



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:	Gesundheit und Sicherheit der Lokomotiv- heizer in den Vereinigten Staaten.	136	Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassen- bahnerschaft (Deutschland)	143
Rundschau.	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Län- dern (Tschechoslowakei)	139	Seeleute:	
Mitteilungs- des Sekretariats	Transportarbeiter:		Chris Damm in seiner wahren Gestalt	145
Josef Tomschik — 60 Jahre!	Giuseppe Sardelli zu 4 Jahren Gefängnis verurteilt	137	Arbeitsbedingungen der Seeleute in ver- schiedenen Ländern (Norwegen)	146
<i>Foto: Tomschik auf dem Internationalen Kongress in Mailand, 1905</i>	Die Bearbeitung von Thomasschlacke	137	Notizen	148
Eisenbahner:	Verhältnisse im Kraftverkehr und Kraft- fahrberuf verschiedener Länder.	138	Esperanto	148
Der Kampf der Eisenbahnverwaltungen gegen den Achtstundentag				

**Abdruck der Berichte mit
Quellenangabe erwünscht.**

ALLGEMEINES

Rundschau.

Die russische Revolutionsfeier.

Welch hervorragenden Platz die durch den Ausgang des Krieges hervorgerufenen Revolutionen in der Geschichte der Menschheit auch einnehmen werden, so wird doch der Umsturz im zaristischen Russland mit der nachfolgenden Gründung der Arbeiter- und Bauernrepublik in den Geschichtsbüchern als wichtigstes Ereignis des jetzigen Zeitabschnittes aufgezeichnet werden. Gleichgültig, welche Meinungsdivergenzen innerhalb der internationalen Arbeiterbewegung bestehen mögen, für alle steht doch gleichmässig fest, dass der Sturz der Sowjetrepubliken eine gewaltige Erstarkung der internationalen Reaktion und damit eine bedeutende Schwächung der Arbeiterklasse aller Länder im Gefolge haben würde. Gerade weil wir die Bedeutung der Sowjetmacht erkennen, überkommt uns eine Furcht, wenn wir an die innere Zerwürfnis denken, die ausgerechnet bei der Jahrzehntfeier der russischen Revolution zum Ausdruck kam. Möge sie die Aufbauarbeit, welche auf jedem Gebiete in Russland vor sich geht, nicht beeinträchtigen, denn vom Gelingen dieses Werkes hängt der Fortbestand der Sowjetrepubliken ab und letzten Endes wird es zu einer Annäherung zwischen ihnen und uns führen müssen.

Der I. G. B. und Grossbritannien.

Der erste öffentliche Versuch, eine Annäherung

zwischen der englischen Gewerkschaftszentrale und dem I. G. B. zustandezubringen, hat keinen grossen Erfolg gehabt. Der Umstand, dass der Internationale Gewerkschaftskongress zu Paris gegen den Willen der englischen Delegierten und gegen seinen eigenen Willen George Hicks als Vorstandsmitglied des I. G. B. wählte, hat in England böses Blut gestiftet. Die Engländer haben bei den Besprechungen hervorgehoben, dass sie keinen Anspruch auf den Präsidentenposten erheben, sich aber eine Einmischung in ihre Angelegenheiten soweit die Kandidierung für den Vorstand in Frage kommt, ebensowenig gefallen lassen können wie irgend ein anderes Land. Der Ausgang dieser Verhandlungen muss für viele eine Enttäuschung bedeutet haben, nachdem doch der Kongress von Edinburgh die Verbindungen mit den Russen so gut wie abgebrochen hatte.

Wer glaubte, dass die Engländer mit Rücksicht darauf nachgeben würden, verkennt die englische Bewegung. Die freie Meinungsäusserung ist in England zu einer Tradition geworden, und man darf sagen, dass die englische Gewerkschaftsbewegung dank ihrer Toleranz gross geworden und unter sich einig geblieben ist. Wenn man dies ins Auge fasst, wird man auch verstehen, dass heute ein Führer des rechten, morgen einer vom linken Flügel einstimmig zum Vorsitzenden des englischen Gewerkschaftsbundes gewählt wird. Hierin liegt auch der Kernpunkt der Meinungsdivergenzen zwischen dem I. G. B. und den Engländern. Hoffentlich wird bis zur Ausschussitzung im nächsten Januar eine Lösung gefunden, denn die Zugehörigkeit der Engländer zum I. G. B. und deren Mitarbeit bedeuten für die internationale Gewerkschaftsbewegung eine Lebensfrage.

Die stets drohende Kriegsgefahr.

Die italienische Flottendemonstration in Tanger, der Abschluss des italienisch-albanischen und des französisch-jugoslawischen Schutzbündnisses, nicht zu reden von dem hysterischen Kriegsgeheul Mussolinis und dem mit Hilfe der konservativen englischen Regierung auf dem ganzen Balkan getriebenen Intrigenspiel Italiens, erinnern uns immer wieder daran, dass das faschistische Italien eine dauernde Kriegsgefahr darstellt und dass die ver-

schiedenen Länder, genau wie vor 1914, zum Schutze der Geldsäcke des Kapitalismus durch Defensiv-Bündnisse die Kriegsfront vorbereiten.

Nicht oft genug kann die Frage gestellt werden: Ist die Arbeiterbewegung bereit, diese Gefahr abzuwenden? Sie würde unseres Erachtens gut daran tun, ihr die grösste Aufmerksamkeit zu schenken.

Italien.

Die Versöhnung von Kapital und Arbeit nach faszistischer Art ist gepaart mit der Unterdrückung der Arbeiterklasse. Die freien Gewerkschaften sind vergewaltigt worden — der Faschismus kann sich eben nur halten durch Gewaltakte an wehrlosen Arbeitern — und dennoch, dennoch hat es den Anschein, als ob sich die italienische Arbeiterklasse nicht alles gefallen liesse.

Wegen der strengen Zensur gelangen Nachrichten über Aufstände in Italien nur in seltenen Fällen über die Grenze. Dass aber viele italienische Arbeiter, die anfänglich vom Faschismus irreführt worden sind, das wahre Gesicht dieses Ungetüms erkennen und sich gegen die fortdauernde Herabdrückung ihres Lebensstandards wehren wollen, erhellt daraus, dass das faszistische Regime unter Arbeitern, die gegen die von der Regierung diktierten Lohnherabsetzungen Stellung genommen haben, tausende von Verhaftungen vorgenommen hat.

Der italienische Faschismus hat seinen Höhepunkt verlassen. Statt des Gelobten Landes bringt er der Arbeiterklasse Armut und Elend. Es fragt sich, ob der Tag zu einer kräftigen internationalen Aktion angebrochen ist.

Arbeitskonflikte.

Der Hafenarbeiterstreik in *Braïla (Rumänien)* ist nach dreiwöchiger Dauer beendet worden. Da es den Arbeitgebern nicht gelang, Streikbrecher anzuwerben — allerdings wurde das Militär zum Laden und Löschen herangezogen — sah sich der Arbeitsminister genötigt, einzuschreiten, wonach eine von beiden Parteien angenommene Vereinbarung zustande kam. Bis zum 15. Dezember sollen Vorschläge zur Neuregelung der Arbeitsbedingungen ausgearbeitet werden.

Die Arbeitgeber glaubten, den Hafenarbeiterverband wenn nicht vernichten, so doch wenigstens sprengen zu können. Das ist ihnen aber nicht gelungen und nun üben sie einen Druck auf die Regierung aus, damit diese den Verband als gesetzwidrig erkläre, weil er, ohne die Vermittlung der Schlichtungsinstanzen in Anspruch zu nehmen, einen Streik proklamiert habe. Ferner haben sie die Verbandsführer, die auf Grund einer gesetzlichen Bestimmung zu Geldstrafen bis zu 20 000 Lewa und Gefängnisstrafe von 3 Monaten bis zu einem Jahr verurteilt werden können, gerichtlich verklagt. Die Arbeitgeber greifen aber auch noch zu andern Massnahmen. So untersagen sie den Vertrauensleuten den Zutritt zum Hafen. Wir werden diese Angelegenheit nicht aus dem Auge verlieren und unsern rumänischen Kameraden in den schweren Zeiten, denen sie entgegengehen, mit allen Mitteln beistehen. Das Resultat der von der I. T. F. eingeleiteten Hilfsaktion hat unsere Erwartungen weit überstiegen, sodass wir nun auch tatkräftig an der Erhaltung der Organisation mitarbeiten können.

In *Britisch-Indien* ist der Eisenbahnerkonflikt noch nicht beendet. Der britisch-indische Gewerkschaftsbund befasst sich mit der Angelegenheit und hat sich bereit erklärt, bei einem eventuellen Generalstreik die Führung zu übernehmen. Daraus geht wohl hervor, wie sehr

sich die streikenden Kollegen der Sympathie der indischen Arbeiterschaft erfreuen. Trifft die Regierung keine Massnahmen gegen die Gesellschaften, so ist der Generalstreik unvermeidlich. Wie dieser Konflikt auch ausgehen möge, er wird die Eisenbahnverwaltungen lehren, dass sie die gewerkschaftliche Organisation des Personals als dessen Vertreterin zu betrachten und zu behandeln haben.

Die passive Resistenz.

Dass in einer Zeit des zunehmenden Strassenverkehrs die Eisenbahner andere Mittel zur Erreichung ihrer Zwecke als die Arbeitseinstellung anwenden, braucht nicht zu verwundern. Es ist deshalb kein Zufall, dass in zwei Ländern das Eisenbahnpersonal „die Arbeit nach Vorschrift“ als Kampfmittel benützt hat u. zw. in Dänemark, um sich gegen einen Personalabbau zu wehren, in der Tschechoslowakei, um den Forderungen der Eisenbahnergewerkschaften in bezug auf die Besoldungsordnung Nachdruck zu verleihen. Auf das Ergebnis dieser Bewegungen werden wir noch zu sprechen kommen.

MITTEILUNGEN
DES SEKRETARIATS

Erhebungen über die Frage der Arbeitszeit bei den Eisenbahnen und die fachliche Ausbildung des Eisenbahnpersonals.

Die Organisationen, welche auf unsere diesbezüglichen Rundschreiben noch nicht antworteten, wollen dies unverzüglich tun.

Neue Broschüre über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals.

Anlässlich ewiger Nachfragen teilen wir mit, dass wir mit der weiteren Veröffentlichung einer Broschüre dieser Serie noch zuwarten, bis die Berichte aus Frankreich und Deutschland eintreffen werden, was, wie wir hoffen, nun bald geschehen wird.

Neue Abzeichen.



Die hierneben abgedruckten Abzeichen sind zum Preise von hfl. 0.25 pro Stück in Nadel- oder Broschenform erhältlich. Siehe unser diesbezügliches Rundschreiben.



Eingegangene Beiträge.

Norwegischer Eisenbahner Verband	Fl.	316.26
Französischer Transportarbeiter-Verband	Frs.	6 200.—
Verband der tschechoslowakischen Binnenschiffer	Kr.	350.—
Transportarbeiter-Verband Finnlands	Fl.	246.—
Deutscher Verkehrsbund	M.	2 728.60
Belgischer Eisenbahner-Verband	Fl.	1 690.—

Hilfsaktion für britisch-indische Eisenbahner.

Es sind weiter eingegangen:

Von den deutschen Eisenbahnern	M.	300.—
Von den dänischen Eisenbahnern	Kr.	1 000.—

Eingegangene Unterstützungsbeträge für die rumänischen Hafenarbeiter.

Deutscher Verkehrsbund	M.	1 000.—
Holländischer Transportarbeiter-Verband	Fl.	100.—
Oesterreichischer Transportarbeiter-Verband	Sch.	2 000.—
Schwedischer Seeleute-Verband	Kr.	150.—
Schwedischer Heizer-Verband	Fl.	500.—
Schwedischer Transportarbeiter-Verband	Fl.	666.—
Finnischer Transportarbeiter-Verband	"	124.84
Verband der deutschen Transportarbeiter in der Tschechoslowakei	Kr.	5 000.—

Erlös für Seeleutekarten.

Dänische Heizer	Kr.	250.—
---------------------------	-----	-------

Adressenänderung.

Die lettische Seeleute-Organisation in Riga ist von der *Melngalvu iela No. 5* nach der *Kemerejas iela No. 7/9 a. 1* umgezogen.

Josef Tomschik — 60 Jahre!

Auf dem vom 26. bis 30. November zu Wien stattfindenden Kongresse der österreichischen Eisenbahnerorganisation wird eine Feier des 60. Geburtstages unseres Kameraden Josef Tomschik, Sekretär genannter Organisation, stattfinden.

Den ihm dort zuteil werdenden Glückwünschen und zahlreichen Beweisen von Zuneigung fügen wir hier den Ausdruck unserer tiefen Sympathie und grossen Dankbarkeit gegenüber diesem Veteran hinzu, dem auch die internationale Organisation der Transportarbeiter im allgemeinen und das Eisenbahnpersonal im besonderen so viel zu verdanken hat.

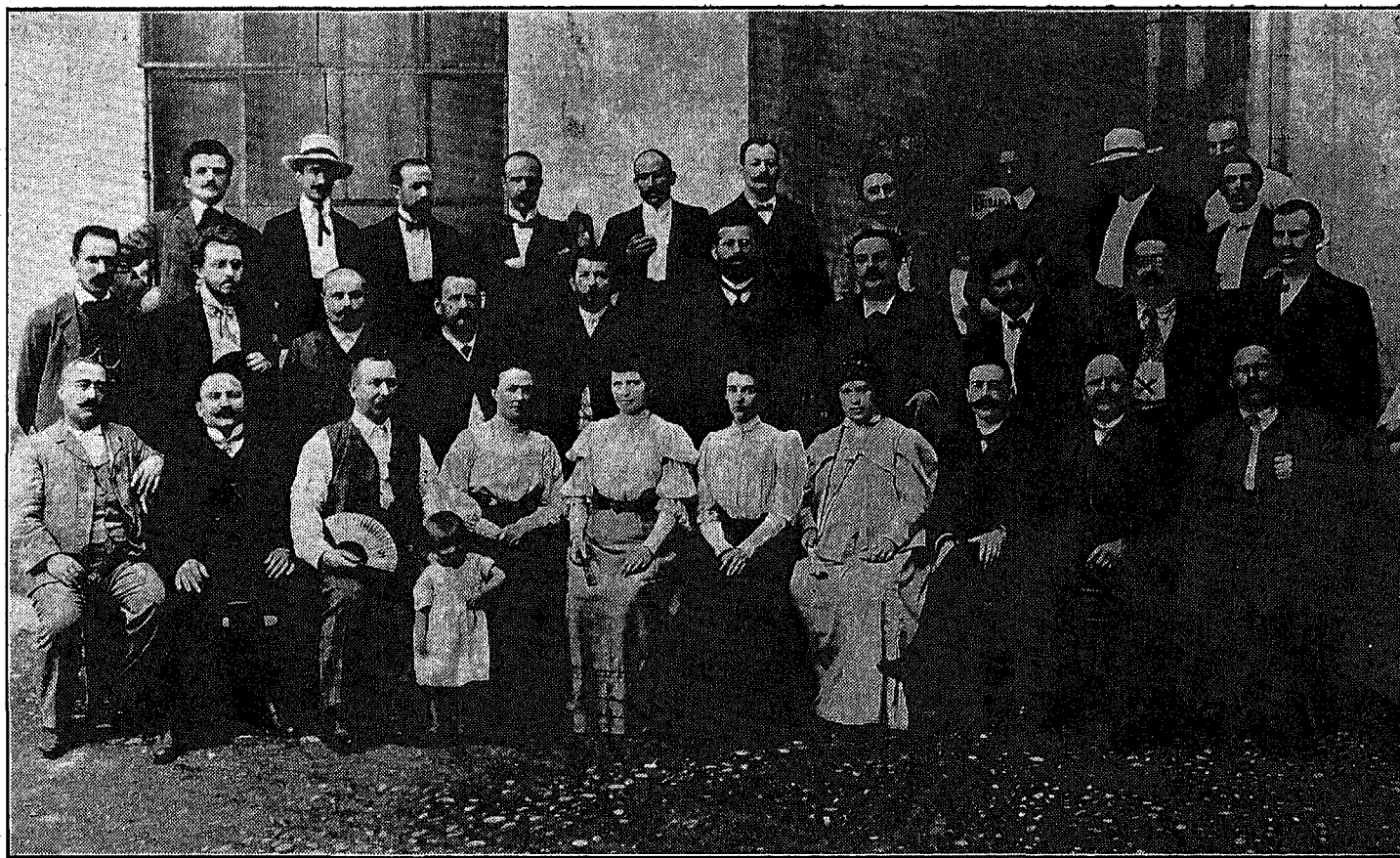
Bei dem manchmal unter ungeheuern Schwierigkeiten sowohl im alten reaktionären Kaiserreich als auch während und nach der Revolution erfolgten Aufbau der gewerkschaftlichen Organisation im eigenen Lande hat Tomschik stets einen hervorragenden Platz eingenommen und von den ersten Anfängen des internationalen Zusammenschlusses an stand er innerhalb der I. T. F., in deren Vorstand er ist, nicht nur als Vertreter seiner

Organisation, sondern auch als Person in den vordersten Reihen.

Es muss, wie für alle in der österreichischen Arbeiterbewegung stehenden Kämpfer so auch für Tomschik die grösste Genugtuung sein, zu sehen, dass sein Streiten und Leiden nicht vergebens gewesen ist.

Im eigenen Lande haben sie eine Bewegung ins Leben gerufen, die durch ihre innere Organisation, ihr Vorgehen, die Geistesverfassung ihrer Mitglieder und Leiter nach innen und aussen belebt und uns allen zum leuchtenden Vorbild dient. Es ist wahrlich kein Zufall, dass wir die besten Elemente im Kampfe unserer Klasse in Ländern wie Polen, Jugoslawien und Rumänien gerade in demjenigen Teile des Landes finden, wo die alte österreichische Organisation so viel erzieherischen Einfluss ausgeübt hat. Und von ihr sind auch unsere tschechischen Kameraden ausgebildet worden.

Unsere Internationale ist auf ihre österreichische Abteilung stolz; wir halten sie hoch und ehren sie, indem wir bei dieser Gelegenheit ihrem würdigen Vertreter unseren Dank und unsere Glückwünsche darbringen.



× Tomschik auf dem Internationalen Kongress in Mailand, 1905.
Auf dem Lichtbild wird man noch einige alte Bekannte finden.



Der Kampf der Eisenbahnverwaltungen gegen den Achtstundentag.

Die französische Eisenbahnzeitschrift „Annales des Chemins de fer et Tramways“ hat vor kurzem einen Artikel über die Anwendung des Achtstundentages bei den französischen Bahnen gebracht, aus welchem u. a. in ihrem deutschen Schwesterorgan, der „Zeitung des Vereins“, ohne Quellenangabe zitiert worden ist. Der Verfasser dieses Artikels hat seine Zeit damit vergeudet, auszurechnen, wie hoch die Profite, bezw. wie niedrig die Betriebsdefizite der französischen Bahnen ohne den Achtstundentag gewesen wären.

Es würde sich hier um ein ziemlich harmloses Vergnügen handeln, hätte sich der Verfasser nicht unterfangen, indirekt zu einem Angriff auf den Achtstundentag auszuholen. Sonst wäre es wohl auch sinnlos, derartige „Studien“ zu machen und drucken zu lassen und sonst würden auch nicht die ausländischen Unternehmerorgane die Gelegenheit mit beiden Händen ergreifen, um diese Weisheit weiter zu verbreiten.

Die von dem Artikelschreiber aufgestellte hübsche Tabelle möchten wir unsern Lesern nicht vorenthalten:

	Tatsächliche Betriebsergebnisse	Betriebsergebnisse ohne achtstündigen Arbeitstag
1921 . . .	— 2 061 Mill. Frank	— 961 Mill. Frank
1922 . . .	— 1 167 „ „	— 67 „ „
1923 . . .	— 1 117 „ „	— 17 „ „
1924 . . .	— 448 „ „	+ 752 „ „
1925 . . .	— 594 „ „	+ 606 „ „
1926 . . .	+ 560 „ „	+ 1 860 „ „

(— Fehlbetrag der Betriebsrechnung. + Ueberschuss.)

Offenbar geht der Verfasser von der falschen Voraussetzung aus, dass die Eisenbahnen ein von der Allgemeinheit unabhängiges Ganzes bilden — dass sie also auf sich selbst angewiesen wären —, dass die Sozialgesetzgebung eines Landes keine Anwendung auf das Eisenbahnpersonal finden solle und dass dieses eben so lange arbeiten müsse, bis die Unternehmerprofite sichergestellt sind. Man braucht sich unter diesen Umständen nicht darüber zu wundern, dass Eisenbahnunternehmen lange brauchen, um sich von den Folgen der Durchführung einer sozialen Massnahme zu „erholen“, wenn Leute am Ruder sitzen, die für deren soziale und kulturelle Bedeutung nicht das geringste Verständnis an den Tag legen.

Was nun vorstehende Tabelle betrifft, so wäre daran manches auszusetzen. So ist z. B. auf Grund aller Unfallstatistiken nachgewiesen worden, dass mit der Erhöhung des Erschöpfungsgrades der Arbeiter auch die Betriebsunfälle zunehmen. Hat der Urheber der Tabelle auch der Kapitalvernichtung Rechnung getragen, welche durch Vermehrung der Betriebsunfälle unzweifelhaft entstanden wäre? Steht ferner fest, dass die französischen Eisenbahner bereit gewesen wären, zu ihren niedrigen Löhnen auch noch eine längere als die in der Privatindustrie bestehende Arbeitszeit zu akzeptieren? Die Liebe der Eisenbahner zu ihrem Beruf ist bekannt, aber wir glauben dennoch, dass es den Eisenbahnen an Arbeitskräften gefehlt hätte.

Die Eisenbahndefizite der Nachkriegsjahre treten international in Erscheinung sowohl dort, wo der Acht-

stundentag bereits besteht als auch in Ländern, wo die Verwirklichung dieser Forderung noch nicht gelungen ist. Darüber hinaus wurde in vielen Ländern der Eisenbahnbetrieb infolge der eingetretenen zerrütteten Währungsverhältnisse in starke Mitleidenschaft gezogen. Es war einfach unmöglich, und manchmal sogar unerwünscht, die Tarife jeweils den neuen Verhältnissen anzupassen. Dass die Privat-, insbesondere aber die für das Ausland arbeitende Industrie aus diesem Umstand riesige Vorteile gezogen hat, ist eine unbestreitbare Tatsache. Ist es nun gerecht, den Eisenbahnern zuzumuten, die Folgen dieser ausserordentlichen Verhältnisse zu tragen? Im übrigen hat auch die Eisenbahnerschaft, die keinerlei Einfluss oder Mitbestimmungsrecht bei der Leitung des Eisenbahnbetriebes hat, keinen Grund zu der Annahme, dass die Eisenbahnverwaltungen alles mögliche getan hätten, um Verluste zu verhüten. Die Verwaltungen wollen Herr im Hause sein und daher haben sie auch die Pflicht, dem Personal ohne weiteres auskömmliche Löhne und anständige Arbeitsbedingungen zu sichern.

Die Eisenbahnen sind, gleichgültig ob Staats- oder Privatbetrieb, ein öffentliches Verkehrsmittel, und die Allgemeinheit muss deshalb fordern, dass die Arbeitsbedingungen des Personals gerechte sind. Jedes Ansinnen auf eine Verlängerung der Arbeitszeit für das Eisenbahnpersonal ist ein unbilliges Verlangen, dem mit aller Energie entgegengetreten werden muss.

Sache der Verwaltung ist es, den Betrieb den neuen Verhältnissen anzupassen, nicht umgekehrt, denn sie hat nicht nur mit toten Zahlen, sie hat auch mit lebenden Menschen zu rechnen.

Gesundheit und Sicherheit der Lokomotiv- heizer in den Vereinigten Staaten.

Beim Schlichtungsverfahren in einem Lohnstreit auf den Südostbahnen der Vereinigten Staaten unterbreitete der Verband der Lokomotivheizer und Maschinenwärter eine interessante Denkschrift, in der auf die mit der Berufstätigkeit der Heizer verbundenen Krankheits- und Unfallgefahren hingewiesen wird. Es heisst darin: „Der Lokomotivheizer ist bei der Ausübung seines Berufes ständigen Gefahren ausgesetzt, denn seine Arbeitssstelle ist das ganze Leben hindurch das Führerhaus in der Lokomotive. Selbst wenn er in die Stelle eines Lokomotivführers aufrückt, wird diese Gefahr nicht vermindert.“

Der Verband zeigte unter Anführung von Zahlen, welche durch die Interstaatliche Handels-Kommission zusammengetragen wurden, dass bei Eisenbahnkatastrophen in der Periode 1916 bis 1925 nicht weniger als 1 315 Heizer getötet und 67 437 verwundet wurden, ganz abgesehen von den zahlreichen, durch andere als gerade Eisenbahnunfälle entstandenen Opfern.

In der Denkschrift wird angeführt, dass Schienenkreuzungen grosse Gefahren für die Heizer in sich bergen, besonders da Unfälle an solchen Kreuzungspunkten eine Vernichtung des Zuges und schwere Verletzung des Heizers zur Folge haben können, während Unfälle an Bahnübergängen, wenn nicht schwere Verletzungen der Eisenbahnbediensteten im allgemeinen mit sich bringen, so doch von den Heizern und Lokomotivführern wegen ihrer grossen Verantwortung äusserste Nervenanspannung erfordern. Im Jahre 1925 wurden im südlichen Bezirk an Uebergängen 30 Personen getötet und 1 058 verletzt.

Ferner ist der Lokomotivheizer der ständigen Gefahr ausgesetzt, sich gewisse Krankheiten zuzuziehen. Laut einem Bericht des medizinischen Sachverständigen der genannten Gewerkschaft tritt ausweislich der Krankheitsregister seit 1882 Lungenentzündung am häufigsten in Erscheinung. Es wird auch auf den Umstand hingewiesen, dass der grösste Prozentsatz der Todesfälle in den letzten zehn Jahren auf Erkrankungen von Herz und Nieren zurückzuführen ist und dies „zusammenfällt mit der Verbesserung der Betriebskraft und des Transportvermögens der Züge und mit der Verlängerung der Dienstzeit. Damit ist eine aussergewöhnliche, zu lang andauernde körperliche und geistige Anspannung gepaart.“ Auch die Zahl der Erblindungen ist in raschem Steigen begriffen; diese Fälle haben ihre Ursache darin, dass die Augen der Heizer starker Hitze und grellem Lichte ausgesetzt sind.

Nachstehende, vom medizinischen Sachverständigen des Verbandes aufgestellte Tabelle gibt ein Bild über die Art und Häufigkeit der Unfälle und Erkrankungen der Mitglieder mit nachfolgendem Tode oder Erwerbsunfähigkeit in den Jahren 1917 und 1924:

Fälle mit tödlichem Ausgang.

Ursache:	1917	1924
Eisenbahnunfälle	173	128
Lungenentzündung	54	42
Verletzungen (nicht verursacht durch Eisenbahnunfälle)	146	58
Tuberkulose	57	66
Herzleiden	49	84
Typhus	27	4
Influenza	1	3
Erkrankungen der Verdauungsorgane	36	16
Infektionskrankheiten	20	4
Brightsche (Nieren-)Krankheit	31	28
Krebs	17	13
Nervenleiden	23	16

Fälle von Erwerbsunfähigkeit.

Ursache:	1917	1924
Amputationen	46	18
Tuberkulose	—	101
Erblindung	33	54
Lähmung	5	10
Brightsche (Nieren-)Krankheit	8	18
Lähmung der Bewegungsnerven	3	10
Herzleiden	12	18



Giuseppe Sardelli zu 4 Jahren Gefängnis verurteilt.

Wir erfahren, dass der Kamerad Giuseppe Sardelli, Mitglied des Generalrats der I. T. F., ehemaliges Parlamentsmitglied und Sekretär der italienischen Strassenbahner-Gewerkschaft, vom römischen Gericht in Abwesenheit zu vier Jahren Gefängnis verurteilt worden ist.

Was für ein Verbrechen hat nun unserm Kameraden eine derart schwere Strafe eingetragen? Er ist verurteilt worden, weil er „sein Vaterland heimlich verlassen“ hat, d. h. weil er ohne amtliche Genehmigung aus einem Vaterlande gegangen ist, in dem nichts als unzählige Qualen und Schikanen auf ihn warteten, und so den faschistischen Behörden das Vergnügen genommen hat, ihn auf eine der „verwünschten Inseln“ zu schicken, wo er der Gefahr ausgesetzt gewesen wäre, das Schicksal des bedauernswerten Stagnetti zu teilen.

Die gerichtliche Entscheidung ist am Wohnhause der Familie des Verbannten angeschlagen worden, wo die Polizei strenge Wache hält, um einer Anordnung gemäss jede Sympathiebezeugung seitens der römischen Arbeiter, welche den Kameraden Sardelli noch in bester Erinnerung haben, zu verhindern.

Die Bearbeitung von Thomasschlacke.

In den letzten Jahren sind unter neu-seeländischen Arbeitern, welche mit dem Ausladen von Thomasschlacke, eines in grossen Mengen auf dem europäischen Kontinent eingeschifften Düngemittels beschäftigt werden, zahlreiche Fälle von Lungenentzündungen und sonstigen Erkrankungen der Atmungsorgane vorgekommen. Die *New Zealand Waterside Workers' Federation* (Föderation der Wasserarbeiter in Neu-Seeland), welche diese Leute organisiert, drängt auf

Schutzmassnahmen, stösst aber bei der Geltendmachung ihrer Forderung auf Schwierigkeiten, weil die Thomasschlacke nach Ansicht der lokalen Aerzte und Behörden nicht als gesundheitsschädlich zu betrachten sei. Die Föderation hat deshalb die I. T. F. um Unterstützung angegangen, worauf diese in einer Reihe von Ländern Erkundigungen einzog. Es hat sich nun einwandfrei herausgestellt, dass die Thomasschlacke gesundheitsschädigend auf die mit ihrer Herstellung oder Verarbeitung Beschäftigten wirkt.

Das der I. T. F. zugegangene Material zeigt, dass die Erkrankungs- und Todesfälle unter den Arbeitern, welche mit der Vermahlung, Verpackung, dem Laden und Löschen oder mit sonstigen Arbeitsverrichtungen an dieser Ware beschäftigt werden, sehr zahlreich sind. Die Meinungen über die Ursache des Uebels gehen weit auseinander. Während der Bearbeitung entsteht in erheblicher Menge ein äusserst feiner Schlackenstaub, und es ist darauf hingewiesen worden, dass die scharfkantigen, glasartigen Splitterchen, aus denen der Staub teilweise besteht, beim Einatmen die Lunge verletzen. Die meisten der von uns befragten Behörden scheinen jedoch anzunehmen, dass der Prozentsatz von Silicium-Staub zu gering sei, als dass er die Ursache des Uebels bilden könne; sie schreiben die schädliche Wirkung eher dem in grosser Menge vorhandenen Aetzkalk und Phosphorverbindungen zu. Durchweg sind sie sich aber darin einig, dass die Atmungsorgane dermassen angegriffen werden, dass sehr häufig akute Lungenerkrankungen eintreten.

Die gesundheitsschädlichen Wirkungen der Thomasschlacke werden in besonders überzeugender Weise umschrieben im „Arbeiterschutz“, einer Zeitschrift, die unter Leitung des Arbeitsministeriums Deutschlands herausgegeben wird, wo bereits seit 1899 schutzgesetzliche Bestimmungen über die Bearbeitung von Thomasschlacke in Kraft sind.

Nachstehende Zahlen aus den Jahresberichten des Regierungs- und Gewerberats für den Bezirk Düsseldorf zeigen die Krankheits- und Todesfälle unter den Arbeitern von 4 Thomasschlackenmühlen.

Jahr	Zahl der beschäftigten Arbeiter		Erkrankungs-fälle		Erkrankungen der Atmungs-wege		Todes-fälle an Lungen-ent-zündung
	im ganzen	durchschnittlich	Fälle	Tage	Fälle	Tage	
1903/13	17 188	4 423	4 276	56 331	1 559	20 161	103
1918/25	11 493	3 375	3 486	62 581	976	23 637	62

Ein Vergleich dieser Zahlen mit der Häufigkeit von Erkrankungen in andern Industrien ergibt ein interessantes Bild. Wir lassen daher eine zweite Tabelle folgen die sich erstreckt auf Angaben über

- a.) die 4 obenerwähnten Schlackenmühlen;
- b.) ein Hochofenwerk im Regierungsbezirk Hildesheim;
- c.) männliche versicherungspflichtige Mitglieder der Leipziger Ortskrankenkasse;
- d.) männliche versicherungspflichtige Mitglieder der Berufsgruppe Zement und Kalk der Leipziger Ortskrankenkasse.

Die Berufsgruppe Zement und Kalk der Leipziger Ortskrankenkasse wird bei der Aufstellung deshalb mitberücksichtigt, weil die hierzu gehörenden Betriebe insofern Ähnlichkeit mit den Thomasschlackenbetrieben haben, als auch hier die Arbeit in stauberfüllter Luft vor sich geht. Zur Erleichterung des Vergleichs sind die Zahlen auf je 100 durchschnittlich beschäftigte Arbeiter berechnet.

Jahr	Arbeiter		Erkrankungs-		Erkrankun-		Todes-
	im ganzen	durchschnittlich	Fälle	Tage	gen der Atmungswege	fälle Lungenentzündung	
a) 1903/13	388	100	97	1274	35,2	458	2,3
a) 1918/25	341	100	103	1854	26	700,3	1,8
b) 1909/13	—	100	46,5	794	—	—	—
c) 1909/13	—	100	39,55	855	5,63	148,9	0,052
d) 1909/13	—	100	61,9	1230	9,14	220	—

Die Erkrankungs- und Todesfälle unter den Arbeitern der Schlackenmühlen treten viel häufiger auf als unter den andern Vergleichsgruppen, ihre Zahl ist sogar höher als die bei der Zement- und Kalkindustrie.

In dem Zeitabschnitt von 1903/13 starben von den in Schlackenmühlen beschäftigten Arbeitern pro Jahr durchschnittlich 2,3 vH und in dem Zeitraum von 1918/25 1,8 vH an Lungenentzündung. Bei den männlichen Mitgliedern der Leipziger Ortskrankenkasse sind unter 100 Mitgliedern in den Altersklassen von 20 bis 34 Jahren durchschnittlich nur 0,029, in den Altersklassen von 35 bis 44 Jahren 0,075 vH an Lungenentzündung gestorben, im Durchschnitt also nur 0,052 vH jährlich, oder 1/40 der auf die Arbeiter in Thomasschlackenmühlen zutreffenden Sterblichkeitsziffer. Die vorerwähnten Altersklassen entsprechen ungefähr denjenigen der Arbeiter in den Schlackenmühlen. Die Gesamtzahl der Todesfälle unter den Mitgliedern der Leipziger Ortskrankenkasse betrug 0,765 vH, wovon auf die Altersklassen von 20 bis 34 und 35 bis 44 Jahren 0,327, bzw. 0,589 vH entfallen, d. h. 1/6 bis 1/3 aller Todesfälle sind durch Lungenentzündung allein bei Arbeitern in den Schlackenmühlen eingetreten.

Die bereits angeführten Zahlen werden durch die nachstehenden amtlichen Angaben über die Sterblichkeit der männlichen Bevölkerung Deutschlands im Jahre 1923 bestätigt.

Es starben von je hundert männlichen Einwohnern im Jahre 1923 an:

	im Alter von 15-30 Jahren	im Alter von 30-60 Jahren
Lungenentzündung	0,019	0,060
Krankheiten der Atmungsorgane	0,013	0,039
allen Todesursachen	0,495	0,908

Gefährdet sind aber nicht nur die in den Mühlen selbst beschäftigten Arbeiter, sondern auch die in den Lager- und sonstigen Arbeitsräumen, bei der An- und Abfuhr etc. tätigen Personen. Der feine Staub, Schlackenmehl genannt, dringt durch die Poren des Sackgewebes und bewirkt infolge der chemischen Zusammensetzung der Schlacke ein Zermürben der Säcke, was besonders nach langer Lagerung ein Platzen derselben herbeiführt. Der Staub ist daher

überall, wo die Schlacke verarbeitet wird, vorhanden. So traten in einem hierfür in Betracht kommenden düsseldorfer Unternehmen im Jahre 1908 unter den durchschnittlich beschäftigten 108 Arbeitern nicht weniger als 67 Erkrankungen der Atmungswege ein, wovon 23 auf Schlackenfahrer und 19 auf Platzarbeiter kamen. Eine weitere Gefahr liegt in der Reinigung und Ausbesserung leerer Säcke. Im Jahre 1913 starben zwei mit Ausbesserungsarbeiten in einer Mühle beschäftigte Mädchen an Lungenentzündung — eine Folge der unglaublichen Fahrlässigkeit, ungeeinigte Säcke zum Ausbessern zu geben.

Wie gefährlich der Schlackenstaub ist, geht auch aus den übrigen, aus andern Ländern eingegangenen und mehr allgemein gehaltenen Informationen hervor, die nicht durch statistische Einzelheiten belegt sind. Die Gefahr kann aber, wie erwiesen ist, durch Staubabsaugung mittels Vakuumanlagen, technischer Schutzvorrichtungen etc. erheblich eingedämmt werden. Zweifelsohne ist, wie die hohen Sterblichkeits- und Erkrankungszahlen zeigen, viel Raum zur Verbesserung der heutigen Zustände auf dem Gebiete der Verarbeitung von Thomasschlacke vorhanden und alle am Wohlergehen der Arbeiter Interessierten sollten auf eine alsbaldige gesetzliche Regelung zum Schutze von Leben und Gesundheit der betroffenen Arbeitnehmer hinwirken. Die Bearbeitung der Thomasschlacke muss unstreitig als gesundheitsschädliches und gefährliches Gewerbe betrachtet werden und daher sind die hierdurch entstehenden Erkrankungen der Atmungsorgane als Berufskrankheiten anzusehen und den Betriebsunfällen gleichzustellen.

Verhältnisse im Kraftverkehr und Kraftfahrberuf verschiedener Länder.

Ueber diesen Gegenstand hat das Sekretariat der diesjährigen Pariser Kraftfahrer-Konferenz der I.T.F. eine Reihe von Berichten vorgelegt. In der Annahme, dass die Kraftfahrer-Organisationen Wert darauf legen, auch über die Verhältnisse solcher Länder, deren Berichte vor der Konferenz nicht bearbeitet werden konnten, unterrichtet zu werden, beginnen wir an dieser Stelle mit der auszugsweisen Veröffentlichung der von den australischen Kollegen übermittelten Angaben, die ähnlich wie die bekannten Berichte angeordnet sind.

Australien.

I. Umfang und Entwicklung des Kraftverkehrs.

1.) Statistisches.

Es waren an zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen vorhanden:

im Jahre	Kraftwagen	Krafträder	Wagen für gewerbliche Zwecke	Insgesamt
1922/23	116 658	42 649	13 438 *)	172 745
1923/24	168 568	52 717	18 056 *)	239 341
1924/25	221 441	58 079	26 116 *)	305 636

*) hauptsächlich Lastkraftwagen.

Vorstehende Angaben sind dem „Official Year Book of the Commonwealth of Australia“ (Jahrgang 1926, No. 19) entnommen; seit 1925 hat sich aber eine gewaltige Ausdehnung des Kraftverkehrs bemerkbar gemacht, die, gering geschätzt, 40 % betragen dürfte.

Zu bemerken ist, dass die unter der Rubrik „Wagen für gewerbliche Zwecke“ angegebenen Zahlen unvoll-

(Forts. s. S. 143).

Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

TSCHECHOSLOWAKEI.

Die 8-stündige tägliche Arbeitszeit wurde in der neu gegründeten tschechoslowakischen Republik sofort nach Beendigung des Weltkrieges gesetzlich durchgeführt. Die Nationalversammlung beschloss am 19. Dezember 1918 die Einführung dieses Gesetzes, das auch auf das Personal der Eisenbahnen Anwendung findet, und bestimmte, dass es am 28. Januar 1919 in Kraft treten sollte. Allerdings war seine Anwendung auf die Eisenbahnen nicht ohne weiteres möglich. Dies kommt im Gesetz selbst dadurch zum Ausdruck, dass im ersten Paragraphen bereits für Transportunternehmungen eine Regelung der Arbeitszeit bewilligt wird, welche vom Achtstundentag abweicht und bestimmt, dass die gesamte Arbeitszeit im Zeitraume von 4 Wochen 192 Stunden nicht übersteigen soll. Im Kapitel „Ueberstundenarbeit“ wird das Prinzip der Dienstbereitschaft festgelegt, weil es heisst, dass in den der Oeffentlichkeit dienenden Betrieben für gewisse Bedienstetenkategorien die regelmässige Arbeitszeit verlängert werden kann, wenn der Bedienstete zwar länger am Dienorte in Bereitschaft steht, seine Arbeit aber nicht mehr als 6 Stunden täglich in Anspruch nimmt. Bei Eisenbahnunternehmungen hat über diese Festsetzung der Arbeitszeit der Eisenbahnminister zu entscheiden, nach vorheriger Einholung des Gutachtens der Vertreter der Bediensteten. Zwecks Durchführung des Gesetzes und Anpassung seiner Bestimmungen an die eigenartigen Verhältnisse im Eisenbahnbetrieb wurden vom Eisenbahnministerium verschiedene Verordnungen (Vollzugsvorschriften) erlassen, die am 1. Oktober 1919 in Kraft traten. Die Wirksamkeit des Gesetzes wurde jedoch soweit der Hilfsdienst in den Heizhäusern und der Verkehrsdienst in Frage kommen bis zum 31. Dezember 1919 aufgeschoben. Die Vollzugsvorschriften wurden nach und nach für die verschiedenen Dienstzweige herausgegeben, und zwar:

- 1) für den Zugförderungs- und Werkstättendienst;
- 2) für das Fahrpersonal;
- 3) für das Stationspersonal;
- 4) für die Bahnabteilung.

Vorher hatte der Minister der Sozialfürsorge bestimmt, dass das Gesetz auf Staatsämter keinen Bezug hat, sodass auch das beim Eisenbahnministerium und bei den Staatsbahndirektionen beschäftigte Personal nicht unter die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes fällt. Es ist nicht leicht, eine allgemeine Uebersicht über die Arbeitszeit des tschechoslowakischen Eisenbahnpersonals herzustellen, mit Rücksicht auf die verschiedenartige Regelung für die vorgenannten Gruppen. Wir halten es darum für angebracht, die einzelnen Vollzugsvorschriften im nachstehenden kurz zusammengefasst und nach Kapiteln geordnet, wiederzugeben, sodass diese Uebersicht von den beiden bereits veröffentlichten Berichten abweicht. Es gibt aber keine andere Möglichkeit, einen klaren Einblick in die tschechoslowakischen Verhältnisse zu gewinnen.

Nach der letzten Angabe der Unie waren bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen 139.651 Personen beschäftigt, deren durchschnittliche tägliche Arbeits- bzw. Dienstzeit war im:

	Personalbestand	Arbeits- bzw. Dienstzeit	
			Stunden
Verwaltungsdienst	7 090	$6\frac{2}{3}$	
Bau- und Bahnunterhaltungsdienst	28 481	8— $11\frac{1}{2}$	"
Stations- und Fahrdienst	63 192	8—10	"
Lokomotiv- und Heizhausdienst	20 981	8—9	"
Werkstättendienst	18 814	8	"
Fahrkartendruckereidienst	100	8	"
Materialdepotdienst	891	8	"
Beleuchtungsdienst	102	8—9	"

Die gesetzlichen Bestimmungen werden nicht derart eingehalten, wie es die Vorschriften fordern. Das Maximum von 192 Stunden wird überschritten, doch könnte infolge der organisatorisch zerrissenen Personalverhältnisse noch keine Besserung herbeigeführt werden. Momentan sind aber Verhandlungen im Gange.

ARBEITSZEIT.

Pro Tag innerhalb einer Gruppe von 28 aufeinander

Höchstens: **16** Stunden.Im Durchschnitt: höchstens **8** Stunden.**I. Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal.**

Die Arbeitszeit des Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonals darf in einem 4-wöchentlichen Zeitraum 192 Stunden nicht überschreiten. In die Arbeitszeit werden für diese beiden Gruppen eingerechnet:

1) *Die Vorbereitungszeit*; (für das Lokomotivpersonal: eine Stunde vor der regelmässigen Abfahrt des Zuges von der Station oder aus dem Heizhause; für Zugführer und Manipulanten auf Hauptbahnen: eine Stunde, und für die übrigen Zugbegleiter $\frac{1}{2}$ Stunde vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit der Zuges. Wo es die dienstlichen und örtlichen Verhältnisse erfordern, kann die Vorbereitungszeit bei Zugführern und Manipulanten bis zum Ausmasse von 2 Stunden verlängert werden. Auf Lokalbahnen beträgt die Vorbereitungszeit für die gesamte Zugpartie $\frac{1}{2}$ Stunde.)

2) *Die Fahrt mit dem Zuge laut Fahrplan*; (Zugverspätungen werden in die Arbeitszeit nicht eingerechnet. Eine besondere Entschädigung erfolgt nicht, denn die Entlohnung für Ueberstundenarbeit ist in dem Monatsfahrgeld inbegriffen. Bei dauernder Verspätung eines Zuges muss die Fahrdienstordnung umgearbeitet werden.)

3) *Hilfsarbeiten*; (für das Lokomotivpersonal: Vorheizen der Wagen, Dampfhalten der Lokomotive. Für eine Auswaschung der Lokomotive werden 5 Arbeitsstunden berechnet. Für das Zugbegleitungspersonal: sämtliche Verrichtungen im Dienste, welche die Anwesenheit der Zugpartie am Bahnhof erheischen, beispielsweise Ersetzung der Verschieber und vorübergehende Aufstellung ausserordentlicher Verschiebpartien bei Warenaufhäufung.)

4) *Sonstige Arbeiten*; (für das Lokomotivpersonal: Abstellen der Lokomotive — eine Stunde, wenn das Lokomotivpersonal selbst seine Lokomotive abstellt, oder 20 Minuten, wenn dies von anderen getan wird. Für Zugbegleitungspersonal: nach der fahrplanmässigen Ankunft des Zuges in der Endstation ist der gesamten Zugpartie $\frac{1}{4}$ Stunde als Hilfsarbeit auf Hauptbahnen einzuräumen; auf Lokalbahnen fällt dies weg.)

5) Für den Schulunterricht werden 2 Stunden im Monat eingeräumt.

6) Regiefahrten werden als Arbeitszeit gerechnet.

II. Stationspersonal.

Die Dienstleistung des Stationspersonals besteht aus faktischer Arbeit und aus der Dienstbereitschaft. Als faktische Arbeit wird die Uebergabe des Dienstes betrachtet. Die Dauer dieser Zeit wird je nach den Erfordernissen des betreffenden Dienstes besonders festgesetzt. Besteht die Dienstverrichtung nur in der wirklichen Arbeit, so darf die Arbeitszeit innerhalb eines Zeitraumes von 4 Wochen 192 Stunden nicht überschreiten. Wenn die Dienstleistung auch noch in der Bereitschaft besteht, so darf dieses Maximum überschritten werden, aber nur dann, wenn die Gesamtdauer der wirklichen Arbeit in einem Zeitraum von 4 Wochen nicht mehr als 144 Stunden beträgt. Diejenigen Gruppen, die nur im Tagdienst arbeiten und fortwährend beschäftigt sind, haben eine 8-stündige Schicht.

Der Dienst des Kanzleipersonals beträgt 8 Stunden täglich, welche den lokalen Verhältnissen angepasst sind.

III. Bahnabteilung.

Ueberall dort, wo der Bahnwärter mit den Arbeitsleistungen voll beschäftigt werden kann, wird die Dienstzeit im Zeitraum von 4 Wochen mit höchstens 192 Stunden bemessen. Ist aber in der Dienstzeit Bereitschaft inbegriffen, so gelten dieselben Bestimmungen wie für das Stationspersonal.

Die Bahnunterhaltungsarbeiter arbeiten nur am Tage eine 8-stündige Schicht.

Verschiedenes.

Im Reservedienst des Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonals wird im Turnus gearbeitet, ebenso wie im ununterbrochenen Dienst in Heizhäusern, Werkstätten, Elektrizitäts- und Gaswerken. Die nicht im Turnus eingereichten Arbeiter in Heizhäusern usw. arbeiten 48 Stunden in der Woche, wobei im Einverständnis mit den Vertrauensmännern die Arbeitszeit nach Belieben auf die Wochentage verteilt wird.

Arbeitszeitregelung für Gruppen, die nicht unter das Gesetz fallen:

Verwaltungspersonal beim Eisenbahnministerium und bei den Staatsbahndirektionen: Montag bis Freitag 7 Stunden pro Tag; Samstag 5 Stunden.

Frauenarbeit.

Frauenarbeit ist nur im Aufsichtsdienst auf der Strecke zulässig und darf nur in einzelnen, regelmässig wiederkehrenden Leistungen bestehen, wie Beleuchtung der Signalkörper, Bedienung von Schranken bei einzelnen Zügen, wenn sich diese Schranken in unmittelbarer Nähe des von der betreffenden Bahnwärterfamilie bewohnten Wärterhauses befinden. Frauen dürfen bei der Nacharbeit nicht beschäftigt werden. Es besteht aber eine Ausnahmegestimmung, welche die Beschäftigung von über 18 Jahre alten Frauen von 10 Uhr abends bis 5 Uhr früh zulässt, wenn dies der ununterbrochene Dienst im Betrieb oder besondere Rücksichtnahme auf öffentliche Interessen erheischt und die Arbeit der Frauen aus verhältnismässig wenig anstrengenden Verrichtungen besteht.

DIENSTSCHICHTEN.

folgenden oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tagen:

Höchstens: **16** Stunden.

DIENSTZEITEN.*Lokomotivpersonal.*

Die Dienstdauer der einzelnen Fahrt, einschliesslich Vorbereitung und Abstellen der Lokomotive beträgt höchstens: bei Schnellzügen 9, bei Personenzügen 11, bei Güterzügen und im Reserve-(Verschubs-)dienst 14 Stunden; auf Lokalbahnen 16 Stunden. Der Reserve-(Verschubs-)dienst wird im Turnus so eingerichtet, dass nach 12 Dienststunden 24, und nach der vierten Arbeitsschicht 36 Stunden Ruhezeit gewährt werden.

Zugbegleitungspersonal.

Die Dienstdauer bei Fahrten in einer Richtung darf grundsätzlich 12, im Falle unumgänglicher Notwendigkeit 14, ferner auf Lokalbahnen 16 Stunden nicht überschreiten. (Bei einer unmittelbar folgenden Rückfahrt kann die Gesamtdienstdauer bis auf 18 Stunden ausgedehnt werden, vorausgesetzt, dass der Dienst nicht in der Nacht, sondern in den Morgenstunden angefangen hat und eine Ruhepause von mindestens 2 Stunden in der Umkehrstation gewährt worden ist.) Die Reserve der Zugspartien ist derart einzurichten, dass von der Gesamtdienstleistung in den Fahrdiensteinteilungen etwa 10 % als Reservedienst vorbehalten wird. Der letzte Tag des Reservedienstes, an welchem die geringste Wahrscheinlichkeit der Uebernahme eines aussergewöhnlichen Zuges besteht, ist für die Schulung zu bestimmen.

Stationspersonal.

Die Diensttour (Dienstschicht) soll in Verhältnis zur Ruhezeit nach Möglichkeit höchstens 1 : 1 betragen, z.B. 12 Stunden Dienst, 12 Stunden Ruhe. Auf kleinen Stationen ist es aber nicht möglich, diese Bestimmung einzuhalten. Die Dienstschichten der Zugexpedienten und der Stationsvorstände hängen von der Anzahl Züge und den Verkehrspausen ab. So ist es möglich, dass Dienstschichten von 16 Stunden vorkommen, wenn Nachtzüge nicht verkehren. Natürlich werden aber Ruhepausen von mehreren Stunden am Tage gewährt, bezw. Ueberstunden und Dienstbereitschaftsüberstunden geleistet. Auf Stationen mit ununterbrochenem Tag- und Nachtdienst wird in Schichten gearbeitet, d. h. 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei, und nach jeder vierten Dienstschicht 36 Stunden frei. Der Stationsvorstand braucht keinen Nachtdienst zu verrichten, sodass es bisweilen notwendig wird, die Dienstschicht der Zugexpedienten auf 16 Stunden zu erhöhen und dieser eine Ruhezeit von 32 Stunden folgen zu lassen. Für die Telegraphisten gilt eine ähnliche Regelung: Tagesleistung 50 Telegramme. Für die Verschieber ist die Tagesleistung durchschnittlich auf 75 Wagen für eine Partie festgesetzt. Für Weichensteller, Weichenkontrolleure und Blocksignaldienstler in Stationen mit reinem Tagdienst wird die Bedienung von 24 Zügen als tägliche Arbeitsleistung betrachtet. Es kommen bei ununterbrochenem Tag- und Nachtdienst Turnusse von 16 Stunden Dienst und 16 Stunden Ruhe, bei regerem Verkehr von 12 Stunden Dienst und 18 Stunden Ruhe vor. Bei starkem Verkehr gelten dieselben Bestimmungen wie für Zugexpedienten. Lampisten arbeiten möglichst im Tagdienst eine 8-stündige Schicht; Wagenputzer bei intensiver Arbeit ebenfalls. Falls grössere Pausen eintreten, beträgt die Dienstschicht höchstens 12 Stunden. Die Arbeit im Desinfektionsdienst beträgt 8 Stunden. Es werden 15 Minuten für Waschen und Umziehen in die Arbeitszeit eingerechnet. Im allgemeinen kann gesagt werden, dass, wenn das Personal in 2 Partien eingeteilt wird, ein regelmässiger Wechsel in Tag- und Nachtschichten stattfindet.

Bahnabteilung.

Im turnusmässigen Bahnwärterdienst entsprechen dem Ausmasse von 192 Stunden Dienst im Zeitraume von 4 Wochen Turnusse im Verhältnis von 1 : 2, z. B. 12 Stunden Arbeit, 24 Stunden Ruhe. Wenn die Dienstverrichtung des Bahnwärters neben der Arbeit auch Bereitschaft enthält, wird die Dienstzeit nach Bedarf verlängert; dabei können die Turnusse jedoch höchstens im Verhältnis 1 : 1 bemessen werden, z. B. 16 Stunden Dienst und 16 Stunden Pause. Auch in diesem Falle hängt die Länge der Dienstschicht von der Zahl der innerhalb 24 Stunden verkehrenden Züge ab. Die Streckenarbeiter werden nur am Tage beschäftigt, sodass deren Arbeitsschicht sich auf 8 Stunden beschränkt.

RUHESCHICHTEN.

Mindestens: **6** Stunden.

RUHEZEITEN UND PAUSEN.*Lokomotivpersonal.*

Die Ruhezeit beträgt in der Regel in der Heimatstation 10, in der Umkehrstation 6 Stunden. Die Pausen in den Umkehrstationen werden als Ruhepausen gerechnet. Im Reserve-(Verschubs-)dienst entfallen auf eine Dienstschicht von 12 Stunden 52 Min. Arbeitspause.

Zugbegleitungspersonal.

In der Umkehrstation wird mindestens 6, in der Heimatstation mindestens 10 Stunden Ruhezeit gewährt. Die Zwischenzeiten in den Umkehrstationen sind als Ruhezeit anzusehen, ausser wenn die Anwesenheit des Bediensteten in der Station zwecks Bereitschaft ausdrücklich verlangt wird.

Stationspersonal.

Die Arbeitspausen ergeben sich aus allfälligen Ruhepausen in den einzelnen Verkehrspausen. Wird im Turnus gearbeitet, so werden sie bei einer 12-stündigen Dienstschicht mit ca. einer Stunde im ganzen bewertet.

Bahnabteilung.

Bei den Streckenbegehern sind die Pausen zwischen den einzelnen Streckenbegehungen derart zu regeln, dass die kürzeste Pause mindestens 2 Stunden beträgt. Bei nächtlichen Streckenbegehungen muss dem Begeher entweder vor oder nach derselben eine ungestörte Ruhepause von mindestens 8 Stunden eingeräumt werden. Die Arbeitspausen sind durch die einzelnen Verkehrspausen gegeben. Sie werden mit einer Stunde innerhalb des 12-stündigen Turnusses bewertet.

RUHETAGE.

Nach Paragr. 4 des Gesetzes muss den Angestellten unbedingt einmal in der Woche eine ununterbrochene Pause von wenigstens 32 Stunden gewährt werden, die in der Regel auf den Sonntag zu fallen hat. Dies findet jedoch nicht auf alle Bedienstete Anwendung, denn es heisst weiter, dass in Unternehmen mit durchgehendem Betriebe die Arbeitsschichten derart eingestellt werden müssen, dass die 32-stündige Ruhezeit stets wenigstens in der dritten Woche auf den Sonntag fällt.

Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal.

Jede Partie genießt in einem Zeitraum von 3 Wochen mindestens eine 32-stündige vollständige Ruhezeit, welche jedoch nicht immer auf einen Sonntag fallen muss.

Stationspersonal.

Die am Tage arbeitenden Bediensteten haben ein Mal wöchentlich und die in Tag- und Nachtschichten sich ablösenden Bediensteten mindestens ein Mal in drei Wochen, Anspruch auf eine 32-stündige Ruhezeit, nach Möglichkeit an einem Sonntag.

Bahnabteilung.

Dem Streckenbegeher ist ein Mal in der Woche eine Ruhezeit von 32 Stunden zu gewähren, die jede dritte Woche auf einen Sonntag zu fallen hat. Im turnusmässigen Dienst müssen die Bahnwärter wenigstens jede dritte Woche, soweit möglich am Sonntag, eine Ruhezeit von 32 Stunden erhalten. Diese Ruhezeit kann bei intensiver Dienstleistung auf 36 Stunden verlängert werden.

UEBERZEITARBEIT.

Sofern für die einzelnen Dienstzweige nicht ausdrücklich bestimmt ist, dass die Entlohnung für Ueberstundenarbeit in den Nebenbezügen begriffen ist, werden Ueberstunden mit einem 25 % igen Zuschlag bezahlt.

FERIEN.

Die Urlaubsregelung, welche am 5. März 1927 abgeändert wurde, richtet sich nach den Besoldungsgruppen und bisweilen sogar nach den Gehaltsstufen innerhalb der Besoldungsgruppen.

Die Bediensteten der tschechoslowakischen Staatsbahnen sind eingeteilt in:

1) *Beamte*: (a. Rechtsbeamte, b. technische Beamte, c. Sanitätsbeamte, d. Geometer und e. Betriebs- und Administrativbeamte). Anwärterzeit 3 Jahre.

2) *Eisenbahngagisten*: (1. Besoldungsgruppe: Werkmeister 1. Klasse, Maschinenmeister, etc. 2. Besoldungsgruppe: Werkmeister 2. Klasse, Lokomotivführer, Zugrevisoren, etc. 3. Besoldungsgruppe: Kanzlisten, Wagenmeister, etc.). Anwärterzeit 4—6 Jahre.

3) *Unterbeamte und Angestellte*: (1. Besoldungsgruppe: Vorleute, Zugführer, etc. 2. Besoldungsgruppe: Verschubsaufseher, Motorwagenführer, Signalschlosser, etc. 3. Besoldungsgruppe: Stellwerkwärter, Verschieber, Schaffner, Lokheizer, etc. 4. Besoldungsgruppe: Weichensteller, etc.). Anwärterzeit 4—5 Jahre.

4) *Hilfsbedienstete*: (a. Handwerker und provisorische Kanzleihilfen, b. die übrigen Hilfsbediensteten).

Obwohl die Dauer der Ferien auf Grund der Besoldung festgesetzt wird, so bedeutet dies in der Praxis doch, dass die Anzahl Urlaubstage mit der Anzahl Dienstjahre steigt.

Die Regelung lautet wie folgt:

<p>1. <i>Beamte</i> der 3. Besoldungsgruppe 5 Wochen " " 4.—7. " 3—4 " Beamtenanwärter " 2 "</p> <p>2. <i>Eisenbahngagisten</i>. 1. und 2. Besoldungsgruppe 3—4 " 3. Besoldungsgruppe 2—3 " Anwärter 2 "</p>	<p>3. <i>Unterbeamte und Angestellte</i>. 1. Besoldungsgruppe 8—21 Tage 2. " 8—18 " 3. und 4. Besoldungsgruppe 8—14 " Anwärter 8 " 4. <i>Hilfsbedienstete</i> (Arbeiter) 6—8 "</p>
---	---

Im Paragraph 59 der Dienstordnung kommt ein Passus vor, wonach den Bediensteten der jährliche Erholungsurlaub zu erteilen ist, wenn dies der Dienst zulässt und keine Substitutionsausgaben entstehen. Infolge des Personalabbaus befindet sich der Personalstand unter dem Normalstande, sodass besonders die Bediensteten des Exekutivdienstes in vielen Fällen auf den ihnen zustehenden Urlaub teilweise verzichten, oder aber denselben in mehreren Abschnitten genießen müssen.

In besonderen Fällen kann den älteren oder auf führenden Posten befindlichen Bediensteten eine Verlängerung des Urlaubs um 3—7 Tage, Bediensteten, die ihren Urlaub in der Zeit vom 15. Oktober bis 1. April absolvieren wollen, ein Zuschuss von 6—14 Tagen bewilligt werden. Diese Begünstigungen kommen jedoch nur in den seltensten Fällen in Betracht.

Ausserordentlicher Urlaub.

Der den Bediensteten aus besonderen Gründen bewilligte Urlaub (Beteiligung an der Beerdigung eines Familienmitgliedes, der Eltern, Grosseltern, Geschwister, Schwiegereltern, Entbindung der Gattin u. s. w.) wird nicht in den Erholungsurlaub eingerechnet, sofern der Urlaub auf jene Zeit beschränkt wird, welche ein derartiger Grund erfordert.

Die Vertrauensmänner erhalten gebührende freie Zeit zur Beiwohnung ihrer Ausschussitzungen.

VERSCHIEDENES.

Dienstpläne.

Bei der Erstellung der Fahrdienstordnungen (Turnusse des *Lokomotivpersonals*) haben die Vertrauensmänner der in Betracht kommenden Turnusgruppen mitzuwirken und sind die schriftlichen Turnusse jeder Gruppe von denjenigen Vertrauensmännern des Lokomotivpersonals mitzuunterzeichnen, welche dieselben mit den Vertretern der Direktion vereinbart haben.

In bezug auf das *Zugbegleitungspersonal* gilt die Bestimmung, dass die Verteilung der Arbeitszeit auf die einzelnen Arbeitstage in Einvernehmen mit den Vertretern des Personals auf Grund der Diensterteilung zu erfolgen hat.

Aufsicht.

Die örtlichen Vertrauensmännerausschüsse haben u. a. die Durchführung der gesetzlichen Verordnungen (Dienst- und Arbeitsordnungen, Achtstundentag, Turnustabellen) zu überwachen. Sie verleihen ihre Mitarbeit bei Untersuchungen in diesen Angelegenheiten.

Dem Zentralvertrauensmännerausschuss obliegt die Abgabe von Gutachten über die vom Eisenbahnministerium ausgearbeiteten Gesetzesvorlagen und Verordnungen und die Ausarbeitung von Initiativanträgen.

(Forts. v. S. 138).

ständig sind, da sie sich vornehmlich auf Lastkraftwagen beziehen. Die Zahl der leichten, im Warenbestelldienst verwendeten Geschäftskraftwagen, Omnibusse etc., die sehr erheblich ist, kann nicht angegeben werden, da diese in die Kategorie „Kraftwagen“ eingereiht sind.

Nach einer Statistik des Handelsdepartements der Vereinigten Staaten entfiel am 1. Januar 1926 auf 20 Einwohner ein Auto. Die Zahl der Kraftträder betrug zu diesem Zeitpunkt 77 081.

2.) Politik der Regierung.

Es gibt in Australien keine scharf umgrenzte Politik hinsichtlich des Kraftverkehrs. Die Hauptverkehrsadern bilden die für den Personen- und Güterverkehr eingerichteten Staatseisenbahnen und die von der Regierung überwachten Strassenbahnen. Dies trifft auf alle sechs australischen Staaten zu.

In Victoria hat das Eisenbahnministerium zwischen der Hauptstadt und bestimmten abgelegenen Provinzstädten Omnibuslinien eröffnet.

Im übrigen befindet sich fast der ganze zur Beförderung von Personen und Gütern eingerichtete Kraftverkehr in Händen privater Unternehmer, die den Staatsbahnen bis zu einem gewissen Grade Konkurrenz machen.

Die Ueberwachung des Kraftverkehrs erfolgt durch verschiedene staatliche und kommunale Körperschaften. Der Staat Victoria hat einige diesbezügliche Gesetze erlassen, worunter ein Gesetz für Kraftfahrzeuge (Motor Car Act) aus dem Jahre 1915, ein Nachtragsgesetz zu diesem aus dem Jahre 1924, genannt: Wege- und Fahrzeuggesetz (Highways and Vehicles Act), ein Ueberlandstrassen-Gesetz, Strassenbau-Gesetz, Gesetz für den Kraftomnibus-Verkehr etc., welche sich sämtliche mit dem Kraftwagenverkehr befassen und diesen regeln.

Es gelten gewisse Einschränkungen. So darf ein Kraftwagen, es sei denn, dass hierzu eine besondere Erlaubnis erteilt wird, nicht in den Verkehr gebracht werden, wenn die Breite des Wagens einschliesslich Ladung 8 Fuss (1 Fuss ca. 30½ cm) und die Höhe einschl. Ladung 12 Fuss übersteigt, ferner, wenn das Eigengewicht zuzüglich Ladung 8 Tonnen und das auf einer Achse lastende Gewicht 2/3 des Eigengewichts und des Gewichtes der Ladung übersteigt.

Bei einem Anhänger mit oder ohne Ladung darf das Gewicht nicht mehr als 5 Tonnen betragen.

Die Verwendung metallener Radkränze und sonstiger Bereifungen, die eine gewisse Dicke des Gummis nicht aufweisen, ist verboten.

Bezüglich der von den Automobilhaltern zu zahlenden Steuern und Abgaben ist folgendes zu bemerken:

Jedes Kraftfahrzeug muss amtlich eingetragen werden. Ausser der Gebühr von 5 sh. für den Führerschein ist beim Polizei-Departement (Meldeabteilung für Kraftwagen) eine jährliche Eintragungsgebühr zu entrichten, deren Höhe auf Grund der PS und des Gewichtes des Fahrzeuges bemessen wird.

Nach den neuesten amtlichen Aufzeichnungen sind im Jahre 1924/25 in Australien an Gebühren für die Eintragung von Kraftwagen £ 1 326 672 und für Führerscheine £ 88 508, insgesamt £ 1 415 180 entrichtet worden.

3.) Kraftdroschken- oder Omnibusunternehmen.

Kraftverkehrsunternehmen sind in Australien keinen Konzessionsvorschriften unterworfen.

4.) Zahl der Kraftfahrer.

Ueber die Zahl der vorhandenen Kraftwagenführer können zur Zeit keine Angaben gemacht werden.

Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

DEUTSCHLAND.

(Schluss).

B. Arbeitsschutz.

Arbeitszeit.

Nach dem Arbeitszeitgesetze vom 23. Dezember 1923 gilt der Achtstundentag. Er kann aber für das Personal der Bahnen öffentlichen Verkehrs bis zu 10 Stunden ausgedehnt werden.

Auf tarifvertraglichem Wege und durch Entscheidung der Schlichtungsinstanzen ist die Arbeitszeit für die Strassen- und Kleinbahner in der Weise geregelt, dass:

für ca. 20 % aller Betriebe die 8-stündige durchschnittliche Arbeitszeit gilt,
für ca. 78 % die 8½—9-stündige durchschn. Arbeitszeit,
für ca. 2 % die 10-stündige durchschn. Arbeitszeit.

Die Einführung einer 10-stündigen Arbeitszeit war nur in einigen kleinen Betrieben möglich, deren Personal unorganisiert war.

Schichtdauer.

Die höchste Schichtdauer ist für das Fahrpersonal verschieden und beträgt bei 8-stündiger Arbeitszeit 12 Stunden, bei 8½ bis 9-stündiger Arbeitszeit 14 bis 16 Stunden. Diese Höchstschichtdauer kommt jedoch nur sehr selten vor; fast die Hälfte der Dienste sind durchgehend.

Freie Tage.

Laut Tarifvertrag hat das Fahrpersonal für je 6 Arbeitstage Anspruch auf einen freien Tag, d.h. auf 52 freie Tage im Jahr. Davon haben mindestens 7 auf einen Sonn- oder Feiertag zu fallen. Das Arbeitspersonal verrichtet keine Arbeit an Sonn- und Feiertagen, es sei denn, dass es zum Fahrdienst herangezogen wird. In diesem Falle gilt dieselbe Regelung wie für das Fahrpersonal.

Sozialversicherung.

Wie aus obenstehendem hervorgeht, nehmen die Strassen- und Kleinbahner in bezug auf die Arbeitszeit eine Sonderstellung in ungünstigem Sinne ein. Dies trifft auf die Sozialversicherung nicht zu. Die Reichsversicherungsordnung (bestehend aus Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung) findet auf die Strassen- und Kleinbahner als Minimalbestimmung Anwendung. Unternehmungen wie städtische Regiebetriebe treffen im allgemeinen selbst Fürsorgemassnahmen für ihr Personal. In diesem Falle ist das Personal versicherungsfrei.

Es würde zu weit führen, in diesem Berichte die Reichsversicherungsordnung zu analysieren; es genügt, darauf hinzuweisen, dass die Strassen- und Kleinbahner auf diesem Gebiete den Industriearbeitern nicht nachstehen, sondern manchmal bessergestellt sind.

Strafrechtliche Verfolgung der Klein- und Strassenbahner.

Infolge der Eigenart der Eisen- und Strassenbahn-

betriebe hat man durch das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1871 besondere Strafbestimmungen geschaffen, die nicht nur auf Aussenstehende, sondern auch auf das Personal Anwendung finden. Für letzteres sind sogar härtere Strafen vorgesehen.

Bestrafungen können erfolgen, wenn :

1) *der Transport der Eisenbahn in Gefahr gesetzt wird;* (Par. 316 lautet : „Wer den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 900 Mark und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängnis bis zu 3 Jahren bestraft. Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen. Wird ein Angestellter verurteilt, so kann er zugleich für unfähig zu seiner Beschäftigung im Dienst überhaupt oder in bestimmten Zweigen erklärt werden.“)

2) *eine Körperverletzung verursacht wird;* (Geldstrafe bis zu 900 Mark oder Gefängnis bis zu drei Jahren);

3) *der Tod eines Menschen verursacht wird;* (Gefängnis bis zu 5 Jahren).

Obwohl die Bahn in erster Linie haftbar ist, kann der in Frage kommende Bedienstete zum *Ersatz von Sachschaden durch Rückgriffsrecht* der Bahnverwaltung herangezogen werden. Für Haftung von Sachschaden kommt Par. 823 des bürgerlichen Gesetzbuches in Betracht, worin es heisst : „Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.“

Als Ergänzung der Strafbestimmungen kommen noch *Polizeiverordnungen* für Strassenbahnbetriebe in Betracht, die von den Aufsichtsbehörden (Innenministerium und Regierungspräsidenten) erlassen werden. Sie waren so mannigfaltig, dass schon im Jahre 1906 das Preussische Ministerium eine Musterpolizeiverordnung veröffentlichte, die allgemein eingeführt wurde.

Pflichten des Betriebspersonals.

Wenn Fuhrwerke, Reiter, Radfahrer oder Fussgänger sich auf der Bahn befinden oder sich ihr nähern, hat der Wagenführer rechtzeitig Warnungszeichen zu geben, langsam zu fahren und zu halten, sofern dies erforderlich ist, um Beschädigung von Personen oder Sachen zu vermeiden.

Der Wagenführer hat beim Verlassen seines Standes durch Abziehen der Kurbeln, Anziehen der Handbremse und erforderlichenfalls durch Anwendung sonstiger Vorrichtungen zu verhüten, dass der Wagen sich in Bewegung setzt oder durch Unbefugte in Bewegung gesetzt werden kann.

Abgesehen von den durch die Aufsichtsbehörden etwa zugelassenen und durch Veröffentlichung ausdrücklich bekanntgegebenen Ausnahmen dürfen über die für die Besetzung der Innen- und Aussenplätze des Wagens festgestellte Normalzahl hinaus weitere Personen nicht aufgenommen werden.

Strafbestimmungen.

Zu widerhandlungen gegen diese Verordnung werden, soweit nicht nach den bestehenden Gesetzen eine

höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 60 Mk., im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

Die deutsche Organisation ist der Ansicht, dass Zusammenstöße bei den Haupteisenbahnen, Privateisenbahnen und Strassenbahnen unmöglich nach den gleichen Strafbestimmungen behandelt werden können. Besonders in den letztgenannten Betrieben kommen Zusammenstöße häufig vor; sie sind aber mit viel geringerem Schaden verbunden als bei Kollisionen in den erstgenannten Betrieben. Nach Ansicht der Organisation dürfen die allgemeinen Strafbestimmungen für das Personal der Haupt-, Neben- und Kleinbahnen nur dann Anwendung finden, wenn gröbliches Verschulden vorliegt; für andere Vergehen sollen Strafbestimmungen geschaffen werden, wie sie jetzt in der preussischen Muster-Polizeiordnung enthalten sind. Auf die Strassenbahnen sollen die allgemeinen Strafbestimmungen keine Anwendung finden, sondern lediglich die Polizeiverordnungen.

Das Rückgriffsrecht der Verwaltung soll nur Anwendung finden dürfen, wenn eine vorsätzliche Schuld gerichtlich festgestellt ist.

Gesetzliche Bestimmungen für Kleinbahnen und Strassenbahnen und Autobuskonkurrenz.

Nach dem Eisenbahngesetz und der Verkehrsordnung bestehen Verpflichtungen, Transportverträge abzuschliessen und keinen Absender in Hinsicht auf die Zeit der Beförderung und die Tarife zu bevorzugen. Im Interesse des öffentlichen Verkehrs ist bei der Genehmigung durch die zuständige Behörde über den Fahrplan und über die Beförderungspreise das Erforderliche festzustellen. Zugleich sind die Zeiträume zu bezeichnen, nach deren Ablauf die Feststellungen geprüft und wiederholt werden müssen. Innerhalb eines bei der Genehmigung festzusetzenden Zeitraumes von mindestens 5 Jahren nach der Eröffnung des Bahnbetriebes steht dem Unternehmer die Festsetzung der Beförderungspreise frei. Bei der Prüfung der Beförderungspreise ist auf die finanzielle Lage des Unternehmens sowie auf eine angemessene Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals Rücksicht zu nehmen. Der Fahrplan, die Beförderungspreise sowie die Einteilung derselben sind vor ihrer Einführung öffentlich bekannt zu machen. Die eingesetzten Beförderungspreise haben gleichmässig für alle Personen oder Güter Anwendung zu finden. Für die Kleinbahnen liegen die Tarife etwas höher als bei der Reichsbahn. Sie richten sich nach den örtlichen Verhältnissen. Bei Strassenbahnen sind die Tarife fast ausschliesslich durch die örtlichen Verhältnisse beeinflusst, jedoch ist eine gewisse Einheitlichkeit im System vorhanden. Entweder gelten Einheits-Fahrpreise oder aber es besteht ein Zonentarif. Sofern die Klein- und Strassenbahnen selbst dazu übergegangen sind, Autobuslinien zu eröffnen, arbeiten diese mit starker Unterbilanz; immerhin wird die fremde Konkurrenz ausgeschaltet.

Die Bahnen schliessen mit den in Frage kommenden Gemeinden Verträge ab, in welchen die finanziellen Verpflichtungen enthalten sind. Soweit sie nicht selbst eigene Bahnkörper besitzen — und das ist in den Städten fast niemals der Fall —, sind sie verpflichtet, neben den Angaben vom Brutto- oder Reingewinn, auch die Unterhaltskosten der Strasse bis zu 30 cm. der äusseren Schienengrenze zu übernehmen. Die finanziellen Leistungen an die Gemeinden sind nicht sehr erheblich, weil Beschwerden über zu hohe Abgaben nur selten erhoben werden.

Auch Autobusbetriebe unterstehen gesetzlichen Bestimmungen über Beförderungszwang, soweit eine polizeiliche Betriebserlaubnis einzuholen ist. Dies hat auf Grund der vom Polizei- oder Regierungsbezirk zu erlassenden Polizeiverordnungen zu geschehen. Diese bestimmen auch die Beförderungspreise, wobei die Interessenten, auch Arbeitnehmer, gehört werden. Für die reine Güterbeförderung bestehen keinerlei gesetzliche Bestimmungen. Die Konkurrenz bestimmt die Höhe der Frachten; die Höhe der Fahrpreise für Personenverkehr ist sehr verschieden. In geschlossenen Ortschaften liegt der Preis in der Regel um ein geringes höher als für Strassenbahnen.

Normierung des Wagenparks.

In bezug auf die Normierung des Strassenbahnwagenparks ist festzustellen, dass:

- 1) im allgemeinen der Wagenpark jedes Betriebes einer bestimmten Normierung unterworfen ist;
- 2) die Unternehmer für die Verjüngung des Wagenparks und die Ausstattung der Wagen mit den neuesten Errungenschaften grosses Interesse zeigen;
- 3) die Frage, welche Bremsen die beste Bremswirkung erzielen, noch strittig ist;
- 4) die automatische Kuppelung bei den Strassenbahnen und Privateisenbahnen noch keinen Eingang gefunden hat.

Zurzeit gehen die Strassenbahnen im allgemeinen dazu über, ihren gesamten Betrieb zu modernisieren, sodass wir fast überall neues Wagenmaterial auftauchen sehen. Diese Wagen sind, soweit sich das übersehen lässt, praktisch eingerichtet und weisen wenig Mängel auf; in den Kreisen des Personals hören wir jedenfalls keinerlei Klagen.

Es wird mit den Unternehmern sofort verhandelt, sobald sich etwas Unpraktisches am Wagen bemerk-

bar macht. Durch die gesetzliche Haftpflicht sind die Verwaltungen schon selbst gezwungen, mit der grössten Vorsicht zu Werke zu gehen, weil sie in fast jedem Falle zur Tragung des verursachten Schadens verurteilt werden.

Was die Bremsen betrifft, so sind verschiedene Systeme vorhanden, wie Luftdruckbremsen, elektrische Magnetbremsen, Handbremsen, usw. Alle drei Systeme werden angewandt, je nach den Orten und auch nach der Dichte des Verkehrs. Nach Ansicht des Personals ist die Luftdruckbremse die bessere, weil sie leicht zu handhaben ist und gegenüber der elektrischen Magnetbremse Stösse beim Bremsen verhindert. Jedoch werden von den Technikern fortgesetzt neue Bremsen ausprobiert.

Bisher haben die Unternehmer es aus finanziellen Gründen abgelehnt, die automatische Kuppelung einzuführen. Sie wiesen dabei auf die Reichsbahn hin, wo man aus dem Versuchsstadium auch noch nicht herausgekommen sein soll. Die Aufsichtsbehörden, an welche wir uns wiederholt wandten, versprochen, eine Untersuchung einleiten zu wollen. Zum Abschluss sind sie bisher noch nicht gekommen. Für die Privateisenbahnen ist indessen die Einführung der automatischen Kuppelung genau so eine dringende Notwendigkeit, wie für die Reichsbahn. Die Bahnen klagen aber über Geldmangel und finden Glauben bei den Aufsichtsbehörden. Bei den Strassenbahnen geht man dazu über, Ringlinien einzuführen oder die Endhaltestellen durch Schleifen zu ersetzen. Daher sind unsere Forderungen bisher unerfüllt geblieben.

Bei der Mehrzahl der Wagen sind die Plattformen abgeschlossen; allerdings sind noch einige Betriebe vorhanden, besonders in Kleinstädten, wo die Abschliessung der Plattformen noch nicht vorgenommen ist. Bei starkem Verkehr in grossen Städten ist es auch möglich, dass alte nicht abgeschlossene Wagen vorübergehend wieder in Betrieb gesetzt werden.



Chris Damm in seiner wahren Gestalt.

Die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Seeleute-Organisationen führen eine tatkräftige, systematische Aktion durch zur Eroberung des Achtstundentages für die Seeleute.

Zu diesem Zwecke ist bereits im Januar 1926 mit der *International Seafarers' Federation* — einer zwar unbekannt, aber, da ihr der englische Seeleuteverband angehört, doch immerhin nicht zu übersehenden internationalen Organisation — ein gemeinsames Programm ausgearbeitet worden, in dem die Forderung des Achtstundentages an Bord u. zw. für die Seeleute aller Kategorien und aller Länder aufgestellt wurde.

In seiner Sitzung vom 21. und 22. Februar ds. Js.

erwog der Seeleute-Beirat der I.T.F. die nötigen und durchführbaren Massnahmen, um diese Programmforderung bei den Reedern durchzusetzen.

Es ist bekannt, wie seither die Propaganda hierfür getrieben worden ist. Auf alle mögliche Weise wurde versucht, die Seeleute für den kommenden Kampf zu interessieren, sie dazu aufzumuntern und vorzubereiten. Tausende von Manifesten wurden in den Häfen von 5 Weltteilen verbreitet, es wurden Propagandakarten verkauft, Unterschriften gesammelt und Meetings abgehalten, in denen Redner von verschiedener Nationalität zu den Seeleuten sprachen.

Der Seeleute-Beirat der I.T.F. hat in der Erkenntnis, dass die Aktion nur dann von Erfolg gekrönt sein wird, wenn *alle* Seeleute sich rege daran betätigen, wenn *alle* Seeleutegewerkschaften Mitglied der I.T.F. sind und sich von ihr führen lassen den Sekretär der I.T.F. beauftragt, sich auch mit den nichtangeschlossenen Seeleuteorganisationen in Verbindung zu setzen, um zu versuchen, sich mit ihnen im Hinblick auf eine gemeinsam durchzuführende Aktion zu verständigen.

Die auf Grund dieses Beschlusses unternommenen

Schritte sind nicht ohne Erfolg geblieben. So hat z.B. die französische Seeleuteorganisation zugesagt, mit allen Kräften mitzuarbeiten; der Seeleuteverband Neuseelands erklärte sich bereit, gemeinsam mit uns für die Sicherung des Achtstundentages auf See zu kämpfen und selbst der japanische Seeleuteverband zeigte durch eine diesbezügliche Erklärung, daß er nicht ins Hintertreffen geraten wird.

Verwunderlich und bedauerlich ist es daher, dass die *International Seafarers' Federation* bisher versäumt hat, sich zu dem an sie gerichteten Schreiben zu äussern. Alle schriftlichen und mündlichen Versuche, eine klare Antwort zu erhalten auf die Frage, ob die I.S.F. und die beiden, ihr noch angeschlossenen Organisationen — die *National Seamen's Union* in England und die *International Seamen's Union of America* in den Vereinigten Staaten — bereit sind oder nicht, mit uns für den Achtstundentag zu kämpfen, sind bis jetzt fruchtlos gewesen. Die bei uns eingegangenen Briefe des Herrn Chris Damm, Sekretär der I.S.F., stellen durchweg ausweichende Antworten und missglückte Versuche ihres Verfassers dar, den Beleidigten zu spielen; von einer deutlichen und endgültigen Antwort auf unsere Frage kann keine Rede sein.

Mittlerweile hielt aber Herr Chris Damm allem An-

schein nach den Augenblick für gekommen, die Maske vom Gesicht zu nehmen und ohne eine schriftliche Antwort durch seine Haltung so deutlich zu erkennen zu geben, was die Seeleute und die von ihm vertretenen Gewerkschaften zu erwarten haben, dass gar keine weiteren Zweifel mehr darüber bestehen können.

Am 2. Oktober ds. Js. hielt die der I.T.F. angehörende holländische Organisation der Seeleute in Rotterdam eine stark besuchte öffentliche Seeleute-Versammlung ab, in der 6 Redner aus verschiedenen Ländern auftraten. Unmittelbar nach der Eröffnungsrede des Vorsitzenden begann ein kleines Grüppchen von Personen, in deren Mitte sich auch Herr Chris Damm befand, Spektakel zu machen mit der deutlichen Absicht, die Versammlung zu sprengen. Als ihnen dies nicht glückte, verliessen die Krakeeler laut schreiend und mit der Aufforderung an die Anwesenden, ihnen zu folgen, die Versammlung. Nur ganz Vereinzelte haben dieser Aufforderung entsprochen. Einer der wenigen, die sich diesen Krakeelern beigesellten, ihnen folgten, war Herr Chris Damm.

Die für den Achtstundentag kämpfenden Seeleute wissen nun, was sie von diesen Herrschaften — Chris Damm und die von ihm angeblich vertretenen Organisationen — zu erwarten haben.

Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern.

NORWEGEN.

I. Löhne.

Gruppe	Grosse	Kleine	Küsten-
	Fahrt	Fahrt	fahrt
	N. Kr.	N. Kr.	N. Kr.
A. Deckpersonal.			
Bootsmann	178.—	185.—	185.—
Zimmermann	178.—	185.—	185.—
Vollmatrose	160.—	172.—	172.—
Leichtmatrose	85.—	100.—	100.—
Junge	61.—	65.—	65.—
B. Maschinenraumpersonal.			
Hilfskesselwärter	178.—	185.—	185.—
Schmierer oder Motor-			
mann	178.—	185.—	185.—
Heizer	165.—	177.—	177.—
Trimmer	93.—	105.—	105.—
Lehrjunge (Motorschiff)	40.—	43.—	43.—
C. Bedienungspersonal.			
Koch-Steward	250.— bis 300.—	275.—	275.—
Messraumsteward	56.—	43.— bis 68.—	43.— bis 68.—
Stewardsgehilfe	100.—	—	—
Salonsteward	45.—	—	—
Pantryman	205.— bis 300.—	—	—
Proviantlagermeister	308.—	—	—
Oberkoch	342.—	333.—	333.—
Alleinkoch	176.— bis 198.—	263.—	263.—
2. Koch	189.—	196.—	196.—
Kochsmaat	45.— bis 72.—	42.— bis 67	42.— bis 67.—

Bemerkungen.

Farbige Mannschaften werden nur in der ostasiatischen Fahrt, jedoch sehr selten beschäftigt. Sie erhalten dann die selben Heuersätze wie die weissen Seeleute ausbezahlt.

Für das Bedienungspersonal gelten noch folgende Sätze :

A. Passagierdampfer der Norwegen-Amerika-Linie.

	N. Kr. pro Monat
Steward 1., 2. und 3. Klasse	308.—
Proviantlagermeister	308.—
Proviantaufseher	171.—
2. Proviantaufseher	146.—
Oberkoch	471.—
Koch, 1. Klasse	342.—
Koch, 2. Klasse	308.—
Koch, 3. Klasse	308.—
Kochsmaat	197.—
Kochsjunge	45.— bis 72.—
1. Pantryman, 1. Klasse	300.—
2. „ 1. Klasse	188.—
1. „ 2. Klasse	300.—
2. „ 2. Klasse	188.—
Pantryman, 3. Klasse	205.—

B. Passagierfahrt mit England, Frankreich, Belgien, Holland, Deutschland und Island.

Obersteward auf den Dampfschiffen „Jupiter“ und „Leda“	423.—
Obersteward auf andern Schiffen	400.—
Oberkoch auf den Dampfschiffen „Jupiter“ und „Leda“	338.—
Oberkoch auf andern Schiffen	283.—
2. Koch	189.—
Kochsjunge (je nach Leistungen)	45.— bis 72.—

„Tramp“-Schiffe oder Frachtdampfer in der Auslandsfahrt.

Steward auf Schiffen bis zu 20 Köpfen Besatzung, ausschliesslich Küche	257.—
Steward auf Schiffen von 21 bis 30 Köpfen Besatzung, ausschliesslich Küche	274.—
Steward auf Schiffen mit mehr als 30köpfiger Besatzung	300.—
Koch mit 2 Jahren Fahrtzeit als Koch : Auf Schiffen bis zu 20 Köpfen Besatzung, ausschliesslich Küche	176.—
Auf Schiffen mit mehr als 20 Köpfen Be- satzung, ausschliesslich Küche	198.—
Kochsjunge (nach Leistungen)	43.— bis 68.—

Interskandinavische Passagierfahrt.

	N. Kr. pro Jahr
Obersteward auf Expressdampfern	4 496.—
„ auf andern Schiffen	3 663.—
	N. Kr. pro Monat
Oberkoch auf Expressdampfern	333.—
„ auf andern Schiffen	263.—
2. Koch	196.—
Kochsjunge	42.— bis 67.—

Interskandinavische „Tramp“-Fahrt.

	N. Kr. pro Monat
Steward	275.—
Koch	204.—
Kochsjunge	42.— bis 67.—

II. Arbeitszeit.

A. Deckpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Deckpersonal :

- a.) auf See : im allgemeinen 10, auf einzelnen Schiffen 8 Stunden;
- b.) im Hafen und auf der Reede : 8 Stunden;
- c.) an Tagen der Ankunft und Abreise : 11 Stunden;
- d.) in den Tropen : 7 Stunden.

Es besteht das Zweiwachensystem.

Ein Teil der Besatzung wird als Tagelöhner abgeteilt und arbeitet 8 bis 10 Stunden täglich.

Die Arbeitszeit ist auf allen Schiffstypen gleich.

Zwischen weisser und farbiger Besatzung wird kein Unterschied gemacht.

Ueberarbeit ist bis zu 21 Stunden wöchentlich zulässig.

Der Verband hat hinsichtlich der Arbeitszeit Verbesserungen im Gesetze gefordert und Einführung des Dreiwachensystems.

Der Ueberstundensatz beträgt für alle Chargen eine Norwegische Krone.

B. Maschinenraumpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Maschinenraumpersonal :

- a.) auf See : 8 Stunden;
- b.) im Hafen und auf der Reede : 8 Stunden;
- c.) an Tagen der Ankunft und Abreise : 8 Stunden;
- d.) in den Tropen : 7 Stunden.

Es besteht das Dreiwachensystem.

Ein Teil der Besatzung wird als Tagelöhner abgeteilt und arbeitet 8 Stunden täglich.

Zwischen weisser und farbiger Besatzung wird kein Unterschied gemacht.

Die Arbeitszeit ist auf allen Schiffen gleich.

Heizer haben in der gemässigten Zone 3 1/2 Tonnen,

in den Tropen 3 Tonnen täglich zu verarbeiten; Trimmer überall 9 Tonnen täglich.

Ueberarbeit ist bis zu 21 Stunden wöchentlich zulässig.

Zwecks Einschränkung der Ueberarbeit hat der Verband eine Aenderung des Arbeitszeitgesetzes und die Einführung des Vierwachensystems für Heizer gefordert.

Der Ueberstundensatz beträgt für alle Gruppen eine norwegische Krone.

C. Bedienungspersonal.

Hierüber wurden keine Angaben gemacht.

III. Allgemeines.

Die Seeleute werden im Heimathafen durch Vermittlung der kommunalen Arbeitsnachweise von den Seemannsämtern, im Auslande von den Konsuln angemustert.

Die Heuer wird in allen Häfen, wo geladen oder gelöscht wird, ausbezahlt.

Ein Teil der Heuer kann an die Familie des Seemanns durch Ziehscheine in den Büros des Reeders oder durch Scheck ausbezahlt werden.

Vorschüsse werden nach Vereinbarung geleistet.

Auf Wunsch des Seemanns kann der Vorschuss dritten Personen ausbezahlt werden.

Bemannungsskala.

Es besteht eine gesetzliche Bemannungsskala, die wir untenstehend aufführen.

Schiffe von über 2 000 B.R.T. müssen einen Bootsmann an Bord haben. Das Mitführen eines Zimmermanns ist nur nötig, wenn das Schiff aus Holz ist.

Auf Schiffen mit B. R. T.	Voll- matrosen	Leicht- matrosen	Jungmänner oder Jungen
200 bis 500	2	2	—
500 „ 700	2	2	1
700 „ 1500	3	2	1
1500 „ 3000	3	2	2
3000 „ 4000	4	3	2
4000 „ 5000	4	3	3
5000 „ 6000	5	3	3
6000 „ 7000	5	4	3

Auf Schiffen über 7 000 Tonnen muss für jede weiteren 1 000 Tonnen ein Vollmatrose mehr mitgeführt werden.

Das Maschinenraumpersonal hängt vom Kohlenverbrauch ab und zwar entfällt auf jede täglich verfeuerten 3 1/2 Tonnen ein Heizer (in den Tropen auf je 3 Tonnen). Beträgt die Zahl der Feuer sieben oder mehr, so entfällt bei jeder Wache auf jedes vierte Feuer ein weiterer Heizer. Schiffe mit mehr als 16stündiger Fahrt täglich müssen mindestens 3 Heizer an Bord haben, wenn der Kohlenverbrauch mehr als 5 Tonnen täglich beträgt. Schiffe mit einem täglichen Kohlenverbrauch von 9 bis 18 Tonnen müssen einen Trimmer mit sich führen und für jede weiteren 10 oder angefangenen 10 Tonnen einen weiteren Trimmer.

Das Bedienungspersonal hängt vom Umfang der Besatzung ab. Schiffe mit einer Besatzung von 5 bis 10 Köpfen müssen ausserdem noch einen Mann mitführen, der die Mahlzeiten zubereiten kann. Bei einer Besatzung von 24 Köpfen muss ausserdem noch mitgeführt werden : ein Koch, ein Steward und ein Kochsjunge. Auf Segelschiffen ist die Abteilung Bedienungspersonal etwas kleiner.

(Fortsetzung folgt).

NOTIZEN

Die Personenfahrpreise in verschiedenen Ländern.

Die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ veröffentlicht in ihrer Nummer 3 vom Monat November eine vergleichende Tabelle über die bei den Eisenbahnen der verschiedenen Länder Europas gültigen Fahrpreise. Wir geben nachstehend die Zusammenstellung, welche Länder mit hochstehender und beständiger Währung betrifft, wieder.

Eil- und Personenfahrpreise in Goldmark.

Deutschland.

50 km				100 km				300 km			
1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.
5,40	3,80	2,50	1,70	10,08	7,50	5,00	3,30	32,40	22,60	15,00	9,90

Schweden.

11,20	5,60	3,64	—	20,16	10,08	6,72	—	45,36	22,68	15,12	—
-------	------	------	---	-------	-------	------	---	-------	-------	-------	---

Niederlande.

4,16	3,32	2,38	—	8,33	6,63	4,68	—	22,44	17,85	12,66	—
------	------	------	---	------	------	------	---	-------	-------	-------	---

Schweiz.

6,07	4,25	3,03	—	12,15	8,50	6,07	—	29,16	20,41	14,58	—
------	------	------	---	-------	------	------	---	-------	-------	-------	---

England.

6,60	5,30	4,00	—	13,20	10,60	8,00	—	39,60	31,80	24,00	—
------	------	------	---	-------	-------	------	---	-------	-------	-------	---

Die Zeitung bemerkt hierzu, dass man den Vergleich schon allein deshalb nicht auf eine bestimmte Wagenklasse beschränken dürfe, weil die Bedeutung der einzelnen Wagenklassen in den einzelnen Ländern ganz unterschiedlich sei. Während die 3. Wagenklasse in den meisten Ländern die niedrigste sei, bietet die Deutsche Reichsbahn neben Polen die noch billigere vierte Wagenklasse, auf die in Deutschland mehr als 60 % aller gefahrenen Personenkilometer fallen würden.

Eisenbahn- und Kraftwagenlinien in den Vereinigten Staaten.

Am 1. Juli 1927 betrieben 52 Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten insgesamt 800 Kraftomnibusse. 44 dieser Gesellschaften haben teils als Zufuhrlinien für die Bahn, teils als Ersatz für diese, bestimmte Linien eingerichtet. Die von Eisenbahnen betriebenen Kraftomnibuslinien hatten eine Länge von wenig mehr als 8 000 Meilen. Der Betrieb liegt nicht immer in Händen der Eisenbahnen selbst. Hierfür kommen nur 20 Unternehmen in Betracht; 28 Gesellschaften haben den Betrieb Nebengesellschaften und 6 Unternehmen besonderen Kraftwagen-Gesellschaften übertragen.

Die Zahl der im Eisenbahndienst verwendeten Lastkraftwagen ist erheblich höher. Am 1. Juli 1927 fanden bei 46 Gesellschaften 2 466 Lastkraftwagen, 213 Zugmaschinen und 753 Anhänger Verwendung. 41 Gesellschaften verwenden dieses Material für die Güterbeförderung nach Endstationen und 3 für die Güterbestäuterel. 7 Eisenbahnen haben den Dienst Nebengesellschaften übertragen und 40 Verträge mit anderen Gesellschaften abgeschlossen.

Der Kraftwagen in der Wüste.

Seit 1923 ist zwischen Beirut (franz. Syrien) und Bagdad auf einer Strecke von 600 Meilen ein Kraftomnibusdienst eingerichtet. Der grösste Teil der Strecke wird in der Wüste zurückgelegt. Die Wagen sind sechsrädrig und mit allen Einrichtungen versehen, die auf einem Trajekt, wo man bisweilen 100 Meilen von jeder Wasserquelle entfernt ist, nötig sind. Diese Kraftwagenlinie gehört zur Zeit einem französisch-englischen Konsortium, das besteht aus der *Anglo-Persian Company Ltd.*, der *Banque Ottomane*, der *Banque Impériale de Perse*, *Gebr. Stern*, London, der *Banque de Paris et des Pays Bas*, dem *Crédit français Algérie* und den *Messageries von Paris*.

Der Kraftwagenverkehr in Deutschland.

Nach einer vom Statistischen Reichsamt veröffentlichten Aufstellung betrug der Bestand der Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich am 1. Juli 1927 723 935, während am 1. Juli 1926 nur 571 893 Kraftfahrzeuge vorhanden waren. Demnach beträgt die Zunahme 152 042 Fahrzeuge oder 26,6 %. An dem Zuwachs sind hauptsächlich die Kleinfahrzeuge beteiligt, sowohl bei den Krafttraktoren wie auch bei den Kraftwagen. Bei den Personenkraftwagen entfällt der weitaus stärkste Zuwachs auf die kleinsten Wagen bis 6 PS und bei den Lastkraftwagen überwiegt die Zunahme der Wagen mit 1 000 bis 2 000 kg Eigengewicht.

Die städtischen Strassenbahnbetriebe in England.

Dem „Municipal Year Book“ zufolge gab es im Betriebsjahr 1925/26 unter 93 städtischen Strassenbahnen Englands nur 6 Unternehmen, die mit Verlust arbeiteten. Von diesen 6 Strassenbahngesellschaften sind 5 in den Vorstädten Londons ansässig, die unter dem besonders scharfen Wettbewerb der privaten Omnibuslinien, der Untergrundbahn und der elektrisierten Eisenbahnen zu leiden haben.

Die übrigen städtischen Strassenbahnenunternehmen konnten günstige Betriebsergebnisse erzielen; so haben 67 von ihnen nicht nur mit Gewinn abgeschlossen, sondern ihre Ueberschüsse waren sogar derart, dass sie sowohl die jährlichen Raten zur Tilgung des Anlagekapitals als auch die Zinsen für die aufgenommenen Schulden abtragen konnten.

Es sei nur auf die Betriebsergebnisse der bewundernswerten Strassen-

bahngesellschaft der Stadt Birmingham hingewiesen. Im genannten Geschäftsjahr wurden insgesamt 251 664 435 Personen befördert. Der Reingewinn betrug £ 259 057, wovon £ 219 057 in den Reservefonds abgeführt und £ 40 000 zur Fahrpreismässigung verwandt wurden.

Das Märchen über die hohen Löhne in den Vereinigten Staaten.

„Der jetzige, verhältnismässig hohe Lohnstandard in den Vereinigten Staaten ist wiederholte Male Gegenstand von Betrachtungen sowohl der Amerikaner selbst, als auch von Ausländern gewesen. Diese Betrachtungen dürfen uns aber nicht daran hindern, uns Rechenschaft abzulegen über die Tatsache, dass es in diesem Land eine grosse Zahl einfacher Arbeiter gibt, deren Löhne selbst im günstigsten Falle weit hinter dem zurückbleiben, was man mit Rücksicht auf die Gesundheit und das Wohlergehen, dessen sich jeder Bürger erfreuen sollte, fordern müsste.“ So heisst es in der Einleitung zu einem Artikel, der soeben in der Monatszeitschrift des Arbeitsministers der Vereinigten Staaten erschienen ist.

Präsident Coolidge hat sich übrigens im selben Sinne ausgedrückt, indem er neulich erklärte: „Wenngleich wir an einem nie zuvor gekannten Höhepunkt materiellen Wohlstandes angelangt sind, so gibt es doch eine ziemlich starke Gruppe ungeschulter Arbeiter, die nicht, wie es erforderlich wäre, am Reichtum des Landes Anteil haben“. Der Arbeitsminister Davis schätzt seinerseits die Zahl der Arbeiter, deren Löhne so niedrig sind, dass sie ein „wirtschaftliches und moralisches Unglück“ bedeuten, auf mehrere Millionen. Fügt man ihre Familienangehörigen und sonstige Personen, für die sie unterhaltspflichtig sind, hinzu, so beträgt nach seinen Feststellungen die Zahl der Personen, die nicht, wie es sich gehörte, in dem Masse wie die übrigen Bürger der grossen amerikanischen Republik am Wohlstande Anteil haben, 10 bis 15 Millionen. Er kommt so zu der Schlussfolgerung, dass „nicht nur aus moralischen und wirtschaftlichen Gründen, sondern allein aus dem Gefühle der Menschlichkeit heraus keine derartige Ungleichheit in der reichsten Nation der Geschichte“ bestehen dürfte.

ESPERANTO.

Praktische Anwendung des Esperanto innerhalb der I. T. F.

Das Verbandsblatt unserer bulgarischen Eisenbahner-Organisation gebraucht Esperanto als Ueberschrift bei einem Lichtbild des im Bau befindlichen Verbandshauses, — ein besonders für Länder mit weniger bekannten Sprachen nachahmenswertes Beispiel.

Die Eisenbahn-Abstinenzler führen Esperanto ein.

Dem in „Signalen“, Organ des schwedischen Eisenbahner-Verbandes erschienenen Bericht über den internationalen Kongress der Eisenbahn-Abstinenzler entnehmen wir folgendes:

„Der Kongress hatte sich ausserdem mit der Frage der Einführung einer Welthilfssprache (Esperanto oder Ido) zu beschäftigen. Diese Frage ist bereits früher besprochen worden und dieses Mal wurde darüber in schwedisch, dänisch, deutsch, französisch... und Esperanto diskutiert. Das Parlamentsmitglied Ernest Eriksson aus Stockholm führte aus, dass es für die skandinavischen, insbesondere aber für die schwedischen Abstinenzler dringend notwendig sei, über eine internationale, für alle leicht erlernbare Sprache zu verfügen. Die Bewegung zählt tatsächlich ihre meisten Anhänger unter den Arbeitern, welche nicht die Möglichkeit gehabt haben, fremde Sprachen zu erlernen. Für eine internationale Bewegung ist erforderlich, dass sie sich einer Sprache bedient, die alle leicht erlernen können. Der Kongress beschloss, dass künftig Esperanto auf den Kongressen des Verbandes Verwendung finden wird.“

Eingegangen:

„Ni Legu“, 1. Teil, 3. Ausgabe. Esperanto-Lesebuch, 45 Erzählungen, Gedichte und Anekdoten aus 15 Sprachen, gesammelt von „Brunulo“.

„Goethe Faust“, Uebersetzung von N. Barthelness.

„Stato kaj Revolucio“ (Staat und Revolution), von Lenin. Aus der zweiten russischen Ausgabe übersetzt von G. Demidjuk.

„Eklumo en la Abismo“ (Licht in den Abgrund), von Henri Barbusse.

„Dokumentoj de Komunismo“, Sammlung von Dokumenten über Kommunismus.

„Je la Nomo de l'Vivo“ (Im Namen des Lebens). Philosophisch-lyrische Fragmente von E. Izgur.

„La Kemo de l'Universo“ (Die Chemie des Weltalls) von Prof. A. Fersman (Wissenschaftliche Serie No. 1).

„Sekspsikologio“ (Sexualpsychologie) von Stigfried Ziegler (Wissenschaftliche Serie No. 4).

Sämtliche Veröffentlichungen erschienen im Verlag der S. A. T. (Weltorganisation der Arbeiter-Esperantisten), Colmstr. 1, III, Leipzig.

Sie beweisen einerseits die Brauchbarkeit des Esperanto, in dem selbst die feinsten Nuancen einer Sprache wiedergegeben werden können, und andererseits die grosse Aktivität der S. A. T., die allein schon deshalb von allen, welche Esperanto als unentbehrliches Hilfsmittel für die weitere Entwicklung der internationalen Arbeiterbewegung erkannt haben, unterstützt werden sollte.