



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:		Die Löhne in chinesischen Eisenbahnwerkstätten	31	Seeleute:	
Vom Wort zur Tat	25			Die Lage der internationalen Seeschifffahrt	33
Rundschau	27			Fusionen in der deutschen Seeschifffahrt	34
Mitteilungen des Sekretariats	27	Transportarbeiter:		Resolution	35
Eisenbahner:		Unfälle im Hamburger Hafen	32	Schiffsunfälle in 1926	35
Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Polen)	28	Sitzung des Hafenarbeiterbeirats in Rotterdam, am 27. und 28. Februar 1927 (Aufnahme)	32	Notizen	36
Die Elektrifizierung der Eisenbahnen in Schweden	30	Resolutionen	33	Esperanto	36

**Abdruck der Berichte mit
Quellenangabe erwünscht.**

ALLGEMEINES

Vom Wort zur Tat.

Als, nur wenige Monate nach Beendigung des Weltkrieges, am 29. und 30. April 1919 in Amsterdam in einer kleinen Zusammenkunft von Vertretern der Transportarbeiterverbände von England, Deutschland, Holland und Belgien beschlossen wurde, die Internationale Transportarbeiter-Föderation aus der Ruine, zu der auch sie durch den Weltkrieg geworden war, wieder aufzubauen, erhielt sie einen stark zentralistischen Charakter. Die Statuten, die im März des darauf folgenden Jahres in Kristiania vom ersten I.T.F.-Kongress der Nachkriegszeit angenommen wurden, legten damals diesen zentralistischen Charakter ausdrücklich fest. Die I.T.F. sperrte ihre Türen weit auf für alle Organisationen, die Transportarbeiter vereinigten, gleichgültig ob sie auf dem Lande, auf dem Wasser oder in der Luft arbeiten, und gleichgültig ob es sich um Eisenbahner, Seeleute, Hafenarbeiter, Luftschiffpersonal, Strassenbahner, Binnenschiffer oder Kraftwagenführer handelt. Der Grundsatz, dass alles, was im Transportwesen tätig ist, wenigstens international in einem Verband zu vereinigen sei, stand stark im Vordergrund, und weder auf den Kongressen noch in den verschiedenen Verwaltungskörperschaften der I.T.F. wurde den verschiedenen Berufsgruppen eine besondere Interessenvertretung zugestanden.

In den ersten Jahren ihres erneuten Bestandes blieb dieser stark zentralistische Charakter der I.T.F. so gut wie unangetastet. Es waren die Jahre des Wiederauf-

baus desjenigen, was der Krieg an internationaler Organisation vernichtet hatte, die Jahre der Propaganda für das Begreifen internationaler Zusammengehörigkeit, die Jahre des Werbens, um nicht angeschlossene Organisationen zum Anschluss zu bewegen, und die I.T.F. zu mehr zu machen als zu einer Internationale des Worts: zu einer Internationale der Tat.

Nach und nach, ohne dass ausführliche Besprechungen betr. die Taktik und den Umbau der Organisation stattgefunden hatten, aber unter dem Zwang der Praxis der Arbeitsweise der I.T.F. selbst, hat die strenge Zentralisation mehr und mehr einer Dezentralisation Platz gemacht. Die angeschlossenen Organisationen verlangten — und verlangen dies mit Recht —, dass ihre Internationale neben dem Geben allgemeiner internationaler Richtlinien auch praktische internationale Arbeit im Interesse der organisierten Transportarbeiter verrichte und dass hierbei naturgemäss besonderen Interessen besonderer Gruppen auch besonders Rechnung getragen werden müsse.

Die Dezentralisation begann in der Weise, dass in Verbindung mit internationalen Kongressen besondere Konferenzen bestimmter Kategorien abgehalten wurden, auf welchen diese, unter Umgehung des Kongresses, besonders unter sich die Gruppeninteressen besprechen und Beschlüsse für bestimmte Aktionen, die ausschliesslich ihre Kategorie betrafen, festlegen konnten. Wiederum als eine Folge dieses Vorgehens kamen bald Eisenbahner und Seeleute auf besonderen internationalen Konferenzen, unabhängig von den I.T.F.-Kongressen, zusammen. Derartige Konferenzen fanden namentlich wiederholt für die Seeleute statt, denen bald auch internationale Hafenarbeiter-Konferenzen folgten.

Eine Folge dieser Entwicklung war, dass nicht allein alle Gruppen — insbesondere die beiden soeben erwähnten — zur Beherzigung der besonderen Berufsinteressen in regelmässigen Zeitabständen besondere Konferenzen abhielten, sondern dass sowohl die Sektion der Seeleute wie die der Hafenarbeiter einen sogenannten Beirat errichtet hat, in dem jede angeschlossene Organisation das Recht auf eine Vertretung

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.

hat. Diese Beiräte erfüllen praktisch die Rolle eines Vorstandes für die betreffenden Sektionen und beschliessen selbständig unter Kontrolle des Generalrats und des Exekutivkomitees der I. T. F. über das, was im Interesse der Berufsgenossen international unternommen werden muss.

Im abgelaufenen Monat hat in Amsterdam eine Sitzung des Seeleutebeirats und in Rotterdam eine Sitzung des Hafenarbeiterbeirats stattgefunden, deren Beschlüsse und Resolutionen an anderer Stelle abgedruckt sind.

Die Sitzung des Seeleutebeirats war so gut wie ganz der Aussprache über die unter Leitung der I. T. F. seitens der Seeleuteorganisationen zu führende Aktion zwecks Erringung einer internationalen Regelung der Arbeitszeit für Seeleute gewidmet. Der Beirat beschloss, als Basis für seine Aktion das Programm zu nehmen, wie dieses im Januar vorigen Jahres festgestellt worden ist und worin eine Regelung entworfen worden ist für die Einführung des Achtstundentags für alle in der Seeschifffahrt tätigen Kategorien. Es wurde beschlossen, eine machtvolle internationale Aktion, wennmöglich im Zusammenwirken mit allen Organisationen, auch den nicht angeschlossenen, soweit sie das I. T. F.-Programm annehmen, einzuleiten und durchzuführen. Zu diesem Zweck wurde ein besonderer Fonds errichtet, den die Seeleuteorganisationen durch Sonderbeiträge bilden sollen. Es wurde beschlossen, neben dem gewöhnlichen an die I. T. F. zu entrichtenden Beitrag, von den angeschlossenen Seeleuteorganisationen eine Sonderzuweisung im Betrage von erst mals 25 holl. Cents (rund 40 Pfennig) zu verlangen. Dieser Beschluss, der einstimmig gefasst worden war, fand bei den angeschlossenen Organisationen rückhaltlose Zustimmung. Ausserdem soll versucht werden, auch die Seeleute individuell für die Aktion und Propaganda, die in Wort und Schrift, mit Manifesten, Flugschriften, nationalen und internationalen Kundgebungen in den grossen Hafenstädten geführt werden wird, beitragen zu lassen.

Der Seeleute-Beirat ging bei der Fassung dieses Beschlusses von der Ueberzeugung aus, dass, was immer auf internationalen Konferenzen in Genf und sonstwo gesprochen und beschlossen werden mag, am Ende die Frage, ob die Seeleute den Achtstundentag wirklich erhalten werden, ausschliesslich abhängt von der eigenen Kraft und Machtentfaltung. Diese Kraft und *Machtentfaltung der Seeleute national und international* zu vergrössern und derart zu stärken, dass sie in den Stand versetzt werden, die Unternehmer und Regierungen zur Einführung des Achtstundentags zu zwingen, ist das Ziel der begonnenen Kampagne.

Die Beschlüsse des Beirats der Hafenarbeitersektion sind im Hinblick auf die zu führende Aktion noch nicht derart positiv wie die des Seeleutebeirats. Dies ist daraus zu erklären, dass dieser Beirat zum ersten Mal zusammengekommen ist, während die Beschlüsse der Seeleutekonferenz das Ergebnis zahlreicher nacheinander abgehaltener Beiratssitzungen sind. Nichtsdestoweniger sind auch die Beschlüsse des Hafenarbeiterbeirats von grösster Wichtigkeit, da sie die Basis für kommende Aktionen bilden. Neben den Beschlüssen, die zum Ziele haben, die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter in den Nordseehäfen mehr miteinander in Uebereinstimmung zu bringen, ein Ziel,

das schliesslich auch nur erreicht werden kann, wenn die Hafenarbeiter in den Ländern um die Nordsee international die Stärke entfalten, um ihre Wünsche durchgeführt zu erhalten, sind von allergrösstem Belang die Beschlüsse betr. die Verleihung internationaler Unterstützung an andere als Hafenarbeiterorganisationen, aber doch zur I. T. F. gehörend, und insbesondere jene, die sich auf die Verleihung von Unterstützung an Organisationen beziehen, die der I. T. F. nicht angeschlossenen sind.

Bisher sind es stets die der I. T. F. angeschlossenen Hafenarbeiterorganisationen gewesen, von denen immer und immer wieder verlangt wurde, dass sie zu Gunsten anderer praktische Solidarität üben sollten. Dies galt und gilt von Kämpfen besonderer Arbeitergruppen in einem einzelnen Land, in denen es darum geht, Schiffe zu boykottieren oder das Embargo auf Waren durchzuführen, und gilt auch von allgemeinen Aktionen, wenn es darauf ankommt, durch Arbeitsverweigerung Verschiffung von Kriegsmaterial oder andern Gütern im Interesse der Arbeiterklasse im allgemeinen zu verhindern. Wiederholt, sowohl in Wort als in Schrift, auf Kongressen wie in Artikeln, haben die Hafenarbeiter als ihre Pflicht erkannt, diese Solidarität gegenüber ihren Kameraden in anderen Berufen zu üben, aber zugleich haben sie von den Arbeitern in andern Berufen verlangt, dass man sie in diesen Fällen finanziell unterstütze und dafür Sorge, dass wenigstens die finanziellen Bürden derartiger Aktionen nicht ausschliesslich seitens der Hafenarbeiterorganisationen oder der I. T. F. zu tragen sind. Die Versuche, um die übrigen Arbeiter und insbesondere deren Spitzenorganisationen in dieser Hinsicht zur Erkennung und Ausführung ihrer Pflicht zu bringen, sind bisher misslungen. Mehrmals hat sich die I. T. F. mit dem Ersuchen an den I. G. B. gewandt, diese Frage zu behandeln und Massnahmen zu treffen oder wenigstens vorzubereiten, um den sicher nicht unbescheidenen und ungerechtfertigten Wünschen der Hafenarbeiterorganisationen entgegenzukommen. Bisher aber ohne Erfolg.

Der Beirat der Hafenarbeitersektion hat nun in seinen hierauf Bezug habenden Beschlüssen zum Ausdruck bringen wollen, unter welchen Bedingungen zukünftig auf die der I. T. F. angeschlossenen Hafenarbeiterorganisationen gerechnet werden kann und es liegt nunmehr ausschliesslich bei den andern, wenn sie von der I. T. F. und den ihr angeschlossenen Organisationen in Zukunft nicht diejenige Hilfe erhalten, die sie in der Vergangenheit erhielten und auch in Zukunft verlangen werden, wenn sie sich in Not befinden.

Beide Versammlungen haben mitgewirkt, um das Zusammengehörigkeitsgefühl zu verstärken und darüber hinaus um die gegenseitige Zusammenarbeit zu vergrössern und hierdurch die I. T. F. mehr und mehr zu einer internationalen der Tat zu machen.

Es würde sicher nicht im Nachteil der I. T. F. sein, wenn auch andere Sektionen der Transportarbeiter, die innerhalb der I. T. F. organisiert sind, die Eisenbahner, Kraftwagenführer, Strassenbahner und Binnenschiffer, nach und nach zur Einsetzung eines ähnlichen Beirats übergangen, wie ihn die Seeleute Sektion und die Hafenarbeitersektion bereits besitzen, zu ihrem eigenen Vorteil und zum Vorteil der I. T. F.

E d o F i m m e n,

Rundschau.

Die letzten Wochen haben eine Reihe von Erscheinungen gebracht, die auf starke soziale Spannungen in der Eisenbahnindustrie hinweisen. In den meisten Fällen sind Eisenbahnverwaltungen und Regierungen der angreifende Teil. So wurde das Zustandekommen des seit langem hart unstrittenen Besoldungsgesetzes in der Schweiz plötzlich dadurch gefährdet, dass der Schweizerische Bundesrat auf Andringen der Bundesbahnverwaltung beschlossen hat, dieses mit einer teilweise weitgehenden Verschlechterung der Arbeitszeitregelung zu verbinden. Einen sich in gleicher Richtung bewegendem Vorstoss hat die Eisenbahnverwaltung in Norwegen unternommen. Diese unterbreitete der norwegischen Regierung einen Antrag, dessen Annahme praktisch die Aufhebung des Achtstundentages im Eisenbahnbetrieb und die Einführung des normalen Neun-, Zehn- und Elfstundentages bedeuten würde. In Dänemark hat sich das Ministerium mit einem Plan des Finanzministers vereinigt, der eine Kürzung der gesamten Jahresbezüge des Eisenbahnpersonals um etwa 25 Millionen Kronen vorsieht und dessen Durchführung für einzelne Bedienstetengruppen eine bis zu 33 Prozent betragende Einkommensverminderung zur Folge hätte.

Die allergrösste Beunruhigung ist aber durch das Vorgehen der Regierung in der Tschechoslowakei geweckt worden. Nachdem erst vor kurzem die Eisenbahndirektion dieses Landes ohne jegliche Rücksprache mit den Personalorganisationen die Regiepreise des Personals um 200 Prozent erhöht und dadurch grosse Missstimmung innerhalb der Eisenbahnerschaft ausgelöst hatte, ist nun ebenfalls über den Kopf der Gewerkschaften hinweg eine neue Dienstregelung beschlossen worden, die abgesehen von sonstigen Verschlechterungen in den Vorrückungsbestimmungen eine Verlängerung der Arbeitszeit zum Gegenstand hat. Es ist vor auszusehen, dass sich die Eisenbahnerschaft in der Tschechoslowakei mit diesem diktatorischen Vorgehen nicht ohne weiteres abfinden und dass sich somit in absehbarer Zeit ein harter Kampf in der Eisenbahnindustrie des Landes entspinnen wird. Bemerkenswert sind einige Äusserungen die der Eisenbahnminister nach Gutheissung des von ihm unterbreiteten Plans durch das Gesamtministerium abgegeben hat. Er sagte in einer öffentlichen Rede, dass sich die Regierung durch die Androhungen der Arbeitsverweigerung und des Uebergangs zu passiver Resistenz nicht einschüchtern lasse. In 1912 hätte die Eisenbahnerschaft mit solchen Kampfmitteln noch etwas erreichen können, aber jetzt nicht mehr, da inzwischen der Kraftwagenverkehr einen solchen Umfang angenommen habe, dass er zu einem guten Teile die Aufgaben der Eisenbahnen übernehmen könne. Mit dieser Erklärung verband der Eisenbahnminister eine deutliche Drohung. Ein Eisenbahnerstreik, sagte er, würde zu einer sofortigen Erweiterung des Kraftwagenverkehrs führen, die schliesslich eine dauernde Einschränkung des Eisenbahndienstes und damit des Eisenbahnpersonals nötig mache. Bei Bewertung dieser Erklärungen wird man im Auge halten müssen, dass sie vornehmlich darauf berechnet sind, das Personal vor der Einleitung einer kraftvollen Abwehraktion, sei es durch das Mittel des Streiks oder der passiven Resistenz, abzuschrecken. Schliesslich wäre auch die Frage zu erheben, ob die dauernden Schädigungen des Eisenbahnverkehrs, auf die der Eisenbahnminister als mögliche Folge eines offenen Konflikts verweist, nicht zumindest im selben Masse wie das Personal die Eisenbahnen selbst treffen.

Die Möglichkeit eines andern grossen Konflikts in der Eisenbahnindustrie zeichnet sich in Deutschland ab. Hier haben die an dem mit der Deutschen Reichsbahn abgeschlossenen Reichslohntarifvertrag beteiligten Gewerkschaften verschiedene Tarifparagrafen gekündigt und sowohl Erhöhung der Löhne als Herabsetzung der Arbeitszeit und Durchführung des Achtstundentages gefordert. Diese Kündigung wird wirksam mit dem 1. April. Gleichzeitig hat der Einheitsverband der Eisenbahner ein Schreiben an die Reichsbahn-Hauptverwaltung gerichtet, in dem für die untersten neun Besoldungsgruppen der Reichsbahnbeamten eine Erhöhung des Zuschlags zum Grundgehalt, sowie des Wohnungsgeldes gefordert wird.

In Belgien ist nach langwierigen Verhandlungen in der Paritätischen Kommission für die Eisenbahnen eine Verständigung über die neue Gehalts- und Lohnregelung zustande gekommen. Diese hat rückwirkende Kraft ab 1. Januar, hat aber nur einen vorläufigen Charakter. Im allgemeinen hat sie eine Erhöhung der Bezüge des Personals zur Folge, doch ist deren Umfang nicht gleichmässig. Namentlich die Bezüge der unteren Gruppen sind gegenüber den höheren stark benachteiligt.

Schliesslich verdient noch der Eisenbahnerstreik auf der Bengal-Nagpur-Railway Erwähnung. Während vier vollen Wochen hatten 20 bis 25 000 (nach englischen Meldungen 40 000) indische Eisenbahnbedienstete als Protest gegen die Willkürlichkeiten der Eisenbahndirektion die Arbeit niedergelegt. Wie dies fast stets bei Eisenbahnerstreiks in Kolonialgebieten der Fall ist, sind auch hier die Behörden mit Waffenaufgebot gegen die Streikenden vorgegangen und haben diese — wenigstens im Anfang der Bewegung — mit Gewalt zur Arbeitsaufnahme zu zwingen versucht. Der Streik wurde am 8. März auf Grund der Zusage, dass Massregelungen unterbleiben und früher erfolgte Entlassungen nachgeprüft werden, als beendet erklärt.

(Ueber den näheren Streikverlauf wird in der nächsten Ausgabe des Mitteilungsblattes noch berichtet werden.)

(— 1e).

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

Ein neuer Beitritt.

Als Mitglied der I. T. F. hat sich angemeldet: der Ungarische Chauffeur-Verband.

Aufgabe des Mitgliederstandes und der Verbandsfinanzen.

Die Organisationen, die den erbetenen Bericht noch nicht übersandt haben, wollen dies nunmehr ehestens veranlassen. (Siehe Rundschreiben Nr. 48 A. O. dd. 2. März 1927).

Erhebung über Dienst- und Ruhezeiten der Eisenbahnerschaft.

Den Eisenbahner-Organisationen wird demnächst ein vom Sekretariat angefertigter Bericht über die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in der Schweiz zugehen mit dem Ersuchen, uns für ihr eigenes Land einen gleichen Bericht zu übersenden.

Die automatische Kuppelung und die I. A. K.

Seitens des I. A. A. wurde uns auf Anfrage bestätigt, dass die I. A. K. in 1928 bei Besprechung des Punktes „Verhütung von Unfällen“ auch die Frage der automatischen Kuppelung im Eisenbahnbetrieb behandeln soll. Das Sekretariat wird demnächst auf diese Frage noch zurückkommen und zwar im Zusammenhang mit der allgemeinen Frage des Mangels an irgendwelchem Mitbestimmungsrecht der Eisenbahnerschaft bei der internationalen Regelung von Fragen, die deren Arbeitsbedingungen berühren.

Internationale Konferenz des Kraftwagenpersonals.

Die auf dem Pariser Kongress beschlossene internationale Konferenz des Kraftwagenpersonals wird wahrscheinlich in der zweiten Hälfte Juni in Paris stattfinden. Den betreffenden Organisationen wird zuvor ein Bericht über die zu behandelnden Punkte zugehen. Näheres wird durch Rundschreiben sowie im nächsten Mitteilungsblatt bekanntgegeben.

Internationale Konferenz der Strassenbahnerschaft.

Wenn möglich wird sich der obigen Konferenz eine solche der Strassenbahnerschaft anschliessen. Die Durchführung dieser Absicht ist abhängig von der Mitarbeit der Organisationen bei der Beschaffung der Unterlagen, die zur Fertigstellung der erforderlichen Berichte sowie der Aufstellung des Programms notwendig sind. Ein neues Rundschreiben mit einem Berichts-Entwurf geht den Organisationen über kurzem zu.

Kongresse von I.T.F.-Organisationen.

Oesterreichischer Transportarbeiterverband: Wien, 17.—18. April
Schweizerischer Transportarbeiterverband: Luzern, 21.—22. Mai.
Holländ. Eisenbahner- u. Strassenb.verband: Utrecht, 21.—24. „
Englischer Eisenbahnkanzlisten-Verband: Ramsgate, 22.—25. „
Belgischer Verband der Eisenbahner usw.: Brüssel, 29.—30. „
Verband des dänischen Lokomotivpersonals vom 26.—29. April 1927 in Kopenhagen.

Empfangene Beiträge.

Belgischer Transportarbeiterverband	fl. 1 477.56
Tschechische Binnenschiffer-Organisation	„ 36.36
„ Transportarbeiter-Organisation (Verband)	„ 299.16
Oesterreichischer Transportarbeiterverband	„ 2 419.—
Kanadischer Verband der Eisenbahnbediensteten	„ 600.—
Schwedischer Schiffsheizerverband	„ 216.—

Empfangene Sonderbeiträge für Seeleute-Aktion.

Schwedischer Seeleuteverband	fl. 1 000.—
„ Schiffsheizerverband	„ 900.—

Empfangene Geldsendungen für den Streik der Bengal-Naghpur-Eisenbahner.

Holländischer Transportarbeiterverband	fl. 150.—
Finnische Transportarbeiter	„ 250.—
Deutscher Verkehrsbund	RM 1 000.—
Oesterreichischer Eisenbahnerverband	fl. 200.—
Deutscher Eisenbahnerverband i. d. Tschechoslowakei	„ 147.44
Amsterdam, Mitte März 1927.	

DAS SEKRETARIAT.



Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

POLEN.

(Fortsetzung).

X. Pensions- und Krankengeldregelung.

Die Kranken-Unterstützung ist nicht einheitlich geregelt und je nach der früheren staatlichen Zugehörigkeit der einzelnen Landesteile Polens verschieden. In den ehemals deutschen und österreichischen Gebieten erhalten Festangestellte bei Erkrankung ihre Bezüge ein volles Jahr hindurch ungekürzt fortbezahlt, während die ständigen Arbeiter im selben Zeitausmass Anspruch auf 60 Prozent ihres Lohnes haben. Im ehemals russischen Gebiete dagegen haben die Festangestellten bei Erkrankung nur während 4 bis 6 Monaten Anspruch auf das volle Gehalt (wobei freilich auf Grund eines Gesuchs eine Verlängerung zugestanden werden kann), während die ständigen Arbeiter nur die beiden ersten Krankheitswochen den vollen Lohn, aber später keinerlei Unterstützung mehr erhalten.

Was die Unterstützung bei Unfällen angeht, so bestehen für das nicht-etatmässige Personal in Gross- und Kleinpolen obligatorische Versicherungskassen. Die von diesen Kassen gezahlte Unterstützung beträgt bei vollständiger Arbeitsunfähigkeit 66 und 100 Prozent des zuletzt bezogenen Lohnes. Der 100-prozentige Satz kommt zur Auszahlung, wenn der Unfall völlig ausserhalb des Verschuldens des Verunglückten erfolgt ist.

In Kongresspolen erhalten Eisenbahner, die im Lokomotiv-, Zugs- und Verschubdienst beschäftigt sind oder deren Tätigkeit Lebensgefahr mit sich bringt, bei Betriebsunfällen mit nachfolgender Arbeitsunfähigkeit

75 Prozent, alle sonstigen Bediensteten 66 Prozent ihres zuletzt bezogenen Lohnes oder Gehalts als Unfallrente. Handelt es sich nur um einen teilweisen Verlust der Arbeitsfähigkeit so vermindert sich die Unterstützung entsprechend; dagegen steigt die Unfallrente für solche Bedienstete, die durch Unfall die vollständige Arbeitskraft eingebüsst haben und sei es durch Geistesverwirrung, Blindheit, Verlust beider Arme oder Füsse oder sonstwie derart beschädigt sind, dass sie fremder Hilfe bedürfen, von 75 auf 120 bezw. von 66 auf 100 Prozent, je nach der Gefahrengruppe, der der Verunglückte angehört.

Das etatmässige Personal erhält Unfall-Unterstützung in folgender Höhe:

bei einer Dienstdauer unter 10 Jahren 40 Prozent des letzten Gehalts oder Lohnes. Bei längerer Dienstdauer erhöht sich die Rente um je 2,4 Prozent pro Jahr bis zu 100 Prozent. Liegt nur Einschränkung der Arbeitsfähigkeit vor, so vermindert sich die Rente entsprechend, jedoch erhält solches Personal, das mehr als zehn Dienstjahre zurückgelegt hat, je nach dem Grad der eingetretenen Arbeitsunfähigkeit zur Dienstdauer zugerechnet und zwar:

bei 35 bis 54 Prozent Arbeitsunfähigkeit	2 Jahre,
„ 55 „ 74 „ „ „	4 „
„ 75 „ 84 „ „ „	6 „
„ 85 „ 94 „ „ „	8 „
„ 95 „ 100 „ „ „	10 „

In ausserordentlichen Fällen kann im Einverständnis mit dem Finanzministerium eine höhere Unfallrente zugestanden werden als dem Verunglückten rechtmässig zusteht, darf aber 100 Prozent des letzten Lohnes nicht überschreiten.

Als Sterbegeld wird den Hinterbliebenen von Festangestellten drei Monate Gehalt, den Hinterbliebenen von ständigen Arbeitern ein Monatslohn ausgezahlt.

Pensionsansprüche haben alle festangestellten etatmässigen Bediensteten nach einer ununterbrochenen Dienstdauer von zehn Jahren. Tritt von dieser Zeit Arbeitsunfähigkeit ohne Verschulden eines Bediensteten ein, so entsteht Pensionsanspruch schon nach fünf Jahren. Die Pensionssätze sind dieselben wie die Rentensätze bei Dienstunfällen, d. h. nach 10 Dienstjahren werden 40 Prozent des zuletzt bezogenen Gehalts oder Lohnes gezahlt, welcher Prozentsatz sich für jedes darüber hinausgehende Dienstjahr um 2,4

Prozent erhöht. Der erreichbare höchste Pensionssatz ist 100 Prozent.

Bei der Berechnung der Dienstjahre zur Festsetzung der Pension werden für das Lokomotiv- und Zugspersonal vom 11. Dienstjahre an 12 Dienstmonate 14 Monaten gleichgesetzt. Eine Novelle zum Pensionsgesetz sieht eine Erhöhung dieser Bewertung eines Dienstjahres auf 16 Monate vor. Für andere Gruppen findet eine unterschiedliche Bewertung der Dienstzeit bei Berechnung der Pensionsansprüche nicht statt.

Die Witwenpension beträgt 50 Prozent des Pensionsanspruches des Mannes. Derselbe Pensionssatz gilt für Vollwaisen. Halbwaisen erhalten ein Viertel der Pension des Vaters. Witwen- und Waisenspensionen zusammen können das Ruhegehalt des Verstorbenen nicht überschreiten.

Pensionsberechtigung tritt bei Beendigung des 60. Lebensjahres und Vollendung von 35 Dienstjahren ein. Verlässt ein Bediensteter vor Erfüllung dieser Voraussetzungen den Dienst — auch gegen seinen eigenen Antrag —, so geht er aller Pensionsansprüche verlustig.

Die Pensionen werden aus der Staatskasse gezahlt. Ein besonderer Pensionsfonds besteht nicht. Dem Personal werden Pensionsabzüge in Höhe von drei Prozent des Gehalts bzw. Lohns gemacht.

XI. Freifahrtscheine.

Sämtliche etatmässigen Bediensteten sowie die ständigen Arbeiter haben Anrecht auf Freifahrtscheine für jeden 24 Stunden überschreitenden Urlaub. Soweit sie von oder zur Arbeitsstelle Züge benützen müssen, haben sie einen Dauer-Freifahrtschein. Darüber hinaus erhalten sie eine Legitimation mit Jahresdauer, auf Grund deren sie Züge zu einem Fünftel des normalen Tarifs benützen können. Dieses Recht ist auch auf die Familienangehörigen ausgedehnt. Letztere erhalten ausserdem (Kinder nur bis zum 18. Lebensjahr) je drei Freifahrtscheine im Jahr. Für die Dauer-Legitimationen sind, je nach der benützbaren Wagenklasse, 3, 4 bis 5,00 Zloty zu entrichten.

Angehörige der Dienstgruppen IV bis VI sind zur Benützung der 1. solche der Dienstgruppen VII bis IX zur Benützung der 2., und die übrigen zur Benützung der 3. Wagenklasse berechtigt.

Ausser den oben genannten Fahrtvergünstigungen gibt es noch Freifahrtscheine zum Einholen von Lebensmitteln.

Pensionierte Bedienstete und deren Familienangehörige erhalten Fahrkarten zu reduzierten Preisen.

Bei dienstlichen Versetzungen wird freie Beförderung für die Familie und das Umzugsgut gewährt.

XII. Belohnungen und Strafen.

Die Gewährung von Belohnungen ist in das Belieben der Eisenbahndirektion gestellt, die sich hierbei auf die Gutachten der unterstellten Behörden stützt.

Die Dienstordnung unterscheidet folgende Strafformen:

I) Administrativstrafen: a) Verweis; b) Busse bis 5 % des Gehalts oder Lohns.

II) Disziplinarstrafen: a) Disziplinar-Verweis; b) Geldstrafe bis 10 Prozent des Gehalts oder Lohns, c) Versetzung; d) Degradierung; e) Entlassung mit Pensionsgenuss, und f) Entlassung unter Verlust aller erworbenen Rechte.

Disziplinarisch Bestrafte können zum Ersatz verursachter materieller Verluste verpflichtet werden.

Die Angestellten haben das Recht, sich zu verteidigen. Wird ein Fall dem Disziplinargericht überwiesen, so kann der Angeklagte einen Kollegen (Eisenbahner) bzw. einen Funktionär seiner Gewerkschaft

als Verteidiger hinzuziehen. Verzieht er darauf, so wird ihm ein Verteidiger seitens des Disziplinargerichts zur Seite gestellt. Zwischen Vorladung und Verhandlung liegen jeweils einige Tage.

Eine Berufungsinstanz gegen Aussprüche des Disziplinargerichts besteht bei den polnischen Staatseisenbahnen nicht. Jedoch kann der Bestrafte Beschwerde bei der unmittelbar höheren Instanz (Bahndirektion bzw. Eisenbahnministerium) erheben.

Die Bekanntmachung der Bestrafung erfolgt jeweils schriftlich.

Sofortige Entlassung vom Dienst kann laut Dienstordnung in folgenden Fällen stattfinden:

- a) unzüchtige strafbare Handlung (Diebstahl, Betrug, Erpressung usw.),
- b) das Verschweigen von Tatsachen, die dem Betreffenden die Voraussetzung zur Bekleidung seines Amtes entziehen,
- c) gerichtliche Verurteilung wegen eines Verbrechens oder einer sonstigen strafbaren Handlung,
- d) Abwesenheit vom Dienst während 14 Tagen ohne Herbeibringung triftiger Gründe,
- e) willkürliches Verlassen der Dienststelle.

Bei Entlassung aus einem der oben angeführten Gründe gehen dem Betreffenden in der Regel alle erworbenen Ansprüche verloren. Bei vorübergehender Dienstentlassung erhält der Betreffende 50 Prozent seines Gehalts.

Ausser den Fällen a) bis e) gibt es keine Normen für die Strafbemessung.

XIII. Wohnungsfrage.

Die Eisenbahnen tragen wohl zur Förderung des Wohnungsbaues bei, aber der Mangel an Wohnungen ist dermassen gross, dass er hierdurch allein nicht behoben wird. In der Regel baut die Eisenbahnverwaltung selbst Wohnhäuser. Das Verhältnis zum Mieter wird durch Mietverträge geregelt. Da das Gesetz betr. den Mieterschutz die Wohnungen in eisenbahneigenen Gebäuden ausschliesst, entstehen viele Unzuträglichkeiten.

Die Miete in eisenbahneigenen Häusern ist stets niedriger als sonst. Die Miete wird vom Gehalt bzw. Lohn abgezogen. Licht und Heizung wird zum Selbstkostenpreise berechnet, soweit zentrale Licht- und Heizungsanlagen bestehen. In den andern Fällen erhalten Festangestellte und ständige Arbeiter ein bestimmtes Kohlendeputat sowie Petroleum zum Selbstkostenpreise geliefert.

XIV. Aufenthaltsräume, hygienische und Sicherheitsmassnahmen.

Bade-Einrichtungen sind nur für das dienstlich reisende Personal vorhanden. Sie werden stark benützt. Klagen über den Zustand der Bade- und sonstigen hygienischen Einrichtungen, die übrigens nur in geringem Umfang bestehen, werden seitens des Personals oft geäussert.

Für Lokomotiv- und Zugspersonal sind besondere Uebernachtungslokale eingerichtet. Den Benützern steht darin ein Bett mit Ueberzug, ein Nachtschränken sowie ein Kleiderhaken zur Verfügung. Ausserdem gibt es eine allgemeine Waschanlage. Wo solche Aufenthaltsräume nicht vorhanden sind, werden gewöhnlich Eisenbahnwagen zur Verfügung gestellt.

Räumlichkeiten zum Einnehmen der Mahlzeiten sind in den grösseren Werkstätten vorhanden. Besondere Kantinen für das Eisenbahnpersonal gibt es nicht. An den Bahnhofsbuffets geniesst das Personal eine Preisermässigung im Ausmass von 25 Prozent. Ausser Bier dürfen diese keine alkoholische Getränke an das Personal abgeben.

Einrichtungen zur maschinellen Reinigung und

Desinfektion der Wagen bestehen nur an grösseren Stationen und zwar in so geringem Umfang, dass die Reinlichkeit sehr darunter leidet.

XV. *Dienstkleidung.*

Diejenigen Bediensteten, die dienstlich mit dem Publikum in Berührung kommen, sind zum Tragen von Dienstkleidern verpflichtet. Die Kleidungsstücke werden von der Verwaltung zum vierten Teil des Einkaufspreises abgegeben.

Die Tragdauer für die verschiedenen Uniformstücke ist wie folgt festgesetzt:

1 Jahr für Mützen, Hosen, Arbeitskittel, Arbeitshosen und Arbeitsmantel.

2 Jahre für Blusen.

3 Jahre für Mäntel, Wintermäntel, Joppe und Filzstiefel.

8 Jahre für Pelzmäntel und Leibpelze.

Die Uniform besteht u.a.:

für Lokomotivführer aus Mütze, Pelzmäntel, und Filzstiefel,

für Lokomotivführergehilfen und Heizer aus Mütze, Leibpelz, Filzstiefel, Arbeitskittel und Arbeitshosen,

für Zugführer und Zugschaffner aus Mütze, Hosen, Bluse und Mäntel,

für Güterschaffner und Fahrsteigschaffner wie für Zugschaffner und ausserdem aus Pelzmäntel und Filzstiefel,

für Wagenreiniger aus Mütze, Arbeitskittel und Arbeitshosen.

XVI. *Körperliche Prüfung und Augenrevision.*

Körperliche Prüfung erfolgt jeweils vor Aufnahme in den Dienst und nach längerer Abwesenheit vom Dienst infolge Erkrankung. Ausserdem erfolgt Nachprüfung für das Personal des Betriebs- und Traktionsdienstes bei den Eisenbahndirektionen Warschau, Radom und Wilna jährlich, und bei den übrigen Eisenbahndirektionen von Fall zu Fall. Die körperlichen Untersuchungen werden durch besondere ärztliche Kommissionen der Eisenbahndirektionen vorgenommen.

Wird ein Bediensteter untauglich befunden zur Fortsetzung seiner bisherigen Tätigkeit, so kann er zu leichterer Arbeit verwendet bzw. entlassen werden unter Anrecht auf Ruhegehalt, soweit ihm dieses nach den Pensionsbestimmungen zusteht.

Das Ergebnis der Untersuchung wird dem Betroffenen schriftlich mitgeteilt. Eine Nachuntersuchung kann nur beantragt werden, wenn das Untersuchungsergebnis die Gefahr der Entlassung mit sich bringt. In diesem Falle muss der Betreffende ein schriftliches Gesuch an die ärztliche Hauptkommission richten. Diese ist die letzte Instanz.

XVII. *Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.*

Ferienkolonien usw. bestehen und zwar sind diese zumeist von Vereinen errichtet worden, die sich zu diesem Zwecke bei fast jeder Eisenbahndirektion gebildet haben. Die Mittel sind aufgebracht durch Beiträge des Personals und Zuschüsse der Eisenbahnen. Gewöhnlich sind die Ferienheime in eisenbahneigenen Gebäuden untergebracht. Die Führung des Haushalts liegt den betreffenden Vereinsverwaltungen ob. Der Polnische Eisenbahnverband ist als Körperschaft an diesen Einrichtungen nicht beteiligt; seine Mitglieder unterstützen diese durch persönliche Mitgliedschaft zu den Vereinigungen. In der Hauptsache sind die bestehenden Heime für erkrankte und arme Eisenbahner sowie deren Angehörige bestimmt.

(Die Abschnitte VIII, IX und XVIII folgen in der nächsten Ausgabe).

Die Elektrifizierung der Eisenbahnen in Schweden.

Aus schwedischen Eisenbahnerkreisen wird uns berichtet:

Mit der Elektrifizierung der Eisenbahnen wurde in Schweden schon im Jahre 1910 begonnen. Die erste Linie, die auf elektrische Zugsförderung umgestellt wurde, führt von Kiruna nach Riksgränsen. Für die Elektrifizierung dieser nördlichsten Strecke des schwedischen Eisenbahnnetzes waren verschiedene Faktoren entscheidend. Die Linie führt durch ein äusserst unwirtliches Gebiet und dient in erster Linie der Beförderung von Eisenerzen. Von den Lokomotiven wurden daher gewaltige Transportleistungen verlangt, zumal die Linie noch starke Gefälle und Steigungen aufweist. Schon verhältnismässig früh beriet man daher, mit welchen Mitteln ein höheres Transportvermögen erreicht werden könnte als durch Lokomotiven geboten wird und sobald die Frage der Verwendung von Elektrizität im Eisenbahndienst durch einen Probebetrieb in der Nähe von Stockholm gelöst erschien, wurde der Entschluss gefasst, diese Strecke auf elektrische Zugsförderung umzustellen. Zur Gewinnung der elektrischen Energie wurde einer der grössten Wasserfälle des Landes benutzt.

Ausschliesslich des (im Staatsbesitz befindlichen) Elektrizitätswerkes beliefen sich die Elektrifizierungskosten der 437 Kilometer langen Erz-Eisenbahn auf 46 Millionen Kronen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass ein grosser Teil der Eisenbahnstrecke in der Zeit der Hochkonjunktur mit allgemein übersetzten Preisen elektrifiziert worden ist.

Ungeachtet dieser hohen Kosten erwies sich die Elektrifizierung als sehr vorteilhaft und zwar in erster Linie für die grosse Bergbaugesellschaft, denn durch diese Umstellung wurde es möglich, die in 1913 unter Ausnützung der vollen Transportkapazität beförderte Erzmenge um 30 Prozent zu steigern. Damals waren für jeden Erzzug zwei Dampflokotiven und streckenweise sogar drei nötig, während jetzt eine elektrische Lokomotive allein einen Zug führen kann, wobei es gleichzeitig noch möglich wurde, das Zugsgewicht zu erhöhen und auch das Fahrttempo zu beschleunigen, was wiederum eine dichtere Zugfolge gestattet.

Auch für die Staatseisenbahnen ist die finanzielle Seite der Elektrifizierung in befriedigender Weise gelöst. Die Bergbau-Gesellschaft hat sich verpflichten müssen, für das neu investierte Kapital eine bestimmte Verzinsung zu garantieren und kann daher bei einem etwaigen Ausfall an hinreichenden Einnahmen in einem Ausmass in Anspruch genommen werden, dass der Eisenbahn stets eine gewisse Minimum-Einnahme gesichert ist.

Die guten Resultate, die durch die Elektrifizierung dieser Erz-Eisenbahn erreicht wurden, spornten zu neuen Versuchen in gleicher Richtung auf anderen Linien an. Noch waren die Arbeiten an der ersten Strecke kaum beendet und schon waren andere Elektrifizierungspläne entworfen. Zunächst sah man die Elektrifizierung der 458 Kilometer langen Linie Stockholm—Gothenburg vor. Ein entsprechender Antrag, der in 1920 dem Schwedischen Reichstag unterbreitet wurde, bezifferte die Elektrifizierungskosten für diese Linie auf 75 Millionen Kronen, einschliesslich eines Betrags von 10 Millionen Kronen für die anzuschaffenden Lokomotiven. Nach anfänglicher Rückverweisung des Antrags an die Regierung

gab der Reichstag einem ihm später unterbreiteten neuen Projekt, bei dem die Kosten etwas geringer angesetzt waren, die Zustimmung, sodass im Jahre 1923 die Elektrifizierungsarbeiten auch auf dieser Linie in Angriff genommen werden konnten. Bereits vom 15. Mai 1925 an konnte ein Teil der Strecke und ab 1. Oktober desselben Jahres die ganze Linie in elektrischen Betrieb genommen werden. Insgesamt stellten sich die Elektrifizierungskosten der Strecke Stockholm—Gothenburg auf 42 Millionen Kronen, einschliesslich der Anschaffungskosten für elektrische Lokomotiven. Für letztere allein wurden rund 10 Millionen Kronen, bzw. 215 000 Kr. pro Stück ausgegeben.

Neben den guten Ergebnissen der Erz-Linie Kiruna-Riksgräns wirkte noch ein anderes Moment stimulierend auf die Elektrifizierungstendenzen: das Bestreben das Land von der Kohlenzufuhr aus fremden Ländern unabhängiger zu machen. Dies war namentlich durch die Schwierigkeiten der Kohlenbeschaffung in der Kriegszeit stark angefacht worden, erhielt aber zugleich grosse Förderung durch Erwägungen nationalistischer Art. Ueberhaupt ging unmittelbar nach dem Kriege eine starke protektionistische Welle durch Schweden und griff man zu Massnahmen, die sich bei einer Wiederkehr normaler internationaler Verhältnisse unmöglich als förderlich für das schwedische Wirtschaftsleben erweisen konnten.

Auch die Elektrifizierung der Linien Stockholm—Gothenburg muss aller Wahrscheinlichkeit nach früher oder später zum Nachteil der schwedischen Staatseisenbahnen ausschlagen. Einmal verläuft die Verkehrssteigerung auf der Linie nicht in dem erwarteten Tempo und zum andern hat der Verlauf der Kohlenpreise alle früheren Berechnungen, die der Elektrifizierung zugrunde gelegt worden waren, über den Haufen geworfen. Heute kosten Kohlen in Schweden — wenn man von der vorübergehenden abnormalen Preisbildung infolge des Streiks der englischen Kohlenarbeiter absieht — nur unwesentlich mehr als vor dem Kriege. Der Dampftrieb würde sich daher ungleich billiger gestalten als der elektrische Betrieb und dieser Unterschied zum Nachteil der heutigen Betriebsart kann auch unmöglich aufgewogen werden durch die Personalsparung, die die Eisenbahnen durchführen wollen. Hochgerechnet könnte hierbei nur eine Verminderung des Personals um 220 Köpfe in Betracht kommen, obwohl es auch bei einer Personaleinschränkung in diesem Ausmass sehr fraglich ist, ob der gegenwärtige Verkehr tatsächlich aufrecht erhalten werden kann. Das sieht auch die Eisenbahndirektion wohl ein und sie versucht nun, Personal durch die Einführung der Einmannbesetzung auf elektrischen Lokomotiven einsparen zu können. Zu diesem Zwecke sandte sie bereits im Anfang des vorigen Jahres eine Studienkommission nach Deutschland, die das dort auf elektrifizierten Strecken eingeführte Einmannsystem studieren sollte. Für Schweden kann aber dieses System schon deswegen nicht in Betracht kommen, weil das Zugpersonal schon jetzt gerade hinreicht, um seinen Obliegenheiten im Zugsdienst nachzukommen. Bisher hat man denn auch nur auf einigen Zügen der Erz-Eisenbahn während des Sommers den geschulten Maschinist-Assistenten durch Oeler ersetzt und zwar nicht bei den eigentlichen Erz-zügen, sondern lediglich bei einigen Verkehrs- oder Personenzügen. Wohl hat man wiederholt die Bemannungsfrage auf Lokomotiven der Strecke Stockholm—Gothenburg besprochen, doch sind Schlüsse nach einer bestimmten Richtung bisher noch nicht gezogen worden, denn mehr als jede andere Ersparnismassnahme würde der Uebergang zum Einmannsystem die Verkehrssicherheit in Gefahr bringen. Hierüber gibt sich auch die Eisenbahndirektion voll-

kommen Rechenschaft und hierauf ist es wohl zurückzuführen, dass sie bisher vor einem derartigen Experiment zurückgeschreckt ist.

Das schwedische Lokomotivpersonal verhält sich jedenfalls der Einmannbesetzung auf elektrischen Lokomotiven gegenüber streng ablehnend, da es in diesem System einen Unsicherheitsfaktor von aussergewöhnlicher Bedeutung erblickt. Es ist denn auch mit den Kollegen in Deutschland, Norwegen und in der Schweiz der Auffassung, dass der Versuch, Betriebskostensparnisse durch den Uebergang zum Einmannsystem zu erreichen, eine derartige physische und psychische Ueberbürdung des Lokomotivpersonals mit sich bringen würde, dass die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs an einer seiner empfindsamsten Stellen getroffen werden müsste.

Die Löhne in chinesischen Eisenbahnwerkstätten.

Die amerikanische Monthly Labor Review veröffentlicht auf Grund des chinesischen Wirtschaftsbulletin (Peking) vom 2. Oktober 1926 nachstehende Zusammenstellung über die Mindest- und Höchst-Tagelöhne, die in Werkstätten verschiedener chinesischer Eisenbahnen gezahlt werden. Die Lohmsätze verstehen sich in chinesischen Dollars. Ein chinesischer Dollar entspricht zwei Reichsmark.

Eisenbahn	Ort der Werkstätte	Zahl der Beschäftigten	Höchst-Taglohn	Mindest-Taglohn	\$
Peking—Mukden	Tangschan	2943	1.95	0.25	
" "	Schan-hai-quan	478	1.55	0.16	
Peking—Hankau	Hankau	481	2.10	0.40	
" "	Tscheng-kan	188	1.65	0.35	
" "	Tschangsintien	190	2.20	0.35	
" "	"	184	1.15	0.22	
" "	(allgem. Rep.)				
" "	An, Hankau	169	1.25	0.25	
Peking—Suiyuan	Nan-kou	530	1.55	0.25	
" "	Kalgan	152	1.85	0.30	
Tientsin—Pukau	Pucheng	483	1.50	0.38	
" "	Tsi-nan	775	1.45	0.25	
" "	Tien-tsin	234	1.45	0.28	
Lung—Hai	Loyang	529	1.75	0.18	
" "	Tungshau	472	1.75	0.18	
Pienlo	Keifeng	140	1.95	0.18	
" "	Loyang	148	1.95	0.18	
Taokau—Tshinghua	Siuwu	215	1.85	0.25	
Kanton—Hankau	Sukiapang	163	1.70	0.32	
Keifeng—Ping-hsiang	Anynsan, Ping-hsiang	298	2.23	0.19	
Tschenting—Taiyuan	Schi-kia-quan	564	1.42	0.35	
" "	Taiyuan	111	1.42	0.35	
" "	Yangchuan	75	1.42	0.35	
Kanton—Kowloon	Tasatow	138	1.30	0.90	
Tschangkau—Amoy	Amoy	20	1.35	0.40	
" "	Kiang-tungtschou	20	1.35	0.40	
Schanghai—Hangchow—Ningpo	Ningpo	522	2.55	0.38	
Schanghai—Hankau—Ningpo	Tschakau	382	1.62	0.14	
Schanghai—Nanking	Schanghai, Nanking, Changkau, Sookau, Wusih, Tanyang, Kunschan, Lungtau, Futseunscheng	1480	1.45	0.24	



Unfälle im Hamburger Hafen.

Dem soeben erschienenen Jahresbericht der Bezirksverwaltung Gross-Hamburg des Deutschen Verkehrsbundes entnehmen wir die nachstehende Uebersicht. Sie beruht auf Angaben der Hafeninspektion und erfasst alle Unfälle, die sich in den der Aufsicht der Hafeninspektion unterstellten Betrieben ereignen haben. Zu diesen gehören auch die Staatskais, die Privatkais, sowie die im Hafen gelegenen Lagerhäuser. Die Zahlen sind unter sich nicht ohne weiteres vergleichbar, weil abgesehen von den Schwankungen in der Beschäftigtenziffer die Statistik erst seit 1924 alle Hafenunternehmungen berücksichtigt.

Es betrug die Zahl der Unfälle in

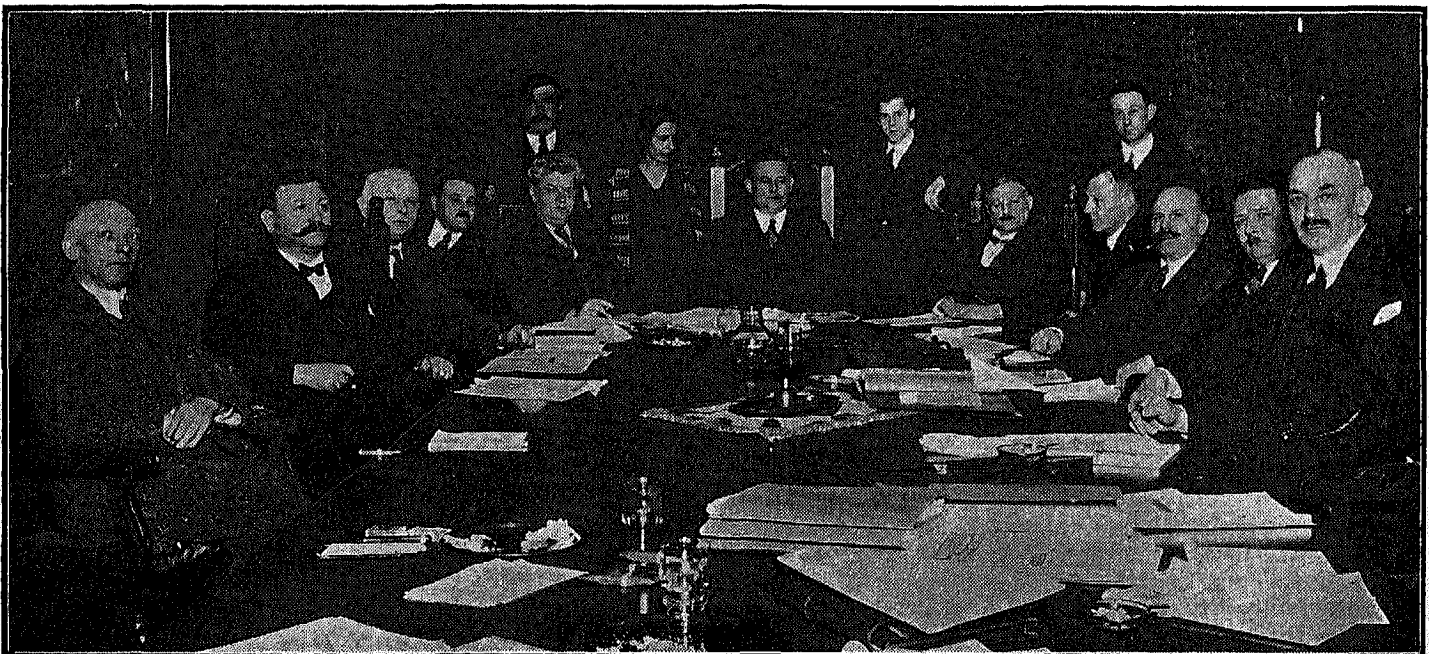
	1925	1924	1923	1922	1921	1920	1919	1913
auf Seeschiffen	3400	3200	2230	1630	1121	568	239	1854
„ Binnenschiffen	965	987	558	409	282	143	59	464
in sonst. Betrieben	2028	1488	1114	816	561	284	120	927
insgesamt:	6393	5675	3902	2855	1964	995	418	3245
Davon: leicht verletzt	5835	5305	3676	2667	1845	926	389	3094
schwer verletzt	531	355	192	162	99	60	26	100
tödlich	27	15	34	26	20	9	3	51
Art der Verletzung: *)								
am Kopf	562	596	430	334	238	125	48	383
an den Augen	90	77	79	57	36	19	10	83
an Rumpfe	1187	1012	432	598	409	190	93	626
an Arm u. Hand	1884	1894	1226	930	642	371	141	983
an Bein u. Fuss	2579	2289	1630	1091	730	341	145	1186
an inneren Organen	91	143	148	78	47	37	22	140
	6393	6011	3945	3088	2102	1083	459	3401

Von der Gesamtzahl der Unfälle ereigneten sich in 1925:

an Motoren	11
an Transmissionen	—
an sonstigen Arbeitsmaschinen	38
an Dampfkesseln und Dampfleitungen	7
durch feuergefährliche heisse, ätzende und giftige Gegenstände usw.	72
bei Bewegungen von Lasten	516
durch Zusammensturz, Einsturz, Umfallen, Herabfallen, Bruch usw. von Gegenständen	1579
durch Fall	489
durch einfache Handwerkszeuge	335
durch Verschiedenes	3346

*) Der Unterschied in der Gesamtzahl dieser Gruppierung zur Gesamtzahl der registrierten Unfälle ist darauf zurückzuführen, dass vor 1925 Doppelverletzungen bei einem und demselben Unfall mehrfach gezählt worden sind.

Bei aller Vorsichtigkeit, die man bei der Bewertung der obigen Ziffern walten lassen muss, lassen sich doch folgende Schlussfolgerungen ziehen: Die Unfälle vermehren sich fortwährend und unter ihnen in ganz besonderem Masse die Zahl derjenigen, die für die Betroffenen schwere Verletzungen zur Folge haben. Die Zahlen werden noch einprägsamer, wenn man ihnen die Zahl der durchschnittlich an einem Werktag beschäftigten Personen gegenüberstellt. Diese ist für das Jahr 1925 18127. Das bedeutet, dass in diesem Jahre mehr als 30 Prozent der Beschäftigten von einem Unfall betroffen worden sind. Am grössten ist das Unfallrisiko bei den Schauerleuten. Von diesen waren im Tagesdurchschnitt 5093 beschäftigt. Aber auf diese Gruppe allein entfielen im Jahre 1925 nicht weniger als 2869 Unfälle.



Sitzung des Hafnarbeiterbeirats in Rotterdam, am 27. und 28. Februar 1927.

Resolution betreffend einheitlichen Lohnstandard in den Nordseehäfen.

Der am 27. und 28. Februar in Rotterdam tagende Beirat der Hafnarbeiter-Sektion der I. T. F. beauftragt das Sekretariat, möglichst reichhaltiges Material über die in den wichtigsten Nordseehäfen bestehenden Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen herbeizuschaffen und dasselbe einer Unterkommission zu unterbreiten, die eingesetzt werden soll, um Mittel und Wege für eine möglichst schnelle Hebung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse auf einen geeigneten einheitlichen Standard zu finden. Alle in Frage kommenden Gewerkschaften werden einstweilen dringend ersucht, bei Bewegungen zur Verbesserung oder Erhaltung der Lohn- und sonstigen Arbeitsverhältnisse in möglichst engem Einvernehmen zu handeln mit den übrigen angeschlossenen Verbänden, die Hafnarbeiter in Nordseehäfen organisieren.

Resolution betreffend Solidarität.

Der am 27. und 28. Februar 1927 in Rotterdam tagende Beirat der Hafnarbeiter-Sektion der I. T. F. beauftragt den Generalsekretär, alle angeschlossenen Organisationen erneut darauf hinzuweisen, dass von den Hafnarbeiterorganisationen keine finanzielle Unterstützung oder Solidaritätsbeweise erwartet werden können, wenn die um derartige Unterstützungen nachsuchenden Organisationen sich nicht streng nach den Bestimmungen der Par. XLI bis XLVII der I. T. F. richten.

Ferner beschliesst der Beirat,

dass Solidaritätsaktionen der bei der I. T. F. angeschlossenen Hafnarbeiter-Verbände nur dann durchgeführt werden, wenn ein schwerer Konflikt auszubrechen droht oder tatsächlich ausbricht;

dass Solidaritätsaktionen der bei der I. T. F. angeschlossenen Hafnarbeiter-Verbände zugunsten nicht angeschlossener Organisationen oder Arbeiter anderer Berufe nur dann durchgeführt werden, wenn eine diesbezügliche vorherige Beratung und Verständigung stattgefunden hat;

dass Solidaritätsaktionen der bei der I. T. F. angeschlossenen Hafnarbeiter-Verbände zugunsten der Arbeiterschaft als Ganzes oder im allgemeinen nur in solchen Fällen durchgeführt werden, wo der Rest der Arbeiterbewegung Verpflichtungen hinsichtlich der aus dem Kampf erwachsenden finanziellen Kosten übernimmt.

Resolution betreffend Schutzgesetzgebung für die Hafnarbeiter.

Der am 27. und 28. Februar 1927 in Rotterdam tagende Beirat der Hafnarbeiter-Sektion der I. T. F. beauftragt das Sekretariat, einen Entwurf zu einer Hafnarbeiterschutzgesetzgebung auszuarbeiten und den angeschlossenen Organisationen zur Anbringung von Amendementen innerhalb einer bestimmten Frist zu unterbreiten. Der Original-Entwurf und die Amendemente sollen dann einer eigens hierfür zu ernennenden Unterkommission zur Prüfung vorgelegt werden, die den Entwurf in seiner endgültigen Fassung festlegen und der nächsten Sitzung des Beirats unterbreiten wird. Nach seiner Annahme durch die Hafnarbeiter-Sektion der I. T. F. hat dieser Entwurf zu einer Hafnarbeiterschutzgesetzgebung als internationales Mindestprogramm zu gelten. Die angeschlossenen Verbände sollen aufgefordert werden, wenigstens die Durchführung dieses Mindestprogramms anzustreben. Die Unterkommission hat sich ferner darüber schlüssig zu werden, ob es wünschenswert sei, sich in dieser Sache mit dem Internationalen Arbeitsamt zwecks Erwirkung einer internationalen, den aufgestellten Mindestforderungen Rechnung tragenden Konvention in Verbindung zu setzen.

Resolution betreffend die Verwendung von Schiffsmannschaften in der Ladung.

Der am 27. und 28. Februar 1927 in Rotterdam tagende Beirat der Hafnarbeiter-Sektion der I. T. F. erklärt, dass alle Lade- und Löscharbeiten an Schiffen, einschliesslich die Bedienung der Winschen und Kräne, von den Hafnarbeitern des Landes verrichtet werden müssen, in dem diese Arbeiten vorgenommen werden.

Die Mitgliedsorganisationen der I. T. F. werden aufgefordert, dafür zu sorgen, dass eine diesbezügliche Bestimmung in ihre Tarifverträge aufgenommen wird und, nachdem dies gelungen ist, der I. T. F. entsprechende Mitteilung zu machen, damit diese ihrerseits die anderen interessierten Organisationen von der betreffenden Vereinbarung in Kenntnis setzen kann. Ferner muss, wenn eine Gesetzgebung für die Seeschifffahrt zur Beratung steht, mit allem Nachdruck, und zwar gemeinsam mit der Seeleute-Sektion der I. T. F., darauf hingearbeitet werden, dass die Seeleute jeglicher gesetzlicher Verpflichtung zur Verrichtung von Ladearbeiten im Hafen entoben werden.



Die Lage der internationalen Seeschifffahrt.

Die wirtschaftliche Lage der internationalen Seeschifffahrt noch stets beherrschende Erscheinung ist die Uebersättigung des Marktes mit Schiffsraum, zu der die grosse Schiffsbautätigkeit in den unmittelbar dem Kriege folgenden Jahren geführt hat. Hierauf ist es auch zurückzuführen, dass die Schiffsfrachten während der letzten Jahre nur um wenige Prozente über dem Vorkriegsniveau lagen. Allerdings muss bei Bewertung der hierüber in wirtschaftlichen Zeitschriften regelmässig veröffentlichten Indexzahlen berücksichtigt werden, dass diese nur auf Grund der Frachtsätze in der Trampschifffahrt aufgestellt werden und dass die namentlich seit der Kriegsbeendigung stets grössere Bedeutung gewinnende und in ihrem Umfang längst über die Trampschifffahrt hinausgewachsene Linienschifffahrt ausser Betracht gelassen ist. Letztere ist aber von dem herrschenden Ueberangebot an Frachtraum nur mässig in Mitleidenschaft gezogen. Einmal ist in ihr die Konkurrenz durch internationale Abkommen weitgehend eingeschränkt, wodurch es beispielsweise gelungen ist, die Personen-Fahrpreise um etwa 100 Prozent über die Vorkriegssätze zu erhöhen,

und zum andern erfreuen sie sich fast ausnahmslos nicht unbeträchtlicher Regierungszuschüsse in der einen oder andern Form. Gestattet also die Bewegung der Frachtsätze nicht ohne weiteres Rückschlüsse auf die allgemeine wirtschaftliche Lage der internationalen Schifffahrt, sondern nur auf die der Tramp-Reedereien, so deutet das herrschende Ueberangebot an Frachtraum doch auf einen ungesunden und der wirtschaftlichen Entwicklung der Seeschifffahrt abträglichen Zustand hin, der auch auf die Linienschifffahrt zurückwirkt, soweit wenigstens das Frachtgeschäft in Betracht kommt. Wie sehr dies empfunden wird, geht aus den verschiedenen, aber bisher immer wieder misslungenen Versuchen hervor, auf dem Wege internationaler Vereinbarungen eine kunstmässige Einschränkung des Frachtraums herbeizuführen.

Das Jahr 1926 hat nun ein Ereignis gebracht, das das Ueberangebot an Frachtraum vorübergehend nicht nur aufgehoben, sondern geradezu ins Gegenteil verkehrt hat. Es entstand von der Mitte des vorigen Jahres an eine solch starke Nachfrage nach Schiffsraum, dass der gesamte Flottenbestand nicht nur mit einem Mal reichliche Beschäftigungsgelegenheit fand, sondern sich als ungenügend erwies, die Transportbedürfnisse zu befriedigen. Die unmittelbare Wirkung war, dass die Frachtsätze sprunghaft in die Höhe schossen und in der Trampschifffahrt ein seit 1921 nicht mehr gekanntes Niveau erreichten. So stieg beispielsweise der von der englischen Zeitschrift „The Economist“ aufgestellte Frachtenindex von 116 Punkten im Juli 1926 auf 123 Punkte im August, 131 Punkte im September und 183 und 197 Punkte im Oktober bzw. November 1926. Das heisst, dass die Trampfrachtsätze im November 1926 um 97 Prozent höher lagen als im Durchschnitt der Jahre 1898 bis 1913.

Was diesen Umschwung bewirkt hat, ist unschwer zu erraten. Es war der lange und schwere Streik der englischen Kohlenarbeiter, dem die internationale Schifffahrt diese sie plötzlich aller Sorgen enthebende Konjunktur verdankte. Dieser hatte England mit einem Mal vor die Notwendigkeit gestellt, selbst Kohle in grossen Mengen vom europäischen Kontinent und vor allem von Nordamerika einzuführen, wollte es seine Wirtschaft im Gange halten. Dadurch kam eine so vollständige Umlagerung in der Weltkohlenversorgung zustande, dass sie die Grundlagen des Weltfrachtengeschäfts verschob und die Bewältigung von Transporten notwendig wurde, die normalerweise nicht in Betracht kommen. Verschärft wurde diese Wirkung noch durch den Umstand, dass England zur Ersetzung seines Kohlenausfalls in besonders hohem Masse auf die Produktion der Vereinigten Staaten zurückgreifen musste, was lange Transportwege bedingte und die Inanspruchnahme des Schiffsraums entsprechend erhöhte. (Allein in den ersten neun Monaten des Jahres 1926 führten die Vereinigten Staaten 5027027 t. Kohle nach England aus gegen 20852 t. im ganzen vorausgegangenen Jahr.)

Entsprechend dieser starken Steigerung des Frachtverkehrs sind auch die in der Seeschifffahrt erzielten Gewinne in die Höhe geklommen. Die allermeisten Reedereien der Trampschifffahrt erfreuten sich eines solchen Goldsegens, dass sie für die vorausgegangenen schlechten Jahre vollauf entschädigt sind und darüber hinaus noch Reserven ansammeln konnten. Dagegen konnten die Linienreedereien die Konjunktur weniger ausnützen, aber auch sie gingen nicht mit leeren Händen aus. Schon allein der Wegfall des starken Raten-drucks seitens der Trampschifffahrt sicherte ihnen profitable Frachten und höhere wirtschaftliche Ausnutzung des Schiffsraums. Ausserdem haben die allermeisten Linienkonferenzen — angeblich zum Ausgleich für die höheren Kohlenpreise — die Erhebung von Frachtzuschlägen beschlossen und durchgeführt.

So steht das Jahr 1926 in der Geschichte der internationalen Schifffahrt mit goldenen Lettern verzeichnet. Der Streik der englischen Kohlenarbeiter hat ihr zu einer „boom“ verholfen, der auf Jahre hinaus die Krisengefahren von ihr verscheucht hat, denn dank der hierbei erzielten Gewinne konnte sie Rücklagen in einem Umfang machen, dass sie gelassen der nächsten Entwicklung entgegensehen kann.

Uebrigens sind die Aussichten der Schifffahrt für die nächsten Monate keinesweges ungünstig. Wohl ist der grosse Gewinnsegens für die Reedereien im raschen Abflauen begriffen, aber die Frachten lagen auch im Februar noch wesentlich über dem Niveau, auf dem sie vor dem englischen Bergarbeiterstreik jahrelang verharret hatten. Ind wenn auch weiter mit einem Rückgang zu rechnen ist, so dürfte sich dieser doch keineswegs sehr rasch vollziehen. Auch der Beschäftigungsgrad dürfte, soweit wenigstens die grosse Fahrt in Betracht kommt, nicht erheblich nachlassen. Hier kommt den Reedern nämlich wieder ein neues Moment zu Hilfe: die schlechte europäische Getreide-Ernte des letzten Jahres, die durch erhöhte Zufuhr aus Amerika wettgemacht werden muss. Schon jetzt gehen die europäischen Getreide-Vorräte zur Neige und werden grosse Getreide-Mengen aus Ländern der Uebersee nach Europa verfrachtet; und diese Verfrachtungen dürften bis zum Herbst nicht nur fort dauern, sondern sich in den nächsten Monaten noch erheblich vermehren.

(— le).

Fusionen in der deutschen Seeschifffahrt.

Im Verlaufe des letzten Jahres haben sich in der deutschen Seeschifffahrt eine Reihe wichtiger Betriebsfusionen vollzogen, die sich in der Hauptsache um die beiden grössten deutschen Reedereien, die Hamburg-Amerika-Linie und den Norddeutschen Lloyd kristallisierten. Der erste Schritt hierzu ging von dem Norddeutschen Lloyd aus, der die andern grösseren Bremer Reedereien (Roland-Habal und Horn) in sich aufnahm und dadurch seine Flotte auf 613 056 Tonnen erweiterte. Die Hamburg-Amerika-Linie erwarb im August zunächst die Schiffe der Harriman-Linie, um ihnen schon wenige Monate später auch den Flottenbestand der kurz zuvor fusionierten Austral-, Kosmos- und Stinneslinien folgen zu lassen. Damit holte die „Hapag“ den seitens des Norddeutschen Lloyd zeitweise hinsichtlich des Flottenbestandes innergehabten Vorsprung nicht nur ein, sondern überflügelte diesen noch um über 250 000 Tonnen. Mehr noch: durch diese Fusionen hat sich die Hamburg-Amerika-Linie zur grössten selbstständigen Reederei der Welt erhoben und lässt sogar die grösste selbständige Reederei Englands, die über einen Schiffsraum von 750 000 Tonnen verfügende British-Indian Steam Navigation Company um 120 000 Tonnen hinter sich. Allerdings verschiebt sich dieses Bild, wenn man nicht die einzelnen englischen Gesellschaften, sondern die Reederei-Konzerne berücksichtigt. Dann steht die Hamburg-Amerika-Linie mit ihren 879 000 B.R.T. erst an sechster Stelle.

Wo sind nun die Ursachen dieser Zusammenschlüsse in der deutschen Schifffahrt zu suchen? Zunächst sind sie als ein Teil der allgemeinen Konzentrationsbewegung zu betrachten, die sich gegenwärtig in allen Industrien vollzieht. Zusammenschluss auf der einen Seite fordert gebieterisch auch Zusammenschluss auf der andern, da anders eine in sich zersplitterte Interessengruppe das Opfer solcher Gruppen zu werden droht, die ihre inneren Interessenverschiedenheiten zu Gunsten eines gemeinsamen und geschlossenen Auftretens zurückgestellt haben. Der Zusammenschluss in der Schifffahrt ist also in erster Linie als eine Abwehr gegen mögliche Bedrohungen seitens der sich immer enger verbindenden Verladegruppen zu bewerten.

Das ist wohl das hauptsächlichliche, aber es ist zugleich nicht auch das entscheidende Motiv, denn diese Abwehr könnte auch durch den Abschluss reiner Interessengemeinschaften oder Tarifkartelle erreicht werden und braucht nicht notwendigerweise zum Aufgehen verschiedener Unternehmungen in einer und derselben Gesellschaft zu führen. Es müssen also noch andere Erwägungen für die Zusammenschluss-Bestrebungen bestimmend sein und welcher Art diese sind, deutet eine deutsche Unternehmerzeitschrift wie folgt an: „Die Zusammenfassung der Kräfte und der Organisation in kaufmännischer und betrieblicher Beziehung bedeutet eine Intensivierung des Schaffens und damit eine Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, die bei der unumgänglich fortschreitenden Ausdehnung der deutschen Schifffahrt unentbehrlich ist“.

Der Zusammenschluss in der deutschen Schifffahrt verfolgt also dasselbe Ziel wie die gleichartigen Bewegungen in der sonstigen Industrie auch: es soll durch Zusammenlegen der Verwaltung und der Organisation die Wirtschaftlichkeit und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden.

Bemerkenswert ist nun, dass die treibende Kraft bei den deutschen Zusammenschlüssen nicht von den Direktionen der grossen Reedereien selbst ausging, sondern dass das in beiden Gesellschaften gleich

mächtige und ausschlaggebende Bankkapital den Anstoss hierzu gegeben hat. Dieses hat einfach die verschiedenen Aktienbündel der zur Fusion ausersehenen kleineren Reedereien aufgekauft und sie dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie aufgedrängt. „Ein Uebergang vom persönlichlebendigen zum unpersönlich-kalten; von schaffender Arbeit zum arbeitenden Kapital“ — also charakterisiert mit Schmerz die deutsche Nautische Zeitschrift „Hansa“ diesen Vorgang, um aber schon im nächsten Satz festzustellen: „Von ihrem Standpunkt aus haben die Führer der neuen Richtung recht, waren für sie doch die grossen Zusammenschlüsse mit erheblichem, in Gestalt von Kurserrhöhungen ihrer Aktien verbundenen Gewinn begleitet“. Das war nun allerdings keine der nebensächlichsten Erscheinungen der vollzogenen Fusionen. So hob sich der Kurs der Aktien des Norddeutschen Lloyd von 94,9 am 4. Januar 1926 auf 154,5 am 7. April und auf 167,8 am 3. Dezember 1926, während die Kursziffern der Hapag-Aktien an denselben drei verschiedenen Tagen 94,9, 158,6 bzw. 175 waren. Und einen ähnlichen Verlauf nahmen die Aktienkurse der meisten übrigen Reedereien; selbst die der Unternehmungen, die von der Fusionswelle bisher nicht erfasst worden sind, machten die gewaltige Aufwärtsbewegung mit, die in den letzten Monaten des Jahres natürlich auch durch die allgemeine Belebung der Schifffahrtstätigkeit als Folge des langen englischen Bergarbeiterstreiks beeinflusst worden ist.

So haben die Reederei-Aktionäre die durch die Zusammenschlüsse erreichten Vorteile von vornherein auf ihre Weise in Form ganz beträchtlicher Kursgewinne eskomptiert.

Die Annahme wäre naheliegend, dass die beiden grossen Reedereien Deutschlands, um die herum sich die Fusionen vollzogen haben, in einem Interessengegensatz stehen. Das ist indessen nicht zutreffend. Wohl mögen Prestige-Fragen zwischen Hamburg als Sitz der Hapag und Bremen als Sitz des Norddeutschen Lloyd eine gewisse Rolle spielen, aber gleichzeitig bestehen doch zwischen beiden Unternehmungen so mannigfaltige Berührungspunkte, dass selbst die Möglichkeit zu Reibungen ernsterer Art so gut wie ausgewischt ist. Wir verweisen nur auf den von beiden Gesellschaften seit Jahren gemeinsam betriebenen Afrikadienst, die im Verkehr mit der Levante, Australien und Amerika bestehenden Interessenberührungen, die teilweise durch die erfolgten Fusionen noch erheblich verdichtet wurden, sowie die sonstigen vielfachen Konferenzabmachungen, an denen Hapag und Lloyd beteiligt sind.

Uebrigens scheinen sowohl Norddeutscher Lloyd als Hamburg-Amerika-Linie mit den erfolgten Fusionierungen nur die Grundlage für eine weitere erhebliche Ausdehnung ihrer Flottenbestände geschaffen zu haben. So hat Ende 1926 der Norddeutsche Lloyd zwei Luxusdampfer von 46 000 T. in Auftrag gegeben und soeben wird bekannt, dass auch die Hamburg-Amerika-Linie ein grosszügiges Neubauprogramm beschlossen hat, das neben zwei Motor-Passagierschiffen vom Typ „Cleveland“ 6 Motor-Frachtschiffe von je 10 000 Tonnen und 6 Frachtschiffe von je 5500 bis 6000 Tonnen vorsieht.

(—)e.

Resolution

der Sitzung des Seeleute-Beirats der I. T. F., abgehalten am 21. und 22. Februar 1927 in Amsterdam.

Der Beirat der Seeleute-Sektion der I. T. F. bestätigt das am 18. und 19. Januar 1926 in einer gemeinsamen Sitzung von Vertretern der I. T. F. und I. S. F. (International Seafarers Federation) in Amsterdam aufgestellte Programm über die Arbeitszeit der Seeleute an Bord

und beauftragt die I. T. F.,

von der Tatsache ausgehend, dass es der unbeirrbar Wille der Seeleute-Gewerkschaften ist, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln die Einführung und Anwendung einer internationalen Regelung der Arbeitszeit an Bord zu erwirken,

alle ihr nicht angeschlossenen Seeleute-Verbände aufzufordern, beizutreten und mit ihr zur Erreichung des gesteckten Zieles zusammenzuarbeiten,

die Mitgliederorganisationen aufzurufen, alles für obigen Zweck benötigte Material herbeizuschaffen,

ferner gemeinsam mit denjenigen Seeleute-Gewerkschaften, die gewillt sind, sich zu diesem Programm zu bekennen, einen möglichst grosszügigen internationalen Propagandefeldzug einzuleiten und schliesslich zur Finanzierung dieser Bewegung einen besonderen Fonds zu errichten.

Schiffsunfälle in 1926.

Nach den Aufzeichnungen der Liverpool Underwriters Association belaufen sich die im Jahre 1926 in der internationalen Schifffahrt erlittenen Totalverluste auf 37 Segler mit 30 347 t. und 150 Dampfer mit 378 045 t. Diese Aufstellung berücksichtigt indessen nur Schiffe mit 500 Br. R. T. und darüber. Auf die einzelnen Flaggen verteilen sich die obigen Totalverluste wie folgt:

Flagge	Tonnagebestand an Schiffen über 100 T. nach Lloyds Reg. 1926/27		Segler		Dampfer	
	Anzahl	Br. R. T.	Anz.	Tons	Anz.	Tons
Grossbritannien	10 846	22 270 124	6	3 408	45	124 686
Vereinigte Staaten	4 627	14 878 731	24	26 704	19	45 972
Belgien	225	507 473	—	—	—	—
Dänemark	771	1 081 146	—	—	—	—
Frankreich	1 769	3 490 606	1	2 218	4	18 428
Deutschland	1 986	3 110 918	1	1 538	8	22 141
Griechenland	467	924 944	—	—	5	11 697
Holland	1 109	2 564 904	—	—	4	14 065
Italien	1 401	3 260 630	1	1 935	14	46 041
Japan	2 087	3 967 617	—	—	16	37 118
Norwegen	1 844	2 841 905	—	—	10	22 619
Spanien	924	1 163 608	—	—	6	9 937
Schweden	1 389	1 338 089	—	—	7	9 914
Andere Länder	—	—	4	4 571	12	15 427
Insgesamt:	—	—	37	40 374	150	378 045

Nachstehende Uebersicht zeigt die Art der Schiffsunfälle an, wobei zugleich diejenigen berücksichtigt sind, die nur zu Teilverlusten führten:

Art des Unfalles	Segler		Dampfer u. Motorschiffe		Insgesamt	
	Total-Verlust	Teil-Verlust	Total-Verlust	Teil-Verlust	Total-Verlust	Teil-Verlust
	(Zahl der Schiffe)					
Wetterschäden	1	24	1	506	2	530
Untergang	13	—	22	—	35	—
Strandung	18	37	77	1784	95	1821
Kollision	1	19	23	2000	24	2019
Feuer	3	5	18	567	21	572
Verschollen	1	—	9	—	10	—
Maschinenschäden	—	—	—	1159	—	1159
Sonstige Ursachen	—	36	—	1254	—	1290
Insgesamt in 1926	37	121	150	7270	187	7391
„ „ 1925	36	146	138	6736	174	6882
„ „ 1924	45	207	167	6805	212	7012
„ „ 1923	44	236	178	6549	222	6785

Gegenüber 1925 ist somit ein allgemeines Steigen der Unfälle zu verzeichnen und zwar nicht nur hinsichtlich der Schiffszahl sondern auch hinsichtlich der Tonnage. Der Totalverlust dieser betrug in 1925 342 129 T. gegen 418 419 T. in 1926. Die Erklärung dürfte in der höheren Betriebsamkeit zu suchen sein, zu der namentlich der englische Kohlenarbeiterstreik den Anstoss gegeben hat.

NOTIZEN.

Wachsender Autobusverkehr in Deutschland.

Die Autobuslinien in Deutschland umspannen zur Zeit ein Netz von rund 30 000 Kilometer. Hiervon entfallen über 26 000 Kilometer auf die von der Deutschen Reichspost betriebenen Linien. Wie rasch sich die Ausbreitung des Autobusverkehrs in Deutschland vollzogen hat, lässt sich aus den nachstehenden Ziffern erkennen, die nur die Autobusbetriebe der Reichspost berücksichtigen.

Jahr	Zahl der Linien	Länge der Linien in km	Gefahrene Kilometer	Zahl der Passagiere
1910	7	1 234	2 230 000	1 537 000
1923	461	8 793	8 380 000	6 741 000
1924	583	10 547	10 100 000	8 507 000
1925	1 192	23 205	15 760 000	24 818 000
1926	1 373	26 165	25 997 000	23 143 000

Die Zahl der gefahrenen Kilometer und der Passagiere bezieht sich für die Jahre 1925 und 1926 jeweils allein auf die ersten neun Monate des betreffenden Jahres.

Zunahme der in der französischen Transportindustrie beschäftigten Personen.

Wie aus den erst jetzt bekannt werdenden Ergebnissen der Volkszählung in Frankreich vom Jahre 1921 zu ersehen ist, hat sich die Einwohnerzahl des alten Staatsgebietes (also ohne Elsass-Lothringen) gegenüber 1906 von 38 844 653 auf 37 102 417 gesenkt. Gleichzeitig hat sich aber die Zahl der beschäftigten Personen von 20 720 879 auf 20 843 805 gehoben. Am stärksten ist die Beschäftigtenzahl in der Gruppe "Transport" gestiegen. In 1906 wurden in dieser Gruppe 887 337, und in 1921 (unter Ausserachtlassung von Elsass-Lothringen) 1 130 499 Beschäftigte gezählt. Das entspricht einer Zunahme von über 27 Prozent, während die Zunahme in der Gesamtzahl der beschäftigten Personen nur 0,6 Prozent beträgt.

Mit Einschluss von Elsass-Lothringen war die Zahl der beschäftigten Personen in 1921 21 720 604, wovon 1 184 414 auf die Gruppe Transport entfallen. Der prozentuale Anteil der im Transportwesen beschäftigten Personen betrug somit 5,4 gegen 4,2 in 1906.

Der Verlust an Arbeitsstunden und seine Ursachen.

Aufschlussreiche Ergebnisse förderte eine Untersuchung des deutschen Instituts für Konjunkturforschung über den Umfang verlorener Arbeitsstunden und die Ursachen dieses Verlustes zutage. Dieser Erhebung zufolge gingen in Deutschland an Arbeitsstunden verloren (in Millionen):

	1925	1926
durch Arbeitslosigkeit	1 157	4 689
" Kurzarbeit	467	1 089
" Arbeitskämpfe	136	10
Insgesamt (in Millionen):	1 760	5 788

Abgesehen von der riesigen Höhe, die die Zahl der verlorenen Arbeitsstunden in 1926 erreichte, lassen die obigen Zahlen erkennen, wie gering verhältnismässig die durch Arbeitskämpfe verloren gehenden Arbeitstage sind. In 1925 machten diese rund 8 Prozent und in 1926 noch nicht einmal $\frac{1}{4}$ Prozent von dem Gesamtverlust aus.

Die Eisenbahntarife vor und nach dem Krieg.

Die „Chronique des Transports“ veröffentlicht folgende, dem Obersten Französischen Eisenbahnrat unterbreitete Uebersicht über die Entwicklung der Personen- und Frachttarife in verschiedenen Ländern seit 1913. Alle Ziffern beziehen sich auf den Stand von 1913, wobei die damaligen Tarife jeweils mit 1,00 angesetzt sind.

Land	Personenttarife		Gütertarife	
	Papierwert	Goldwert	Papierwert	Goldwert
Frankreich (alle Klassen)	3,40	0,69	6,30	1,29
Belgien	6,39	0,91	6,42	0,92
Deutschland 1. Klasse	—	1,33	—	—
2. "	—	1,46	—	1,40
3. "	—	1,49	—	—
Italien (1. u. 2. Klasse)	3,25	0,72	4,50	1,00
3. Klasse	3,00	0,67	—	—
Schweiz	—	1,62	1,62	1,62
Spanien	1,15	0,97	1,15	0,97
England	1,50	1,50	1,60	1,60
Niederlande	1,90	1,90	1,83	1,83
Norwegen (durchschnittlich)	2,58	2,45	2,40	2,28
Schweden	1,90	1,89	2,30	1,98
Oesterreich	14 000,—	1,00	15 500,—	1,10
Vereinigte Staaten	1,49	1,49	1,55	1,55
Polen	—	1,30	—	1,03
Tschechoslowakei	5,00	0,80	—	1,20

Unter Zugrundelegung des Goldwertes weisen somit die Eisenbahntarife in Norwegen gegenüber 1913 die grösste Steigerung auf. Die Personenttarife dieses Landes liegen um 145 Prozent, die Gütertarife um 128 Prozent über dem Niveau von 1913.

Der Passagierverkehr auf dem nordatlantischen Ozean in 1926.

Insgesamt wurden in 1926 bis 23. Dezember 939 703 Personen über den nordatlantischen Ozean befördert gegen 825 847 in 1925, 701 941 in 1924, und 2 577 686 in 1913. Der Mittelmeerverkehr ist in diesen Zahlen nicht berücksichtigt.

Die grösste Passagierzahl entfiel in 1926 auf Schiffe der Cunardlinie. Diese beförderte in beiden Richtungen 193 439 Personen. An zweiter Stelle folgt die White Star Line (146 279), an dritter die Canadian Pacific (113 594). Der Norddeutsche Lloyd beförderte 69 957, die Hamburg-Amerika-Linie 50 560, die Schweden-Amerika-Linie 33 364, die Holland-Amerika-Linie 27 681 Passagiere.

Eine Riesentransaktion in der Seeschifffahrt.

Ende vergangenen Jahres fand in der Seeschifffahrt die bisher grösste Transaktion statt. Die seiner Zeit von Morgan unter grossem Aufsehen begründete International Mercantile Marine Corporation hat die Flotte der White Star Line und ihre Anteile an zwei anderen Reedereien an die englische Royal Mail Steam Packet Company verkauft, wodurch sich deren Flottenbestand von 2 097 807 auf 2 695 265 Br. T. erweiterte. Die Royal Mail Steam Packet Company ist damit der grösste Reederei-Konzern der Welt und kontrolliert allein mehr als vier Prozent der gesamten Welthandelsflotte. Ausserdem hat die Gesellschaft noch starke Interessen an andern Reederei-Unternehmen.

Unter den verkauften Schiffen befinden sich u.a. die *Majestic* (ex Bismarck) mit 56 551 t., die *Olympic* mit 46 439 t., und die *Homerick* mit 34 351 t. Die gesamte Transaktion kostete die Royal Mail \$ 36 525 000 (etwa 147 000 000 R.M.).

Die Faschistisierung der italienischen Seeleute.

In der „Gazzetta Ufficiale“ (Amtsblatt) vom 17. Januar ds. Js. Nr. 12 ist — wie die Hansa berichtet — ein Kgl. Gesetzesdekret vom 23. Dezember 1926 Nr. 2268 über die Streichung italienischen Schiffspersonals aus den Seemannsmatrikeln veröffentlicht. Danach kann das Verkehrsministerium für die Dauer von 5 Jahren die Streichung von Schiffspersonal aus den Matrikeln und Registern für Seeleute dann verfügen, wenn italienische Seeleute Handlungen begangen haben oder eine Haltung zeigen, die — wenn auch strafrechtlich nicht erfassbar — doch dem italienischen Empfinden zuwiderlaufen oder geeignet sind, die öffentliche Meinung infolge ihrer Unverträglichkeit mit dem nationalen Charakter der italienischen Handelsmarine zu verletzen. Ueber die Streichung entscheidet eine Kommission. Gegen ihre Entscheidung ist Rekurs zugelassen, dem indessen eine aufschiebende Wirkung nicht zukommt. In diesem Zusammenhang — fügt die Hansa der Meldung hinzu — ist noch ein weiteres kürzlich in ein Gesetz umgewandeltes Dekret zu erwähnen, das die Kapitäne der Handelsmarine zu einer Eidesleistung verpflichtet. Die Eidesformel enthält das Treuegelöbnis gegenüber König und Vaterland und die feierliche Verpflichtung, keiner Verbindung anzugehören, die dem nationalen Regime feindlich ist.

Wer also als Seemann in der italienischen Handelsmarine sein Brot verdienen will, der muss sich zum Faschismus verpflichten, denn nichts anderes ist mit „italienischem Empfinden“ und „öffentlicher Meinung“ gemeint. Doch man ist an diese Methoden Mussolinis allmählich derart gewöhnt, dass man beim Lesen solcher Dekrete höchstens allein noch darüber staunt, dass derartige bisher noch nicht bestanden hat. Immerhin sei auch das obige Dekret dem internationalen Arbeitsamt zum näheren Studium empfohlen.

ESPERANTO.

Esperanto in der I. T. F.

Der Studienkreis Brüssel des belgischen Verbands der Eisenbahner, Post-, Telegraph- und Telephon-Bediensteten hat im Achtstundenhaus einen Esperanto-Kursus eröffnet.

Esperanto erleichtert die gegenseitige Information.

Wie sehr die Hilfssprache Kontakt zwischen den Arbeitern verschiedener Länder ermöglicht, wird in fast jeder Nummer von *Sennaciulo*, dem offiziellen Organ der Arbeiter-Esperantisten-Internationale (S. A. T., — Colmstr. 1, Leipzig 0-27) bewiesen. So befasst die Ausgabe dieser Zeitschrift vom 5. März u. a. Artikel aus Polen, Japan, Sibirien, Turkmenen, Sowjet-Russland, England, Deutschland, Jugoslawien, Frankreich, Ungarn, Oesterreich, Holland, Finnland, Tschechoslowakei. Alle Artikel behandeln das Leben und die Kämpfe der Arbeiterklasse in den angeführten Ländern, sie sind direkt in Esperanto geschrieben und können auf diese Weise ohne Vergeudung an Geld, Zeit und Energie zur allgemeinen Kenntnis gebracht werden.

Esperanto im Bildungswesen der englischen Arbeiterbewegung.

Der National Council of Labour Colleges (Landesrat der Arbeiterkurse) hat Esperanto als Lehrfach in den Lehrplan aufgenommen. Ausserdem soll unter Leitung von Mark Starr ein schriftlicher Kursus in der Hilfssprache erteilt werden.