigkeits- und Kassenbericht, den das Sekretariat der I.T.F. dem im September in Paris stattfindenden Internationalen Transportarbeiterkongress unterbreitet. Insgesamt waren der I.T.F. am 1. Januar 1926 83 Organisationen mit 2 140 123 Mitgliedern angeschlossenen gegenüber 72 Organisationen mit 1 958 617 Mitgliedern am 1. Januar 1924.

Besondere Beachtung beansprucht die starke Vermehrung der angeschlossenen Organisationen. Sie ist ein Hinweis dafür, dass die Erkenntnis der Notwendigkeit internationalen Zusammenschlusses unter den Gewerkschaften der Transport- und Verkehrsindustrie immer weiter durchdringt und dass die Werbekraft

der I.T.F. sich fortgesetzt steigert. Darauf deutet auch die Zunahme der Länder, nach denen die I.T.F. ihre Verbindungen ausstreckt. Sind doch in den beiden Berichtsjahren allein neun Länder neu hinzugekommen, sodass die I.T.F. nunmehr in 35 Ländern Mitglieder besitzt. Soweit Europa in Betracht kommt, sind die freien Transport- und Verkehrsgewerkschaften ziemlich lückenlos in der I.T.F. vereint. Abseits steht fast allein noch Russland und jener kleine Teil der Gewerkschaftsbewegung, der organisatorisch mit der Roten Gewerkschaftsinternationale verbunden ist. Mangelhaft sind dagegen noch die Verbindungen mit der überseeischen Gewerkschaftsbewegung. Immerhin konnte die I.T.F. auch in dieser Hinsicht bemerkenswerte Fortschritte machen, da sich in der Berichtszeit Organisationen aus Australien, Brasilien, Britisch-Indien, Niederländisch-Indien und Teneriffa angeschlossen haben. Darüber hinaus haben sich die schriftlichen Beziehungen mit einer Reihe anderer überseeischer Organisationen (namentlich in den Vereinigten Staaten und in Australien) weiter verdichtet, sodass wohl in absehbarer Zeit mit sonstigen wichtigen Anschlüssen gerechnet werden darf.

Auf die verschiedenen Sektionen verteilte sich die Mitgliedschaft am 1. Januar 1926 wie folgt:

Eisenbahner	1 298 151 Mitglieder
Transportarbeiter	731 090 „
Seeleute	110 882 „

Die stärkste Vermehrung weist die Gruppe Eisenbahner auf. Gegenüber dem Stande vom 1. Januar 1924 hat sich deren Mitgliederzahl von 1 103 790 auf 1 298 151 gehoben, während in derselben Zeit die Seeleute-Mitglieder von 54 581 auf 110 882 gestiegen sind. Dagegen ist die Transportarbeitergruppe gegenüber dem Stande vom 1. Januar 1924 von 874 587 auf 731 000 Mitglieder zurückgegangen. Verglichen mit dem Stande vom 1. Januar 1925 ist aber wieder eine Vermehrung um rund 25 000 Mitglieder eingetreten.

Infolge der unterschiedlichen Entwicklung der drei Sektionen hat sich deren prozentualer Anteil an der Gesamtmitgliedschaft weiter zu Gunsten der Eisenbahner verschoben. Diese stellten am 1. Januar 1926 60,6 Prozent aller Mitglieder gegen 54,3 Prozent am 1. Januar 1924 und 35,7 Prozent am 1. Januar 1920.

Betrachtet man indessen die Zahl der von den einzelnen Sektionen umfassten Mitgliederorganisationen, so zeigt sich eine fast gleichmässige Entwicklung. Es stieg in der Zeit von 1. Januar 1924 bis 1. Januar 1926 die Zahl der angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen von 26 auf 37, die der Transportarbeiterorganisationen von 21 auf 34 und die der Seeleuteorganisationen von 13 auf 20. (Man wird bemerken, dass eine Summierung dieser Ziffern die oben wiedergegebenen Zahlen etwas überschreitet. Dies ist darauf zurückzuführen, dass verschiedene angeschlossene Gewerkschaften sowohl Eisenbahner als Strassenbahner, oder sowohl Transportarbeiter als Seeleute organisieren.)

Innerhalb der Transportarbeitersektion war die Verteilung der Mitglieder am 1. Januar 1926 wie folgt:

Hafenarbeiter:	198 727 Mitgl.
Strassen- u. Kleinbahner	147 713 „
Kraftfahrer	41 626 „
Binnenschiffer	26 970 „
Kutscher und Fuhrleute	95 773 „
Speicherei- u. Lagerhausarbeiter	16 029 „
Luftfahrtpersonal	337 „
Sonstige	208 875 „

Für die beiden andern Sektionen waren die Angaben der Organisationen nicht hinreichend, um einen Einblick in die innere Gliederung zu vermitteln.

Mit der Zunahme der Mitgliederorganisationen ging

eine Zunahme der Sekretariatsgeschäfte einher. Einen grossen Raum nahm hierbei die publizistische Tätigkeit ein. Das „Mitteilungsblatt“ wurde weiter ausgebaut und erscheint ab 1. Januar 1926 ausser in der deutschen, englischen und französischen, auch in der schwedischen Sprache. Der Umfang wurde vom gleichen Zeitpunkt an von 12 auf 16 Seiten erweitert. Die Gesamtauflage beträgt seit Anfang 1926 6000 Exemplare.

Die meisten zahlenden Abonnenten entfallen auf die schwedische Ausgabe (1284). Von der deutschen Ausgabe wurden am 1. Januar 1926 953, von der französischen 148, von der englischen 115 Exemplare entgeltlich bezogen.

Die Presseberichte erschienen weiter in zweiwöchentlichem Abstand und zwar in den gleichen vier Sprachen wie das „Mitteilungsblatt“. Die Gesamtauflage stieg von 500 auf 700 Exemplare. Der Umfang der deutschen Ausgabe war in 1924 146, in 1925 126 Seiten.

Ausserdem wurden in den Berichtsjahren eine kleine Broschüre über die automatische Kuppelung und zwei Broschüren (Gesamtlumfang einzelsprachlich rund 300 Seiten) über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern in den drei Hauptsprachen herausgegeben. Sonstige grössere Arbeiten sind: 1 umfangreicher Bericht über verschiedene Eisenbahnerfragen an den im Sommer 1925 in Bellinzona stattgefundenen Internationalen Eisenbahnerkon-

gress, 1 Bericht über Strassenbahnerfragen an den im Herbst 1925 in Brüssel stattgefundenen Internationalen Strassenbahnerkongress, 1 bisher fünf Länder umfassender Bericht über die Sicherheitsmassnahmen zum Schutz der Hafenarbeiter, die Berichte über den allgemeinen Hamburger Kongress, den Eisenbahnerkongress in Bellinzona, den Strassenbahnerkongress in Brüssel.

Oeffter als früher wurde in den Berichtsjahren bei Ausbruch offener Konflikte an die Hilfe des Sekretariats appelliert. Bald handelte es sich um die Boykottierung von Schiffen, bald um die Verhinderung von gewissen Transporten, bald wurde finanzielle, bald moralische Unterstützung erbeten. Besonders wertvolle praktische Unterstützung konnte bei dem Grosskampf der Dänischen Arbeiterschaft im Frühjahr 1925 verliehen werden.

Der Kassenbericht zeigt eine Einnahme aus Mitgliederbeiträgen in Höhe von 99 458,81 Gulden für 1924, und in Höhe von 100 398,55 Gulden für 1925. Während das Jahr 1924 mit einem Verlustsaldo von rund 2 000 Gulden abschloss, weist der Kassenbericht für 1925 einen Gewinnsaldo in Höhe von rund 8 400 Gulden aus.

Dem Bericht sind zur Erhöhung der Uebersichtlichkeit mehrere graphische Darstellungen beigeheftet. Weitere den Wert des Berichts erhöhende Beilagen sind Uebersichten über die Beitragsregelung, die Finanzlage und das Pressewesen der angeschlossenen Organisationen.

## Der Kampf für verkürzte Arbeitszeit.

(-1e) *„Hinein in die Gewerkschaften — zum Kampf für den internationalen Achtstundentag“*, also lautet die Losung, die der Internationale Gewerkschaftsbund für die internationale gewerkschaftliche Propagandawoche herausgegeben hat. Damit ist stichwortartig angedeutet, worauf im Augenblick die Arbeiterschaft aller Länder ihre ganze Stosskraft zu richten hat und gleichzeitig liegt darin enthalten, dass der umfassendste Zusammenschluss der Arbeiterschaft in wirtschaftlichen Kampfverbänden die erste Voraussetzung für die allgemeine Durchsetzung des Achtstundentags bildet. In der Tat wäre es eine verhängnisvolle Illusion, wollte man glauben, dass eine Verkürzung der Arbeitszeit und deren Sicherung durch die Gesetzgebung anders als durch eine Machtentscheidung zwischen Kapital und Arbeit zu erreichen sei und dass irgendeine Instanz, von welcher Seite sie immer sanktioniert sein mag, den internationalen Achtstundentag dekretieren könne. Einen solchen Zauberstab hat niemand.

Die einzige Bürgschaft für die Erfüllung der Achtstundentag-Forderung stellt national und international die zusammengeballte Macht der Arbeiterschaft dar. Die Losungen „Hinein in die Gewerkschaften“ und „Kampf für den internationalen Achtstundentag“ stehen also nicht zufällig beieinander: beide bedingen und ergänzen sich.

Es sind nun bald vier Jahrzehnte, dass die Forderung des Achtstundentages zum ersten Male Gegenstand einer ebenso einheitlichen wie wuchtigen Kundgebung der internationalen Arbeiterschaft war. Es war dies auf dem Internationalen Sozialistenkongress, der 1889 in Paris stattfand. Aber die Delegierten dieses Kongresses hatten sich auch offen Rechenschaft darüber gegeben,

dass Beschlüsse allein den Weg zum Achtstundentag nicht freimachen und darum forderte der Kongress die Arbeiter aller Länder auf, in jedem Jahre durch Arbeitsruhe am 1. Mai für diese Forderung zu demonstrieren.

Erst nach dem Weltkriege schienen diese Betreibungen der Arbeiterschaft endgültig von Erfolg gekrönt zu werden. In verschiedenen Ländern des europäischen Kontinents, in denen alte Herrschaftsmächte wie von selbst zusammenbrachen und ihren jahrhundertlang behaupteten Platz zeitweilig der Arbeiterschaft räumen mussten, wurde der Achtstundentag aus einer Forderung eine Realität, die wie aus eigener Kraft auch auf andere Länder und Kontinente übergriff und über Nacht alle entgegenstehenden und aufgetürmten Hindernisse zerbrach.

Auch jene internationale Schar von Diplomaten, Politikern und Paragraphenmenschen, die in 1919 die politische Liquidierung des Weltkrieges vollzog, konnte an diesem Phänomen nicht achtlos vorübergehen. So sehr diese sich hinter dicken Mauern und hohen Aktenbergen gegen den Pulsschlag der Welt isoliert hatten, so wenig konnten sie doch das dumpfe Grollen überhören, das von Strassen, Plätzen, Betrieben und Fabriken zu ihnen drang. Darum hefteten sie den dicken Wälzern mit dem unentwirrbaren Paragraphengestrüpp, die sie der Welt nach langen durchnächtigten Sitzungen als Friedensverträge präsentierten, jene „Charte der Arbeit“ an, die der Arbeiterschaft die internationale Durchführung des Achtstundentages in Aussicht stellte.

Seitdem sind wieder sieben Jahre ins Land gegangen, ohne dass das feierliche Versprechen der Regierenden erfüllt worden ist. Die Situation ist nur insofern verändert als die durch die Charte der Arbeit ins Leben gerufene Internationale Arbeitsorganisation auf ihrer ersten Konferenz in Washington eine Konvention über den Achtstundentag ausgearbeitet und angenommen hat, die nun als historisches Dokument hinter

einem der vierhundert Fenster des neuen Verwaltungsgebäudes aufbewahrt wird, das das Internationale Arbeitsamt in diesem Sommer bezogen hat. Eine praktische Wirkung ist davon bisher nicht ausgegangen. Weder Arbeitscharte, noch Washingtoner Konvention, noch Internationales Arbeitsamt haben verhindern können, dass da, wo die Arbeiterschaft auf ihre Macht gestützt die verkürzte Arbeitszeit durchsetzen konnte, mit dem erst allmählichen und später immer rascher werdenden Wiedererstarken der Kapitalistenklasse, der Achtstundentag wieder durchlöchert, wenn nicht gar beseitigt wurde.

Gerade in den letzten Monaten haben sich diese Bestrebungen noch erheblich verdichtet. Entgegen allen bei der Einweihungsfeier des neuen Genfer Verwaltungsgebäudes von den Regierungsvertretern gemachten Beleuerungen bleibt die Ratifizierung der Washingtoner Konvention, die nach den Satzungen der Internationalen Arbeitsorganisation schon vor fünf Jahren erfolgt sein müsste, noch immer ausstehen. Noch ärger: in England wurde ein Gesetz angenommen, das die Verlängerung der Arbeitszeit im Bergbau von 7 auf 8 Stunden zulässt und in Italien ermächtigte der ungekrönte Faschistenkönig die Unternehmer durch Dekret zur Wiedereinführung der neunstündigen Arbeitszeit, ohne dass eine besondere Zulage für die zusätzliche Arbeitszeit zu zahlen ist. In Frankreich wurde in Verbindung mit den finanziellen Sanierungsprojekten ebenfalls zeitweilig die Ausserkraftsetzung des Achtstundengesetzes in Betracht gezogen und es ist keineswegs sicher, ob man nicht über kurz oder lang darauf zurückkommt. Als einziger europäischer Industriestaat hat in der letzten Zeit nur Belgien die Ratifizierung der Washingtoner Konvention nach Genf berichtet, aber auch dort hat dies dem Unternehmertum keineswegs die Hoffnung genommen, auf Umwegen oder unter welchem Vorwand auch, eine Verlängerung der Arbeitszeit vornehmen zu können. Es ist nicht zu verkennen, dass diese Hoffnung eine starke Stütze in der Uebereinkunft findet, die im März dieses Jahres unter den Arbeitsministern von Belgien, Deutschland, England, Frankreich und Italien getroffen worden ist. Diese Londoner Uebereinkunft gibt verschiedenen Artikeln der Washingtoner Konvention eine Auslegung, die jedem Missbrauch Tür und Tor öffnet und also die Möglichkeit zulässt, dass Regierungen die Washingtoner Konvention ratifizieren, ohne aber den Achtstundentag in der Praxis durchzuführen. Die Folge wäre dann lediglich, dass das Internationale Arbeitsamt einige Ratifizierungen registrieren könnte, womit der Arbeiterschaft natürlich nicht gedient ist.

Angesichts dieser Vorgänge gewinnt die vom I.G.B. für die Werbeweche herausgegebene Losung „Kampf für den internationalen Achtstundentag“ höchste aktuelle Bedeutung. Es gilt vor aller Welt zu bekunden, dass die internationale Arbeiterschaft nichts von dieser Forderung abhandeln lässt und dass sie gewillt und entschlossen ist, für deren endgültige Erfüllung zu kämpfen, nicht nur in Reden und Resolutionen sondern auch durch die Tat. Unmöglich geht es an, dass der Arbeiterschaft dieses Recht, das sie schon im vorigen Jahrhundert proklamierte, noch länger vorenthalten bleibt. Sie hat darauf umso mehr Anspruch, als mit der fortschreitenden technischen Verbesserung des Produktionsprozesses auch die Produktivität pro Arbeiter in einer gegebenen Zeiteinheit ungemein gestiegen ist, und sich gleichzeitig auch das Arbeitstempo in einem fast kaum geahnten Ausmass beschleunigt hat. Schon heute wäre darum die Verkürzung der Arbeitszeit auf täglich acht Stunden durch die überall eingetretene Arbeitsintensivierung mehr als wettgemacht.

Der Kampf für verkürzte Arbeitszeit ist aber auch

deswegen aktuell, weil gerade zur Zeit eine starke Verschiebung der technischen Produktionsgrundlagen im Gange ist, die eine weitere gewaltige Steigerung des Arbeitseffektes zugunsten der Kapitalrente bezweckt. Obwohl schon bei dem heuligen Stande des Produktionsapparates der aufnahmefähige Markt für die Erzeugnisse viel zu eng ist, stellen die Unternehmer fortwährend modernere und schneller laufende Maschinen auf und führen Arbeitsmethoden ein, durch die jeder Bruchteil einer Arbeitssekunde reslos ausgenützt und die Funktion des Menschen darauf beschränkt wird, „den kreischenden Ruf des Eisernen Mannes zu beachten“ und in endloser Wiederholung einen und denselben Handgriff zu verrichten. Hierdurch tritt zu der erhöhten Arbeitsintensivierung noch eine in ihren Folgen gar nicht abschbare Arbeitsmonotonie, die das Arbeiterleben womöglich ungleich schneller verschleisst als grobe körperliche Arbeit. „Die Sklaverei in den Galceren war an sich auch nicht niederdrückender“ sagt ein Amerikaner \* über diese moderne Arbeitsmethode und ganz ähnlich formulierte der Direktor des Deutschen Warenhaus-Verbandes seinen Eindruck über einen Besuch bei Ford in Detroit: „Züchtung eines neuen Sklavensystems und gefährlichste Ausnützung menschlicher Arbeitskraft“. \*\* Dieser Herr wies auch darauf hin, dass „der Verbrauch an Menschen bei Ford ein rapider ist, weil niemand dies Arbeitssystem längere Zeit aushält“.

Nun haben diese Ford'schen Methoden längst auch in europäischen Industrieländern Einzug gehalten. Namentlich die deutsche Industrie hat ihre Produktionstechnik mit fabelhafter Geschwindigkeit aufgrund der in Amerika gewonnenen Erfahrungen umgestellt. Man denke indessen nicht, dass es sich hierbei um eine bloss Kopiererei des amerikanischen Musters handelt. In vielen Industrien wurden die Arbeitsmethoden so vervollkommen, dass in ihrem Vergleich bald ein Fordscher Betrieb als rückständig erscheinen muss.

Es sind aber nicht allein Arbeitsintensivierung und Arbeitsmonotonie, die unserer Forderung des Achtstundentages neue Begründungen hinzufügen. Fast unabweisbarer noch erscheint uns die Verkürzung der Arbeitszeit, weil sie das einzige Mittel darstellt, um wirksam der in fast allen Ländern herrschenden Massen-Arbeitslosigkeit zu begegnen und jene vielen Millionen wieder in den Produktionsprozess einzuschalten, die seit Jahren jeder Erwerbsmöglichkeit beraubt sind. In der Tat sehen wir keine andere Möglichkeit als weitestgehende Verkürzung der Arbeitszeit, um für die Arbeitskraft dieser heute in Elend und Notgedrängten Millionen wieder einen sie aufnehmenden Markt zu schaffen.

So betrachtet erweist sich der Kampf der organisierten Arbeiterschaft für den Achtstundentag zugleich als ein Kampf gegen die Arbeitslosigkeit und solange Arbeitslosigkeit besteht, solange darf darum auch der Kampf für verkürzte Zeit nicht abgebrochen werden. Wird dies begriffen und anerkannt, dann bedeutet dies, dass der Kampf für verkürzte Arbeitszeit überhaupt keinen Stillstand kennen darf und der Entwicklung der Produktionstechnik ständig auf dem Fusse folgen muss, wenn sich die Arbeiterschaft wirklichen Anteil an den allgemeinen technischen Fortschritten sichern und sich mit ihnen sozial heben will. Darin liegt enthalten, dass die Erringung des allgemeinen und uneingeschränkten Achtstundentages nur eine erste Etappe bildet, denn

\* Arthur P o u n d in "Der Eiserner Mann in der Industrie", in deutscher Uebersetzung erschienen im Verlag R. Oldenbourg, München-Berlin.

\*\* "Acht-Uhr-Abendblatt", Berlin, vom 20. Mai 1926.

urteilen wir richtig, dann würde schon heute die vollkommene Ausnutzung des vorhandenen Produktionsapparates im Rahmen der Washingtoner Konvention zu einer Ueberfüllung der Märkte führen, ohne dass hierdurch ein nennenswerter Rückgang in der Arbeitslosigkeit eintritt. Das könnte nur dann der Fall sein, wenn infolge eines gewaltigen Warenangebots die Preise eine starke Rückwärtsbewegung einschlagen, aber diese Wirkung wird von den Unternehmern selbst durch die Bildung von Preiskartellen künstlich aufgehalten. Auch ist bekannt, dass die Unternehmer lieber Teile des Produktionsapparates stilliegen lassen, als eine Senkung des allgemeinen Preisniveaus durch zu grosses Warenangebot zu riskieren.

Von allen Siegen, die die Arbeiterschaft dem Unternehmertum abzurufen vermag, ist eine Verkürzung der Arbeitszeit stets derjenige, der ihr am ehesten eine Erhöhung des relativen Produktionsanteils sichert und damit auf Kosten der Kapitalrente erfolgt. Es ist darum, dass die Unternehmer gerade der Forderung auf verkürzte Arbeitszeit so zähen Widerstand leisten und dass der Kampf um den Achtstundentag sich fortwährend weiter zuspitzende Formen annimmt. Die organisierte Arbeiterschaft lässt sich indessen nicht einschüchtern. Die international gewerkschaftliche Propagandawoche stellt nur den Beginn einer allgemeinen Aktion für den Achtstundentag dar.

### Rundschau.

In Dünkirchen dauerte der am 11. Juni begonnene Konflikt während des ganzen Monats August fort. Um die Mitte des Monats begonnene Verhandlungen zwischen Unternehmern und Gewerkschaft liessen anfänglich eine baldige Verständigung erwarten, aber die Bekanntgabe der von den Unternehmern vorgeschlagenen Tarifregelung hat diese Hoffnungen wieder völlig zunichte gemacht. Im Gegensatz zu ihren bei der Aufnahme der Verhandlungen gemachten Erklärungen, legten die Unternehmer Ende August Akkordtarife vor, die eine im Durchschnitt 20 Prozent betragende Herabsetzung gegenüber den vor dem Konfliktausbruch in Kraft gewesenen Sätzen vorsehen. Diese Zumutung wurde von der Dünkirchener Hafendarbeiter-schaft einmütig zurückgewiesen. Ein Ende dieses auf beiden Seiten der Interessierten mit Zähigkeit und

Entschlossenheit geführten Kampfes ist daher vorläufig noch nicht abzusehen.

Unter den übrigen Konflikten im Transportgewerbe ist ein inzwischen mit gutem Erfolg zu Ende geführter Kampf der Transportarbeiterschaft Finnlands bemerkenswert. Seinen Ausgang nahm dieser von einem Anfang Juli ausgebrochenen Streik der Sägereiarbeiter, die eine 5 bis 10 prozentige Lohnerhöhung forderten. Da sofort die Streikbrecherorganisation eingriff, konnte ein Teil der Sägerei-Industrie im Gang gehalten werden, aber die organisierten Transportarbeiter Finnlands verweigerten die Behandlung von Streikbrecherprodukten und trafen schon zwei Tage später ebenfalls in den Ausstand, indem sie gleichzeitig auch für sich eine 10-prozentige Lohnerhöhung beanspruchten. Während in den Sägereibetrieben verhältnismässig bald eine Verständigung erzielt werden und die Arbeit wieder aufgenommen werden konnte, dauerte der Kampf der Transportarbeiter noch mehrere Wochen weiter. Schliesslich gelang es durch Vermittlung des staatlichen Schiedsrichters Verhandlungen einzuleiten, die zu befriedigenden Ergebnissen führten. In einer Reihe finnischer Häfen wurden die Löhne erhöht und verpflichteten sich die Unternehmer, eingestellte Streikbrecher wieder zu entlassen und von Massregelungen abzusehen. Das wichtigste Ergebnis des Kampfes ist aber der Abschluss von Tarifverträgen des finnischen Verbands der Hafenbetriebe mit dem finnischen Transportarbeiterverband. Damit ist dem vertragslosen Zustand, der seit Jahren in Finnland bestand und den die Hafenbetriebsunternehmer unter allen Umständen aufrechterhalten wollten, ein Ende gemacht und der finnische Transportarbeiterverband als der Interessenvertreter der finnischen Transportarbeiter anerkannt worden.

Ein dem Sekretariat über den Kampfausgang seitens des finnischen Transportarbeiterverbandes zugegangener Bericht schliesst mit folgenden Worten: „Im Namen des Vorstandes und der Mitgliedschaft des Finnischen Transportarbeiter-Verbandes danken wir allen Kameraden, insbesondere den skandinavischen Bruderverbänden, für die uns während des Kampfes verliehene Unterstützung. Die finnischen Hafendarbeiter werden die ihnen bewiesene Solidarität und Opferfreudigkeit nicht vergessen und stets bereit sein, diese auch gegentüber den Arbeitsbrüdern in andern Ländern zu bekunden, falls sie hierzu aufgerufen werden sollten“.

### MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

#### Eine neue Publikation der I. T. F.

Von der Publikation „Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern“ erscheint im September der dritte Teil als No. 4 der Neuen Serie. Er umfasst die Länder: Estland, Russland, Tschecho-Slowakei und Bulgarien. Gleichzeitig sind darin einige ergänzende Berichte über Russland sowie eingetretene Aende-

rungen der früher erschienenen Berichte aufgenommen. Der Preis ist auf fl 0.30 (Mk. 0.50) festgesetzt.

Allen Organisationen geht hierüber ein Rundschreiben zu. Aufträge wollen bald erfolgen.

#### Empfangene Beiträge.

Seit der letzten Aufgabe wurden von nachstehenden Organisationen Mitgliederbeiträge empfangen:

Oesterreichischer Gewerkschaftsverband fl. 1378.—  
Verband des Dänischen Lokomotivpersonals Dä. Kr. 95.—



## Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

BULGARIEN. (Schluss).

### XI. Freifahrtscheine

Alle Eisenbahner einschliesslich der permanenten Arbeiter haben nach 6 Dienstmonaten Anspruch auf Freifahrtscheine auf allen Linien und für alle Züge mit Ausnahme des Simplon-Orient-Express (Luxuszug). Die Bediensteten selbst haben Anrecht auf jährlich vier, die Familienangehörigen (Ehefrau, bezw. Ehegatte, Kinder, Vater, Mutter, minderjährige Geschwister, wenn sie vom Bediensteten unterhalten werden) auf jährlich drei unentgeltliche Reisen.

Die Freifahrtscheine für die Bediensteten werden auf Anfrage bei Antritt des Urlaubs ausgegeben, die Freifahrtscheine für die Familienangehörigen auf fallweise Anfrage.

Dauerfahrtscheine haben die Direktoren, Generalinspektoren, Instruktoren, Revisoren, Ingenieure, Aerzte usw.

Auf Benützung der I. Wagenklasse haben (seit der im Januar 1923 vorgenommenen Verschlechterung) Anspruch: die Direktoren, die General-Inspektoren, die Sektions-Chefs, die Bureau-Chefs der Direktion, Ingenieure im aktiven Dienst der bulgarischen Staatsbahnen, die Stationschefs, die Aerzte usw.

Auf Benützung der II. Wagenklasse haben Anspruch: die Kontrolleure, Revisoren des rollenden Materials, die technischen Beamten, die Lokomotivführer, die Stationschefs der 2., 3. und 4. Klasse, die Zugführer, die Stationsbeamten, Depôt-Chefs, die technischen Beamten elektrischer Zentralen u.a.

Das in anderm Dienstrang stehende Personal hat Fahrberechtigung in der III. Wagenklasse.

Den Bediensteten ausländischer Eisenbahnen sowie deren Familienmitgliedern wird jährlich ein Freifahrtschein bezw. ein Fahrschein zum halben Preis gewährt, vorausgesetzt, dass dem bulgarischen Personal auf den Eisenbahnen ausländischer Eisenbahnen gleiche Vergünstigung gewährt wird.

Bediensteten auf entlegenen oder isolierten Stationen wird ein Heft übergeben mit 2 Fahrscheinen pro Monat nach dem nächsten grossen Zentrum zur Vornahme von Einkäufen. Diese Fahrscheine können vom Bediensteten selbst oder von einem seiner Familienmitglieder benützt werden. Kinder solcher Bediensteter erhalten Daperfahrtscheine zum Schulbesuch.

Freifahrtscheine werden ferner gewährt für die in der Umgegend grosser Städte wohnenden Arbeiter.

Ausser diesen Vergünstigungen hat das Eisenbahnpersonal Anrecht auf eine nicht begrenzte Anzahl Fahrscheine zu einem um 25 % verminderten Tarif für alle Züge und die für die entsprechende Kategorie vorgesehene Wagenklasse. Jeder Bedienstete ist mit einem Personalausweis versehen, der sowohl eine Photographie von ihm selbst wie aller seiner Familienmitglieder enthält und auf dessen Vorweis hin die Fahrkarten zum ermässigten Preis ausgestellt werden.

Exbedienstete, die mindestens 15 Dienstjahre zurückgelegt haben, sowie die Familienmitglieder invalider Eisenbahner im Ruhestand, haben Anrecht auf eine Freifahrt im Jahr. Sie haben auch Anspruch auf eine unbegrenzte Zahl Fahrten zu einem um 25 % ermässigten Tarif.

Die Freifahrtscheine I. Klasse sind mit einer Stempelmarke von 7, die der II. Klasse mit einer solchen von 5, und die der III. mit einer solchen von 3 Leva zu versehen. Die Gebühren fliessen dem Fiskus zu. Ausserdem sind jeweils 6, 4 bezw. 2 Leva zu entrichten zu Gunsten des „Personalzuschlags“. Diese Taxe entspricht dem Aufschlag von 10 Prozent, der auf jede Fahrkarte erhoben wird und jeden Reisenden zum Betrage von 50000 Leva bei Reiseunfall versichert.

### XII. Belohnungen und Strafen.

Gratifikationen werden gegeben für Verdienste bei Vermeidung oder Verminderung von Unfällen im Zugverkehr, für die Entdeckung von Diebstählen und Urhebern von Schäden, für Auffindung verlorener Gegenstände, die Entdeckung von Schienenbrüchen usw.

Ferner werden Gratifikationen erteilt bei Vollendung 25-jähriger einwandfreier Dienstzeit.

Hinsichtlich der Bestrafungen bestimmt das Staatsbedienstetengesetz in Artikel 74.

„Die Staatsbediensteten unterliegen disziplinarischen Strafen bei Verletzung ihrer Dienstpflichten, bei Machtmissbrauch, bei schlechtem Betragen, bei Verletzung der Achtung vor Uebergeordneten, bei Verbreitung von Dienstgeheimnissen, bei ungerechtfertigter und unerlaubter Abwesenheit vom Dienst und bei sonstigen Pflichtverletzungen und Delikten allgemeiner Art.“

Disziplinarstrafen bestehen nach Art. 75 desselben Gesetzes in: Verweisen, Bussen, Geldstrafen im Höchstbetrage von ein Viertel des Monatsgehalts, Aufschub der Beförderung von einer Klasse in die nächst höhere um ein Jahr, Versetzung in gleiche Stellung an einem andern Platz, Degradierung im Dienstrang, Enthebung vom Dienst während der Zeit eines oder mehrerer Jahre bezw. für dauernd.

Hinsichtlich der Strafbemessung bestimmt das Gesetz lediglich, dass sich die Disziplinarstrafen nach dem Charakter des Vergehens, dem Grad der Haftbarkeit und der Führung des Schuldigen zu richten haben.

Art. 81 des Gesetzes sieht disziplinäre Bestrafung auch vor bei erwiesener Unfähigkeit, andauernder Vernachlässigung des Dienstes, bei Trunkenheit, Konkubinat, Dienstmissbrauch mit der Absicht der Gewinnung persönlicher Vorteile, Ausübung verbotener Gewerbe, Vorlegung falscher Dokumente, sowie wenn das Interesse des Dienstes dies erfordert.

Die Geldstrafen werden zu Gunsten irgend eines Fonds verwandt: Pensionfonds, Rotes Kreuz, Errichtung von Krankenhäusern und Heime für Eisenbahner usw.

Es ist üblich, dass der Beschuldigte vor der Bestrafung um Aufklärung gefragt und dass ihm hierzu eine Frist von einigen Tagen gelassen wird.

In der Regel interveniert unsere Gewerkschaft nur auf ausdrückliches Ersuchen des Beschuldigten. Da im Disziplinarhof ein Vertreter des Personals sitzt, scheidet unsere Organisation die Entscheidungen nicht an; wenigstens nicht wenn diese einstimmig oder mit Zustimmung des Personalvertreters gefasst worden sind.

Eine Revision des Urteils erfolgt nur bei Dienstenthebung bezw. Dienstentlassung.

Bedingte Strafen werden nicht ausgesprochen.

Wenn es sich nach Ansicht der Vorgesetzten um schwere Vergehen handelt, erfolgt unmittelbare Enthebung vom Dienst.

### XIII. Die Wohnungsfrage,

Im allgemeinen befasst sich die Eisenbahndirektion mit der Wohnungsfrage nur insofern, als es sich um Personal handelt, dessen ständige Anwesenheit im Interesse des Dienstes liegt. Solchen Bediensteten wird Wohnung und Beleuchtung kostenlos zur Verfügung gestellt. Ist der Bahnhof, in dem sich die Dienstwohnung befindet, mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet, so wird nur der elektrische Strom gezahlt.

Nach den Kriegen (in 1918) wurden bei der Eisenbahndirektion zwei Fonds errichtet, die später unter dem Titel „Fonds zur Errichtung und Unterhaltung von Eisenbahnerwohnungen, Gesundheitseinrichtungen usw.“ vereinigt wurden. Zweck dieses Fonds ist 1) Errichtung von Eisenbahnerwohnungen in jedem Jahre auf dem gesamten Netz, um nach und nach der grossen Wohnungsnot des Personals abzuhelfen, 2) Errichtung von therapeutischen Stationen, wo tausende Eisenbahner ihre Gesundheit wieder herstellen können, 3) Errichtung eines Erholungsheimes in Tirnovo, das einem lang empfundenen Bedürfnis entspricht und nach Massgabe der Vergrösserung des Fonds erweitert wird, 4) Einführung anderer Vorsorgemassnahmen mit dem Ziele, die Lage der Eisenbahner und ihrer Familien zu verbessern.

Dieser Fonds wird gegenwärtig hauptsächlich aus den 10%igen Einnahmen aus dem Fonds des Personalzuschlags genährt.

In diesem Zusammenhang sei bemerkt, dass unsere Organisation an der Bildung des „Fonds des Personalzuschlags“ einen grossen Anteil hat.

### XIV. Aufenthaltsräume, hygienische und Sicherheitsmassnahmen.

Die Zahl der vorhandenen Badgelegenheiten bei einigen Werksstätten und Depôts ist sehr unzureichend. Einige dieser stehen der Benützung aller Eisenbahner und ihrer Familien offen. Besondere Sorgfalt wird seitens der Verwaltung darauf nicht verwendet.

Für das Zugpersonal und das Traktionspersonal sind Schlafräume mit Waschgelegenheit bereit gestellt. Für den Fall, dass Betten nicht zur Verfügung gestellt werden können erhält das Personal einen geringfügigen Betrag zur Uebernachtung in Hotels.

Ein arger Missstand ist das völlige Fehlen von Aufenthaltsräumen zum Einnehmen von Mahlzeiten. Auch andere zweckentsprechende Einrichtungen sind nicht vorhanden. Kantinen für das Personal gibt es in den Bahnhöfen nicht, dagegen kann das Personal Mahlzeiten an den Bahnhofsbuffet zu einem um 40 % verminderten Preise einnehmen.

Hinsichtlich der Stellung der Eisenbahndirektion zur Abstinenterbewegung sei folgendes berichtet: Am 24. Dezember 1923 erschien ein Ministerialerlass, der dem Personal die Einnahme alkoholischer Getränke 8 Stunden vor dem Dienstbeginn und während des Dienstes verbot. Gleichzeitig versprach dieser Erlass dem Eisenbahner-Abstinenterbund eine Subsidie von 200 Leva für jedes seiner Mitglieder. Dieser Erlass geriet indessen bald in Vergessenheit. Wohl erschien zwei Jahre später ein neuer Erlass zur Alkoholfrage, aber dieser hatte nur zum Ziele, Unfällen als Folge von Trunkenheit vorzubeugen, aber nicht die Abstinenterbewegung selbst zu fördern. So wurde den

Dienstchefs darin verboten, Bahnhofsbuffets und Schanklokale in der Umgegend von Bahnhöfen zu andern Zwecken als zur Einnahme von Mahlzeiten aufzusuchen und gleichzeitig wurde dem gesamten Personal der Genuss alkoholischer Getränke während des Dienstes verboten. Demjenigen, der drei Mal in trunkenem Zustande im Dienst betroffen wird, wurde die sofortige Entlassung in Aussicht gestellt. Von der oben erwähnten Subsidie für den Eisenbahnerabstinenterbund wurde in diesem zweiten Erlass nichts bemerkt.

Zur Wagenreinigung sind besondere Einrichtungen nicht vorhanden. Automatische Kuppelung besteht nicht. Die Eisenbahnverwaltung lehnt deren Einführung mit dem Hinweis auf die pekuniäre Lage ab. Uebrigens hat die automatische Kuppelung auch bei den Nachbar-Eisenbahnen noch keine Einführung gefunden.

### XV. Dienstkleidung.

Dienstuniformen erhalten vor allen Dingen die unteren Dienstgrade wie Weichenwärter, Bremser, Lampisten, Desinfektoren, Bureaudiener, Putzer, Wagenwärter, Rangierer, Streckenarbeiter usw.

Dieses Personal erhält alle zwei Jahre einen Mantel und jedes Jahr ein Paar Hosen, eine Bluse und eine Mütze. Streckenarbeiter erhalten ausserdem noch ein Paar Schuhe und Lokomotivputzer ein Paar Stiefel.

Die Bahnhofbediensteten, Zugführer und Schaffner sowie die Stationschefs müssen sich die Uniformen, die zu tragen sie gehalten sind, selbst beschaffen.

Unsere Organisation hat gefordert, dass allen Eisenbahnerbediensteten Dienstuniformen kostenlos zur Verfügung gestellt werden, mindestens jedoch in der ersten Zeit demjenigen Personal, das im Interesse des Dienstes Uniform tragen muss.

### XVI. Körperliche Prüfung und Augenrevision.

Obligatorische körperliche Prüfungen bestehen nicht, es sei denn bei Eintritt in den Dienst bzw. bei Wiedereintritt nach einer aus irgend einem Grunde erfolgten Dienstunterbrechung.

Auf Veranlassung des Bediensteten selbst oder des Bahnarztes kann jeder Bedienstete einer ärztlichen Prüfung unterzogen werden, sei es, um die Ueberführung in einen andern, dem erreichten Alter entsprechenden Dienst, sei es um die Ueberleitung in den Ruhestand als Invalide zu erreichen.

Der Untersuchte kann vom Hauptbahnarzt eine Nachprüfung verlangen, wenn er mit dem Ergebnis der ersten Untersuchung nicht Genüge nehmen will.

### XVII. Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.

Spezielle Krankenhäuser für Eisenbahnerbedienstete gibt es nicht, dagegen sind vor einigen Jahren zwei Erholungsheime, zwei Sanatorien mit Heissquellen, und ein Sanatorium am Meer errichtet worden, wohin die Eisenbahnärzte die erholungsbedürftigen Eisenbahner für eine Dauer von 25 Tagen entsenden. In diesen Anstalten haben die Bediensteten unentgeltlich Bett und Ernährung. Die Kosten werden von dem oben (Abschnitt XIII) erwähnten Fonds bestritten.

Aus dem gleichen Fonds wird das Heim in Tirnovo unterhalten. Dieses Heim ist für Eisenbahnerkinder. Die Eltern zahlen eine Taxe, die ein Sechstel ihrer Gehälter nicht überschreiten dürfen. Dafür haben die Kinder Unterkunft, Verpflegung usw. und werden durch Erzieher überwacht.

### XVIII. Technische Ausbildung.

Vor 4 Jahren ist eine Eisenbahnerschule errichtet worden, aus deren Schüler sich das neu hinzukommende Personal rekrutiert. Früher war die theoretische Ausbildung während der Militärzeit beim Eisenbahner-Bataillon erfolgt, das nach dem Friedensschluss aufgelöst wurde. Die Mehrheit des Personals verschafft sich die Kenntnisse durch die Praxis des Dienstes. Daher gibt es bei uns Eisenbahner-Lehrlinge, die keinen Gehalt beziehen.

Unsere Organisation setzt sich bei der Direktion für die Abhaltung von Fachkursen ein. Derartige Kurse hatten während einer kurzen Periode für das Fahrpersonal bestanden. Es ist zu hoffen, dass sie in verbesserter Form erneuert und auf alle Gruppen des Eisenbahnpersonals ausgedehnt werden.

### Die Einmannbedienung auf Elektrolokomotiven.

Die im Zusammenhang mit dem Hamburger Kongress der I.T.F. stattgefundene Eisenbahnerkonferenz hatte das I.T.F.-Sekretariat mit einer Untersuchung über den Stand der Elektrifizierung und deren Einwirkung auf die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals beauftragt. Dieses Auftrags hat sich das Sekretariat inzwischen durch die Vorlegung eines Berichts an den im vorigen Jahre in Bellinzona stattgefundenen Internationalen Eisenbahnerkongress entledigt. \* Der Kongress von Bellinzona selbst hat nach geführter Aussprache seine Auffassung in folgender Resolution niedergelegt:

"In Erwägung der Tatsache, dass in den meisten Ländern ein starkes Fortschreiten der Elektrifizierung der Eisenbahnen bevorsteht, warnt die Konferenz die Eisenbahner davor, die möglichen nachteiligen Folgen der Elektrifizierung zu übersehen, da nur die Erkenntnis der Gefahren zur Erkenntnis der Mittel führt, deren sich die Arbeiterschaft zu ihrem Schutze bedienen muss. Die Folgen der Elektrifizierung dürfen nicht dazu leiten, dass die Arbeitszeit, die Löhne und alle sonstigen Arbeitsbedingungen der im elektrischen Betrieb beschäftigten Lokomotivführer und des sonstigen Personals ungünstiger werden als im Dampftrieb."

Die Konferenz stellt als grundlegende Forderung auf, dass die Dampflokführer und diejenigen, die als Anwärter tätig sind, das erste Anrecht auf Anstellung als Lokomotivführer auf Elektrolokomotiven besitzen."

Nunmehr liegt dem Pariser Kongress ein neuer Resolutionsentwurf zur selben Frage vor. Er ist eingebracht von dem „Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands“ und hat folgenden Wortlaut:

"Die Weltwirtschaft steht im Zeichen der Rationalisierung. Hand in Hand damit geht die fortschreitende Ueberleitung des Dampfbetriebes der Eisenbahnen in den elektrischen Betrieb. Die Folgen sind: Notwendigkeit schnelleren Güterumschlages und damit Verdichtung der Zugfolge. In dieser Entwicklung liegen die immer schnelleren Umdrehungen des Arbeits- und Wirtschaftsrythmus mitbegründet. Mit einer Steigerung der Unfallgefahr ist zu rechnen. Auch eine technisch noch so hoch und einwandfrei konstruierte Signal- und Sicherungsanlage kann des menschlichen Kontrollauges nicht entbehren. Die trotz ihrer Einfachheit doch in der ganzen Anlage kompliziert konstruierte, grosse moderne elektrische Lokomotive erfordert deshalb zu ihrer betriebssicheren Führung eine Besetzung von mindestens zwei Mann. Diese Zwei-Mann-Besetzung ist mithin unerlässliche Voraussetzung für eine betriebssichere Abwicklung des mittels elektrischer Lokomotiven betriebenen Verkehrs. Die Regelung dieser Frage ist möglichst im Rahmen internationaler Vereinbarungen der Eisenbahnländer anzustreben."

\* Die Schlussfolgerungen des Berichts wurden im "Mitteilungsblatt" vom August 1925 abgedruckt. Siehe u. a. auch die Aufsätze "Die Elektrifizierung der Eisenbahnen" in der Novembernummer von 1924 und "Ein Bericht über die Wirtschaftlichkeit der elektrischen Eisenbahnbetriebes in der Schweiz" in der Mai-Nummer von 1926 des Mitteilungsblattes der I.T.F.

Der Pariser Kongress bzw. die in Verbindung mit ihm vorgesehene Eisenbahnerkonferenz wird sich somit aufs neue mit der Elektrifizierungsfrage zu beschäftigen haben, weshalb es geboten erscheint, auf die Erfahrungen der letzten Zeit kurz hinzuweisen.

Was zunächst die Umstellung der Eisenbahnen von Dampftrieb auf elektrische Zugförderung angeht, so war schon in dem Bericht des Sekretariats an den Kongress von Bellinzona festgestellt worden, dass diese — soweit wenigstens europäische Länder in Frage kommen — in ihrem ersten Stadium hauptsächlich auf das Bestreben gewisser kohlenarmer Staaten zurückzuführen war, den Eisenbahnbetrieb von der Kohleneinfuhr unabhängig zu machen, dass aber dieser Zusammenhang zwischen Elektrifizierung und Kohlenmangel immer mehr in den Hintergrund tritt und schon heute unmittelbare betriebswirtschaftliche Interessen auf weitesten Gebrauch der Elektrizität anstelle des Dampfes hindrängen. Wenn dennoch bis heute die Elektrifizierung keine grösseren und rascheren Fortschritte gemacht hat, so ist dies vornehmlich auf die durch sie bedingten gewaltigen Kapitalerfordernisse und die allgemeine wirtschaftliche Depression, die seit dem Weltkriege auf ganz Europa lastet, zurückzuführen. Auf der andern Seite zeigt sich gerade in den hauptsächlich unter dieser Depression leidenden allen Industrieländern das Bestreben zu einer allgemeinen Umwandlung der technischen Produktionsgrundlagen unter immer stärker werdender Bevorzugung des elektrischen Stroms als Treibkraft und mit der deutlichen Tendenz eines schnelleren Ablaufs des Produktionsprozesses. Diesem Prozess muss früher oder später auch das Landtransportsystem, dessen hauptsächlichste Grundlage die Eisenbahnen bilden, folgen. Ein weiterer Anstoss zur Elektrifizierung dürfte von der Durchführung der in fast allen Ländern schwebenden Kanalisierungsprojekte ausgehen, bei denen meistens die Anlage grosser Staubecken zwecks Gewinnung elektrischen Stromes vorgesehen ist. Zu diesen hier angeführten Momenten tritt noch ein dritter wichtiger Umstand: mit Ausnahme der zur Zeit noch unter starker Inflation leidenden Länder herrscht überall eine in solchem Ausmass und in solcher Beständigkeit zu keiner Zeit gekannte Arbeitslosigkeit, die auch bei einer Rückkehr normaler Wirtschaftsverhältnisse kaum nennenswert abnehmen dürfte. Da gleichzeitig die Voraussetzungen für eine Auswanderung in grossem Masstab fehlen, so werden die Staaten gezwungen sein, öffentliche Mittel für die Beschaffung von Arbeit bereitzustellen. Das Schweizerische Elektrifizierungsprogramm bzw. dessen Inangriffnahme zu einer Zeit mit abnormal hohem Preisstand, war bekanntlich von solchen Erwägungen mitbestimmt worden. Nunmehr sieht auch das Arbeitsbeschaffungsprogramm der deutschen Regierung u.a. eine Reihe von Elektrifizierungsarbeiten vor.

Mit dem allgemeinen Fortgang der Elektrifizierung der Eisenbahnen ist somit in den nächsten Jahrzehnten zu rechnen.

Ueber die Einwirkung der Elektrifizierung auf die Arbeitsbedingungen des Personals sind in dem Bericht an den Kongress von Bellinzona ebenfalls ausführliche Mitteilungen enthalten. Nachteilige Erfahrungen lagen bis dahin eigentlich nur aus der Schweiz vor, doch blieben diese auf eine Verschlechterung der Beförderungsaussichten für das Lokomotivpersonal beschränkt. Mit Nachdruck wurde in dem Bericht aber schon auf die damals noch etwas verdeckten Bestrebungen hingewiesen, die Einmannbedienung auf der elektrischen Lokomotive durchzuführen.

War doch die Einmannbedienung im elektrischen Eisenbahnbetrieb auf einer 1924 in Wembley stattgefundenen „Weltkonferenz über Kraftgewinnung“ offen als „die Hauptfrage bei der Elektrifizierung der Bahnen“ bezeichnet worden.

An diese Aenderung in der Lokomotivbesetzung hatte der Kongres von Bellinzona in erster Linie gedacht, als er in der von ihm angenommenen Resolution von „möglichen nachteiligen Folgen der Elektrifizierung“ sprach und die Aufmerksamkeit der Eisenbahnerschaft für diese wachrief. Was aber damals noch als blosser „Möglichkeit“ vor der Eisenbahnerschaft lag, ist in der Zwischenzeit für einige Länder unmittelbar drohende Wirklichkeit geworden. So gab im Frühjahr dieses Jahres die Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen in einer Besprechung mit Vertretern des Personals bekannt, dass sie im Herbst 1926 die einmännige Lokomotivbesetzung auf den elektrifizierten Strecken für bestimmte Züge in beschränktem Umfang versuchsweise einzuführen gedenke. Der Beginn des Versuches sollte in Aussicht genommen werden, sobald eine grössere Anzahl elektrischer Lokomotiven mit der *T o t m a n n s k u r b e l* ausgerüstet sei. Im wesentlichen berief sich die Generaldirektion hierbei auf angebliche günstige Erfahrungen, die mit der Einmannbesetzung auf elektrifizierten Strecken bayrischer Bahnen bisher gemacht worden seien.

Welcher Art sind nun diese Erfahrungen?

Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen war freimütig genug, der sich gegenüber der von ihr geplanten Neuerung ablehnend verhaltenden Personaldelegation Gelegenheit zu bieten, das bayrische System, auf das sie sich berief, an Ort und Stelle zu prüfen. Zu diesem Zwecke begab sich eine aus 8 Mann des Lokomotivpersonals der SBB und dem Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Bratschi, bestehende Delegation unter Führung von Ingenieuren der SBB am 10. und 11. Mai ds. Js. nach München und dieser Delegation verdanken wir einen ausführlichen, weiteste Beachtung verdienenden Bericht. Wir lassen diesen auszugsweise hier folgen:

Zunächst wird festgestellt, dass es sich bei den elektrifizierten Strecken mit Einmannbedienung allgemein um Nebenlinien mit einem recht schwachen Verkehr handelt. Eine Ausnahme bildet nur die zweisepurige, 76 km. lange Hauptlinie München-Landshut, doch stehe auch auf doppelspurigen Hauptlinien zurzeit der Verkehr wesentlich hinter demjenigen gut frequentierter einspuriger schweizerischer Linien zurück. Die Linien sind vorwiegend gerade und haben von der Strecke nach Garmisch abgesehen nur geringe Neigungen.

„Alle Signal- und Stationsanlagen sind gut. Ueberall sind Vor-, Einfahr-, Durchfahr- und Ausfahrtsignale vorhanden. Zur besseren Sichtbarmachung der Einfahrtsignale sind durch Zurücksetzen der Tragwerksmasten der Fahrleitung sogenannte Sichtwinkel geschaffen. Die Sichtbarkeit der Stationssignale gewinnt wesentlich durch den Wegfall der Querträger der Fahrdrahtaufhängung, indem diese durch Drahtseile bewerkstelligt ist.“

„Für Schnellzüge sowie sog. schwere Personenzüge mit über 75 km/Std. Geschwindigkeit und über 50 t. Zugsbelastung wird die Lokomotive mit einem Führer und mit einem Führergehilfen besetzt. Für alle übrigen Züge ist die Lokomotive vom Traktionsdienst nur mit einem Lokomotivführer besetzt und an die Stelle des Beimannes tritt während der Fahrt auf der Strecke der Zugführer oder ein Bremsschaffner. Die Lokomotivbesetzung ist also in

der Regel doch eine zweimännige.“

(Keine Lokomotive ist mit Totmannsrichtung versehen, wohl aber die einmännig geführten Motorwagen auf den kurzen Vorortstrecken, die nur mit 65 km/St. Höchstgeschwindigkeit und mit 45 t. Anhängelast verkehren dürfen.)

Bei der Einführung des Einmannsystems wurde der Zugführer kurz darüber instruiert, wie der Strom auf der Maschine ausgeschaltet und wie die Bremse angelegt wird. Ueber andere Funktionen auf der Lokomotive ist der Zugführer nicht ausgebildet, da ihm lediglich die Aufgabe zufällt, im Falle des Versagens des Lokomotivführers den Zug zum Halten zu bringen. Der Strecken- und Signalbeobachtung kann er keine Zeit widmen, da er durch umfangreiche Schreibarbeiten vollständig in Anspruch genommen ist. Er trägt auch keine Verantwortung.

Ueber den Dienst des Lokomotivführers und des Zugführers wird in dem Bericht gesagt:

„Der Dienst des Lokomotivführers und des Zugführers ist überaus streng und aufreibend. Das Personal ist übermüdet und leidet offenbar sehr unter der durch das System geschaffenen, auf die Dauer wohl unhaltbar werdenden Lage. Dem Beobachter fällt sofort die mangelnde Geistesfrische auf, unter der natürlich auch die Aufmerksamkeit leiden muss. Selbstverständlich wird auch die Dienstfreudigkeit ungünstig beeinflusst, wozu allerdings in ganz unheimlicher Weise auch die Abbautendenzen der Verwaltung beitragen. Die Art und Weise der Ausnützung der Arbeitskraft des Personals erscheint dem Fernstehenden als unzulässiger Raubbau, der sich früher oder später gewiss rächen wird und zwar in Form grosser Erkrankungsgefahren und vorzeitiger Invalidität. Aber auch die Betriebssicherheit muss schliesslich in Mitleidenschaft gezogen werden, ja sie ist der Gefahr ausgesetzt, von Grund auf erschüttert zu werden. Dass sich die Unzukömmlichkeiten bei schlechter Witterung und insbesondere bei Nacht noch steigern müssen, bedarf wohl kaum einer weiteren Erörterung. Besonders augenfällig werden die Nachteile des Systems bei der Besorgung des Rangiergeschäftes auf den Stationen, dessen Leitung normalerweise dem ohnehin viel zu stark beanspruchten Zugführer obliegt. Die dadurch entstehenden Verspätungen und damit verbundenen weiteren Störungen sind wohl nur deshalb erträglich, weil die Strecken und Stationen fast ausnahmslos für einen viel grösseren Verkehr ausgebaut sind, als er gegenwärtig bewilligt werden muss. Trotzdem können entstandene Verspätungen nur sehr unvollkommen eingefahren werden, wenn auch aus wohl nabellegenden Gründen der Kontrollstreifen des Geschwindigkeitsmessers auf den Lokomotiven abgeschafft und dadurch dem Führer eine viel grössere Freiheit eingeräumt worden ist.“

In dem Berichte werden dann die sich aus den gemachten Beobachtungen ergebenden Schlussfolgerungen für schweizerische Verhältnisse gezogen. Hierbei wird u.a. erklärt:

„Die Delegation ist übereinstimmend der Auffassung, dass die Einführung des oben geschilderten Systems in Bayern niemals zur Begründung eines ähnlichen Versuches in der Schweiz herangezogen werden kann. Die Verhältnisse sind auf den bis jetzt elektrifizierten Strecken in Bayern für das System ungleich günstiger als auf den in Betracht kommenden schweizerischen Strecken. Trotzdem stellt das System auch dort ohne Zweifel eine erhebliche Herabsetzung der Betriebssicherheit dar. Die Konsequenzen der Einführung der einmännigen Besetzung der Lokomotiven in der Schweiz wären für unsere Betriebssicherheit und insbesondere für die Gesundheit des beteiligten Personals nicht abzusehen.“

Angesichts dieser Sachlage ist die Delegation nicht in der Lage, dem Verbands zu beantragen, eine andere Haltung einzunehmen, als sie von der Delegation in der Konferenz vom 3. März 1926 eingenommen und von der Delegiertenversammlung des SLPV vom 24./25. April 1926 in Bellinzona einstimmig gutgeheissen worden ist.

Sollten die Bundesbahnen trotzdem zur dauernden oder versuchsweisen Einführung des Einmannsystems schreiten, so müsste die Verantwortung für die daraus entstehenden Folgen in vollem Umfange den massgebenden Verwaltungsorganen überlassen werden.“

Dem Bericht der schweizerischen Personaldelegation ist umso mehr Wert beizulegen, als das bayrische Einmannsystem bisher das einzige Vorbild ist, auf das

sich die Schweizerische Bundesbahndirektion zu berufen vermochte. In der Tat ist man bisher, wie eine Umfrage des „Congrès des Chemins de fer“ gelegentlich der letztjährigen Zusammenkunft in London ergab, noch in keinem andern Lande mit elektrifizierten Eisenbahnen — von sogenannten Motorwagen abgesehen — zur Einmannbedienung als Regel übergegangen. Es ist daher sehr wohl möglich, dass man sich auch anderwärts auf das bayrische System berufen wird.

Abgesehen nun von den besonders gearteten Verhältnissen auf den bayrischen elektrifizierten Linien ist — auch das wird in dem Bericht der schweizerischen Personaldelegation hervorgehoben — die Erfahrungsperiode viel zu kurz, um ein endgültiges Urteil darüber, wie weit die Verkehrssicherheit hierdurch gefährdet wird oder nicht, abzugeben. Immerhin gibt ein Unfall, der sich am 7. April dieses Jahres auf der Mittenwaldbahn zutrug, zu grossen Besorgnissen Anlass. Dieser Unfall, bei dem 7 Passagiere, wovon einer schwer, verletzt wurden, ereignete sich bekanntlich dadurch, dass der allein auf der Lokomotive anwesende Führer bei der Beobachtung der Leitungsbügel abstürzte und der führerlos gewordene Zug sich weiter bewegte. Sowohl im oesterreichischen Parlament als im deutschen Reichstag hat dieser Unfall Veranlassung gegeben, auf die Unhaltbarkeit des Einmannsystems hinzuweisen und Abhilfe zu fordern. So verlangt ein von der sozialdemokratischen Reichstagsfraktion eingebrachter Antrag, „dass den Lokomotivführern unter allen Umständen ein zweiter Mann beigegeben wird, der mit der Bedienung elektrischer Lokomotiven vertraut ist“.

Auch verschiedene Eisenbahndirektionen in Deutschland selbst sahen sich auf Grund der mit der Einmannbedienung gemachten Erfahrungen genötigt, entsprechende Anordnungen ergehen zu lassen. So ist veranlasst worden, dass zunächst keine elektrische Lokomotive mit nur einem Mann durch Bahnhöfe fahren darf und im Bezirk Magdeburg soll überhaupt wieder allgemein die zweimännige Besetzung eingeführt werden. Jedenfalls kann aus all dem gefolgert werden, dass jede Berufung auf das deutsche Einmannsystem der Berechtigung entbehrt.

Nun stützt die Schweizerische Bundesbahndirektion — und hierin werden ihr wahrscheinlich andere Direktionen folgen — ihren Versuch im wesentlichen auf die Tatsache, dass ihre Elektrolokomotiven im Unterschied zu den deutschen Lokomotiven mit der Totmannskurbel bzw. dem Totmannspedal versehen sind, wodurch die Stromzufuhr bei einem etwaigen Unfall des Lokomotivführers automatisch unterbrochen und der Zug von selbst zum Stillstand gebracht wird.

Wie steht es um diese Totmannsvorrichtungen? Ihr Funktionsprinzip beruht darauf, dass stets eine Hand oder ein Fuss damit in Kontakt bleiben muss und dass bei jeder Unterbrechung des Kontaktes Stromausschalter und Luftdruckbremsen in Wirkung treten. Ihre Funktionsaufgabe ist also, die infolge der Wegnahme des Führergehilfen verminderte Sicherheit in der Führung auszugleichen. Aber die Anbringung dieser Totmannsvorrichtungen bringt gleichzeitig eine Vermehrung der Dienstbelastung des Lokomotivführers mit sich. Er muss mit ihnen in ständiger körperlicher Berührung bleiben. Praktisch wirkt also diese für die Erhöhung der Führungssicherheit bestimmte sogenannte Totmannskontrolle als eine ständige von ihm selbst zu bedienende Kontrolle des lebenden Mannes auf der Lokomotive. Auf die Dauer bedeutet diese Selbstkontrolle aber auf sich selbst eine grosse Anspannung, die der notwendigen Bereitschaft des Lo-

komotivführers, in jedem Augenblick wichtigste Entscheidungen zu treffen und entsprechend zu handeln, alles andere als förderlich ist und darum allein schon den praktischen Wert der Totmannsvorrichtungen in Frage stellt. Es ist wohl auch darum, dass auf den bayrischen Bahnen eine derartige automatische Ausrüstung fehlt und dass — wie der Bericht der schweizerischen Delegation feststellt — sowohl das Personal als auch die Bahnverwaltung Totmannsvorrichtungen als unwirksam betrachten.

Wie wenig man sich auf das richtige Funktionieren der Totmannskontrolle verlassen kann, zeigt übrigens eben ein Unfall, der sich vor kurzem in England zutrug. Dort fuhr ein Zug mit einmännig bedienter Elektromotive mitten auf einem 80 Fuss hohen Viadukt auf einen Güterzug. Wie festgestellt wurde, war der Lokomotivführer schon drei Kilometer vor der Unfallstelle beim Heraussteigen von der Lokomotive herabgestürzt, sodass der Zug die ganze Strecke bis zum Zusammenstoss führungslos zurücklegte. Wohl war die Lokomotive mit einem Totmannspedal ausgerüstet, aber dieses hatte versagt. Die Untersuchung hat dann die überraschende Tatsache festgestellt, dass der beim Abstürzen ums Leben gekommene Lokomotivführer das Totmannspedal mit Taschentüchern festgebunden hatte.

Was beweist nun diese Feststellung falls sie zutreffend sein sollte? Zunächst lässt sie die Möglichkeit, ob die Kontrollvorrichtung im andern Falle selbsttätig den Zug zum Halten gebracht hätte, offen. Zugleich zeigt die Feststellung aber auch, wie lästig die Kontrolle vom Personal empfunden werden muss und wie stark das Bestreben eines Lokomotivführers ist, sich dieser zu entziehen. Sicher handelt es sich um einen Einzelfall, aber ist es nicht begreiflich, dass sich schliesslich Lokomotivführer mit künstlichen Kniffen von der ihnen durch die Totmannsvorrichtungen aufgezwungenen Gebundenheit frei machen wollen, weil sie hierdurch zu stark ermüdet werden?

Auf jeden Fall sollte dieses englische Beispiel den für die Verkehrssicherheit der Eisenbahnen verantwortlichen Kreisen Veranlassung geben, die Frage der Totmannskontrolle auch nach dieser Seite hin noch einmal zu überprüfen. Es geht eben nicht an, den verantwortlichen Führer auf der Lokomotive mit Vorrichtungen zu überbürden.

Mit oder ohne Totmannskontrolle stellt aber die Einmannbedienung eine derartige unzulässige Ueberbürdung dar, dass unbedingt eine Verminderung der Verkehrssicherheit die unabwendbare Folge sein muss. Es ist darum sowohl im Interesse des Personals als im Interesse der Verkehrssicherheit, wenn sich die Eisenbahnerschaft gegen das System der Einmannbedienung auf Elektrolokomotiven ausspricht. Wo die Eisenbahnerschaft zu einer besseren Wirtschaftlichkeit der dem allgemeinen Interesse dienenden Verkehrsanstalten beitragen kann, hat sie dieses niemals abgelehnt. Wenn je, so wird aber bei der Beseitigung des zweiten lebenden Mannes auf der Lokomotive Sparsamkeit am falschen Platze geübt. Der Dienst des Lokomotivführers ist derart anstrengend, dass er auf die Erleichterungen, die ihm der heutige Stand der Technik zu bieten vermag, vollen Anspruch hat und dass ihm diese Erleichterungen nicht durch die Wegnahme des Begleitmannes vorenthalten werden dürfen. Schliesslich ist die Anwesenheit eines zweiten Mannes auf der Lokomotive — darauf wurde schon in dem dem Kongress in Bellinzona vorgelegten Bericht verwiesen — auch in psychologischer Hinsicht von einer nicht zu unterschätzenden Bedeutung für eine sichere Zugsführung.



### Vierter Jahresbericht der Transport and General Workers' Union.

Abweichend von der Gewohnheit der meisten kontinentalen Gewerkschaften, in den Jahresberichten eine umfassende Darstellung der verrichteten Tätigkeit und ausführliche statistische Ueberblicke über die Mitgliederbewegung usw. zu geben, beschränken sich die englischen Gewerkschaften in der Hauptsache darauf, in ihren den Jahresversammlungen vorgelegten Jahresberichten Rechenschaft über die Finanzgebarung abzulegen. Demgemäss ist auch der vor kurzem erschienene IV. Jahresbericht der Transport and General Workers' Union zum weitaus grössten Teil mit Finanzausweisen angefüllt, während die Tätigkeitsberichte des Bundesvorstandes und der verschiedenen Sektionen nur einen ganz geringen Raum einnehmen. Zur Beurteilung des Verbandslebens ist man daher grösstenteils auf den allgemeinen Bericht angewiesen. Wir lassen dessen einleitenden Teil hier auszugsweise folgen:

„In unsern früheren Berichten konnten wir einen ständigen Fortschritt feststellen. Dieser Fortschritt hat auch während des Jahres 1925 angehalten. Der Verband hat seine Mitgliedschaft weiter erhöhen können und wenn die Mitgliederzunahme auch dem Umfange nach hinter 1924 zurückgeblieben ist, so ist doch die Lage des Verbands gemessen an den entrichteten Beiträgen gesünder als sie jemals seit der Durchführung der Verschmelzung war. Wir haben alle zweifelhaften Mitglieder gestrichen mit dem Ergebnis, dass unsere Mitgliederziffern jetzt dem genauen Stande entsprechen. Demgemäss haben sich auch die finanziellen Leistungen pro Mitglied beträchtlich erhöht. Das ist zugleich ein Hinweis dafür, dass im allgemeinen die Mitglieder ihre Beiträge regelmässiger entrichten als unmittelbar nach der Verschmelzung.

„Die Konsolidierungsarbeit der verschiedenen Sektionen und Gruppen konnte ebenfalls mit beträchtlichem Erfolg fortgesetzt werden. Das Zusammenfügen einer grossen Zahl von Verbänden, wie dies durch die Verschmelzung geschah, ist mit vielen Schwierigkeiten umgeben, sowohl hinsichtlich der Verwaltung als hinsichtlich der Leitung. Die Beseitigung aller Gebräuche und Praktiken und die Schaffung eines vollkommen neuen inneren Aufbaus bedeutete für die Funktionäre und den Stab eine ungeheure Arbeit. Dank des Fehlens irgend eines sehr grossen Streiks während 1925 war es möglich, sich auf die administrative Seite der Organisation zu konzentrieren und in diesem Zusammenhang möchten wir die Aufmerksamkeit besonders auf die finanziellen Ergebnisse der Verbandstätigkeit lenken. In den vier Jahren unseres Bestehens haben wir annähernd 20 Millionen Mark an die Mitglieder gezahlt, sei es in Form direkter Unterstützungen, sei es durch den Verband den Mitgliedern gesicherte Entschädigungen. Die Erreichung solcher Resultate bei einem verhältnismässig niedrigen Beitrag ist wahrlich bemerkenswert.

„Während des vergangenen Jahres konnten wir auch den Verlust von 1924 wieder ausgleichen, der hauptsächlich durch die beiden grossen Streiks, die im vorigen Jahre stattfanden, nämlich den allgemeinen

Hafenarbeiterstreik und den Streik im Passagierverkehr des Metropolitan, entstanden war. Darüber hinaus konnten wir einen erheblichen Betrag der Reserve zuweisen.

„Was die industrielle Seite angeht, so konnten wir die Lohn- und Arbeitsbedingungen unserer Mitgliedschaft behaupten und in vielen Fällen sogar noch verbessern. Durch die Tätigkeit des Verbandes konnten die Löhne unserer Mitglieder während 1924 um nicht weniger als £ 4 500 000 (rund 90 Millionen Mark) im Jahre erhöht werden. Dieser Lohnstandard wurde in 1925 nicht nur behauptet, sondern die Jahreslohnsomme konnte noch um eine weitere Million Pfund (20 Millionen Mark) gesteigert werden.“

Ende 1925 zählte der Verband 376 251 Mitglieder. Diese verteilen sich auf die verschiedenen Tätigkeitsgruppen wie folgt:

a) Strassentransport (Personenverkehr)	94 933
b) Strassentransport (Handelsbetriebe)	29 098
c) Allgemeine Arbeiter	78 603
Nicht spezifiziert, aber zu den Gruppen	
b) und c) gehörig	42 427
d) Hafenarbeiter	116 474
e) Wasserstrassen	8 078
f) Kanzleipersonal	5 649
g) sonstige (worunter 552 Fischer)	989
insgesamt: 376 251	

Aus Mitgliederbeiträgen usw. wurden in 1925 insgesamt £ 489 354 (annähernd 10 Millionen Mark) eingenommen. Die Gesamteinnahmen betragen £ 507 398. Diesen Einnahmen steht eine Gesamtausgabe von £ 398 328 gegenüber, sodass nach Ueberweisung von £ 5 544 an den Angestellten-Pensionfonds, den Mitglieder-Pensionfonds und den Fonds des Erholungsheimes £ 103 524 der Reserve überwiesen werden konnten. Das Gesamtvermögen des Verbandes betrug Ende 1925 £ 471 320.

Ausgegeben wurden u. a. für Unterstützung der Mitglieder (bei Unfällen, Erkrankung, Todesfall, Streiks usw.) £ 87 829. Ausserdem konnten den Mitgliedern durch die Rechtsbeihilfe Entschädigungen im Gesamtbetrag von £ 142 384 gesichert werden. Insgesamt hat der Verband während seines vierjährigen Bestehens £ 530 207 an die Mitglieder an Unterstützung ausgezahlt, wovon rund die Hälfte auf Unterstützung bei Arbeitskonflikten entfällt. Ausserdem konnte durch die Rechtsbeihilfe des Verbandes für die Mitglieder eine Entschädigungssumme von £ 379 278 erlangt werden.

Für das monatlich erscheinende Verbandsorgan „The Record“ wurden in 1925 £ 4530 (rund 90 000 Mark) an Druckkosten, Postgebühren usw. ausgegeben. Die Ausgaben für Gehälter der Funktionäre und des Bureau-Personals (Hauptbureau, Districtsbureaux, Zweigsekretariate usw.) beliefen sich auf £ 157 887.

### Der Allgemeine Holländische Transportarbeiterbund in den Jahren 1924 und 1925.

Der dem jüngsten Kongress des Centrale Bond van Transportarbeiders vorgelegte Tätigkeitsbericht für die Jahre 1924 und 1925 zeigt, dass auch die moderne Gewerkschaftsbewegung in Holland nach Jahren des Rückgangs und Stillstandes wieder in eine Periode des allgemeinen Aufstiegs eingetreten ist. Von dem Stande anderer Länder wie England, Belgien und Deutschland ist die holländische freie Gewerkschaftsbewegung freilich noch weit entfernt. Dem steht schon die starke Versplitterung in etwa ein

halbes Dutzend verschiedene Richtungen hindernd im Wege. Aber es ist eine erfreuliche Erscheinung, dass beispielsweise im Laufe des letzten Jahres die dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossene Niederländische Gewerkschaftszentrale unter allen andern Richtungen allein eine Mitgliederzunahme aufweist, während andere fast stehen geblieben sind oder gar noch einige Tausend Mitglieder verloren haben. Etwa dieselbe Erscheinung ist hinsichtlich der Entwicklung der verschiedenen holländischen Transportarbeitergewerkschaften wahrzunehmen. Von allen konnte allein der der I.T.F. angeschlossene Centrale Transportarb.bond eine starke Mitgliedererhöhung in den letzten beiden Jahren registrieren. Seine Mitgliedschaft hob sich von 17 720 am 1. Januar 1924 auf 18 100 am 1. Januar 1925, und auf 20 100 am 1. Januar 1926. Da die Gesamtzahl der an letzterem Tage organisiert gewesenen Transportarbeiter den Angaben des Statistischen Bureau zufolge 33 098 betrug, so bedeutet dies, dass der Centrale Bond gegenwärtig über 60 % der gesamten organisierten Transportarbeiterschaft in Holland umfasst. Wahrscheinlich ist dieser Prozentsatz noch höher, da man berechtigt ist, die Richtigkeit der für die andern Transportarbeitergewerkschaften publizierten Ziffern anzuzweifeln.

Die Mitgliederbewegung innerhalb der verschiedenen Sektionen des Allg. Holländischen Transportarbeiterbundes wird durch folgende Uebersicht illustriert:

	Mitgliederstand am 1. Januar		
	1924	1925	1926
der Gruppe: Hafenerbetrieb	4261	4392	4794
„ „ Seeleute	1528	1582	1594
„ „ Seefischer	695	677	861
„ „ Binnenschiffahrt	3374	3203	3349
„ „ Landtransporte	7452	7566	8130
„ „ Kraftwagenbetrieb	410	680	1372
	17720	18100	20100

In der Hauptsache fällt somit die Mitgliederzunahme auf die Gruppen der Hafenerarbeiter, der Landtransporte und des Kraftwagenbetriebs, während die Gruppe der Seeleute nur geringe Fortschritte gemacht hat und der Mitgliederstand der Gruppe Binnenschiffahrt gegenüber dem Stande vom 1. Januar 1924 noch etwas zurückgegangen ist. Was die Gruppe „Kraftwagenbetrieb“ angeht, so dürfte deren Steigen von 680 Mitglieder am 1. Januar 1925 auf 1372 am 1. Januar 1926 zu einem grossen Teile durch das im Verlaufe des Jahres 1925 erfolgte Aufgehen einer bisher selbständigen Gewerkschaft von Kraftwagenbetriebs-Bediensteten im Centrale Transportarbeitersbond zu erklären sein.

Unter den Abteilungen des Bundes rangiert Rotterdam mit 5444 Mitgliedern an weitaus erster Stelle. Den zweiten Platz nimmt Amsterdam mit 2288, den dritten Den Haag mit 1900 Mitgliedern ein.

Die ihrem Umfang nach grösste Bewegung, die in den beiden Berichtsjahren durchgeführt wurde, war der mehrtägige Streik bei 120 Hafenerbetrieben in Rotterdam im Frühjahr 1924. Hierdurch konnte nicht nur eine bereits eingeführt gewesene Verschlechterung der Lohn- und Arbeitsbedingungen abgewehrt werden, sondern darüber hinaus wurde noch eine Erhöhung der Löhne durchgesetzt. Alles in allem waren an diesem Konflikt 7000 bis 7500 Arbeiter interessiert. Insgesamt wurden in 1924 23 Bewegungen geführt, an denen über 10 000 Beschäftigte interessiert waren. Für das Jahr 1925 sind die entsprechenden Ziffern: 32 Bewegungen mit rund 1500 Interessierten.

Die Gesamteinnahmen des Bundes betragen in 1924 fl. 448 204,75, und in 1925 fl. 467 194,88. Von den Ausgaben entfielen:

	in 1924	in 1925
auf Verwaltungskosten der Abteilungen	44,2 %	39 %
„ „ der Bundesleitung	10,5 %	11,5 %
„ allg. Bundesausgaben	22,8 %	22,0 %
„ verschiedene Unterstützungen	16,0 %	17,8 %
„ Reserve	6,5 %	9,7 %

Das Bundesvermögen betrug am 1. Januar 1926 fl. 221 037,13 gegen fl. 175 451,00 am 1. Januar 1925. Es entfiel somit auf ein Mitglied ein Vermögensbestand von fl. 9,70 am 1. Jan. 1925, und von fl. 11,00 am 1. Januar 1926.

In den acht Jahren vom 1. Januar 1918 bis 1. Januar 1926 betragen die Gesamteinnahmen des Bundes fl. 4 494 594,18. Hiervon wurden in der gleichen Zeit ausgegeben:

für Streikunterstützungen	fl. 1 405 791,19
„ Krankenunterstützungen	„ 214 336,11
„ Rechtsbeihilfe	„ 18 750,00

Das vierzehntägig erscheinende Organ des Bundes „De Transportarbeider“ konnte seine Auflage von 19 600 Anfang 1924 auf 21 600 Exemplare Ende 1925 erhöhen. Weitere Publikationen des Verbandes sind „De Uitzkijk“ (monatlich erscheinendes Organ für Seeleute), „De Haven“ (erscheint um die zwei Monate), „Het Autobedrijf“ (erscheint monatlich). Die Druckkosten für die verschiedenen Organe betragen fl. 16 236,23 in 1924, und fl. 16 501,47 in 1925.

## Vorschriften und Massnahmen zum Schutze der Hafenerarbeiter.\*

V.

### SCHWEDEN.

#### Schutzbestimmungen.

Die Hafenerarbeit ist durch das Arbeiterschutzgesetz vom 29. Juni 1912 geschützt. (Ein neues Gesetz ist zur Zeit in Vorbereitung). Das Gesetz gilt für alle Arbeiter einschl. der Seeleute, soweit diese zu Arbeiten herangezogen werden, die nicht zum Schiffsdienst gehören. Die Einhaltung der Schutzbestimmungen wird durch die Gewerbeinspektion und deren Bevollmächtigte, die auf den verschiedenen Arbeitsstellen die Aufsicht ausüben, überwacht. Sie haben freien Zugang zu den Arbeitsplätzen, können sowohl mündlich als schriftlich Anweisungen erteilen und bei Nichtbefolgung dieser die Durchführung notwendiger Schutzmassnahmen durch die Kgl. Provinzialregierung anordnen lassen. Ueber die Tätigkeit der Gewerbeinspektion wird alljährlich ein Bericht erstattet, der gedruckt veröffentlicht wird.

Uebertretung gesetzlicher Vorschriften wird auf Anzeige der Gewerbeinspektion hin durch die Gerichte geahndet. Die Strafe kann bestehen: für den Unternehmer aus Geld- oder Gefängnisstrafen, für die Arbeiter aus Geldstrafen.

Ein direktes Mitbestimmungsrecht hinsichtlich der Durchführung der Schutzbestimmungen steht den Gewerkschaften der Hafenerarbeiter nicht zu, doch ist dem Personal indirekt ein Einfluss dadurch eingeräumt, dass der Schwedische Gewerkschaftsbund kraft der bestehenden Gesetze sowohl in der Sozialverwaltung als im Sozialen Rat einen Vertreter hat.

#### Registrierung.

Bestimmte Vorschriften, um als Unternehmer im Hafenerbetrieb zugelassen zu werden, bestehen nicht. Im

\* Siehe die Nummern 4, 5, 6 und 7 des laufenden Jahrgangs des Mitteilungsblattes der I.T.F.

allgemeinen sind mit dem Erstarken der gewerkschaftlichen Organisation unter den Hafnarbeitern die kleinen zweifelhaften Unternehmer verschwunden und wird die Arbeit durch Gesellschaften oder Stauervereine auf genossenschaftlicher Basis ausgeführt. Auch hinsichtlich der Zulassung von Arbeitern als Hafnarbeiter bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen, doch ist die Annahme neuer Arbeitskräfte durch die Tarifverträge geregelt, wodurch den Gewerkschaften ein gewisser Einfluss bei der Anstellung fester Arbeiter eingeräumt ist. Die Zulassung von Arbeitern zur Hafnarbeit ist nicht von beruflichen Kenntnissen abhängig gemacht.

Die Arbeitsnachweise werden sehr selten bei der Einstellung von Hafnarbeitern herangezogen. In jedem Falle hat die Gruppe der festen Hafnarbeiter bei der Arbeitsverteilung das Vorrecht. In zweiter Linie kommt dann die Gruppe der ständigen Gelegenheitsarbeiter für die Zuweisung von Arbeit in Frage. Nur wenn diese Arbeitskräfte nicht hinreichen, können Arbeitsnachweise in Anspruch genommen werden.

#### **Arbeitszeit.**

Die Arbeitszeit ist durch Gesetz vom 17. Oktober 1919 und vom 22. Juni 1923 geregelt und beträgt täglich 8 Stunden. Die Einzelheiten sind ausführlich in den Tarifverträgen niedergelegt. Die Ueberwachung der Einhaltung der Arbeitszeit geschieht durch die Gewerbeinspektion, deren Tätigkeit in dieser Richtung aber nicht durchgreifend genug ist. Nur in einigen Fällen sind Anzeigen erstattet worden, aufgrund deren Klage erhoben worden ist.

Im Höchsthalle ist nach dem Arbeitszeitgesetz die Leistung von 80 Ueberstunden im Monat und 350 Ueberstunden im Jahr zulässig. Ausserdem sind ausführliche Bestimmungen hierüber in den Tarifverträgen enthalten.

Die Ausübung eines Mitbestimmungsrechtes oder eines Einflusses seitens der Gewerkschaften auf die Regelung der Arbeitszeit geschieht lediglich durch das Mittel der Tarifverträge.

#### **Sicherheitsvorschriften.**

Ueber die Sicherung der Schiffszugänge bestehen folgende Vorschriften:

Das zu den Gerüsten verwendete Material muss von guter Beschaffenheit sein. Hochgelegene Brücken und Bühnen müssen mindestens 0,90 m. breit sein. Permanente Brücken müssen mit einem Geländer oder einem Tau versehen sein. Alle Brücken und Bühnen müssen gut befestigt und gegen Kippen und Ausrutschen gesichert sein. Das Gefälle soll nicht grösser sein als 1 : 10. Beim Bau von Gerüsten dürfen hölzerne Lukeneinfassungen unter keinen Umständen verwendet werden. Fertige Brücken müssen mit Fussleisten versehen sein.

Wenn das Schiff auf der Reede liegt, hat der Unternehmer darauf zu achten, dass der Personaltransport in sicherer Weise geschieht. Die verwendeten Boote müssen seetüchtig sein und dürfen nicht überladen werden. Geschieht der Personentransport mit anderen Fahrzeugen als Ruderbooten so gelten für die Schiffe die gleichen Bestimmungen wie für die sonstigen Personenschiffe. Bei längeren Transporten, besonders im Winter, müssen die Schiffe mit Schutzvorrichtungen gegen was Wetter ausgestattet sein.

Sämtliche mechanischen Hebevorrichtungen sind hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit regelmässig zu untersuchen. Die Tragfähigkeit ist an sichtbarer Stelle zu vermerken, ebenso das Datum der letzten Kontrolle.

Die Geräte müssen in gutem Zustande sein. Beschädigtes Material darf zum Gebrauch nicht ausgegeben werden. Ketten werden durch die Hafenspektion regelmässig untersucht. Auf ihnen muss die Tragfähig-

keit vermerkt sein. Ausserdem sind die Ketten mit einer laufenden Nummer zu versehen, die übereinstimmen muss mit einem von dem Unternehmer über sein gesamtes Kettenmaterial zu führenden Verzeichnis. In diesem Verzeichnis ist jede erfolgte Kontrolle zu vermerken.

Die für Ketten und Stahllaue zulässige Belastung ist in öffentlich aufzuhängenden Vorschriften genau beschrieben. Für handgeschmiedete Ketten oder Stahllaue von besonderer Qualität kann die Grenze der zulässigen Belastung durch die Berufsinpektion erweitert werden. Die theoretische Tragfähigkeit muss aber mindestens sechs Mal grösser sein als die praktische.

Ueber den Ausblick an Deck, das Entweichen des Dampfes usw. bestehen keine besonderen Vorschriften.

Die Lukenhäuser der Schiffe müssen laut Schiffbauvorschriften vom Jahre 1915 mindestens 80 cm. hoch sein. Andernfalls müssen Schutzgeländer angebracht werden.

Beim Laden und Löschen unter Verwendung von zwei Ladebäumen müssen diese gegen Schwingen gesichert sein.

Zur Bedienung der Hebewerkzeuge dürfen nur Personen verwendet werden, die mit dieser Arbeit vertraut und mindestens 18 Jahre alt sind. Zum Verladen loser Güter benützte Behälter müssen mit einer Art Verschluss versehen sein, damit sich der Boden nicht von selbst öffnen kann. Beim Heben von Brettern, Slangen u. dergl. müssen Massnahmen getroffen werden, um die gehobenen Gegenstände gegen Herausfallen zu sichern. Tragtaue usw. dürfen nicht zur Verlängerung von Schlingen verwendet werden.

Die Arbeitsstellen sind zweckdienlich zu beleuchten. Im Raume dürfen Lampen mit offenen Flammen hierzu nicht verwendet werden. Wenn das Licht ausgeht, ist die Arbeit bis zur Beseitigung des Mangels einzustellen.

Als Aufsichtspersonen (Vorleute und Baasen) dürfen nur zuverlässige und nüchterne Leute, die mit der Arbeit vollständig vertraut sind, verwendet werden. Sie haben darüber zu wachen, dass sich das verwendete Material in gutem Zustand befindet. Bei schadhaftem Material müssen sie die Arbeit so lange einstellen, bis Ersatz hierfür vorhanden ist.

Als Lukenbaas darf nur eine Person verwendet werden, die über normales Hör- und Sehvermögen verfügt. Er muss sich so aufstellen, dass er den ganzen Gang der Arbeit übersehen kann und die Arbeiter im Raume rechtzeitig warnen, ehe die zu verladende Ware über die Lukenöffnung gelangt. Arbeiten gleichzeitig mehr als zwei Arbeitsgänge an der selben Lukenöffnung, so muss für jeden Arbeitsgang ein besonderer Lukenbaas anwesend sein und muss mit besonderer Vorsicht gearbeitet werden.

Hinsichtlich der Winschleute wurde in den im vorigen Jahre abgeschlossenen Tarifvertrag eine Bestimmung aufgenommen, wonach für ausländische Trampschiffe die Winschleute aus der Gruppe der festen Hafnarbeiter zu nehmen sind.

Arbeiter, die mit ihren Obliegenheiten nicht hinreichend vertraut sind, dürfen zu Arbeiten, die mit Gefahr verbunden sind, nicht verwendet werden, es sei denn sie werden unter guter Leitung zu diesen Arbeiten ausgebildet.

Sind die Lukendeckel während der Arbeit nur teilweise geöffnet, so müssen die Scherstücke und Stützbalken gegen Hochheben gesichert werden. Zur Behandlung der Scherstücke dürfen nur speziell hierfür vorgesehene Stropfen oder Kettenschlingen verwendet werden. Hierbei ist von den Ringen und Handgriffen Gebrauch zu machen.

Ueber die Behandlung explosibler oder gasentwickelnder Stoffe und gesundheitsschädlicher Waren

sind besondere Bestimmungen in dem Arbeiterschutzgesetz enthalten.

Zur Leistung erster Hilfe bei Unfällen muss an den Arbeitsstellen oder in deren Nähe das notwendige Verbandsmaterial vorhanden sein. Auf jedem Arbeitsplatz muss mindestens eine Person anwesend sein, die mit der Leistung erster Hilfe vertraut und hierzu ausgebildet ist.

Es sind geeignete Tragbahnen zum Heben der Verletzten von der Unfallstelle bereit zu halten. Derartige Tragbahnen müssen in genügender Zahl vorhanden sein. Bei Arbeit auf einem nicht an Wall liegenden Schiff ist der Unternehmer verpflichtet, ein Boot für den Transport Verletzter bereit zu halten. Feste Unfallstationen sind nicht vorhanden. Auch gibt es keine festen Aerzte zur Hilfeleistung bei Unfällen im Hafen.

Der Unternehmer ist verpflichtet an den Arbeitsplätzen oder in deren Nähe für die Bereitstellung von Wasch- und Trinkwasser, Aborten, Umkleieräume usw. zu sorgen. Ausserdem muss der Unternehmer Speise-Räume bereit stellen, wo die Arbeiter mitgebrachte Speisen wärmen können.

Ein Mitbestimmungsrecht der Arbeiter in den Fragen der Sicherheitsmassnahmen besteht nur insofern, als die Arbeiter eines Arbeitsplatzes berechtigt sind, Delegierte zu dem Inspektionsvertreter zu entsenden und diesem die Forderungen der Arbeiter vorzulegen.

**Unterstützung bei Unglücksfällen.**

Bei Erwerbsunfähigkeit infolge Betriebsunfalls werden die Arbeiter aufgrund des Unfallversicherungsgesetzes vom 17. Juni 1916 unterstützt.

Die Unterstützung beträgt:

bei Todesfall:

höchstens 2400 Kr. im Jahr;

bei dauernder vollständiger Erwerbsunfähigkeit:

eine jährliche Lebensrente berechnet nach dem früheren Jahreseinkommen; im Höchsfalle 2400 Kr. im Jahr;

bei dauernder teilweiser Erwerbsunfähigkeit:

eine Tagesentschädigung in Höhe von 1/365stel von 1600 Kr. vom 36. Tage der eingetretenen Erwerbsunfähigkeit an. Für die ersten 35 Tage wird Krankengeld gezahlt.

(Später tritt an die Stelle der Tagesentschädigung eine feste und endgültige Rente);

bei vorübergehender Erwerbsunfähigkeit:

gleiche Unterstützung wie bei dauernder teilweiser Erwerbsunfähigkeit.

Die Prämien für die Unfallversicherung werden vom Unternehmer gezahlt.

**Krankenunterstützung.**

Die Frage der Krankenversicherung ist noch ungeklärt. Die Gewerkschaften haben selbst derartige Einrichtungen geschaffen, zu denen seitens der Staurei-Betriebe an einigen Plätzen ein Beitrag entrichtet wird.

**Vergleichender Lohnindex der verschiedenen Seeleutegruppen nach dem Stand vom 1. August 1926.**

Länder	Tonnage Br. R. T. am 30. Juni 1925*)	Vollmatrose Verhältnis zu		Donkeymann Verhältnis zu		Schiffszimmerer Verhältnis zu		Heizer Verhältnis zu		Trimmer Verhältnis zu		1. Bootsmann Verhältnis zu		Leichtmatrose Verhältnis zu	
		Vollmatrose	Gr. Brit.	Vollmatrose	Gr. Brit.	Vollmatrose	Gr. Brit.	Vollmatrose	Gr. Brit.	Vollmatrose	Gr. Brit.	Vollmatrose	Gr. Brit.	Vollmatrose	Gr. Brit.
Grossbritannien . . . . .	19.274.000	100	100	117	100	128§)	100	106	100	100	100	117	100	65	100
Vereinigte Staaten . . . . .	11.605.000	100	143	120	147	—	—	104	141	—	—	120	147	76	156
Frankreich . . . . .	3.262.000	100	24	113	23	113	22	106	25	100	24	113	23	53	20
Deutschland . . . . .	2.993.000	100	51	119	52	125	49	114	55	97	49	125	49	54	42
Holland . . . . .	2.585.000	100	92	115	91	115	83	105	91	85	78	115	91	50	66
Norwegen . . . . .	2.555.000	100	93	109	87	109	79	109	90	62	58	109	87	59	84
Australien . . . . .	2.230 000 x)	100	183	118	186	—	—	112	195	100	183	106	166	71	188
Schweden . . . . .	1.215.000	100	91	114	89	114	81	100	86	68	63	114	89	83	108
Spanien . . . . .	1.120.000	100	48	122	50	122	45	111	50	93	43	148	60	89	65
Dänemark . . . . .	1.008.000	100	99	113	95	113	88	103	96	68	57	113	95	49	70
Belgien . . . . .	538.000	100	29	112	29	121	28	104	29	100	29	112	29	73	28
Russland . . . . .	?	100	67	138	78	121	63	108	68	88	58	129	74	79	74
Portugal . . . . .	?	100	44	120	45	118	41	111	46	108	47	115	43	94	63

\*) Letzte Ausgabe. x) Britische Dominions. §) Minimum.

Als Grundlage für den Vergleich zwischen den verschiedenen Lohnsätzen der angeführten Länder dienten die Löhne der Vollmatrosen. Die Löhne in England wurden als Grundlage für den Vergleich unter den verschiedenen Ländern genommen. Die Ziffern beziehen sich auf die Löhne vom 1. August 1926, umgerechnet zu den damals gültigen Kursen:

£ 1 = 4,85 $\frac{1}{2}$  = fr. frs. 103,45 = Rmk. 20,39 = Hfl. 12,08 = Norw. Kr. 22,17 = Schw. Kr. 18,16 = Dän. Kr. 18,35 = Belg. Frs. 195,5.

£ 1000 = 944 Tscherwonzy; £ 1 = Pes. 31,55; 1 port. escuados = 2 $\frac{1}{2}$  pence.

Die Aufstellung beschränkt sich auf einen Vergleich des Goldwertes der Heuern und lässt die Kaufkraft des Lohnes in den einzelnen Ländern unberücksichtigt. In der Valuta des Landes ausgedrückt, betrug die Heuer eines Vollmatrosen am 1. August 1926 in England £ 9, in den Vereinigten Staaten \$ 62,50, in Frankreich 450 Frs., in Deutschland 93 Mrk., in Holland 100 Fl., in Norwegen 185-Kr., in Australien £ 16/10/—, in Schweden 149 Kr., in Belgien 525 Frs., in Russland £ 6, in Spanien 135 Pes., und in Portugal 380 Escuados, während die Löhne in Grossbritannien wie folgt geregelt sind: Donkeymann £ 10/10/—, Schiffzimmerer £ 11/10/—, Heizer £ 9/10/—, Trimmer £ 9/—, 1. Bootsmann £ 10/10/— und Leichtmatrose £ 5/17/6.

## NOTIZEN.

*Die neue industrielle Revolution in den Vereinigten Staaten.*

"In den Vereinigten Staaten ist zur Zeit eine neue industrielle Revolution im Gange, deren wirtschaftliche Bedeutung jene ältere industrielle Revolution übertreffen dürfte, die durch eine Serie mechanischer Erfindungen im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts stattfand und in ihrem Verlauf das industrielle, politische und soziale Leben Englands umgestaltete". Mit diesem Satz leitet die vom Statistischen Amt der Vereinigten Staaten herausgegebene Monatschrift eine längere Betrachtung über die Entwicklung des Produktivitätsgrades in einer Reihe amerikanischer Industrien ein. Dass die angeführte Behauptung keine Uebertreibung darstellt, lassen die angeführten Ziffern erkennen. So stieg beispielsweise der Produktionsindex in der amerikanischen Eisen- und Stahlindustrie in den letzten zehn Jahren von 100 auf 189, während sich der Index der Arbeitsstunden in derselben Zeit nur von 100 auf 126.6 hob. Das bedeutet, dass das Leistungsergebnis pro Arbeiter und Arbeitsstunde um rund 50 Prozent gestiegen ist. Noch grösser ist die Leistungssteigerung in der Auto-Industrie. Sie beträgt im selben Zeitabschnitt 310 Prozent pro Arbeiter und Arbeitsstunde. Der Produktionsindex hatte sich annähernd verzehnfacht, während gegenüber 1914 nur wenig mehr als drei mal soviel Arbeitsstunden geleistet wurden. Auch wenn man dem amerikanischen Statistiker in der Annahme folgt, dass infolge der allgemeinen Depression, unter der die amerikanische Industrie in 1914 litt, die für 1925 ermittelten Indexzahlen über der tatsächlich eingetretenen Leistungssteigerung liegen, bleibt doch immer ein geradezu phänomenales Wachstum des Produktivitätsgrades in den beiden angeführten Industrien festzustellen. Besondere Beachtung verdient hierbei, dass allein in den Jahren von 1921 bis 1925 der Produktivitätsgrad pro Kopf und Stunde in der Auto-Industrie um rund 50 Prozent gestiegen ist:

*Steigerung des Produktivitätsgrades auf den amerikanischen Eisenbahnen.*

In 1925, so berichtet Leland Olds in der amerikanischen Federated Press, haben 1 769 099 Eisenbahnbedienstete in 4 458 702 308 Arbeitsstunden 4 566 265 Millionen Gütertonnenmeilen und 35 964 Millionen Passagier-Meilen geleistet. In 1922 waren die entsprechenden Ziffern: 1 645 244 Eisenbahnbedienstete, 4 242 404 808 Arbeitsstunden, 375 952 Millionen Gütertonnenmeilen und 35 513 782 000 Passagiermeilen. Während die Eisenbahnen nur um 5 Prozent mehr Arbeitsstunden bezahlten, erhöhte sich die Leistung der Bediensteten um 21¼ Prozent Gütertonnenmeilen und etwa 1 Prozent Passagiermeilen. Setzt man eine Passagiermeile nach der üblichen Berechnungsmethode gleich 3 Tonnenmeilen so ergibt sich eine Steigerung der Verkehrsleistungen pro Mann und Arbeitsstunde um 11.3 Prozent. Die Eisenbahnen haben also in 1925 gegenüber 1922 pro Mann und Arbeitsstunde eine um 11.3 Prozent höhere Leistung erhalten. Dass diese Steigerung des Produktivitätsgrades eine stetige ist, geht aus der Tatsache hervor, dass in 1925 die Leistung pro Kopf und Arbeitsstunde gegenüber 1923 um 7.5 Prozent, und gegenüber 1924 um 5.2 Prozent höher war. (Siehe auch Mitteilungsblatt vom Mai 1926 unter "Notizen").

*Wer trägt die Kosten der Rationalisierung?*

Beachtenswerte Bemerkungen zu dieser Frage macht der "Wirtschaftsdienst", die Zeitschrift des Hamburger Welt-Wirtschafts-Archivs in der Ausgabe vom 2. Juli ds. Js. "Für die volkswirtschaftlichen Folgen dieses (Rationalisierungs-) Prozesses entscheidend ist", so lesen wir, "die Frage: Welchen Anteil an den Kosten des Umstellungsprozesses wird die Unternehmerrente, welchen die Lohnsumme tragen? Jedenfalls ist der Anteil, den die Lohnsumme trägt, ungewöhnlich hoch. Nach den Schätzungen der Steuerverwaltung sollte das Aufkommen aus der Lohnsteuer monatlich 100 Millionen Mark betragen; eingegangen

sind aber im Durchschnitt der letzten vier Monate nur etwa 80 Millionen Mark. Setzt man den durchschnittlichen Steuersatz mit 3 Prozent an, so bedeutet das einen monatlichen Lohnausfall von mindestens 600 bis 700 Millionen Mark bei einer monatlichen Lohnsumme von drei Milliarden Mark im Durchschnitt des Vorjahres."

Demnach würde die deutsche Arbeiterklasse die Kosten des rationalistischen Umstellungsprozesses mit einem Barverlust von monatlich 600 bis 700 Millionen Mark bezahlen. Zu diesem einmaligen Beitrag tritt aber ein dauernder Beitrag in Form erhöhter Arbeitslosigkeit. Darauf weist der Umstand, dass trotz eingetretener Ausdehnung des Geschäftsumfanges in Deutschland die Arbeitslosigkeit im Sommer nur minimal und jedenfalls nicht weiter zurückgegangen ist, als durch die normalen Saisonschwankungen bedingt ist.

*Die Mechanisierung des deutschen Bergbaus.*

"Man kann sagen", so schreibt das deutsche Organ der Zechenbesitzer, die "Deutsche Bergwerkzeitung", "dass im Ruhrbergbau jetzt mehr Kohle auf dem mechanischen Wege als durch Handarbeit gewonnen wird. Nähere Ermittlungen haben ergeben, dass nach dem heutigen Stand der Dinge nur noch 49,6 Prozent der Förderung durch Hand- bzw. Schiessarbeit gewonnen wird, während 1913 nur 5 Prozent der Förderung auf mechanischem Wege bzw. Schiessarbeit geleistet wurde". Diese Bemerkung wird an eine in demselben Blatt veröffentlichte Uebersicht über den Umfang der gebrauchten Arbeitsmaschinen nach dem Stande von Ende 1913 und Ende 1925 geknüpft, die eine ganz gewaltige Zunahme erkennen lässt.

Die Frage, wem der Vorteil der Mechanisierung des Bergbaus zugute gekommen ist, wird vom "Vorwärts" (Berlin) wie folgt beantwortet:

"Die Bergarbeiter haben jedenfalls daraus *keinen*, mindestens keinen wesentlichen Nutzen gezogen. Seit Ende 1924 sind die Gedingesätze unverändert geblieben, teilweise sogar gekürzt worden. Einer Erhöhung des Lohnes der Schichtlohnempfänger steht eine starke Reduktion der Belegschaften gegenüber, wie sie erst durch die Mechanisierung ermöglicht wurde. Ueberhaupt hat die Belegschaft des Bergbaus durch den gewaltigen Personalabbau den Löwenanteil der Kosten der Rationalisierung tragen müssen. Aber auch die Verbraucher haben nichts von den Wirkungen der Rationalisierung zu spüren bekommen.

Seit Oktober 1924 sind die Steinkohlenpreise unverändert geblieben. Der Erfolg der Rationalisierung ist also bisher ausschliesslich der Kapitalrente des Ruhrbergbaus zugute gekommen, was ja auch daraus hervorgeht, dass die Aktienkurse der Bergbauunternehmungen ganz bedeutend in die Höhe gesetzt worden sind." (Siehe auch Mitteilungsblatt vom April 1926 unter derselben Rubrik).

*Die technische Umwälzung im Schiffsbau vermindert die Schiffsbesatzung.*

Der Uebergang zur Oelfeuerung und zum Motorantrieb in der Schifffahrt, der sich zur Zeit mit grosser Geschwindigkeit vollzieht, hat eine erhebliche Verminderung der Arbeitsgelegenheiten für Seeleute zur Folge. In Schweden, wo die Motorschifffahrt bereits eine grosse Rolle spielt, entfielen der amtlichen Statistik zufolge auf einen Mann der Besatzung

	auf Dampfschiffen	auf Motorschiffen	auf Seglern
in 1914	41.35 N.T.	56.23 N.T.	17.47 N.T.
in 1923	42.70 "	70.73 "	18.02 "

Auch die Oelfeuerung gestattet schon eine ansehnliche Einschränkung der Besatzung. Durch deren Einführung konnte — wie wir dem Handwörterbuch der Staatswissenschaften entnehmen — das Heizraumpersonal der grossen Schnelldampfer wie "Olympic", "Mauretania", "Aquitania" u.a. auf ein Viertel vermindert werden.

Gleichzeitig vollzieht sich auch das Bunkern der Schiffe rascher und mit weniger Leuten. Während beispielsweise das Bunkern der "Homer" der White Star Line früher 200 Mann und 3 Tage und Nächte erforderte, geschieht dies jetzt mit 8 Mann in 10 Stunden.

## ESPERANTO.

*Die Schweizerische Eisenbahnerorganisation für Esperanto.*

Der kürzlich stattgefundenen Kongress des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes hat auf Antrag des Vorstandes mit allgemeinen Stimmen folgende Resolution gefasst:

"Der VIII. Kongress des S. E. V. vom 3. und 4. Juli 1926 unterstützt die Bestrebungen zur Schaffung einer internationalen Hilfssprache. Er empfiehlt der Mitgliedschaft die Erlernung des heute im Vordergrund stehenden Esperanto".

*Der Internationale Arbeiter-Esperantistenkongress in Leningrad.*

Mehr als 400 Teilnehmer waren auf dem Kongress versammelt, den die S. A. T. Sennacieca Asocio Tutmonda — (Weltbund auf nationalitätsloser Grundlage) in der Zeit vom 6. bis 10. August in Leningrad abgehalten hat. Seitens der Regierungsbehörden wurden

dem Kongress und den Teilnehmern allerhand Erleichterungen gewährt. Ueber die Ausgabe besonderer S. A. T.-Briefmarken aus diesem Anlass wurde schon früher hier berichtet.

Lunatscharski, der Volkskommissar für Unterricht, der zum Ehrenvorsitzenden gewählt worden war, erklärte in einem Begrüssungsschreiben u. a.:

"Ich muss bekennen, dass ich selbst nicht Esperanto spreche und die Grundlagen dieser Sprache nicht genügend kenne. In mir leben noch einige a priori Ueberlegungen, dass es zweifelhaft ist, die Einheitsprache für internationale Verbindungen zu gebrauchen, die Esperanto werden will. Aber Tatsachen sind hartnäckige Dinge und die Tatsachen sprechen für Esperanto. Die Esperantobewegung breitet sich mit unwiderstehbarer Kraft aus und entwickelt sich zu einem der wichtigsten Ereignisse im modernen sozialen Leben."

*Allgemeiner Esperantistenkongress in Edinburgh.*

Am den Allgemeinen Internationalen Esperantistenkongress, der vom 31. Juli bis 7. August in Edinburgh stattfand, nahmen über 1000 Personen aus 37 verschiedenen Ländern teil.