



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

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM  
[HOLLAND]  
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER: 20186

## INHALTSVERZEICHNIS:

<b>Allgemeines:</b>			
Vor dem Kampf . . . . .	13	Die Arbeitervertretungen bei der Deutschen Reichsbahn . . . . .	18
Rundschau . . . . .	15	Arbeitsbedingungen chinesischer Eisenbahner . . . . .	19
Die I. T. F. und China (Resolution) . . . . .	15	<b>Transportarbeiter:</b>	
Eine Warnung an die Vereinigten Staaten . . . . .	16	Der gegenwärtige Stand der Binnenschifffahrt in Europa . . . . .	20
<b>Mitteilungen des Sekretariats . . . . .</b>	<b>16</b>	Freiwillige Rechtsschutz- und Haftpflichtversicherung des Deutschen Verkehrsbundes . . . . .	21
<b>Eisenbahner:</b>		Arbeitsverhältnisse der Hafenarbeiter und Seeleute in Tripolis . . . . .	22
Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Polen) . . . . .	17	Die Entladungskosten in verschiedenen europäischen Häfen . . . . .	22
		<b>Seeleute:</b>	
		Sitzung der Paritären Maritimen Kommission . . . . .	23
		Notizen . . . . .	24
		Esperanto . . . . .	24

Abdruck der Berichte mit  
Quellenangabe erwünscht.

## ALLGEMEINES

### Vor dem Kampf

Als nach Beendigung des Weltkrieges die Regierungsvertreter aus fünf Dutzend Staaten in Washington zusammenkamen, um — das drohende Gespenst der Revolution vor Augen — zusammen mit den Delegierten der Arbeitgeber und Arbeiter ihrer Länder den Achtstundentag international auf dem Papier zu regeln und festzustellen, liess die Konferenz in ihrer Weisheit die Seeleute ausserhalb der Regelung. Deren Arbeitsbedingungen, die Verhältnisse, unter denen sie leben, wurden — ebenso wie die der Landarbeiter und die der farbigen Arbeiter in den kolonialen Ländern, der Chinesen, Hindus und anderer Kulis — als so besonders geartet betrachtet, dass die Regelung ihrer Arbeitszeit eine besondere Besprechung und eine durch eine besondere Konferenz festzustellende besondere "Konvention" nötig machte.

Diese besondere Konferenz wurde im Juni 1920 in Genua gehalten. Es fand dort eine Besprechung statt, es wurde eine besondere "Konvention" vorgeschlagen, die durch eine besondere Abstimmung verworfen wurde. Seitdem sind nahezu 7 Jahre vergangen und die Seeleute warten noch immer auf die ihnen versprochene uniforme Regelung der Arbeitszeit, auf die Feststellung und internationale Durchführung des Achtstundentags.

Dass sie hierdurch — wenigstens im gegenwärtigen Zeitpunkt — in der Praxis ausserordentlich benach-

teiligt sein sollten gegenüber den Hunderttausenden Arbeitern vieler Länder, die in Washington den Achtstundentag wohl "erobert" haben, kann indessen nicht behauptet werden. Ist doch die Washingtoner Konvention, obwohl seit ihrer Annahme mehr als sieben Jahre verflossen sind, mit Ausnahme einer kleinen Anzahl Länder — Belgien, Bulgarien, Chile, Griechenland, Rumänien und Tschechoslowakei — noch immer nicht ratifiziert. Und auch in diesen Ländern hat die sogenannte Ratifizierung der Washingtoner Konvention praktisch nicht viel zu bedeuten, dank der vielen Bestimmungen, die Abweichungen und Verlängerung des Achtstundentags gestatten, während Italien — das *bedingungslos* ratifiziert hat — bereits wieder *bedingungslos* den gesetzlichen Neunstundentag eingeführt hat, was bedeutet, dass in der Praxis auch dieser Arbeitstag noch beträchtlich überschritten wird. Schliesslich steht in allen Ländern — in den paar, die die Konvention ratifiziert haben, und in den vielen, die das allen feierlichen Erklärungen, Versprechungen und Schwüren zum Trotz nicht getan haben — die Sache so, dass nur da, wo die Arbeiterklasse die Arbeiterschaft bestimmter Berufe, durch eigene Kraft den Achtstundentag erobert hat und wo sie imstande ist, die Errungenschaft mit eigener Kraft zu verteidigen und zu erhalten, der Achtstundentag noch besteht. Ueberall sonst, in allen andern Fällen, ist der Achtstundentag, gleichgültig ob gesetzlich geregelt oder nicht, ob feierlich verkündigt oder nicht, schon lang wieder in die Binsen gegangen.

Das nimmt nicht weg, dass die Seeleute noch stets auf die Einlösung des auch ihnen einst feierlich gegebenen Versprechens warten, und dass seit der missglückten Konferenz von Genua die Versuche, auf dem Weg über das Internationale Arbeitsamt mittels der Gesetzgebung international eine Regelung der Arbeitszeit zu erlangen, emsig fortgesetzt werden. In der sogenannten Paritären Maritimen Kommission, die als eine Art Trostpreis errichtet wurde, haben die Vertreter der Seeleute wiederholt getrachtet, die Frage der Arbeitszeitregelung wieder auf einer Internationalen Arbeitskonferenz zur Sprache zu bringen. Bis vor ganz kurzer Zeit waren diese Versuche vergeblich. Die der

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.

Paritären Kommission angehörenden Reeder bildeten stets einen soliden Block und lehnten jedes Entgegenkommen ab. Die Seeleutevertreter bildeten ein zusammenhangloses, undiszipliniertes, unter sich verteiltes Grüppchen, wovon, wenigstens einzelne Mitglieder, bewusst oder unbewusst, mehr die Interessen der Reeder als die der Seeleute verteidigten.

Diesem Zustand ist durch das Eingreifen der I. T. F. ein Ende gemacht worden. Seit der Konferenz von Genua ist die von *Havelock Wilson* gegründete und geleitete Internationale Seamen's Federation, der damals so gut wie alle Seeleute-Organisationen angehörten, dank der Aktivität der I. T. F. einerseits und der vollständigen Inaktivität der I. S. F. andererseits, zusammengebrochen. Alle der Wilson'schen internationalen Organisation angeschlossenen Seeleuteverbände sind, mit der Ausnahme von einer oder zweien, der I. T. F. beigetreten oder haben sich deren Leitung angeschlossen. Ausserdem kam eine Arbeitsgemeinschaft zustande zwischen der Seeleutesektion der I. T. F. und der Internationale der Schiffsoffiziere.

Eine Folge dieser auf dem Gebiet der internationalen Organisation der Seeleute entstandenen veränderten Verhältnisse war nicht allein, dass in einer im Januar 1926 in Amsterdam gehaltenen Sitzung eine im Namen aller Seeleute-Organisationen entworfene Regelung des Achtstundentags aufgestellt wurde, sondern auch, dass dem Internationalen Arbeitsamt nunmehr geschlossen und eingesinnt zu erkennen gegeben wurde, dass die Seeleute eine Regelung der Arbeitszeit *fordern* und, wenn die Arbeitskonferenz, die für Juni vorigen Jahres in Aussicht genommen war, nicht bereit sein sollte, die Frage der Arbeitszeit zu behandeln, die Seeleute diese Konferenz verlassen und boykottieren würden.

Auf der Arbeitskonferenz selbst, die am 7. Juni vorigen Jahres in Genf begann und deren Resultate für die Seeleute übrigens äusserst bescheiden waren, wurde mit 67 gegen 23 Stimmen beschlossen, den Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamts zu ersuchen, die Frage der Arbeitszeit für Seeleute auf die Tagesordnung der in 1928 zu haltenden Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen — ein erstes, sei es auch noch mageres Ergebnis des eingesinnten Auftretens der Seeleuteorganisationen unter der Leitung der I. T. F.

Ein zweites Ergebnis bildete die Tatsache, dass die Vertretung der Seeleute in der Paritären Kommission vollständig erneuert und von den fünf ihr bisher angehörenden Vertretern kein einziger wiedergewählt wurde. An ihrer Stelle wurden 5 Delegierte gewählt, die, durch die I. T. F. Kandidat gestellt, die Leitung der I. T. F. anerkannten und ihr gegenüber für ihr Tun und Lassen verantwortlich sind.

Auf der am 20. Januar ds. Js. und während der folgenden Tage in Genf stattgefundenen Sitzung der Paritären Maritimen Kommission — ihrer ersten Sitzung in ihrer neuen Zusammensetzung — trat die Gruppe der Seeleutevertreter zum ersten Mal als ein geschlossenes Ganzes auf. Das Ergebnis war, dass sie gleich durch ihr allererstes Auftreten erreichte, was die frühere Vertretung während 6 Jahren vergeblich zu erreichen versucht hat: die Paritäre Kommission beschloss mit 7 gegen 5 Stimmen dem Verwaltungsrat

des I. A. A. die Aufnahme der Arbeitszeitfrage in die Tagesordnung der in 1928 zu haltenden Internationalen Arbeitskonferenz zu empfehlen. In ihrer Sitzung vom 29. Januar ds. Js. nahm die genannte Körperschaft mit 12 gegen 9 Stimmen bei 2 Stimmenthaltungen einen mit der Empfehlung der Paritären Kommission übereinstimmenden Beschluss. In 1928 kommt somit die Frage der Arbeitszeitregelung für Seeleute auf die Tagesordnung der dann zu haltenden Internationalen Arbeitskonferenz. In 1928 darf, kann und soll hierüber gesprochen werden.

Es wird nun von den Organisationen der Seeleute, von ihren Leitungen, aber vor allem von den Seeleuten selber abhängen, ob in 1928 auf der Internationalen Arbeitskonferenz noch etwas anders getan werden wird als über die Arbeitszeit zu *sprechen*. Von ihnen wird abhängen, welche Ergebnisse diese Besprechungen haben werden. Von ihnen wird abhängen, ob die Besprechungen zu einem guten Resultat, zur Feststellung einer Regelung führen werden, wobei der Achtstundentag für alle international festgestellt wird. Und von ihnen wird abhängen, von den Seeleuten selber, ob, wenn eine solche Regelung zustande kommt, diese auch wirklich eingeführt, durchgeführt und gehandhabt werden wird.

Denn ein Ding steht fest: ohne eine starke Aktion der Seeleute selber laufen auch in 1928 auf der Arbeitskonferenz die Besprechungen wieder auf nichts oder auf weniger als nichts hinaus. Und auch kommt in 1928 eine Regelung der Arbeitszeit zustande, auch "bekommen" die Seeleute dann den Achtstundentag — es bleibt ein papierener Beschluss, und nicht die Bohne davon wird verwirklicht, wenn die Seeleute nicht bereit und imstande sind, die Einführung zu erzwingen und zu handhaben. Einzig und allein die Bedrohung, ob ausgesprochen oder nicht, aber deutlich fühlbar, die Bedrohung, dass die Seeleute auf dem Wege tatkräftiger Aktion nehmen werden, was ihnen bisher noch vorenthalten ist, wird, ebenso wie dies in der Vergangenheit der Fall war und wie dies in Zukunft der Fall sein wird, auch in 1928 die Arbeitgeber und ihre Regierungen dazu bringen, den Arbeitern, in diesem Falle den Seeleuten, etwas mehr zu geben als Erklärungen und Versprechen auf dem Papier.

Der Wille und die Bereitschaft zum Kampf sind nötig. Für die Bereitschaft ist nötig die Vorbereitung — systematisch und zielbewusst. Wenn diese Zeilen an die Öffentlichkeit kommen, hat in Amsterdam bereits eine Sitzung der Vertreter aller der I. T. F. angeschlossenen Seeleute-Organisationen stattgefunden, um die Propaganda für den Achtstundentag zu regeln, die Aktion für seine Durchführung für und durch die Seeleute vorzubereiten, und den kommenden Kampf zu organisieren.

Auf dass die Reeder und ihre Regierungen in 1928 nicht wieder dasselbe Spiel spielen werden wie sie in 1920 in Genua taten, aber vor allem auch, auf dass die Seeleute nicht die Düpierten nicht gehaltener Versprechen und gebrochener Schwüre werden, wie es der Arbeiterklasse in ihrer Gesamtheit erging durch das schlaue Spiel, das gerissene Diplomaten und listige Unternehmer in Washington mit ihr gespielt haben.

Edo Fimmen.

## Rundschau.

### Um die Washingtoner Konvention.

Bei der Ende Januar in Genf stattgefundenen Sitzung des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamts kam es aufs neue zu Redegefechten über die Ratifikation der Washingtoner Arbeitszeitkonvention. Das Ergebnis ist alles andere als ermutigend. Aufs neue zeigte sich, dass jede Hoffnung auf eine baldige Ratifizierung dieser wichtigsten aller bisher geschaffenen Konventionen eitel ist. Was man von Unternehmer- und Regierungsseite vorbrachte, war im allgemeinen das alte, allmählich langweilig werdende auf Nein abgestimmte Lied. Neu war nur die plötzlich von dem englischen Regierungsvertreter Wolfe gemachte Entdeckung, dass das vom Internationalen Arbeitsamt zur Arbeitszeitfrage zusammengetragene Material noch nicht vollständig genug sei, um eine endgültige Stellungnahme zu ermöglichen. Bisher hatte die englische Regierung derartige Bedenken nie geäußert sondern ihre ablehnende Haltung immer nur mit dem Hinweis begründet, dass andere Industriestaaten mit der Ratifizierung im Verzug geblieben sind und dass der Washingtoner Text verschiedene Auslegungsmöglichkeiten zulasse. Um diese angeblichen Schwierigkeiten zu beheben hat die englische Regierung — einer Anregung der Gewerkschaften folgend — im März 1928 eine Begegnung der Arbeitsminister der hauptsächlich europäischen Industriestaaten arrangiert, die nach einer verhältnismässig kurzen Aussprache zu einer Verständigung führte. Man weiss, dass die auf dieser Konferenz gefundene „Interpretation“ für die Arbeiterschaft nicht unbedenklich ist, da sie eine teilweise weitgehende Abweichung von den Bestimmungen der Washingtoner Konvention darstellt, aber jedenfalls waren damit die bisherigen Einwände der englischen Regierung restlos entkräftet. Man erwartete denn auch allgemein, dass England ehestens die Ratifizierung nach Genf berichten werde, aber statt dessen stellt sich nun der Vertreter der englischen Regierung in Genf hin, behauptet, die Frage sei noch nicht genügend untersucht, und überreicht dem Direktor des I.A.A. zwei volle Seiten mit neuen Fragen.

Die damit verbundene Absicht ist unschwer zu durchschauen: es soll weiter ein Vorwand konstruiert werden, der die Regierung der Ratifizierung der Washingtoner Konvention enthebt. Nur darum ist es der konservativen englischen Regierung zu tun, denn nachdem ihre alten Argumente gegen die Ratifizierung gegenstandslos geworden sind, muss sie zu andern Mitteln Zuflucht nehmen, um ihre starre Unversöhnlichkeit zu verhüllen.

Jedenfalls zeigt das Auftreten des englischen Regierungsdelegierten in Genf, dass die konservative Regierung nichts von der Washingtoner Konvention wissen will und es berührt darum sehr eigentümlich, dass sich der Direktor des Internationalen Arbeitsamts noch stets in einem gewissen Optimismus wiegt und — wie der Genfer Berichterstatler der Frankfurter Zeitung schreibt — „es als sicher betrachtet, dass die Konvention in absehbarer Zeit in den wichtigsten Industrieländern ratifiziert werden wird“. Wie wenig solcher Optimismus am Platze ist zeigt gerade wieder eine durch die Presse gehende Nachricht, wonach in der französischen Regierung Einverständnis darüber besteht, dass die Ratifizierung bzw. die Durchführung der Washingtoner Konvention durch Frankreich von einem gleichen Schritt der Regierungen von Deutschland und England abhängig gemacht werden soll.

Es ist klar, dass sich die Arbeiterschaft unter diesen Umständen die Frage vorlegen muss, was sie denn überhaupt noch von Genf zu erwarten hat und ob es nicht an der Zeit ist, unabhängig von der Internationalen Arbeitsorganisation und ihren Beschlüssen den Kampf um den Achtsturentag zu führen. Denn wenn es in Genf so weiter geht wie bisher, dann wird die Rolle, die dem I.A.A. bei seiner Errichtung zugedacht war, in ihr Gegenteil verkehrt: es dient nicht mehr dem sozialen Fortschritt, sondern der sozialen Reaktion.

Auf eine solche Gefahr weist auch die befremdende Beschränkung, die sich der Verwaltungsrat des I.A.A. bei der Festsetzung der Tagesordnung für die in 1928 zu haltende ordentliche Internationale Arbeitskonferenz auferlegte. Im Gegensatz zur Empfehlung des Direktors Albert Thomas wurde hierfür nur ein einziger Verhandlungsgegenstand gewählt und zwar nicht, wie die Arbeitergruppe beantragt hatte, die Frage der Arbeitslosenversicherung, sondern die Frage der Beseitigung von Unfallgefahren, die bei aller Wichtigkeit, die sie besitzen mag, jedenfalls weniger dringend ist als die erstere, die so gut wie in allen Ländern noch der Lösung harret. Nun wird es aber mehr und mehr üblich — der Arbeitervertreter Thorberg wies sehr nachdrücklich darauf hin — dass Landesregierungen und Landesparlamente die eigene Behandlung sozialer Fragen mit der Begründung zurückstellen, dass erst eine Stellungnahme der Internationalen Arbeitsorganisation abgewartet werden müsse. Das heisst: man entschuldigt die eigene Untätigkeit mit dem Hinweis auf Genf und in Genf legt man planmässig alles darauf an, die Arbeiten zu sabotieren. Wir meinen, dass die letzte Sitzung des Verwaltungsrats in Genf diese Taktik sehr deutlich in Erscheinung hat treten lassen.

(— le).

### Resolution, gefasst vom Exekutivkomitee der I. T. F. über die Vorgänge in China.

Das Exekutivkomitee der I.T.F. begrüsst die von der britischen Arbeiterbewegung eingeleitete Protestaktion gegen die herausfordernden militärischen Vorbereitungen, die sehr leicht zu einem Kriegsausbruch im fernen Osten führen können.

Es spricht den für nationale Einheit und höheren Lebensstandard kämpfenden chinesischen Arbeitern seine Sympathie aus, in der Ueberzeugung, dass die Arbeitsbedingungen in den Ländern des Westens durch die Konkurrenz der billigen Arbeitskräfte im Osten beeinträchtigt werden.

Es dringt bei den chinesischen Führern darauf an, keinen Vorwand zur Anwendung von Gewalt zu geben, wo eine friedliche Lösung auf der Grundlage der internationalen Gerechtigkeit, d.h. des Selbstbestimmungsrechtes möglich ist, und appelliert an alle angeschlossenen Organisationen, die Vorgänge genau zu verfolgen und gegebenenfalls unter Einsatz ihrer ganzen Kraft die Gefahr eines Krieges abzuwenden, der den internationalen Kapitalismus stärken und die internationale Arbeiterklasse schwächen würde.

## Keine Warnung an die Vereinigten Staaten.

„Eure Einwanderungsbeschränkung“, erklärte der 2. Direktor des Internationalen Arbeitsamtes, Harold Butler, gegenüber einem Vertreter der amerikanischen Federated Press, „wirkt sich direkt auf den Arbeitsmarkt der übrigen Welt aus, indem sie das natürliche Abfließen des Arbeiter-Überschusses von einem Punkt zu einem andern stört. Eure Ausschluss-Massnahmen wirken in derselben Richtung. Eure Zölle beeinflussen die Produktion überall. Und eure ungeheure Anhäufung von Kapitalüberschüssen bildet nicht nur einen erstrangigen Faktor in den Geldzentren der Welt, sondern übt eine Art Rache gegenüber eurem eigenen Lande aus, indem es die Wirkungen, die ihr von euren Einwanderungsgesetzen erwartet, unterhöhlt.“

„Ihr haltet fremde Arbeitskraft fern, aber ihr schickt gleichzeitig euer Kapital auswärts, wo es Fremden Arbeit verschafft, die früher in Amerika verrichtet wurde, und ihr schickt Maschinen nach China und Japan und Indien, wo dieselbe Bevölkerung, der ihr das Betreten eures Landes verbietet, zu Fabrikarbeiten herangezogen wird, die Fabrikarbeiter in eurem eigenen Lande der Arbeitsgelegenheiten beraubten.“

„Butler's Logik“, bemerkt hierzu das Locomotive Engineers' Journal, „ist zwingend. Die amerikanischen Kapitalisten, die dadurch hohe Gewinne machen wollen, dass sie ihren Reichtum in chinesischen Seidenfabriken oder in der indischen Textilindustrie mit den niedrigen Arbeitslöhnen investieren, unterhöhlen Amerikas Prosperität, indem sie im eigenen Lande Arbeitslosigkeit und harte Zeiten verursachen.“

## MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

### Sitzung des Exekutivkomitees der I. T. F.

Am 31. Januar und 1. Februar fand in dem neuen Heim des Holländischen Eisenbahnverbandes eine Sitzung des Exekutivkomitees der I. T. F. statt, der sämtliche Mitglieder dieser Körperschaft beiwohnten.

Seitens des Sekretariats lag ein ausführlicher Bericht über die seit dem Pariser Kongress verrichtete Tätigkeit vor, dessen Behandlung den ganzen ersten Sitzungstag in Anspruch nahm. Mit Befriedigung wurde von der Mitteilung Kenntnis genommen, dass sich der Britisch-Indische Seemannsverband (30 000 Mitglieder), der Bengalische Seemannsverband (20 000 Mitglieder) und der Polnische Kraftfahrerverband mit 1800 Mitgliedern der I. T. F. angeschlossen haben und dass mit dem baldigen Anschluss des Australischen Eisenbahnverbandes mit rund 50 000 Mitgliedern gerechnet werden darf. Ferner ging aus dem Bericht hervor, dass dem französischen Hafenarbeiterverband zugunsten des Streiks in Dünkirchen seitens der I. T. F. 83 500 Franken übermittelt worden sind, während für den Englischen Transportarbeiterverband durch die Organisationen der I. T. F. ein Darlehen im Betrage von £ 27 668 (rund 550 000 Mark) aufgebracht worden ist. Die Sammlung zur Unterstützung der Transportarbeitergewerkschaften Italiens ergab einen Betrag von 8500

Gulden, doch wurde die weitere Tätigkeit der I. T. F. in Italien durch die Zerstörung ihres Römischen Büros unmöglich gemacht.

Der zweite Sitzungstag war in der Hauptsache der Ausführung der Pariser Kongressbeschlüsse gewidmet. Auf Antrag des Sekretariats wurde beschlossen, im Laufe des Jahres 1927 eine Sonderkonferenz der Kraftfahrer und eine solche der Strassenbahner abzuhalten. Ausserdem soll zum 21. und 22. Februar eine Sitzung des Seeleutebeirats am Sitz des Sekretariats und zum 27. und 28. Februar eine Sitzung des neu errichteten Hafenarbeiterbeirats einberufen werden. Als Tagungsort für letztere Konferenz ist Rotterdam vorgesehen. Ferner wurde das Sekretariat beauftragt, der in diesem Jahre stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz einen Bericht vorzulegen, in dem die Klagen und Beschwerden verschiedener angeschlossener Organisationen über die Vorenthaltung des Koalitionsrechtes zusammengefasst sind. Ein weiterer Beschluss betrifft die Durchführung einer Untersuchung über die Auswirkungen der Dawesregelung auf die Anstellungs- und Arbeitsverhältnisse des deutschen Reichsbahnpersonals, da der I. G. B. dem seitens der I. T. F. gestellten Antrag, eine allgemeine Untersuchung über die Folgen des Dawesplanes durchzuführen, nicht entsprochen hat.

Als Vertreter zum Verbandstag der Transportarbeitergewerkschaft Ungarns wurde Koll. J. Döring angewiesen. Dem im August in Paris stattfindenden Internationalen Gewerkschaftskongress sollen als Delegierte der I. T. F. die Kollegen C. T. Cramp, M. Bidegaraj und Edo Fimmen beiwohnen. Ferner erhielt der Vorsitzende der I. T. F., C. T. Cramp, Auftrag, gelegentlich einer Reise nach Nordamerika Fühlung mit den dortigen Verkehrs- und Transportarbeiterorganisationen zu nehmen.

Zur Untersuchung der auf dem Pariser Kongress gegen den Generalsekretär erhobenen Beschuldigungen wurde eine Kommission, bestehend aus dem Präsidenten und den Mitgliedern des holländischen Büros, eingesetzt. Die in Frage kommenden Organisationen sollen aufgefordert werden, ihre Beschwerden schriftlich zu formulieren und diese zu belegen. Auf Grund dieser Unterlagen ist dann ein Bericht fertigzustellen, der der nächsten Generalrats-Sitzung unterbreitet werden wird.

U. a. besprach das Exekutivkomitee auch die englischen Truppensendungen nach China und fasste hierzu eine Resolution, die an anderer Stelle dieser Nummer veröffentlicht wird.

Die nächste Sitzung des Generalrats soll voraussichtlich im Juli ds. Js. stattfinden und zwar in dem neuen Verbandsheim des Holländischen Transportarbeiterbundes.

Ausserdem wurden noch Angelegenheiten mehr internen Charakters besprochen.

### Empfangene Beiträge.

Seit der letzten Angabe empfing das Sekretariat folgende Beiträge:

	1926	
Belgische Eisenbahner . . . . .	f	750.—
Estländische Eisenbahner . . . . .	„	79.20
Polnische Eisenbahner . . . . .	„	1092.54
Lettländische Strassenbahner . . . . .	„	12.60
Belgische Strassenbahner . . . . .	„	276.02
	1927	
Finnische Transportarbeiter . . . . .	„	90.—
Dänische Schiffsheizer . . . . .	„	120.—
Oesterreichische Eisenbahner . . . . .	„	1000.—
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands . . . . .	M	5040.—
Englische Eisenbahnangestellte . . . . .	£	82.00
Lettländische Seeleute . . . . .	f	21.—
Deutscher Verkehrsbund . . . . .	M.	5000.—
Verband der Maschinisten und Heizer Deutschlands. . . . .	f	75.—
Schwedische Eisenbahner . . . . .	„	2100.—
Englische Transportarbeiter bei den Konsumvereinen . . . . .	£	75.00
Englische Transportarbeiter . . . . .	„	618.18.7
Schweizerische Eisenbahner . . . . .	Frs.	4569.90
Deutsche Eisenbahner in der Tschechoslowakei . . . . .	f	600.—
Norwegische Transportarbeiter . . . . .	„	330.—
Holländische Transportarbeiter . . . . .	„	1330.20
Tschechische Lokomotivführer . . . . .	„	150.—
Dänisches Lokomotivpersonal . . . . .	Kr.	92.—
Tschechische Chauffeurs . . . . .	f	81.81





## Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

### POLEN.

#### I. Betriebsform.

Die polnischen Eisenbahnen sind mit Ausnahme kleiner Strecken, die etwa 1½ % des Gesamtnetzes ausmachen, Eigentum des Staates und wurden bis zum Herbst 1926 unmittelbar vom Staat betrieben, wobei das Parlament wie über alle Posten des Staatsbudgets die Kontrolle ausübte. Seitdem hat eine Reorganisation der Eisenbahnen stattgefunden in der Weise, dass die Staatsbahnen in ein selbständiges, dem Verkehrsministerium unterstehendes Unternehmen umgebildet worden sind.

Das gesamte Eisenbahnnetz umfasst 11 682 Kilometer Normalspur, wovon 5268 Km. doppelspurig sind, zu denen noch 7564 Kilometer Stationsgeleise und 1874 Km. Nebengeleise kommen. Das Schmalspurnetz hat eine Länge von 2277 Kilometer, zu denen 407 Kilometer Stationsgeleise kommen.

Nach dem Stande vom 1. Januar 1925 waren insgesamt 193 530 Personen beschäftigt. Von diesen gehörten zum etatsmässigen (festangestellten) Personal 78 503, zum ständigen Personal 100 098 Köpfe. Die Zahl der provisorisch beschäftigten Personen war 14 929.

#### II. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Infolge des Währungszerfalls, der seit der Erhebung Polens zu einem selbständigen Staatswesen bis zur Mitte 1924 herrschte, ist es nicht möglich, einen richtigen Ueberblick über die finanziellen Betriebsergebnisse zu gewinnen. Seit Frühjahr 1925 sind verschiedene Massnahmen getroffen worden, durch die das frühere Defizit in einen Ueberschuss umgewandelt werden soll. Diese Massnahmen bestanden aus: Tarifierhöhungen, Personalabbau und sonstigen betriebswirtschaftlichen Einsparungen.

In der letzten Zeit ist eine Ausbreitung des Kraftwagenverkehrs zu bemerken. Vorläufig ist dieser noch auf die Verbindung der grösseren Städte mit in der Nähe gelegenen Ortschaften beschränkt. Diese Entwicklung des Kraftwagenverkehrs wird begünstigt durch die hohen Eisenbahntarife.

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

Den Personalverbänden ist kraft eines Ministerialerlasses das Recht zuerkannt, in Personalangelegenheiten beim Arbeitsminister zu intervenieren, jedoch wird dies von konservativen Regierungen nicht immer beachtet, wodurch wiederholt Reibungen entstanden sind. Jede der vorhandenen Organisationen kann selbständig Verhandlungen führen, doch kommt es auch vor, dass sich die beteiligten Gewerkschaften zuvor über eine bestimmte Angelegenheit verständigen und dann gemeinsam vorstellig werden.

Alle bestehende Gewerkschaften sind von der Betriebsleitung anerkannt.

Sind Ortsgruppen nicht imstande, von den örtlichen Dienstbehörden eine befriedigende Lösung einer Ange-

legenheit zu erlangen, so übergeben sie die Angelegenheit den Bezirksgruppen, damit diese bei den Bahndirektionen vorstellig werden. Bleiben auch hier Meinungsverschiedenheiten bestehen, so interveniert der Verbandsvorstand beim Eisenbahnministerium. Vertreter der Organisation können jederzeit mit Dienstchefs, Ingenieuren usw. unterhandeln.

Den Mitgliedern des Verbandsvorstandes wird zur Ausübung ihrer Tätigkeit Urlaub gewährt und zwar mit Gehalt und unter Bewahrung ihrer Dienstrechte. Jede Organisation kann für je 4000 Mitglieder die Beurlaubung eines Bediensteten unter den obigen Bedingungen beantragen.

Ein Mitbestimmungsrecht in Fragen der Betriebsleitung steht dem Personal nicht zu.

#### IV. Das Streikrecht.

Formell ist den Eisenbahnern das Streiken nicht verboten, aber man betrachtet es als eine staatsfeindliche Handlung und bekämpft das Streikrecht demgemäss. In der letzten Zeit ist eine bestimmte Tendenz bemerkbar, die darauf gerichtet ist, Konflikte, die nach einer bestimmten Frist nicht durch Unterhandlungen beigelegt werden, einem obligatorischen Schiedsgericht zu unterbreiten. Ein derartige Schiedsgericht ist bereits für die Landarbeiter ins Leben gerufen.

Seit 1919 haben wiederholt allgemeine und Teilstreiks im Eisenbahnbetrieb stattgefunden. Allgemeine Streiks fanden statt im März und im Oktober des Jahres 1920, im Februar 1921 und im Oktober 1923. Allen diesen Streiks sowie den Teilstreiks lagen wirtschaftliche Motive zu Grunde. An den verschiedenen Streiks nahm jeweils mindestens die Hälfte des Personals teil. Die Werkstättenarbeiter streikten fast stets ohne Ausnahme. Die nächststarke Beteiligung an Streiks wies die Gruppe des Lokomotiv- und Zugspersonal auf. Bei allen grösseren Streiks wurde fast stets das Militär zur Aushilfe herangezogen. Die ersten Streiks erbrachten für das Personal gewisse Erfolge. In der späteren Zeit nahmen die Streiks mehr und mehr einen ungünstigen Verlauf. Gewöhnlich machte die Regierung während der Streikdauer grosse Versprechungen, doch wurden diese nicht eingehalten. Die Wiedereinstellung Streikender erfolgte, entgegen den gemachten Zusagen, in der Regel nur gnadenweise.

Bestimmungen, die sich gegen die Anwendung passiver Resistenz als Kampfmittel richten, bestehen nicht.

#### V. Die Organisation des Personals.

Die bestehenden grösseren Personalorganisationen sind:

- 1) Verband der Eisenbahner in der Republik Polen mit 58 957 Mitgliedern. (Der I.T.F. angeschlossen).
- 2) Eisenbahnerverband der Polnischen Gewerkschaft mit 16 552 Mitgliedern (eine national-soziale Vereinigung).
- 3) Polnischer Eisenbahnerverband mit 27 281 Mitgliedern (christlich-sozial).
- 4) Lokomotivführerverband mit 7020 Mitgliedern (konservativ).
- 5) Verband des Zugspersonals — vormals „Christlicher Verband“ — mit 4981 Mitgliedern (christlich-sozial).
- 6) Verband der Eisenbahnbeamten mit 7215 Mitgliedern (christlich-national).

Ausserdem bestehen noch einige kleinere Vereinigungen, die aber kaum irgendwelche Bedeutung haben.

In grundsätzlichen Fragen versuchen die angeführten Verbände, ein einheitliches Vorgehen zu sichern. Sonst bestehen zwischen den Verbänden keine Beziehungen.

Der freigewerkschaftlichen Landeszentrale, die dem I.G.B. angeschlossen ist, gehört nur der unter 1) genannte Verband der Eisenbahner in der Republik Polen (abgekürzt Z.Z.K.) an. Er ist auch der einzige der I.T.F. angeschlossene Eisenbahnverband Polens.

In dem Teil der jetzigen polnischen Republik, der früher zu Russland gehörte, dem sogenannten Kongress-Polen, bestanden früher keine Gewerkschaften, weil diese unter dem zaristischen Regime als staatsfeindlich betrachtet wurden und verboten waren. Erst in 1905 kam es zur Errichtung des Panrussischen Eisenbahnverbandes. Dieser spielte in der ersten russischen Revolution eine bedeutende Rolle, wurde aber schon in 1906 wieder von der Regierung aufgelöst. Noch während des Krieges kam es in Kongress-Polen zur Errichtung des Vereins ehemaliger Eisenbahnfunktionäre, der hauptsächlich der gegenseitigen Unterstützung der Mitglieder diente, aber auch in dieser Form illegal wirken musste. Diese Vereinigung, der in den letzten Kriegsjahren immer mehr vom Kriege heimkehrende Eisenbahner als Mitglieder beitraten, bildete den Grundstock für den unmittelbar nach Kriegsbeendigung errichteten Eisenbahnverband, der aber schon in 1919 in verschiedene neue Gruppierungen zerfiel. Zunächst spalteten sich die konservativen Elemente ab und errichteten den Polnischen Eisenbahnverband, worauf sich die klassenbewusstesten Elemente in dem jetzigen Eisenbahnverband der Republik Polen (Z.Z.K.) vereinigten. Noch in 1919 selbst wurden ernsthafte Versuche zu einem Wiederezusammenschluss dieser beiden Gruppierungen gemacht, doch blieben die Bemühungen ohne Erfolg, da sich die grundsätzlichen Anschauungen als nicht vereinbar erwiesen.

#### VI. *Regelung der Arbeitsbedingungen.*

Während bisher die Festsetzung der Arbeitsbedingungen für das Personal der Staatseisenbahn Gegenstand der Gesetzgebung war, sollen nunmehr nach der Umwandlung der Staatsbahnen in ein selbständiges Unternehmen die Arbeitsbedingungen durch eine Verordnung des Verkehrsministeriums im Einvernehmen mit dem Finanzministerium festgesetzt werden. Bei den Privatbahnen sind die Arbeitsbedingungen dagegen durch Kollektivvertrag geregelt. In der Regel läuft der Kollektivvertrag „bis auf Widerruf“, wobei eine Kündigungsfrist von drei Monaten vorgesehen ist.

Für die Ueberwachung der Einhaltung der Arbeitsbedingungen ist das Arbeitsministerium zuständig.

Die Arbeitsbedingungen werden in allen Fällen dem Personal zur Kenntnis gebracht.

#### VII. *Arbeitsbedingungen. Rechtliche Stellung.*

Diejenigen Fälle, in denen strafweise Entlassung erfolgen kann, sind in der Dienstordnung umschrieben. Festangestellte Bedienstete können nur auf Grund eines ausdrücklichen Urteils des Disziplinargerichts entlassen werden.

Einsprüche gegen Entscheidungen des Disziplinargerichts sind nicht möglich, da bei den Staatseisenbahnen eine übergeordnete Rechtsinstanz nicht besteht.

Die Bekleidung öffentlicher Aemter ist gestattet. Landtagsabgeordnete bleiben im Genusse aller Dienstrechte und erhalten zur Ausübung ihrer Abgeordnetenpflichten Urlaub ohne Gehalt. Dagegen können Abgeordnete von Gemeinderäten die aus ihrem öffentlichen Amt entspringenden Verpflichtungen nur insoweit erfüllen, als dies mit dem Dienst vereinbart werden kann.

(Fortsetzung folgt).

## Die Arbeitervertretungen bei der Deutschen Reichsbahn.

„In der Nummer 12 des *Mitteilungsblattes* 1926 wurde über den Aufbau der Personalvertretungen bei der Deutschen Reichsbahn und die Zusammensetzung der Arbeiter- und Beamtenvertretungen auf Grund der letzten Wahlen berichtet. Im folgenden wird die *rechtliche Stellung* der Arbeitervertretung (Betriebsräte) dargelegt. Für die Beschreibung des Aufgabengebietes dieser Betriebsräte ist ein weiterer Artikel vorgesehen, ebenso für die rechtliche Stellung der Beamtenvertretung (Beamtenräte) und deren Aufgabengebiet.

Das Betriebsrätegesetz vom 4. Februar 1920 bestimmt in Par. 61, dass bei Unternehmungen und Verwaltungen des Reiches die Bildung der Betriebsvertretungen sowie die Abgrenzung ihrer Befugnisse in Anlehnung an den Aufbau der Unternehmung oder Verwaltung im Verordnungswege durch die Reichsregierung zu regeln ist. Die Verordnung ist nach Verhandlung mit den beteiligten wirtschaftlichen Vereinigungen der Arbeitnehmer zu erlassen. Auf Grund dieser Bestimmung wurde vom Reichsverkehrsminister für das Gebiet der Deutschen Reichsbahn eine Betriebsräteverordnung (B.R.V.) erlassen, die in ihrem Inhalte im wesentlichen mit dem Betriebsrätegesetz übereinstimmt und sich im übrigen mit einigen Abweichungen im Rahmen der Delegationsbefugnis des Par. 61 des Betriebsrätegesetzes hält.

Durch diese Verordnung wird Bildung und Aufbau der Betriebsvertretungen in Anlehnung an die Verwaltungsorganisation der Deutschen Reichsbahn geregelt. Die Betriebsvertretung besteht, wie bereits im ersten Aufsätze bemerkt, aus einem dreistufigen System, und zwar den örtlichen Betriebsvertretungen bei den einzelnen Betrieben und Dienststellen, den Bezirksbetriebsräten bei den Reichsbahndirektionen und dem Hauptbetriebsrat bei der Hauptverwaltung der Reichsbahngesellschaft in Berlin. Die Verwaltungsorganisation besteht dagegen aus einem vierstufigen System: den örtlichen Betrieben und Dienststellen, den Aemtern oder Inspektionen, den Reichsbahndirektionen und der Hauptverwaltung in Berlin. Daneben besteht noch als Konzession an die „bayerische Eigenart“ eine Gruppenverwaltung Bayern in München. Bei der zweiten Stufe des Verwaltungssystems — den Aemtern oder Inspektionen — wurde, entgegen den Forderungen der Gewerkschaften, keine für den Bezirk dieser Verwaltungsinstanz zuständige Personalvertretung errichtet. Dafür wurde aber als Abzweigung des Hauptbetriebsrats ein Ausschuss bei der Gruppenverwaltung Bayern in München errichtet, anscheinend um auch das bayerische Personal für die in den Kreisen der oberen Verwaltungsbürokratie bestehenden föderalistischen Bestrebungen zu interessieren.

Die Zusammensetzung der örtlichen Betriebsvertretungen richtet sich nach den Bestimmungen des Betriebsrätegesetzes, und zwar ist für die kleinen Dienststellen mit weniger als 20 Arbeitern ein Betriebsobmann und für die grösseren Dienststellen ein Betriebsrat zu wählen. Die Zahl der Betriebsratmitglieder richtet sich nach der Zahl der beschäftigten Arbeiter. Die örtlichen Betriebsräte bestehen mindestens aus drei und höchstens aus 30 Mitgliedern. Die Bezirksbetriebsräte haben je nach der Zahl der im Bezirk beschäftigten Arbeiter 7 bis 18 Mitglieder. Der Hauptbetriebsrat besteht aus 25 Mitgliedern. Die Wahlperiode beträgt ein Jahr. Die Neuwahl findet in der Regel in der ersten Hälfte des Monats Mai statt.

Die gesetzliche Stellung der Betriebsvertretungen beruht nicht auf privatem, sondern auf öffentlichem Recht. Der „Betriebs-

rat“ ist die Vertretung der Arbeiterschaft im Betriebe. Die Arbeiter des Betriebes sind durch das Betriebsrätegesetz zu einer rechtlich anerkannten Einheit zusammengefasst worden. Der Betriebsrat ist der Beauftragte der Arbeiterschaft des Betriebes bzw. des Unternehmens. Er ist ein Organ der Betriebsverfassung, während die Arbeiterschaft der eigentliche Träger der Demokratie im Betriebe ist. (Der Auftrag der Arbeiterschaft bezieht sich nur auf die Personen, die im Namen der Arbeiterschaft die Rechte aus dem Betriebsrätegesetz zur Anwendung bringen sollen; er bezieht sich nicht auf die Aufgaben, die den in den Betriebsrat gewählten Personen durch die Wahl gestellt werden.)

Die öffentlich-rechtliche Stellung der Betriebsvertretung ergibt einen bestimmten Pflichtenkreis und erfordert deshalb auch die notwendigen Rechte zur Ausübung dieser Pflichten. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Aufgaben und Befugnisse der Betriebsräte tragen sowohl für diese als auch für den Arbeitgeber zwingenden Charakter. Der Arbeitgeber hat die Pflicht, dem Betriebsrat die notwendige Zeit zur Erfüllung seiner gesetzlichen Pflichten zu gewähren. Wenn über das Mass der „notwendigen Zeit“ zwischen Arbeitgeber und Betriebsvertretung keine Verständigung erzielt wird, so ist das Arbeitsgericht zur Entscheidung zu berufen. Die praktische Wirkung des öffentlich-rechtlichen Charakters der Aufgaben und Befugnisse ist, dass die Betriebsvertretung nicht rechtlich wirksam auf die ihr angewiesenen Rechte verzichten kann. Die Arbeiterschaft des Betriebes ist aber auch nicht imstande, die Befugnisse der Betriebsvertretung über die Grenzen des Gesetzes hinaus zu erweitern. Die Arbeiterschaft kann auch der Betriebsvertretung keine Aufträge erteilen, die über den Rahmen der gesetzlichen Aufgaben der Betriebsvertretung hinausgehen. Die Beschlüsse der Betriebsversammlung, die als oberstes gesetzliches Organ der Arbeiterschaft des Betriebes vorgesehen ist, sind für den Betriebsrat nur soweit bindend, wie sie sich in den Grenzen der gesetzlichen Aufgaben und Befugnisse der Betriebsversammlung bewegen. Die Betriebsversammlung entspricht in ihrem Verhältnis zum Betriebsrat oder Betriebsobmann etwa dem Verhältnis des Parlaments zur demokratischen Regierung. Eine Erweiterung der Befugnisse der Betriebsvertretung ist durch tarifliche oder betriebliche Vereinbarungen möglich. Die Abänderung darf jedoch die gesetzlichen Bestimmungen wohl erweitern, aber nicht verkürzen.

Der Arbeitgeber hat nach dem Gesetz keinerlei Einfluss auf die Handlungen der Betriebsvertretung. (Die Betriebsvertretung hat als Richtschnur ihrer Handlungen nur das Mass von Rechten und Pflichten, das ihr durch die Bestimmungen des Gesetzes zugewiesen ist. Innerhalb der Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen ist die Betriebsvertretung zunächst vollkommen frei und gegen jede Einrede des Arbeitgebers wie auch der Arbeiterschaft geschützt).

Die Reichsbahngesellschaft kann, wenn sie glaubt, dass eine Betriebsvertretung zu bestimmten Handlungen nicht berechtigt war, verschiedene Wege beschreiten, um die Handlungen des Betriebsrat nachträglich zu korrigieren. So kann sie z.B. bei Streitigkeiten über Zuständigkeit und Geschäftsführung der Betriebsvertretung und der Betriebsversammlung zur Zeit den Reichswirtschaftsrat zur Entscheidung anrufen. Nach Inkrafttreten des soeben vom Reichstag verabschiedeten Arbeitsgerichtsgesetzes sind auch für diese Streitigkeiten die Arbeitsgerichte zuständig. Ferner kann der Arbeitgeber, wenn er der Meinung ist, dass die Betriebsvertretung oder einzelne ihrer Mitglieder ihre gesetzlichen Pflichten verletzt haben, beim Arbeitsgericht die Auflösung des Betriebsrats oder das Erlöschen der Mit-

gliedschaft im Betriebsrat beantragen. Ebenso kann der Arbeitgeber, wenn aus bestimmten Tätigkeiten des Betriebsrats während der Arbeitszeit oder aus seiner Geschäftsführung Kosten — in Gestalt von Lohn, barem Gelde oder Material — entstehen, von denen der Unternehmer annimmt, dass sie nicht als „notwendige Kosten“ anzusehen sind, die Zahlung dieser Kosten verweigern. In diesem Falle kann sich der Arbeitgeber zunächst selbst Recht verschaffen, indem er die Zahlung des Lohnes für die betreffende Zeit oder die Uebernahme der sonstigen Kosten verweigert. In diesen beiden Fällen ist die Betriebsvertretung gezwungen, auf dem Wege der Klage beim Arbeitsgericht gegen die Vorenthaltung der Beträge vorzugehen.

Die Arbeiterschaft des Betriebes kann, wenn es der Betriebsrat unterlässt, seine Pflichten in dem vom Gesetz vorgeschriebenen Umfange zu erfüllen, ebenfalls beim Arbeitsgericht wegen gröblicher Verletzung der gesetzlichen Pflichten vorgehen. Der Betriebsrat handelt also auf eigene Verantwortung.

Br.

## Arbeitsbedingungen chinesischer Eisenbahner

Die vom Internationalen Arbeitsamt herausgegebene Industrial and Labour Information enthält in der Ausgabe vom 24. Januar 1927 u.a. folgenden Auszug aus einem amtlichen Bericht über die Arbeitsbedingungen auf der Peking-Mukden-Eisenbahn:

„Auf der Station Tientsin-Ost bestehen fünf Abteilungen, die zusammen 1293 Arbeiter beschäftigen, von denen die meisten in Dörfern unweit der Station wohnen.

„Diese Dörfer liegen mitten in Sümpfen. Die Einwohner leben in schmutzigen Hütten, die höchst ungesund sind, obwohl die Eisenbahner besser bezahlt sind als die Arbeiter auf jeder andern Strecke des Landes.

„Die auf den Stationen gezahlten Löhne liegen zwischen \$ 9 und \$ 22 im Monat. Die Mehrheit der Arbeiter verdient \$ 11 monatlich.

„In der Abteilung Lokomotiven und Maschinen werden die Arbeiter gut behandelt. Der hierin bezahlte Höchstlohn beläuft sich auf \$ 88 monatlich; verschiedene Arbeiter erhalten \$ 1,98 pro Tag, und jeder Arbeiter erhält zu dem gewöhnlichen Lohn monatlich einen Zuschuss im Ausmass von sechs Tagelöhnen. Der niedrigste Lohn ist \$ 15 monatlich. Die meisten Arbeiter der genannten Abteilung erhalten \$ 30 im Monat.

„Die gewöhnlichen Arbeiter haben einen Durchschnittslohn von \$ 0,31 bis \$ 0,44 pro Tag.

„In den Abteilungen „Elektrizität“ und „Konstruktion“ sind die Höchstlöhne \$ 70 im Monat. Ein Lehrling erhält \$ 5 monatlich. Die Mehrheit der Arbeiter dieser Abteilungen hat einen Lohn von \$ 20 monatlich.

„Die Arbeitszeiten sind je nach der Abteilung verschieden. Mit der Ausnahme von Lokomotivführern und Heizern, arbeiten die in der Abteilung „Lokomotiven und Maschinen“ Beschäftigten zehn Stunden täglich ohne jegliche Sonntagsruhe.

„Obwohl die Arbeitszeit in der Abteilung „Elektrizität“ zehn Stunden pro Tag betragen sollte, wird in dieser Abteilung nur bis zu acht Stunden gearbeitet.

„In der Bauabteilung besteht der Zehnstundentag. „Auf den Stationen hat ein Bediensteter bisweilen zwölf Stunden im Tag zu arbeiten.

„In der Werkstättenabteilung haben die Arbeiter praktisch nichts zu tun, es sei denn dass Reparaturen erforderlich werden.“

Soweit der amtliche, in dem Organ des I.A.A. ohne Kommentar wiedergegebene Bericht, der ungewollt ein sehr einprägsames Bild von den Segnungen vermittelt, die die westliche Zivilisation mit ihren technischen Wunderwerken in das auf eine Jahrtausende alte Kultur zurückblickende Reich der Mitte einführt. Wie der Bericht hervorhebt, handelt es sich bei den Bediensteten der Peking-Mukden-Eisenbahn um eine gegenüber andern Verkehrs- und Industriearbeitern bevorzugte Schicht, also um eine Art Aristokraten des

Industrie-Proletariats, deren Arbeitsbedingungen über dem allgemeinen Standard des Landes liegen. Trotzdem wohnen die Stationsangestellten von Tientsin-Ost in schmutzigen, im Sumpfgebiet errichteten Hütten; trotzdem haben die meisten Stationsbediensteten nur einen Lohn von \$ 11 (rd. 22 R.M.), die meisten im Lokomotiv- und Maschinendienst Beschäftigten nur einen Lohn von \$ 30 (rd. 60 R.M.), und die gewöhnlichen Arbeiter gar nur einen Taglohn von 62 bis 88 Pfennig! Und wenig besser sind diese Arbeiteraristokraten hinsichtlich der Arbeitszeit gestellt. Zehn Stunden sind die Norm und Sonntagsruhe kennen die meisten nicht, geschweige denn Ferien, Unterstützung bei Erkrankung, bei Unfall usw. usw.



### Der gegenwärtige Stand der Binnenschifffahrt in Europa.

Bevor es geglückt ist, den Dampf als fortbewegende Kraft zu verwenden, waren Flüsse und Kanäle die hervorragendsten Transportwege für das Binnenland. Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen büsste die Binnenschifffahrt diese beherrschende Stellung im Transportwesen rasch ein und eine zeitlang erschien es, als ob sie zum völligen Verschwinden verurteilt sei. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts trat indessen auf dem europäischen Festland eine überraschende Wendung ein und wurde die Binnenschifffahrt zu einer neuen regen Betriebsamkeit erweckt, die sich in ihrem Grade noch fortwährend verschärft. Fast in allen Ländern begann man mit Regulierungsarbeiten an den vorhandenen Stromläufen. Gleichzeitig wurden neue Kanäle gegraben und so entstand im Laufe weniger Jahrzehnte in verschiedenen Teilen Europas ein weitverzweigtes Netz moderner Wasserstrassen.

Was hatte diese Wandlung bewirkt? Eine der hauptsächlichsten Erklärungen hierfür ist in der Herausbildung grosser Industriezentren zu suchen, die auf die massenhafte Zu- und Abfuhr von geringwertigen Rohstoffen wie Kohlen und Erze angewiesen waren, für die die benötigte Transportzeit eine verhältnismässig untergeordnete Rolle spielt, deren Transport per Eisenbahn sich aber als zu kostspielig erwies. Eine weitere Erklärung bildet der Umstand, dass die Technik mit der Zeit auch die Binnenschifffahrt revolutioniert und ihre Leistungsfähigkeit gegenüber früher erheblich gesteigert hat. Der von Menschen und Tieren gezogene bzw. mit Segel fortbewegte Kahn wurde abgelöst durch den Kanal- und Flussdampfer, dessen Lad- und Schleppvermögen sich noch bis in die allerletzten Jahre hob. Verkehren doch heute beispielsweise auf dem Rhein Schiffe mit 2000 t. Brutto-Tonnage und mehr.

Ueber den gegenwärtigen Stand des Wasserstrassennetzes in den hauptsächlich für Binnenschifffahrt in Betracht kommenden Ländern unterrichtet folgende Uebersicht, die wir der „Hansa“ (Deutsche nautische Zeitschrift) entnehmen.

Auf einen Kilometer schiffbare Wasserstrasse entfallen:

	Landfläche	Einwohner
in Deutschland	36,8 km.	5 114
Holland	7,1 „	1 430
Frankreich	45,8 „	3 258
Grossbritannien	37,3 „	6 995
Belgien	18,4 „	4 506
Oesterreich	97,7 „	7 610
Tschechoslowakei	188,8 „	18 297
Rumänien	111,3 „	6 124
Russland	234,4 „	932

Einen besseren Begriff von der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Binnenschifffahrt in den einzelnen Ländern vermittelt eine Gegenüberstellung der auf Wasserstrassen und Eisenbahnen beförderten Warenmengen, wie sie in der nachstehenden (ebenfalls der „Hansa“ entnommenen) Aufstellung enthalten ist:

Land	Jahr	schiffbare Wasserstr.	beförderte Güter in Mill. Tons		Wassertransport in % zu Eisenb.
			a. d. Wasserweg	a. d. Eisenbahn	
Deutschland	1925	12216 km.	86,2	395	21,8
Holland	1925	4800 „	38,0	16,2 <sup>1)</sup>	—
Frankreich	1924	12063 „	36,8	209 <sup>2)</sup>	16,2 <sup>2)</sup>
Grossbritannien	1922	6114 „	19,3	306	6,3
Belgien	1922	1657 „	22,3	79,5	28,1
Oesterreich	1924	859 „	1,4	23	6,0
Oesterreich	1924	859 „	1,4	23	6,0
Tschechoslowakei	1925	744 „	4,2	—	—
Rumänien	1923	2840 „	3,4	13,8	24,6

<sup>1)</sup> für 1924. <sup>2)</sup> für 1923.

Die grösste Bedeutung hat die Binnenschifffahrt in Holland. Die von ihr transportierten Mengen überschreiten um über 100 % die des Eisenbahn-Gütertransports. Es folgen dann der Bedeutung nach Belgien, Rumänien und Deutschland. Auffallend gering ist der Transportanteil der Binnenschifffahrt in England. Obwohl das englische Wasserstrassennetz an Länge dasjenige von Holland um mehr als 25 Prozent übertrifft, steht die auf ihm beförderte Warenmenge hinter derjenigen Hollands um fast die Hälfte zurück (19,3 gegen 38 Mill. Tons). Die Erklärung für diese geringe Bedeutung der englischen Binnenschifffahrt ist wohl in dem planmässigen Kampf zu suchen, den die englischen Eisenbahngesellschaften seit bald einem Jahrhundert gegen sie führen.

Uebrigens geben auch die oben abgedruckten Zahlen die wirkliche Bedeutung der Binnenschifffahrt in den einzelnen Ländern nur unvollkommen wieder, denn in ihnen sind nur die beförderten Transportmengen zum Vergleich herangezogen. Ein weitaus richtiges Bild würde eine Gegenüberstellung der tonnenkilometrischen Leistungen, also sowohl der beförderten Mengen als der Beförderungsleistungen vermitteln, und da nun letztere in der Schifffahrt gewöhnlich grösser sind als auf den Eisen-



bahnen, so würde sich wahrscheinlich für die meisten Länder das Verhältnis der Transportleistungen der Binnenschifffahrt zu denen der Eisenbahnen nicht unerheblich zu Gunsten der ersteren verschieben. So geht beispielsweise aus einem in der Zeitschrift des Deutschen Statistischen Reichsamtes „Wirtschaft und Statistik“ (7. Jahrgang, No. 1) veröffentlichten Aufsatz hervor, dass die tonnenkilometrischen Leistungen der deutschen Binnenschifffahrt in 1925 zwei Fünftel der Leistungen der Reichsbahn erreichen, während das rein mengenmässig betrachtete Verhältnis gleich eins zu fünf ist. (—le).

## Freiwillige Rechtsschutz- und Haftpflichtversicherung des Deutschen Verkehrsbundes.

Von der Erwägung ausgehend, dass die Transport- und Verkehrsarbeiter in der Ausübung ihres Berufs gewissen Gefahren ausgesetzt sind, die häufig Veranlassung zu schweren wirtschaftlichen Schädigungen der betroffenen Mitglieder führen, schuf der Deutsche Verkehrsbund neben anderen sozialen Einrichtungen die „freiwillige Rechtsschutz- und Haftpflichtversicherung“. Die allen Mitgliedern offenstehende Einrichtung trat am 1. April 1910 in Kraft. Naturgemäss rekrutierten sich die Teilnehmer an der „Fakulta“ zum grössten Teil aus den Kreisen der Kraftwagenführer, da diese in der Ausübung ihres Berufes den meisten Gefahren ausgesetzt sind. Dies und die Tatsache, dass die gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht für die Kraftwagenführer äusserst ungünstig sind, führten dazu, dass die 6. Reichskonferenz der Berufskraftfahrer Deutschlands, die im Mai 1925 in Frankfurt a/M. tagte, einstimmig beschloss, die Mitgliedschaft bei der Fakulta für die im Deutschen Verkehrsbund organisierten Kraftfahrer, mit Ausnahme der Kraftwagenführer der Reichspost obligatorisch zu machen.

Die Unterstützung gliedert sich in:

- 1) Rechtsschutz- und Haftpflichtunterstützung,
  - a) für Kraftfahr- und Verkehrswesen;
  - b) „ Post und Telegraphie;
- 2) Rechtsschutz.

Die Mitgliedschaft steht allen Bundesmitgliedern offen. Die Aufbringung der Mittel geschieht durch die Erhebung eines Eintrittsgeldes in Höhe je eines Wochenbeitrages für alle Unterstützungsarten sowie durch laufende Wochenbeiträge. Diese betragen:

Für die unter 1a fallenden Mitglieder in Orten der ersten Gefahrenklasse 0,30 M., in Orten der zweiten Gefahrenklasse 0,40 M.

Für die unter 1b fallenden Mitglieder in allen Orten 0,10 M.

Für die unter 2) fallenden Mitglieder in allen Gruppen 0,05 M.

Diesen Beiträgen stehen folgende Leistungen gegenüber:

### I. Rechtsschutz- und Haftpflichtunterstützung.

1) Mitgliedern, welche mindestens 60 Wochenbeiträge zu dieser Unterstützungseinrichtung gezahlt haben, kann über den vom Bunde für das Strafverfahren gewährten Rechtsbeistand hinaus bei Schadenersatzklagen auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen Rechtsschutz in voller Höhe und für alle Instanzen gewährt werden.

2) Der zu gewährende Rechtsschutz umfasst ausser den Kosten für Stellung eines sachkundigen Verteidigers, sämtliche aus dem Gerichtsverfahren entstandenen Prozesskosten. Auf besonderen Antrag können auch die Prozesskosten, welche aus dem wegen desselben Deliktes evtl. anhängig gemachten Strafverfahren entstanden sind, dem Mitgliede zurückerstattet werden.

3) Mitgliedern, welche in einem auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen oder ähnlicher Gesetze bzw. Verordnungen

gegen sie anhängig gemachten Prozess zu Schadenersatz resp. Zahlung einer Busse verurteilt werden, kann aus Mitteln der Unterstützungseinrichtung Ersatz nach folgender Abstufung geleistet werden:

bis zu 30 Goldmark die volle Schadenssumme, darüber hinaus nur 50 % derselben;

bei Sachschaden wird für die 600 Goldmark übersteigende Schadenssumme kein anteiliger Ersatz geleistet;

Sachschaden am eigenen oder vom Mitgliede geführten Fahrzeug sowie auf Haltestellen verursachter Schaden wird nicht ersetzt;

4) Für die nach 1b versicherten Mitglieder kommen jeweils 25 % der obigen Summen in Betracht.

### II. Rechtsschutzunterstützung.

Mitgliedern, welche mindestens 60 Wochenbeiträge zu der unter 2) genannten Unterstützungseinrichtung gezahlt haben, kann in zivil- und strafrechtlichen Angelegenheiten, die nicht auf unehrenhafte Handlungen zurückzuführen sind, sachkundiger Rechtsbeistand gewährt werden, dessen Kosten für jede Instanz in der Regel den vom Bunde für Rechtsschutz festgesetzten Satz nicht übersteigen dürfen.

Für die Mitglieder des „Reichsverbandes der Berufskraftfahrer“ im Deutschen Verkehrsbund, für die die Mitgliedschaft in der „Fakulta“ obligatorisch ist, bestehen auf Grund der von der 6. Reichskonferenz gefassten und vom 12. Bundestage bestätigten Beschlüsse besondere Bestimmungen über Beitragsleistung und die zu zahlenden Unterstützungen. Auch hier bestehen zwei Beitragsklassen und zwar Klasse I mit 0,20 M. und Klasse II mit 0,30 M. Wochenbeitrag.

Trotz der etwas geringer gehaltenen Beiträge sind die Unterstützungen hier etwas höher. Die Gewährung von Rechtsschutz bei Schadenersatzansprüchen kann für die Kraftwagenführer nach folgender Staffelung erfolgen:

1) nach 15-wöchiger Mitgliedschaft	$\frac{1}{4}$
„ 30 „ „	$\frac{1}{2}$
„ 45 „ „	$\frac{3}{4}$
„ 60 „ „	in voller Höhe und

für alle Instanzen.

2) Der zu gewährende Rechtsschutz umfasst ausser den Kosten für Stellung eines sachkundigen Verteidigers sämtliche aus dem Gerichtsverfahren entstandene Prozesskosten.

Mitgliedern, welche in einem auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmung gegen sie anhängig gemachten Prozesse zu Schadenersatz oder Zahlung einer Busse verurteilt werden, kann aus Mitteln der Fakulta Ersatz nach folgender Abstufung geleistet werden:

bis zu 100.— Mark die volle Schadenssumme, darüber hinaus 75 % derselben.

Bei Sachschaden wird für die 2500 Mark übersteigende Summe kein anteiliger Ersatz geleistet.

Sachschaden am eigenen oder vom Mitgliede geführten Fahrzeug wird nicht ersetzt.

Diese Leistungen werden gewährt nach der Mitglieddauer in der Rechtsschutz- und Haftpflichtunterstützungseinrichtung im D.V.B. und zwar:

nach 15 Wochen  $\frac{1}{4}$  der Unterstützungssumme

„ 30 „  $\frac{1}{2}$  „ „

„ 45 „  $\frac{3}{4}$  „ „

„ 60 „ die volle Unterstützungssumme.

Alle auf Grund des Statuts gezahlten Unterstützungen sind freiwillige. Ein gesetzliches oder sonstiges klagbares Recht steht weder dem Mitglied noch dessen Angehörigen oder sonstigen Personen zu.

Hatte diese Unterstützungseinrichtung schon früher segensreich für die an ihr Beteiligten gewirkt, so nahm sie jetzt, nachdem sie für die Kraftfahrer obligatorisch war, einen starken Aufschwung. Als Beispiel geben wir hier einen kurzen Auszug.

Dem Verwaltungsausschuss der „Fakulta“ wurden im 3. Quartal 1926 gemeldet: 351 Unfälle, davon entfallen auf Zusammenstösse mit anderen Verkehrsmitteln 197; Gelände, Wege und Bauschäden 9; Personen-

schaden, Körperverletzungen 96; Tierschaden 11; Verschiedenes 38 Fälle.

Sachschäden wurden gleichzeitig in 218 Fällen gemeldet an Autos, Strassenbahn, Fahrrädern, Fuhrwerk, Bekleidung usw.

Anzeigen wegen Körperverletzungen erfolgten in 96 Fällen, davon drei mit tödlichem Ausgang. Allen Kollegen wurde vom Verwaltungsausschuss der Rechtsschutz gewährt.

Ausser diesen reinen Unfallsachen bewilligte der Verwaltungsausschuss für andere schwebende Gerichtskosten und Geldbussen insgesamt 2192 Mark.

Ab 1. Januar 1927 hat ein bemerkenswerter Ausbau der „Fakulta“ dadurch stattgefunden, dass ihre Mitglieder im Todesfalle zu dem bereits allen Mitgliedern des Verkehrsbundes zustehenden Sterbegeld eine Zuschussunterstützung erhalten, die bei 60 Wochenbeiträgen mit dem 100-fachen des gezahlten Wochenbeitrags beginnt und nach 1560 Beitragswochen das 3000-fache des gezahlten Wochenbeitrags erreicht. Ist der Tod die unmittelbare Folge eines Berufsunfalles, so kann die entsprechende Zuschussunterstützung verdoppelt werden.

Diese letztere Bestimmung bedeutet, dass die Angehörigen eines tödlich verunglückten Mitgliedes der „Fakulta“, wenn das Mitglied 1560 Wochenbeiträge entrichtet hat, ausser dem ihnen nach Par. 21 des Bundesstatuts zustehenden Sterbegeld eine Zuschussunterstützung von 1800 Mk. erhalten.

Im Vergleich zu den Beitragssätzen sind die Leistungen der „Fakulta“ als sehr hoch zu bezeichnen. Das ist möglich, weil alle mit der „Fakulta“ verbundenen Verwaltungsarbeiten ehrenamtlich geleistet werden.

L.

### Arbeitsverhältnisse der Hafentarbeiter und Seeleute in Tripolis.

Aus einem dem Internationalen Arbeitsamt zugestellten Bericht über die Arbeitsverhältnisse in Tripolis gibt die Industrial and Labour Information vom 24. Januar 1927 einen Auszug wieder, dem wir folgendes entnehmen:

„In den letzten Jahren sind Bemühungen getan worden, um die in der Seeschifffahrt beschäftigten Einheimischen zu organisieren. So sind in Misurata Marina die Eingeborenen der Gasser Hamed-Gruppe, zumeist Seeleute und Hafentarbeiter, seit 1924 auf Grund eines Vorschlages des Hafentendanten in einer Genossenschaft organisiert worden. Die Mitgliedschaft dieser Vereinigung besteht sowohl aus Schiffseigentümern, als aus Seeleuten und Hafentarbeitern. Die Mitglieder der Vereinigung verteilen die erzielten Gewinne nach folgendem Schlüssel: die Schiffseigentümer erhalten drei Teile, die Seeleute vier Teile und die Hafentarbeiter drei Teile.

Die Verwaltung liegt in Händen des ältesten Mitgliedes, das die Gewinne am Ende jedes Monats verteilt. Die Vereinigung hat kein schriftlich niedergelegtes Statut, sondern wird auf Grund einer mündlichen Vereinbarung unter den Mitgliedern geleitet, die die Arbeitszeiten und die allgemeinen Arbeitsbedingungen regelt. Nach diesem Abkommen ist ein Arbeiter, der durch Krankheit am Arbeiten verhindert ist, zum Bezug einer Unterstützung berechtigt. Jedes Mitglied der Vereinigung hat auch Anspruch auf einen Teil der während seiner Abwesenheit gemachten Gewinne. Die wörtliche Vereinbarung sieht auch Strafen für solche Mitglieder vor, die ohne triftigen Grund von der Arbeit fernbleiben. Diese Strafen können von dem Hafentendanten, der eine Art Oberaufsicht über die Vereinigung ausführt, ausgesprochen werden. Die

Vereinigung hat bisher in regulärer und befriedigender Weise gearbeitet und den verschiedenen Hafendienstleistungen grosse Dienste erwiesen, da hierdurch die reguläre Durchführung der Arbeit gesichert wird.

Im Hafen von Tripolis besteht eine Organisation unter dem Namen Vereinigung der Hafentarbeiter, deren Statut und Arbeitsweise in einem besonderen Reglement festgelegt ist. Die Verwaltung dieser Vereinigung liegt in Händen eines Konsuls italienischer Nationalität. Sämtliche Mitglieder der Vereinigung sind beim Nationalen Versicherungsfonds versichert. Einheimische Gelegenheitsarbeiter, die vorübergehend der Vereinigung angehören, werden ebenfalls versichert. Diese erhalten 8 Lire für einen achtstündigen Arbeitstag. Ueberarbeit wird mit 2 Lire die Stunde bezahlt.

Das Achtstundenlag-Gesetz ist bisher nicht auf Tripolis ausgedehnt worden, aber in der Praxis ist dieses Gesetz in Tripolis in Kraft. Gleichwohl beträgt die normale tägliche Arbeitszeit im Hafen der Stadt neun Stunden.“

### Die Entladungskosten in verschiedenen europäischen Häfen.

Einem kürzlich erschienenen Bericht des englischen Traders' Coordinating Committee über die Hafentkosten entnehmen wir folgende Feststellungen: Es betragen die Hafentkosten:

1) für einen Dampfer mit 2200 Netto, 3500 Brutto Reg. T. und 5000 T. Ladevermögen, mit 3850 T. losen und 450 T. in Säcke gefüllten Getreide

Im Hafen:	1913-14 £	1926 £	Prozentualer Unterschied gegen 1913-14
Leith	272	525	+ 93
Belfast	258	576	+ 123,9
London	377	553	+ 46,7
Antwerpen	275	211	— 23
Rotterdam	202	317	+ 56,9
Havre	500	241	— 51,8
Dünkirchen	424	197	— 53,5

2) für einen Dampfer mit 2200 Netto, 3500 Brutto Reg. T., 5000 T. Ladevermögen mit 4200 T. Rohzucker in Säcken von Mauritius

Leith	290	538	+ 85,5
Belfast	282	604	+ 114,2
London	543	918	+ 69,1
Antwerpen	263	230	— 12,5
Rotterdam	186	379	+ 103,8
Havre	585	302	— 48,4
Dünkirchen	518	214	— 58,8

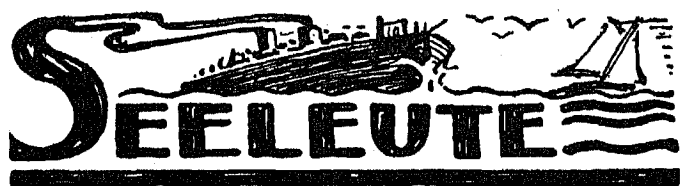
3) für einen Dampfer mit 2200 Netto, 3500 Brutto Reg. T., 5000 T. Ladevermögen, mit 4600 T. Erz aus Algier

Leith	314	540	+ 72
Hartlepool	276	517	+ 87,3
Belfast	359	659	+ 73,6
London	465	907	+ 95,1
Sunderland	—	557	—
Antwerpen	275	274	— 0,4
Rotterdam	220	370	+ 68,2
Dünkirchen	493	248	— 49,7

Ueber die Hafentgelder enthält der Bericht folgende vergleichende Aufstellung:

Hafen:	1913	1925	Prozentualer Unterschied
England:			
Eisenbahn-eigene Hafenanlagen (durchschn.)	9 d per t.	1/3 per t.	+ 60
andere	1/— per t.	1/6 per t.	+ 50
Antwerpen	fr. 0,50 per Moorsom t.	fr. 1,25 per Moorsom t.	+ 150
Rotterdam	3,75 Ct. p. M <sup>3</sup> .	5,4 Ct. p. M <sup>3</sup> .	+ 45
Hamburg	12 Pfg.	8 Pfg. p. M.	— 33 1/3
Havre	0,40 fr. p. NRT	1,20 fr. p. NRT	+ 200
Marseille	0,40 „	1,50 „	+ 275
Genua	1,45 Lit. „	3,00 „	+ 107

Die verhältnismässig grosse Erhöhung der Hafengelder in Antwerpen, Havre, Marseille und Genua ist nur eine nominelle. Würde man die Sätze von 1925 auf Goldwert zurückführen, so ergäbe sich für die genannten vier Häfen eine Verminderung des Hafengeldes gegenüber der Vorkriegszeit. Die Entwertung der belgischen und französischen Währung bildet auch die hauptsächlichliche Erklärung für die Tatsache, dass in belgischen und französischen Häfen die Entladungskosten in Gold oder wie oben in Pfund Sterling ausgedrückt, erheblich niedriger sind als vor dem Krieg.



### Sitzung der Paritären Maritimen Kommission.

In den Tagen vom 20.—22. Januar 1927 fand in Genf die erste Sitzung der Paritären Maritimen Kommission seit ihrer im vorigen Jahre erfolgten Umbildung statt. Als Vertreter der Seeleute nahmen daran teil: E h l e r s (Frankreich), H e n s o n (England), K ö h l e r (Deutschland), L u n d g r e n (Schweden), und F i m m e n (I.T.F.).

Ueber den Verlauf der Besprechungen und deren Ergebnisse veröffentlicht die „Industrial and Labour Information“ den nachstehenden Bericht:

#### Bericht des Direktors.

Die Kommission prüfte den Bericht von Albert T h o m a s über die allgemeine Tätigkeit des I.A.A. in Schifffahrtsangelegenheiten. Es wurde festgestellt, dass sich die Zahl der Ratifikationen maritimer Konventionen im letzten Jahre von 55 auf 69 gehoben hat. Ferner nahm die Kommission Kenntnis von den Schritten, die das I.A.A. in Ausführung ihm auftragener Erhebungen unternommen hat und hiess das vorgelegte Programm zwecks Vornahme von Erhebungen über die Arbeitsverhältnisse in der Fischerei-Industrie gut. Der Frage der sozialen Versicherung der Seeleute wurde ebenfalls Beachtung geschenkt. Die Kommission wurde unterrichtet, dass im Hinblick auf die in 1927 stattfindende Internationale Arbeitskonferenz seitens des Bureau ein allgemeiner Bericht über die Krankenversicherung fertiggestellt wird, in dem auch auf die Seeleute anzuwendende Massnahmen behandelt sind.

Zur Frage des allgemeinen Gesundheitsschutzes für Seeleute übergehend, stellte die Kommission mit Genugtuung fest, dass eine permanente gemischte Kommission der Liga der Rote-Kreuz-Vereinigungen, der Gesundheitssektion des Völkerbundes und des I.A.A. errichtet worden ist, um die geeigneten Massnahmen zwecks Erleichterung der ärztlichen Behandlung der Seeleute und zwecks Förderung der Gesundheitsverhältnisse der Seeleute an Bord und in den Häfen zu prüfen.

Alsdann prüfte die Kommission die Sicherheitsmassnahmen beim Laden und Löschen und sprach die Meinung aus, dass die Gewichtsmarkierung der Schiffsfrachtstücke auf die Tagesordnung einer allgemeinen Konferenz gesetzt werden könnte.

#### Entschliessungen der Neunten Internationalen Arbeitskonferenz.

Des weiteren nahm die Kommission Stellung zu den

Entscheidungen der Neunten Internationalen Arbeitskonferenz und zwar insbesondere zu der Resolution betr. das Studium der in verschiedenen Ländern angewandten Strafen bei Verletzung des Seemannsgesetzes oder des Heuervertrages. Die Kommission sprach als ihre Meinung aus, dass das Studium der geltenden gesetzlichen Bestimmungen fortzusetzen sei. Die Aufnahme der Frage der Aufenthaltsbedingungen in den Häfen in die Tagesordnung der nächsten maritimen Konferenz zwecks Formulierung einer Empfehlung, wurde begrüsst. Schliesslich stimmte die Konferenz dem vom I.A.A. vorgeschlagenen Plan zur Vornahme einer Erhebung über die Arbeitsbedingungen in der Schwamm- und Perlenfischerei zu.

#### Arbeitszeit.

Einer auf der Konferenz von 1926 angenommenen Resolution zufolge hatte sich die Kommission darüber auszusprechen, ob es zweckmässig sei, die Frage der Arbeitszeitregelung an Bord auf die Tagesordnung der in 1928 stattfindenden maritimen Konferenz auszusprechen.

Die Reedervertreter erklärten, dass ihnen die Durchführung des Achtstundentages an Bord in einer einheitlichen Form nicht möglich erschien und sprachen sich daher gegen die Behandlung dieser Frage auf einer Internationalen Konferenz aus. Hierbei wurde von ihnen geltend gemacht, dass in den Friedensverträgen von dem Achtstundentag lediglich als einem anzustrebenden Ideal gesprochen sei und dass die besonderen und komplizierten Verhältnisse in der Schifffahrt im gegenwärtigen Zeitpunkt eine Aenderung der geltenden Arbeitsregelung nicht zuliesse.

Demgegenüber wiesen die Seeleutevertreter darauf hin, dass die Herabsetzung der Arbeitszeit in der Schifffahrt seit 1919 durch die Washingtoner Konferenz in Erwägung gezogen worden sei und dass es sich nun darum handle, eine von der Konferenz im Juni 1926 angenommene Resolution auszuführen, derzufolge in erster Linie die Möglichkeit einer internationalen Regelung der Arbeitszeit an Bord zu prüfen sei und nicht eine strenge Regelung des Achtstundentags und der Achtundvierzigstundenwoche aufzustellen ist. Die von der Washingtoner Konferenz niedergelegten Grundsätze würden ebenso wie das Interesse des Wirtschaftsfriedens und des sozialen Fortschritts erfordern, dass die Reedereien nicht hinter den industriellen und landwirtschaftlichen Betrieben zurückstehen und dass auch sie sich bemühen, ihrerseits die Arbeitszeit gemäss geeigneten Bestimmungen herabzusetzen.

Einige Vertreter stellten fest, dass die Anwendung des Achtstundentaggesetzes in der französischen Handelsmarine zu einer besseren Rationalisierung der Arbeitsorganisation geführt habe und dass die gemachten Erfahrungen günstig sind.

Schliesslich beschloss die Kommission mit sieben gegen 5 Stimmen, dem Verwaltungsrat zu empfehlen, die Frage der Arbeitszeitregelung an Bord auf die Tagesordnung einer in 1928 stattfindenden maritimen Konferenz zu setzen.

#### Sonstige Fragen.

Einmütig beschloss die Kommission, dass noch zwei andere Fragen auf die Tagesordnung dieser Konferenz gesetzt werden sollen und zwar 1) der Schutz der Seeleute bei Erkrankung einschliesslich der Behandlung Verletzter an Bord, und 2) die Verbesserung der Aufenthaltsbedingungen der Seeleute in den Häfen.

Ferner prüfte die Kommission noch einige Fragen, die mit ihrer eigenen Zusammensetzung zusammenhängen. Es wurde beschlossen, dem Verwaltungsrat des I.A.A. zu empfehlen, die Zahl der Mitglieder jeder Gruppe (Reeder und Seeleute) von fünf auf sieben zu vermehren.

## NOTIZEN.

### Der Flugzeugverkehr in Deutschland.

Die Gesamtstreckenlinie der von Deutschland ausgehenden Fluglinien ist — wie in einem Aufsatz der „Zeitung des Vereins“ festgestellt wird — von 7000 km. im Jahre 1924 auf 23 000 km. in 1925 gestiegen. In 1924 wurden 26 Städte an 12 verschiedenen Strecken berührt und in 1925 61 Städte an 56 Strecken. Im Sommer 1926 sind täglich 38 000 km. mit Flugzeugen in Deutschland zurückgelegt worden. Ausweislich den Feststellungen für den deutschen Flughafenumschlag sind 1924 von deutschen und ausländischen Flugzeugen rund 16 900 Personen und 162 t. Fracht befördert worden. Für 1925 sind die entsprechenden Ziffern: 55 185 Personen und 808 t. Fracht (einschliesslich 287 t. Postgut). Die Zahl der Flüge war in 1924 4198, in 1925 18 634. Die Benutzung der zur Verfügung der Passagiere stehenden Plätze war 54.4 % in 1924 und 51.3 % in 1925.

### Steigende Verwendung von Elektrokarren.

In der letzten Zeit wird der bisher zur Kleingüterbeförderung auf kurze Entfernungen verwandte Handkarren immer mehr durch Elektrokarren verdrängt. In Lagerhäusern und Fabrikbetrieben ist der Elektrokarren denn auch schon längst eine gewohnte Erscheinung. In der neuesten Zeit gehen auch die Eisenbahnen mehr und mehr dazu über, sich seiner zu bedienen und mit welchem Erfolg dies geschieht, zeigt beispielsweise ein Bericht in der technischen Beilage der „Frankfurter Zeitung“, demzufolge durch Einführung des Elektrokarrens auf einer mittleren deutschen Station das betreffende Personal von 48 auf 36 Köpfe vermindert werden konnte. Ein nicht minder sprechendes Beispiel über die Wirkungen der „Rationalisierung“ wird in demselben Blatt aus den Betrieben der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft (A.E.G.) angeführt. Danach ist es in der Maschinenfabrik dieser Gesellschaft gelungen, von 300 Transportarbeitern ein Drittel allein dadurch einzusparen, dass an Stelle des bisherigen zerstreuten Karrendienstes eine fahrplanmässige Förderung mit Elektrokarren eingeführt wurde. Da diese Karren zugleich zur Postbeförderung verwendet werden, konnte auch die Zahl der Postboten im gleichen Verhältnis wie die Zahl der Transportarbeiter vermindert werden.

### Der Wettbewerb des Kraftwagens mit der Eisenbahn.

Zur Zeit sollen der Deutschen Reichsbahn durch den Wettbewerb des Kraftwagens bis zu 100 Millionen Mark an Güterfrachten im Jahre entzogen werden. Die Deutsche Reichsbahnverwaltung hat bereits verschiedene Massnahmen ergriffen, um den ihr entgehenden Teil des Gütertransports wieder zurückzugewinnen. Als weitere Massnahmen werden in Betracht gezogen: bessere Abfertigung, raschere Beförderung und in entsprechenden Fällen Tarifierleichterungen.

### Transatlantischer Luftschiffdienst.

Die Gesellschaft „Colon Transaerea Espanola“ hat vom spanischen Staatsrat die Konzession zur Errichtung einer regelmässigen Luftschiffahrtslinie zwischen Sevilla und Buenos Aires erhalten. Die

Gesellschaft hat die Pflicht, in spätestens drei Jahren den Luftschiffdienst zu eröffnen und zwar soll zunächst eine Hin- und Rückreise im Monat in Frage kommen. Der Dienst ist mit Luftschiffen auszuführen, die mindestens 40 Reisenden Platz bieten und ausserdem noch 10 Tonnen Ladung mitnehmen können. Die Konzessionsgesellschaft übernimmt zugleich die Pflicht, einen Dienst nach den Canarischen Inseln einzurichten.

### Durch Aussperrungen und Streiks verlorene Arbeitstage.

Die „Internationale Rundschau der Arbeit“ enthält in ihrer Januar-Ausgabe (1927) folgende interessante Zusammenstellung:

Es gingen in den Jahren 1919 bis 1923 im Jahresdurchschnitt infolge Aussperrungen und Streiks an Arbeitstagen verloren:

in Grossbritannien . . . . .	35 586 000	Tage
„ Schweden . . . . .	4 696 747	„
„ Deutschland . . . . .	35 350 906	„
„ Australien (Commonwealth) . . . . .	2 228 314	„
„ Italien . . . . .	13 657 522	„
„ Frankreich . . . . .	10 173 415	„
„ Kanada . . . . .	1 705 835	„

Im Verhältnis zur Bevölkerungszahl war der Verlust an Arbeitstagen am stärksten in Grossbritannien. In diesem Lande gingen auf je 1000 Einwohner 819 Arbeitstage verloren. Schweden steht in dieser Hinsicht Grossbritannien nur wenig nach. Die auf dieses Land entfallende entsprechende Ziffer ist 795, während beispielsweise in Deutschland auf je 1000 Einwohner 591, in Australien 411, in Italien 352, in Frankreich 259 und in Kanada 194 Arbeitstage verloren gingen.

### Der Verkehr durch den Panama-Kanal.

Ueber die Entwicklung des Verkehrs durch den Panama-Kanal unterrichten folgende Zahlen:

Es betrug die Netto-Tonnage der den Kanal passierenden Schiffe:

im Geschäftsjahr	Tankschiffe	Fracht-, Passagier- schiffe usw.	Insgesamt
1922/23	5 374 384	13 231 402	18 605 786
1923/24	10 212 047	15 936 831	26 148 878
1924/25	6 424 622	16 430 529	22 855 151
1925/26	6 324 240	18 450 351	24 774 591

Seit seinem Bestehen haben bis zum 30. Juni 1926 34 902 Schiffe mit 148 450 139 N.T. und 157 907 275 T. Ladung den Kanal passiert. Die eingekommenen Abgaben beliefen sich bis zu diesem Tage auf 142 134 397,95 Dollar.

In 1925/26 betrug die Bruttoeinnahmen 22 931 055,98 \$, und die Nettoeinnahmen 15 151 668,06 \$. Für 1924/25 waren die entsprechenden Ziffern 21 400 523,51 bzw. 13 465 924,72 \$. (In all diesen Zahlen sind nur die Einnahmen aus Abgaben enthalten).

An dem Verkehr durch den Kanal waren in 1925/26 24 Nationen beteiligt. Gemessen an der Netto-Tonnage betrug der Anteil der Vereinigten Staaten 53 %, Grossbritanniens 26 %, Norwegens 4 %, Deutschlands 3½ % und Schwedens 2½ %. An dem Gesamtverkehr durch den Panama-Kanal waren somit diese fünf Länder allein mit 89 % beteiligt.

## ESPERANTO.

### Amtliche Förderung des Esperanto in England.

Der englische Unterrichtsminister hat zugestimmt, dass, wie in den vergangenen Jahren, den Esperanto-Lehrgängen, die in den Lehrplänen der Abendschulen für Erwachsene in den verschiedenen Städten enthalten sind, eine Geldzuwendung gemacht wird. Die Lehrgänge unterstehen den Vorschriften und der Aufsicht der Behörde. In London allein finden gegenwärtig 15 Lehrgänge unter dem Schirm des London County Council, sowie der Gesellschaft für Arbeiter-Erziehung statt.  
I. E. S.

Die Handelsschule „Merkur“ in Zagreb (Südslawien) hat Esperanto als Pflichtfach in ihren Unterrichtsplan für 1926–27 eingeführt.  
I. E. S.

### Esperanto an der Universität.

Es ist bereits mitgeteilt worden, dass die Universität von Zagreb in ihrer Handelsfakultät einen Lehrstuhl für Esperanto errichtet hat.

Unter der Schirmherrschaft der Handelskammer hat die Universität von Valencia (Spanien) soeben einen Esperanto-Lehrgang in ihren Lehrplan für fremde Sprachen aufgenommen.  
I. E. S.

### Esperanto im Dienste der Oeffentlichkeit.

Zwei Delegierte der Eisenbahnen Finnlands haben soeben eine Europa-Reise gemacht, um die besonderen Verkehrsverhältnisse in den verschiedenen Ländern zu studieren. Sie haben 25 Städte und 15 Staaten besucht und eine Strecke von beinahe 10 000 Kilometern durchfahren. Die einzige von ihnen benutzte Fremdsprache war Esperanto, das ihnen überall genügte.  
I. E. S.