



## INHALTSVERZEICHNIS:

## Allgemeines:

Kriegsverhinderung und deren Konsequenzen . . . . .	1
Rundschau . . . . .	3
Mitteilungen des Sekretariats . . . . .	4
Eisenbahner: „Arbeit genau nach Vorschrift“ in der argentinischen Republik . . . . .	5
Aus der britisch-indischen Eisenbahnerbewegung . . . . .	6
Die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten des Eisen- und Strassenbahnpersonals in Nederl. Ost-Indien . . . . .	7

Die Lage der Lokomotivführer in der Tschechoslowakei . . . . .	8
Aus der Arbeitgeber-Internationale . . . . .	8
Die Elektrifizierung . . . . .	9

## Transportarbeiter:

Die 10-jährige Gründungsfeier des holländischen Transportarbeiter-Verbandes . . . . .	10
Die deutschen Hafenarbeiter und das Arbeitslosenversicherungsgesetz . . . . .	10
Die Autobetriebs-Genossenschaft Hamburg . . . . .	11

Das neue holländische Automobil- und Fahrradgesetz . . . . .	12
Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft (Grossbritannien) . . . . .	13

## Seeleute:

Kulis und Fasziisten . . . . .	14
Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern (Grossbritannien) . . . . .	15

## Bemerkungen

Bemerkungen . . . . .	16
Esperanto . . . . .	16

## Kriegsverhinderung und deren Konsequenzen.

„Eher als dass sie noch einmal gemeinsam mit der Bourgeoisie Krieg führt, steigt die Arbeiterschaft in die Strassen hinab zum Kampfe gegen die Bourgeoisie, um den Frieden, wenn nötig, durch den offenen Aufstand in Stadt und Land zu erkämpfen“.

(Friedenskongress des I. G. B., im Haag, Dez. 1922).

## I.

Die I.T.F. hat als erste aller internationalen Arbeiterorganisationen, die nach dem Weltkriege ihre Tätigkeit wieder aufnehmen, — unmittelbar und auf ihrem ersten Kongress — mit der Vorkriegsauffassung gebrochen, dass die Gewerkschaftsbewegung nichts mit dem Problem des Krieges und Militarismus zu tun habe, dass dies ein rein politisches Problem sei und deshalb ausschliesslich in den Bereich der politischen Parteien gehöre. Das durch eine vierjährige Menschenschlächtereie entstandene unsägliche materielle und geistige Elend hat die Arbeiter etwas gelehrt.

Auf dem ersten, vom 15. bis 19. März 1920 zu Christiania (jetzt Oslo) abgehaltenen Kongress der I.T.F. haben die Vertreter von nahezu zwei Millionen Transportarbeitern, Seeleuten und Eisenbahnern auf Grund der im Weltkrieg gemachten Erfahrungen einmütig zwei Entschliessungen angenommen, worin es u. a. heisst, dass es „oberste Pflicht jedes organisierten Arbeiters ist, dem Krieg den Krieg zu erklären, unablässig mit allen Kräften für die Beseitigung des Kapitalismus und Militarismus zu kämpfen, welcher letzterer von der bürgerlichen Klasse als Hauptwaffe der Unterdrückung benutzt wird“ und worin sich die Delegierten verpflichteten „alle Mittel anzuwenden, um die Menschheit für immer von der Wiederholung einer derartigen Katastrophe zu bewahren.“

Der vom 18. bis 22 April 1921 in Genf abgehaltene zweite Kongress der I.T.F. bestätigte die Beschlüsse von Christiania und beauftragte das Sekretariat, „alle

Wachsamkeit und Energie aufzubieten, um, sei es allein oder im Zusammenwirken mit der internationalen Arbeiterbewegung im allgemeinen, alle auf die Beschleunigung der Reaktion, der Gegenrevolution und des Krieges abzielenden Bestrebungen und Absichten des Imperialismus, Militarismus oder internationalen Kapitalismus zu durchkreuzen und zu vereiteln.“ Ferner bewilligte der Kongress für die Propaganda und den Kampf gegen den Krieg einen Betrag von 10 000 holländischen Gulden.

Ein Jahr später, auf dem vom 2. bis 6. Oktober 1922 zu Wien stattgefundenen Kongress ist in einer Resolution, worin alle Kriegslosungen als Lug und Trug gebrandmarkt wurden, nochmals ausdrücklich erklärt worden, dass die I.T.F. entschlossen ist, „die ganze wirtschaftliche Macht der Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute aufzubieten, um durch eine wirksame und tatkräftige Aktion die drohende Gefahr eines Krieges abzuwenden“.

Die beiden letzten Kongresse (1924 in Hambrug und 1926 in Paris) stellten sich auf den selben, von der I.T.F. und deren Mitgliedsorganisationen stets wieder eingenommenen Standpunkt, dass Krieg und Kriegsgefahr mit allen Mitteln bekämpft und wenn möglich verhütet werden müssen.

Die I.T.F. blieb, nachdem sie als erste internationale Organisation nach dem Kriege den Vorkriegsstandpunkt der Gewerkschaftsbewegung in der Frage Krieg und Militarismus aufgegeben und sich unumwunden für Streik, Boykott und Massenbewegung — die Mittel gegen Krieg, Reaktion, Kapitalismus und Imperialismus — erklärt hatte, nicht lange allein. Bald folgten ihr andere internationale Berufssekretariate.

Die Metallarbeiter-Internationale nahm auf ihrem vom 20. bis 24. August 1920 in Kopenhagen abgehaltenen Kongress den selben Standpunkt wie die I.T.F. ein und erklärte ihrerseits, dass der Ausbruch eines Krieges durch Arbeitseinstellung verhindert werden müsse. Dieser Beschluss ist von ihrem nächsten Kongress — 8. bis 11. August 1921 zu Luzern — bestätigt worden.

Auch die dritte der grossen und bedeutendsten inter-

Dieser Nummer liegt ein Inhaltsverzeichnis über den Jahrgang 1927 bei für diejenigen Leser, welche das Mitteilungsblatt einbinden lassen. Daraus ist ersichtlich, was wir im verflossenen Jahre veröffentlicht haben. Werbt Abonnenten für unser Blatt, damit wir noch mehr darin bringen können! Mitglieder der Organisationen erhalten dasselbe zum Preis von hfl. 1.— jährlich geliefert.

Um unsere Leser über die Vorkommnisse in der internationalen Transportarbeiterwelt auf dem Laufenden zu erhalten, haben wir beschlossen, auch Abonnements für die angeschlossenen Veabände und deren Mitglieder auf unseren alle 14 Tage erscheinenden Pressebericht, u. zw. zu einem Preis von hfl. 1.80 jährlich entgegenzunehmen.

nationalen Berufssekretariate, die Internationale Bergarbeiter-Föderation erklärte auf ihrem im Jahre 1921 in Genf abgehaltenen Kongress, bei einer tatsächlichen Kriegsdrohung einen Massenstreik der Bergarbeiter zu proklamieren, welche Erklärung auf den in Frankfurt (1922) und Prag (1924) stattgefundenen Kongressen nochmals bekräftigt worden ist.

In dieser Haltung der genannten drei internationalen Berufssekretariate kommt nichts anderes als die Geistesverfassung zum Ausdruck, die kurz nach dem Weltkrieg unter der Arbeiterschaft geherrscht hat. Nie wieder Krieg! Keine Wiederholung des soeben mitgemachten Schlachtens! Krieg dem Kriege mit allen, aber auch *allen* Mitteln!

Auf eine Reihe anderer, sowohl nationaler als internationaler Kongresse, in zahllosen Versammlungen haben die Arbeiter und deren Vertreter es als ihre Pflicht und Schuldigkeit anerkannt, die Pläne der auf neue Kriege hinstuernden herrschenden Klassen mit aller Energie zu bekämpfen und zu durchkreuzen. Und diejenige internationale Organisation, welche von den meisten gewerkschaftlich organisierten Arbeitern als Vertreterin ihrer Gesamtinteressen betrachtet wird, der Internationale Gewerkschaftsbund, hat, nachdem er sich der Antikriegsbewegung angeschlossen und deren Führung übernommen hatte, auf seinen Kongressen ebenfalls auf die Notwendigkeit der Propaganda für den Frieden und gegen den Krieg hingewiesen und ganz ausdrücklich betont, dass hierzu auch ein harter Widerstand der Massen und eine bewusste Vorbereitung eines derartigen Widerstandes erforderlich sei.

Bereits auf dem vom 22. bis 27. November 1920 in London abgehaltenen Ausserordentlichen Kongress des I.G.B. wurde in einer allgemeinen Resolution über die Weltlage erklärt, dass sich der Kampf gegen Kapitalismus und Imperialismus „vor allem zu richten hat gegen den Militarismus in allen seinen Formen“ und dass „die Waffe des Massenstreiks und des internationalen Boykotts von den Gewerkschaften als wirksames und zweckentsprechendes Mittel zu ihrem Kampf gegen die Reaktion und für den Fortschritt anzuwenden ist“ und in einer besonderen Entschliessung über den Pazifismus wurde nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen; „dass die Bekämpfung aller Kriege durch die international organisierte Arbeiterschaft nicht mit dem Pazifismus der kapitalistischen Bourgeoisie zu verwechseln ist“. Auf dem folgenden Kongress, der am 20. April 1922 und folgende Tage in Rom stattfand, wurde im Namen der damals im I. G. B. organisierten 24 Millionen Arbeiter erklärt, „dass der Kampf gegen Militarismus und Krieg und für den auf die Verbrüderung der Völker gegründeten Weltfrieden eine der Hauptaufgaben der Gewerkschaftsbewegung ist, die sich den Umsturz des kapitalistischen Systems zum Ziele gesetzt hat“. Und nach einer Bestätigung der in London angenommenen Entschliessung erklärte der Kongress in seiner eigenen Resolution, „dass die organisierten Arbeiter die Pflicht haben, allen in Zukunft drohenden Kriegen mit allen der Arbeiterbewegung zur Verfügung stehenden Mitteln entgegen-

zuwirken und den tatsächlichen Ausbruch eines Krieges durch die Proklamierung und Durchführung eines nationalen Generalstreiks zu verhindern“ und ferner,

„..... dass alle dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossenen gewerkschaftlichen Landeszentralen sowie die mit dem Internationalen Gewerkschaftsbunde verbundenen Internationalen Berufssekretariate und ihre respektiven Organisationen die Pflicht haben, durch eine unter den Arbeitern der respektiven Länder in Wort und Schrift ausgeübte Propaganda eine kräftige und unerbittliche Kampagne gegen den Militarismus zu führen und die Arbeiter für den Kampf gegen den Militarismus so vorzubereiten, dass sie willig und bereit sind, jedem Appell an die Solidarität der Arbeiterklasse Folge zu leisten und wenn nötig einem Aufruf des internationalen Gewerkschaftsbundes im Falle einer tatsächlichen Kriegsdrohung durch sofortige Arbeitsniederlegung nachzukommen.

Der Kongress unterstützt die Bemühungen der Internationalen Berufsorganisationen, die überall die Kontrolle der Fabrikation von Waffen und Kriegsmaterial aller Art durchführen, diese Fabrikation einzuschränken und auf das Minimum für den Zivilgebrauch zu reduzieren.

Der Kongress beschliesst, das Provisorische Komitee, das von der am 15. und 16. November 1921 in Amsterdam abgehaltenen Konferenz ernannt wurde und sich aus dem Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes und je einem Vertreter der Internationalen Berufssekretariate der Transportarbeiter, Bergarbeiter und Metallarbeiter zusammensetzt, als Permanentes Komitee zu bestätigen.

Der Kongress beauftragt dieses Komitee, die Propaganda gegen Krieg und Militarismus, welche von den verschiedenen Landeszentralen sowie den Internationalen Berufssekretariaten und ihren angeschlossenen Organisationen geführt werden soll, aufrechtzuerhalten, zu leiten und zu unterstützen und alle nötigen Massnahmen zu treffen, um die von diesem Kongress beschlossene Aktion und Propaganda gegen Krieg und Militarismus wirksam zu gestalten.“

\*\*\*

Ein halbes Jahr später, vom 10. bis 15. Dezember 1922, fand im Haag der bekannte Friedenskongress des I.G.B. statt, wo ca. 600 Delegierte — Vertreter der Gewerkschaften und politischen Organisationen — sowie eine Reihe von pazifistischen Vereinen aller Schattierungen mit grosser Begeisterung das in Rom aufgestellte Aktionsprogramm gegen Krieg und Militarismus zu dem ihrigen gemacht haben.

Ich hielt es für angebracht, diese Geschichte der Antikriegs-Resolutionen vor Besprechung der eigentlichen zur Bekämpfung des Krieges angewandten Methoden in Erinnerung zu bringen.

E. F.

## Rundschau.

### *Die Bewegung für den Wirtschaftsfrieden in Grossbritannien.*

Mit gespannter Aufmerksamkeit erwartet die Arbeiterklasse der ganzen Welt das Ergebnis der Unterhandlungen, die jetzt zwischen einer Gruppe von Grossindustriellen — unter Leitung von Sir Alfred Mond — und dem Generalrat des englischen Gewerkschaftsbundes im Gange sind. 24 der hervorragendsten Industriellen, von denen *The Manchester Guardian* behauptet, dass sie „offenbar eher als mancher der jetzigen Leiter der verschiedenen Arbeitgeberverbände geneigt seien, in einem neuen Geiste an die gewerblichen und industriellen Probleme heranzutreten“, haben sich in einer an den Gewerkschaftsbund gerichteten Einladung zu einer Besprechung dahin geäußert, „dass durch eine Erwägung gewisser grundlegender Faktoren in den gewerblichen und industriellen Beziehungen im Hinblick auf die Formulierung endgültiger und konkreter Vorschläge, die auf die verschiedenen in Frage kommenden Industrien Anwendung finden und im einzelnen festgelegt werden sollen, einem nützlichen Zwecke gedient werden könnte“. Aus der Einleitung des Schreibens kann man ersehen, dass sich dessen Unterzeichner vorher vergewissert hatten, ob die beiden grossen Arbeitgeberverbände — die *Federation of British Industries* und die *National Confederation of Employers' Organisations* — bereit seien, mit dem Gewerkschaftsbund zusammenzukommen, was jedoch nicht der Fall war. Es ist übrigens vonseiten der Arbeitgeber im Schiffbau und in der Metallindustrie bereits Protest erhoben worden.

Bei diesem Schritt, zu welchem sich die Arbeitgeber in der Erkenntnis, „dass der Wiederaufbau von Gewerbe und Industrie nur gemeinsam und durch Mitarbeit derjenigen, welche mit Fug und Recht im Namen der organisierten Arbeiterschaft sprechen können“, veranlasst gesehen haben, mögen wohl noch eine Reihe anderer Gründe mitbestimmend gewesen sein.

Es steht einwandfrei fest, dass die englische Industrie in der Klemme sitzt, weil sie auf dem Weltmarkt nicht mehr konkurrenzfähig ist. Es kann auch keine Meinungsverschiedenheit darüber bestehen, dass eine Anzahl Industrien mit der Zeit rückständig geworden sind und zunächst neue Produktions- und Arbeitsmethoden eingeführt werden müssten, wenn die englischen Waren einen grösseren Absatz auf dem Weltmarkt finden sollen. Einsichtige, dem Zuge der Zeit folgende Arbeitgeber, die das erreichen wollen, dürften daher auch die Mitarbeit der Gewerkschaften hoch einzuschätzen wissen.

Wir können indes nicht annehmen, dass sich die Arbeitgeber allein aus diesen oder ähnlichen Erwägungen heraus zu der Entsendung des Schreibens entschlossen haben. Die englische Industrie bedarf einer Verbesserung, sie verlangt, ja sie schreit förmlich nach behördlichem Eingreifen. Ob ein solches Eingreifen vonseiten der heutigen englischen Regierung zu erwarten ist, wagen wir nach der von ihr während des Bergarbeiter-Konfliktes eingenommenen Haltung zu bezweifeln. Sollte der jetzige Zustand anhalten, so dürfte dies, da in England die Wahlen vor der Türe stehen, Wasser auf die Mühle der Arbeiterpartei bedeuten, die, wenn sie die Mehrheit bekommen sollte, zu Massregeln schreiten müsste. Dadurch dass sie die Gewerkschaften an sich zu binden versuchen, möchten sich die Arbeitgeber wohl einer Aufsicht von Amts wegen entziehen.

Dieses Problem hat, nachdem ausgerechnet Sir Alfred Mond als erster Unterzeichner und Vorsitzen-

der der Arbeitgebergruppe auftritt, noch eine zweite Seite. Dieser Herr ist ein heissblütiger Verfechter der Politik des Imperiums, welche darauf gerichtet ist, die britischen Kolonien und Halbkolonien zusammenzubringen, einander die Waren abzunehmen, kurz, England zu einem von andern Ländern unabhängigen Weltreich zu machen. Würde sich die englische Arbeiterbewegung für diese Politik gewinnen lassen, so würde dies die Ueberbrückung zahlreicher künftiger Schwierigkeiten bedeuten.

Es besteht daher aller Anlass dazu, die Entwicklung der Dinge mit Aufmerksamkeit weiterzuverfolgen. Selbstverständlich ist, dass der Gewerkschaftsbund keine andere Wahl hatte, als die Einladung zu einer bedingungslosen Konferenz anzunehmen. Man wird aber gut daran tun, ausfindig zu machen, was die Arbeitgeber eigentlich im Schilde führen.

### *Der grosse Konflikt gedrosselt.*

Die Annahme, dass es in der rheinisch-westfälischen Eisen- und Stahlindustrie zu einem offenen Konflikt kommen werde, hat sich nicht bewahrheitet. Nachdem der Schiedsspruch des Schlichters von beiden Teilen abgelehnt worden war, hat ihn der Reichsarbeitsminister für verbindlich erklärt. Unter obiger Ueberschrift führt die deutsche Metallarbeiter-Zeitung aus, dass weder in der Arbeitszeitfrage, noch in der Lohnfrage auch nur annähernd geboten wurde, was berechtigterweise erwartet werden konnte. Durch die Verbindlichkeitserklärung war das Risiko des Kampfes für beide Parteien beträchtlich grösser geworden, so gross, dass selbst die mächtigen Schwerindustriellen, bei denen die Achtung vor dem Gesetz nicht gerade ausgeprägt ist, sich der Entscheidung des Arbeitsministers fügten. Für wieviel Hüttenarbeiter der Schiedsspruch den Achtstudententag praktisch bringt, muss erst noch festgestellt werden. Nur eins ist gewiss: ein sehr beträchtlicher Teil der deutschen Hüttenarbeiterschaft wird sich auch künftig des Achtstudententages noch nicht erfreuen, von der völlig ungenügenden Bezahlung ganz zu schweigen. Somit ist der Streit nur vertragen, nicht aufgehoben.

### *Stehen wir vor einem Bankrott des Faschismus?*

Unter den italienischen Kameraden, welche aus ihrem Vaterlande fliehen mussten, hat in letzter Zeit ein gewisser Optimismus Platz gegriffen, der sich hauptsächlich stützt auf den in allen Bevölkerungsschichten wachsenden Widerwillen gegen das Regime der Unterdrückung und auf die wirtschaftliche Lage Italiens selbst. Alle mit grossem Pomp aufgezogenen Massnahmen des Faschismus auf wirtschaftlichem Gebiete haben erbärmlich Schiffbruch gelitten. Trotz der zwangsweisen Beteiligung an den inländischen Anleihen hatten diese nicht die gewünschten Resultate. Die Gelder aus den Auslandsanleihen, zu deren Sicherstellung eine Reihe von Staatsbetrieben an das englisch-amerikanische Bankkapital verschachert worden sind, konnten nur einen blossen Schein der Besserung erwecken. Die von Mussolini angekündigte volle Aufwertung der Lira ist nicht erfolgt; sie konnte nur auf ein Geringes über ein Viertel ihres Nennwertes stabilisiert werden. Am Ende der mit grossem Getöse gefeierten ersten Glanzzeit der faszistischen Diktatur sehen wir eine bedeutende Verminderung der Aktienkurse der grössten industriellen Unternehmen; eine halbe Million Arbeiter werden aufs Pflaster geworfen, brotlos gemacht und die Konkurse häufen sich in erschreckendem Masse (ihre Zahl betrug im Jahre 1923 pro Monat durchschnittlich 474, im Jahre 1925 607, im Jahre 1926 654 und stieg in den ersten 10 Monaten des Jahres 1927 auf 832, im Monat Juli auf 1 010 und im Oktober auf 1 024). Andererseits steht fest, dass die Gehälter des Eisenbahnpersonals und der

übrigen Staatsbediensteten um etwa 30 % herabgesetzt worden sind und dass auch in der Privatindustrie Kürzungen vorgenommen wurden, während die Lebensunterhaltskosten kaum merklich gesunken sind. Dadurch erklärt sich auch die starke Zunahme der Arbeitskonflikte in letzter Zeit.

Angesichts dieser Umstände müssen notwendigerweise auch bei der Klasse der Besitzenden Zweifel über den Wert des Faschismus aufsteigen. Es gehen uns hierüber mancherlei Berichte zu; so teilt man uns mit, dass sich die Differenzen zwischen dem König und dem Duce verschärfen, dass in den Lichtspieltheatern feindliche Kundgebungen erfolgen, wenn bei Verdunkelung des Saales das Bild des Anstifters zu dem Mord an Matteotti auf der Leinwand erscheint. Die infolge der wachsenden Feindseligkeiten unruhig gewordene Regierung hat denn auch im November v. Js. eine Reihe Personen verhaftet, worunter einige von hohem militärischen Rang — Ponzio di San Sebastiano und Roberto Bencivenga —, die die Faschisten seinerzeit nicht genug loben konnten, sowie Roberto Bracco, sehr berühmter und begabter italienischer Dramatiker und Graf Di Cesaró, Führer einer der Parteien, welche anfänglich mit dem faschistischen Regime zusammenarbeiteten, und ehemaliger Minister im ersten faschistischen Kabinett. Durch diese Verhaftungen hat sich das vor dem Kriege weit bekannte, wöchentlich herausgegebene Witzblatt „Becco Giallo“, dessen Schriftleiter aus Italien auswandern mussten, zu der Veröffentlichung nachstehenden Spottbildes veranlasst gesehen:



„Verzeihung! Sind das die Mörder Matteottis?“

Der „Becco Giallo“ \*) erscheint zur Zeit in Paris und wird von dort aus in einem verschlossenen Briefumschlag in tausenden von Exemplaren nach allen Teilen der Halbinsel verschickt, wodurch der Zensur grosse Schwierigkeiten bereitet werden.

Trotz der Proteste aus Handels- und Industriekreisen erfolgte eine schärfere Ueberwachung der Postsendungen, was auf eine wachsende Besorgnis bei den faschistische Behörden wegen der Verbreitung antifaschistischer Zeitungen in Italien hindeutet. So sind, um nur ein Beispiel anzuführen, im November v. Js. sämtliche Postler auf den von den Grenzen kommenden Zügen durch Mitglieder der faschistischen Miliz ersetzt worden.

Die Gefängnisse sind vollgepfropft, die Inseln mit

\*) Zur Unterstützung des Werkes des „Becco Giallo“ kann man sich zum Preise von 50 oder 100 frz. frs jährlich abonnieren. (Der letztere Abonnementspreis gestattet, die Kosten für die Versendung eines Exemplares nach Italien zu decken). Die Geschäftsstelle des Blattes befindet sich in Paris XIVe, 5, rue Ledion.

Deportierten überfüllt und hunderte harren noch der Aburteilung durch den Sondergerichtshof.

In allerjüngster Zeit tritt aber bei Mussolini eine gewisse Aenderung ein insofern, als seine Haltung veröhnlicher wird. Er hat gewisse Angeklagte begnadigt — diese Fälle sind allerdings selten — und wurde uns nicht durch die Presse verkündet, dass die Regierung ihre Zustimmung zur Gründung einer nationalsozialistischen Partei gegeben habe, deren Führer ehemalige bekannte Gewerkschaftler, worunter auch D'Aragona, sein sollen?

Aus all diesen Gründen lässt sich der Optimismus unserer italienischen Kameraden erklären, die sich nun der Hoffnung hingeben, binnen kurzem wieder ihre Arbeit in Italien aufnehmen zu können.

## MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS

### Warnung!

Angeschlossene Verbände erhalten öfters von unbekanntem Personen oder Körperschaften entweder direkt oder durch Konsulate, Ansuchen um Informationen oder Unterstützung. Ein neuerlicher Vorfall hat wiederum erwiesen, wie wünschenswert es ist, dass das Sekretariat der I. T. F. um Auskunft gefragt wird, bevor die Verbände derartigen Ersuchen entsprechen.

Ein Herr R. Robson, der sich als Generalsekretär der *National Motor Drivers' Association* (Landesverband der Kraftfahrer) 37, Groad Market, Newcastle on-Tyne, ausgab, hat durch Vermittlung des dortigen Konsulats eine unserer Mitgliedsorganisationen um Unterstützung in einer persönlichen Angelegenheit gebeten. Erkundigungen ergaben, dass es sich um eine unbedeutende, unter dem Einfluss der Arbeitgeber stehende Organisation handelt, welche nach dem Generalstreik im Jahre 1926 aus dem englischen Transportarbeiter-Verband (British Transport and General Workers' Union) ausgeschieden ist.

In derartigen Fällen scheint es uns am besten, Bittsteller an das Sekretariat der I. T. F. zu verweisen, das als Vermittler auftreten kann.

### Der Kongress der I. T. F. im Jahre 1928.

Unsere schwedischen Kameraden teilten uns soeben mit, dass für unsern Kongress das *Parlaments-Gebäude* in Stockholm zur Verfügung gestellt wird.

Es ist nun endgültig beschlossen worden, den Kongress vom 9. bis 14., und nötigenfalls noch am 15. Juli abzuhalten. Wir bitten alle angeschlossenen Verbände nochmals um rechtzeitige Einsendung von Angaben für den Jahresbericht und Anträgen für die Tagesordnung, damit wir die Vorarbeiten flott erledigen können.

### Fragebogen über die Unfallverhütung etc. bei den Eisenbahnen und Kraftfahrern.

Die Verbände, welche auf unsere Rundschreiben vom 18. August und 22. Dezember 1927 noch nicht geantwortet haben, werden ersucht, dies schleunigst zu tun.

### Propaganda-Flugschrift über das Internationale Programm der Kraftfahrer-Sektion der I. T. F.

Es sind bisher folgende Bestellungen auf diese Broschüre eingegangen:

Deutscher Verkehrsbund	50 000
Englischer Landesverband der Arbeiter bei den Konsumvereinen und ähnlicher Berufsgruppen	5 000
Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs	1 000
Finnischer Transportarbeiter-Verband	500

### Eingegangene Beiträge.

#### Für 1927.

Verband der Eisenbahner, Post- und Telegraphenbediensteten Palästinas	£ 1.-
Verband der englischen Transport-, an- und ungelerten Arbeiter	£ 235.-
Belgischer Eisenbahner-Verband	fl. 1 680.-
Französische Eisenbahner-Föderation (8 000 frs)	„ 780.30
Verband der irischen Transport-, an- und ungelerten Arbeiter	„ 600.-

#### Für 1928.

Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik	„ 400.-
---	---------

### Bevorstehende Kongresse.

Schwedischer Eisenbahner-Kongress — Stockholm, 13. bis 19. Mai;  
Schwedischer Transportarbeiter-Verband — Stockholm, 1. bis 7. Juli;  
Vollkongress der I. T. F. — Stockholm, 9. bis 14. Juli.





„Arbeit genau nach Vorschrift“ in  
der argentinischen Republik.

„Arbeit genau nach Vorschrift“, vielfach auch „passive Resistenz“ genannt, ist in letzter Zeit von der Eisenbahnerschaft der argentinischen Republik in solchem Ausmasse zur Durchsetzung ihrer Forderungen angewandt worden, dass sie jetzt als beliebtestes Kampfmittel betrachtet werden kann. Im Oktober v. Js. hat die *Unión Ferroviaria*, der argentinische Eisenbahner-Verband, auf diese Weise nicht weniger als drei Siege davongetragen.

Die erste Arbeitsstreitigkeit entstand auf dem *Central Produce Market* (Hauptmarkt für Grossprodukte) in Buenos Aires. Lange Zeit hat sich die Marktverwaltung geweigert, den Verband anzuerkennen oder auf die sehr mässigen Forderungen des Personals auch nur im geringsten einzugehen. Durch eigenmächtiges, willkürliches Vorgehen sahen sich die Arbeiter schliesslich gezwungen, zu scharfen Mitteln zu greifen. Am 14. Oktober beschloss die Gruppe *Central Produce Market* des Eisenbahner-Verbandes, ab dem 17. Oktober auf eine Zeitdauer von nicht mehr als 10 Tagen passive Resistenz zu üben. Diese zehn Tage erwiesen sich als vollkommen ausreichend. Bereits am achten Tage trat auf dem Markt eine derartige Güterstauung ein, dass die Gesellschaft bereitwilligst folgende Vereinbarung unterzeichnete:

Buenos Aires, 25. Oktober 1927.

„Heute wird zwischen der *Central Produce Market*-Gesellschaft und deren Personal vereinbart, dass folgende Punkte der von letzterem unterbreiteten Denkschrift in Erwägung gezogen und innerhalb einer Woche erledigt werden:

- 1.) Rückkehr aller entlassenen Leute an ihre Dienststelle u. zw. in strenger Reihenfolge entsprechend dem Dienstalder;
- 2.) Anerkennung einer Beschwerde-Kommission zur Behandlung und Erledigung aller das Personal angehenden Fragen;
- 3.) Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals unter Berücksichtigung der Dienstjahre, der Bedeutung der zu leistenden Arbeit und des gegenwärtigen Lohnes.

Mit Rücksicht auf vorstehendes werden vom morgigen Tage, dem 26. Oktober 1927, an die Rangierarbeiten auf dem Markt in der normalen Weise wieder aufgenommen.“

Der zweite Arbeitskampf entstand zwischen dem Eisenbahner-Verband und der Rosario-Hafengesellschaft, weil sich diese nach einem anderen, im März 1927 nach ebenfalls erfolgreicher Anwendung der passiven Resistenz beendigten Konflikt nicht an ihre Versprechungen gehalten hatte. Auch in diesem Falle war die passive Resistenz, die in einem täglichen, halbstündigen Streik — zwischen 2 Uhr 30 und 3 Uhr nachm. — ihren Höhepunkt erreichte, von Erfolg gekrönt. Die im Hafen eingetretene Verkehrsstockung

war derart, dass sich der Minister für Öffentliche Arbeiten veranlasst sah, einzugreifen; dies hatte zum Ergebnis, dass am 19. Oktober eine Vereinbarung unterzeichnet wurde, die für das Personal einen glänzenden Sieg darstellte. Die Vereinbarung hat folgenden Wortlaut:

- 1.) „Bezüglich der Arbeitsbedingungen des Streckenunterhaltungs- und Bau-Personals ist beschlossen, dass ihm die Gesellschaft einen achtstündigen Arbeitstag bei einem Tageslohn von 4 Pesos und Einhaltung der sonstigen zur Zeit üblichen Bedingungen gewährt. Ferner ist vereinbart, dass nach endgültiger Festsetzung der Lohn- und Arbeitsbedingungen verwandter Berufsgruppen bei der Eisenbahn eine ähnliche Regelung auch für das Personal der Gesellschaft eingeführt werden soll.
- 2.) Hinsichtlich der im Falle des Verwaltungspersonals entstandenen Schwierigkeiten ist folgendes vereinbart:
  - a.) Die Gesellschaft erkennt dessen Recht an, bei Beschwerden aus dem Lohn- und Arbeitsverhältnis gehört zu werden, doch immer unter der Voraussetzung, dass solche Beschwerden ordentlich und direkt eingereicht werden.
  - b.) Die Gesellschaft wird die vor dem 1. Oktober bestandenen Arbeitsverhältnisse wieder einführen, worunter insbesondere eine Arbeitszeit von 7 aufeinanderfolgenden Stunden in den Kanzleien.
  - c.) Die Gesellschaft verpflichtet sich, allen Angestellten, die seit 1. Januar 1927 keine Erhöhung hatten, eine nach ihrem Ermessen recht und billige Lohnaufbesserung zu gewähren.
  - d.) Der Eisenbahner-Verband erkennt an, dass bis zur endgültigen Regelung der Arbeit des Verwaltungspersonals bei den Eisenbahnen Abteilungsvorsteher und deren unmittelbare Assistenten als Vertrauenspersonen zu betrachten sind, über deren Arbeitsverhältnis und Entlassung die Gesellschaft keine Einmischung von aussen dulden kann. Sollte für solche Gruppen eine bestimmte Regelung bei den Eisenbahnen getroffen werden, so hat über die Möglichkeit der Einführung einer derartigen Regelung im Hafen von Rosario eine gegenseitige Aussprache stattzufinden. Die Gesellschaft erklärt, dass sie den Kassierer Branzini in Anbetracht des Umstandes, dass sich dieser bei seinem Verhalten wahrscheinlich von einer Furcht vor Massregelung leiten liess, wieder einstellen wird.
- 3.) Bezüglich der vor dem Konflikt im März entlassenen Angestellten verpflichtet sich die Gesellschaft, diese vor dem 15. November unter den selben Bedingungen wie vor ihrer Entlassung und in ähnlichen Dienststellen wie früher innegehabt zu beschäftigen.
- 4.) Soweit die unständigen Arbeiter in Frage kommen wird sich die Gesellschaft mit der Beschwerde-Kommission für ähnlich beschäftigte feste Arbeiter auf ein gerechtes Arbeitsverteilungsverfahren einigen und bei offen werdenden festen Arbeitsstellen diese unständigen Arbeitern zuweisen, vorausgesetzt jedoch, dass dabei auch den Interessen der Hafendienste Rechnung getragen wird.
- 5.) Nachdem die aufgetauchten Schwierigkeiten behoben sind, hoffen beide Parteien, dass von der Arbeit des Verkehrspersonals greifbarere Resultate erwartet werden können.
- 6.) Der Eisenbahner-Verband erkennt an, dass nach befriedigender Erledigung obenerwähnter Fragen zwischen der Gesellschaft und ihrem Personal kein anderer Konfliktsstoff mehr vorhanden ist; dabei vorausgesetzt, dass jede andere, in diesem Zusammenhang auftauchende Frage durch die eingesetzten Beschwerde-Kommissionen auf dem gewöhnlichen Wege erledigt werden soll.
- 7.) Die Gesellschaft verspricht, dass keinerlei Massregelung wegen des jetzigen Konfliktes erfolgen wird.

Ein dritter Kampf mit der Pacific-Eisenbahngesellschaft, der über ein Jahr dauerte, endete zu Gunsten der Arbeiter, nachdem die passive Resistenz nur wenige Tage lang angewandt worden war. In der getroffenen Vereinbarung verspricht die Gesellschaft, alle schwebende Fragen ins reine zu bringen. Diese Vereinbarung bedeutet für die Organisation ausserdem die Anerkennung des Rechtes, das Verwaltungspersonal zu vertreten, das ihr früher stets abgesprochen wurde. Sämtliche entlassene Bediensteten sind an ihre früheren Posten zurückgekehrt. Die Löhne für die seit ihrer Entlassung verstrichene Zeit, — in manchen Fällen 6 Monate — wurden restlos ausbezahlt.

## Aus der britisch-indischen Eisenbahnerbewegung.

Auf dem All-Indischen Eisenbahner-Kongress gab der Vorsitzende, Kollege V. V. Giri, in seiner Präsidentenrede ein interessantes Bild über die heutigen Verhältnisse bei den britisch-indischen Eisenbahnen. Mit Rücksicht auf den Raum müssen wir es uns versagen, die von der Föderation in einer Flugschrift veröffentlichte Rede hier vollständig wiederzugeben; wir beschränken uns daher auf einige Auszüge, woraus hervorgeht, dass sich die indischen Gewerkschaften in stets wachsender Masse die von der europäischen Gewerkschaftsbewegung angewandten Methoden zu eigen machen. Zur Frage der Schaffung einer Streikunterstützungskasse äusserte sich Kollege Giri wie folgt:

„Auf eine wichtige Sache möchte ich hinweisen: es scheint, als ob die meisten Eisenbahner-Verbände dieses Landes die Notwendigkeit eines Streikfonds nicht eingesehen hätten. Wenngleich Streiks so weit als möglich zu vermeiden sind, muss ich doch sagen, dass jeder Verband einen Streikfonds besitzen sollte, an dem er in schlechten Zeiten einen Rückhalt hat, da er sonst im Falle eines unvermeidlichen Streiks in eine sehr fatale Lage kommen könnte.“

Ueber die Notwendigkeit einer Vertretung der Arbeiter in den gesetzgebenden Körperschaften führte er aus:

„Die Arbeiter sind weder in den provinziellen, noch in den zentralen gesetzgebenden Körperschaften hinreichend vertreten. Die jetzigen allgemeinen schlechten Verhältnisse in der gewerkschaftlichen Organisation der Arbeiter sollten uns nicht blind machen angesichts der Tatsache, dass es ohne Arbeiter auch keine Regierung geben kann. In den gesetzgebenden Körperschaften sind die Interessen der Unternehmer bereits vertreten und deshalb sollten wir vor Einleitung einer kräftigen Propaganda für die der Arbeiterschaft gebührende Anerkennung des Rechtes der Vertretung in allen gesetzgebenden Körperschaften keine Zeit verlieren. Ich bin indes der Auffassung, dass die indische Regierung so bald als möglich das Stimmrecht für Erwachsene einführen wird, sodass dann die Notwendigkeit für eine besondere Vertretung der Arbeiterschaft hinfällig würde.“

Soweit die Eisenbahner in Frage kommen, sollten sie meines Erachtens sowohl im Parlamente als im Staatsrat vertreten sein, da die Eisenbahnen Indiens unter der direkten Kontrolle der indischen Regierung stehen. Die Vertretung der Arbeiterschaft in den Provinzverwaltungen müsste in der vom All-Indischen Gewerkschaftskongress geforderten Weise erfolgen und unerlässlich ist, dass die in Indien beschäftigten mehr als 700 000 Eisenbahner neben den anderen Arbeitervertretern eine rechtmässige Vertretung im Parlamente und Staatsrat erhalten.“

Kollege Giri kommt dann auf den Abbau bei den indischen Eisenbahnen zu sprechen.

„Der Grundsatz des Massen-Abbaues kann nicht scharf genug verurteilt werden und es freut mich, dass dies auch die indische Regierung eingesehen hat. Da ferner keine gesetzliche Erwerbslosenfürsorge zur Unterstützung abgebauter Bediensteten besteht, ist es dringend notwendig, dass Angestellte, die durch eine Umstellung des Betriebes oder aus andern Gründen für die Verwaltung überflüssig werden, nicht zwangsweise von ihren Posten vertrieben, sondern durch Freilassung offen werdender Stellen des ständigen Personals im Dienst behalten werden. Jedenfalls wird jeder, auf dem Zwangsweise vorgenommener Abbau von Bediensteten notwendigerweise zu einer grossen Beunruhigung unter der Arbeiterschaft und zu ernstesten Streiks führen, wenn den Bediensteten nicht durch Einsetzung paritätischer Untersuchungs-

schüsse — diese aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Vertretern zusammengesetzten Körperschaften müssen das volle Vertrauen der betreffenden Gruppen geniessen — entgegengekommen wird.“

Hierzu möchte ich den betreffenden Verbänden vorschlagen, Arbeitsnachweisstellen einzurichten, wo die Namen der infolge des Abbaus in den verschiedenen Abteilungen entlassenen Leute eingetragen werden, und die Verwaltung müsste sich vor Einstellung neuer Bediensteten wegen der Besetzung offener Stellen mit den Arbeiterorganisationen in Verbindung setzen, wodurch eine der Hauptursachen der infolge willkürlicher Akte unter dem Deckmantel des Abbaues heraufbeschworenen Unzufriedenheit und des wachsenden Gefühls der Unsicherheit im Dienste bei den Angestellten aus der Welt geschafft wäre.“

Zur Lohnfrage bemerkte Kollege Giri folgendes:

„Eine der grössten Beschwerden der Eisenbahner Indiens bilden die unzureichenden Löhne. Ein bestimmtes Schema, auf Grund dessen die Lohnfestsetzung verschiedener Eisenbahner-Gruppen erfolgen könnte, besteht nicht. Man kehrt sich nicht im geringsten an den Grundsatz des auskömmlichen Lohnes und ein gewöhnlicher Kanzleihilfe bei der Eisenbahn muss 20 Dienstjahre lang über verschiedene Drahtverhaue, Grade genannt, hinwegspringen, um dann ein Gehalt um die 100 Rupien monatlich zu erlangen. Eisenbahnbedienstete verschiedener Gesellschaften, z. B. bei der Bengal-Nagpur Eisenbahn, erhalten einen Monatslohn von nur 7 oder 9 Rupien und selbst in der teuern Stadt Kalkutta erhalten die bei der Bengal-Nagpur Eisenbahn beschäftigten Angestellten, die einen ziemlich guten Bildungsgang hinter sich haben, einen Monatsgehalt von 24 Rupien. Bei der Süd-Indischen Eisenbahn ist der Anfangslohn eines Schreibgehilfen nach dem wirtschaftlichen Gesetz von Angebot und Nachfrage von 25 auf 20 — 8 Rupien herabgesetzt worden. Für die gleiche Art Arbeit gelten in den verschiedenen Abteilungen der selben Gesellschaft verschiedene Lohnsätze.“

Dass ein grosser Unterschied zwischen den tatsächlich bezahlten und den für ein auskömmliches Dasein erforderlichen Lohnsätzen besteht, wird jedermann ohne weiteres zugeben. Die Folge davon ist, dass die Bediensteten unterernährt und schlecht gekleidet sind, in schlechten Wohnungen hausen und sehr leicht in die Klauen der Geldverleiher fallen. Der Grundsatz eines auskömmlichen Lohnes ist in allen zivilisierten Ländern anerkannt und es kann nicht eingesehen werden, weshalb Indien zurückbeiben sollte. Die den Angestellten bezahlten Hungerlöhne und ein unzureichender Lebensstandard sind die Ursache der erhöhten Sterblichkeit unter den Indern. Bei den einzelnen Eisenbahnen gelten sehr voneinander abweichende Lohnsätze und dieser Unterschied bedeutet für die Bediensteten derjenigen Bahnen, wo verhältnismässig bessere, wenngleich ebenfalls noch unzulängliche Sätze bezahlt werden, eine Gefahr. Die Lohnverhältnisse der Eisenbahner müssen daher durch die englische Regierung auf einheitlicher Grundlage unter Beobachtung des Grundsatzes „gleicher Lohn für gleiche Leistung“ und Gewährung auskömmlicher Löhne geregelt werden. Die unverzügliche Schaffung eines Zentralen und Nationalen Lohnamtes, ähnlich wie in England, ist erforderlich, damit eine Regelung der Mindestlöhne für die verschiedenen Arbeiter und der sonstigen verwandten Probleme erfolgen kann. Die Föderation sollte mit aller Energie an eine über das ganze Land zu führende Propagandabewegung herangehen, um die Regierung von der dringenden Notwendigkeit eines Zentralen Lohnrats in Indien zu überzeugen.“

In der nächsten Nummer des Mitteilungsblattes werden wir noch mehr über die Ausführungen des Kollegen Giri bringen.

## Die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten des Eisen- und Strassenbahnpersonals in Niederl. Ost-Indien.

Am 26. November 1926 wurde eine neue Regelung über die Dienst- und Ruhezeiten der Personals der Staats-Eisen- und -Strassenbahnen niederl. Ost-Indiens veröffentlicht, welche am 30. Januar 1927 in Kraft getreten ist.

Personen von höherem Rang, wie Lokomotivführer-Aufseher, Angestellte, deren Gehalt 400 Gulden oder mehr im Monat beträgt, sowie das beim staatlichen Automobildienst tätige Personal, für welches eine besondere Regelung gilt, fallen nicht unter diese Neuregelung. Ebenso wie in Holland ist in derselben nicht von Arbeitszeit, sondern nur von Dienstzeit die Rede.

Falls ein Bediensteter ausserhalb seines gewöhnlichen Dienstortes beschäftigt wird, wird die Geh- oder Fahrzeit hin und zurück gewöhnlich in die Dienstzeit eingerechnet.

Jedem Bediensteten sind pro Dienstschrift 2 Ruhepausen von einer Gesamtdauer von 4 Stunden zu gewähren. Ruhepausen unter einer Stunde werden jedoch als Dienstzeit angerechnet. Falls die Ruhepause nicht am Wohn- oder gewöhnlichen Dienstort gewährt wird, dürfen für eine solche höchstens 2 Stunden abgezogen werden. Die Ruhetage müssen so gewährt werden, dass sie am Wohnort zugebracht werden können.

Ueberarbeit wird vergütet u. zw. für Bedienstete, welche Monatsgehalt haben, mit 1 % des Monatsgehaltes für jede über die Höchstdienstzeit hinausgehende Stunde, für im Taglohn Beschäftigte mit  $\frac{1}{6}$  des Taglohnes für jede Ueberstunde. Personen, die nicht unter die Neuregelung fallen, erhalten keine Ueberstundenvergütung.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Einblick in die für die einzelnen Kategorien geltende neue Regelung.

GRUPPE	Höchstdauer einer Dienstschrift	Höchstdauer aller Dienstschriften in 4 aufeinanderfolgenden Wochen	Höchstdauer der Ruhezeit <sup>1)</sup>	Mindestzahl der auf einen Zeitabschnitt von 4 Wochen zu fallenden freien Tage <sup>2)</sup>
Lokomotivpersonal	10 <sup>3)</sup>	228	10	4
Schaffner	13	220	10	5
Bremser	12	250	10	3
Stationspersonal (Kanzlisten, Telegraphisten und Rangierpersonal)	a) Bahnhöfe mit starkem Verkehr	12 <sup>4)</sup>	10 <sup>5)</sup>	4
	b) andere Bahnhöfe, Strassenbahnstationen mit strengem Dienst und Haltestellen	13	10 <sup>5)</sup>	4
	c) Bahnhöfe mit schwachem Verkehr und Haltestellen, Strassenbahnstationen mit schwachem Verkehr	13	—	9 <sup>5)</sup>
Personal im Streckenunterhaltungs- und überwachungs-dienst sowie beim Neubau beschäftigtes Personal	a) 1.) Personal im Signal- und Weichenstelldienst 2.) Aufseher und Monteure im elektrischen Signaldienst	12	10	4
	b) das unter a) 1.) angeführte Personal auf weniger bedeutenden Posten	13	10	3
	c) Personal im elektrischen Dienst, Rottenführer, Vorarbeiter, Streckenarbeiter	13	286	10
Uebrig Personal ausschliesslich Werkstättenarbeiter und Verwaltungspersonal	a) Personal der Lokomotivschuppen und Magazine, Personal im Verwaltungsdienst etc.	12	10	4
	b) <sup>6)</sup> Kassierer und Fahrkarten-Schalterbeamte, Personal im Verkehrsdienst in den Bahnhöfen, Signalsteller, Unterhaltungspersonal für rollendes Material, Rottenarbeiter	13 <sup>7)</sup>	286 <sup>7)</sup>	2 <sup>7)</sup>
Normale Arbeitszeit pro Woche				
Werkstättenarbeiter		45	10	4
Verwaltungspersonal	a) Personal, das in den Büros und Magazinen mit Verwaltungsarbeiten beschäftigt wird	41	10	4
	b) Verwaltungspersonal im Lokomotivschuppen-, elektrischen Beleuchtungsdienst etc.	48	10	4

<sup>1)</sup> Kann mit Genehmigung des Direktors für öffentliche Arbeiten, in Fällen höherer Gewalt oder wenn es im Interesse des Betriebes erforderlich ist, auf 6 Stunden herabgesetzt werden; die folgende Ruhezeit muss so verlängert werden, dass die Kürzung wieder aufgehoben ist.

<sup>2)</sup> Mindestens 30 Stunden; 36 Stunden für die Bediensteten, die nach 8 Uhr vorm. eine Nachtschicht beenden. Folgen 2 Ruhetage aufeinander, so kann die Dauer des 2. Tages auf 24 Stunden beschränkt werden.

<sup>3)</sup> Kann ganz auf der Maschine zugebracht werden; in Ausnahmefällen kann diese Zeit für die Heizer auf 12 $\frac{1}{2}$  und für das übrige Lokomotivpersonal auf 12 Stunden verlängert werden; die auf der Lokomotive verbrachte Zeit darf aber 10 Stunden nicht überschreiten.

<sup>4)</sup> Wovon höchstens 10 Stunden mit der Behandlung von Zügen zugebracht werden dürfen.

<sup>5)</sup> Kann bei denjenigen Bediensteten, die in der Nähe des Arbeitsortes wohnen, um 1 Stunde verkürzt werden.

<sup>6)</sup> Die Bediensteten dieser Gruppe die auf Bahnhöfen der Klasse a) im Verkehrsdienst und mit Handelssachen beschäftigt werden, haben die selbe Arbeitszeit wie das Personal dieser Bahnhöfe.

<sup>7)</sup> Die entsprechenden Zahlen für Heizer im Nachtdienst sind: 13, 264, 10 und 4.

## Die Lage der Lokomotivführer in der Tschechoslowakei.

Bis Mitte 1926 war das tschechoslowakische Eisenbahnpersonal in drei Dienstkategorien eingeteilt, nämlich in Bedienstete, Unterbeamten und Beamten; zur letzteren Kategorie gehörten die Lokomotivführer.

Auf Grund eines Gesetzes vom Juni 1926 wurde eine Besoldungsneuregelung vorgenommen, die eine neue, zwischen den Unterbeamten und Beamten stehende Gruppe schuf. Die Lokomotivführer sind in diese neue Gruppe — genannt Gagistenkategorie — eingereiht worden.

Für die Aufrückung in den Lokomotivführerberuf ist die Erfüllung folgender Voraussetzungen notwendig: Der Bewerber muss mindestens 2 Jahre im Eisenbahnwerkstättendienst tätig sein, damit er sich eine genügende Fertigkeit bei Wagenreparaturen und Ausbesserungsarbeiten an der Lokomotive aneignet. Ausser einer Prüfung auf seine beruflichen Fähigkeiten muss er sich einer psychotechnischen Prüfung unterziehen, nach deren erfolgreichem Bestehen er als „Lokomotivführer-Gagisten-Anwärter“ beginnt. Die endgültige Anstellung als Lokomotivführer erfolgt nach sechs Jahren Wartezeit.

Die Gehaltsregelung für die Lokomotivführer ist aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich:

Ortsklasse	Gehalt eines Lokomotivführer-Anwärters während		Gehalt eines Lokomotivführers	Aktivitätsgebühr *)	Familienzulage, gen. Erziehungsbeitrag	Dienstzuschuss	Dienstzulagen für Lokomotivführer				
	der ersten drei Jahre	der letzten drei Jahre					der Schnellzüge	der Güter- und Personenzüge	der Lokalbahnen	im Lokal-Reserve- und Bereitschaftsdienst	
A	Kc. 9 300	Kc. 10 200	Kc. 7 800 bis 23 400	Kc. 3 900	1 800 für 1 Kind	"	Kc. 7 200	Kc. 6 840	Kc. 5 400	Kc. 4 680	
B	8 928	9 792	1 dreijährl. Aufbesserung von 1 200	3 324			"	"	"	"	"
C	8 556	9 384	5 dreijährl. Aufb. v. 1 800, und	2 736			"	"	"	"	"
D	8 184	8 976	4 dreijährl. Aufb. v. 1 350	2 148			"	"	"	"	"

\*) Wird Lokomotivführer-Anwärtern nicht gewährt.

Neben den Dienstzulagen werden noch Prämien für Ersparnisse an Brennstoff und Schmiermaterial, u. zw. ein garantierter Mindestbetrag von Kc. 30.— monatlich, gewährt. Machen die monatlichen Ersparnisse nicht die Summe von Kc. 30.— aus, so wird die Differenz an künftigen, diesen Betrag übersteigenden Prämien in Anrechnung gebracht.

Für die Pensionsversicherung der Eisenbahner werden im Durchschnitt 6 % des festen Gehalts abgezogen es besteht aber für die Lokomotivführer eine besondere Regelung, wonach bei der Pensionsfestsetzung jedes Dienstjahr als 1 1/2 Dienstjahre angerechnet wird. Der Beitrag zur Pensionskasse beträgt daher für sie 8 5/8 %.

Die Höchstpension erhalten die Lokomotivführer nach 25 Dienstjahren. Sie besteht aus dem zur Zeit der Pensionierung bezogenen festen Gehalt zuzüglich eines Gehaltszuschusses und falls Anspruch darauf besteht, auch der Familienzulage.

Lokomotivführer-Anwärter erhalten einen jährlichen Urlaub von 14 Tagen, Lokomotivführer einen solchen von drei und vier Wochen nach einer Dienstzeit bis zu 25 bzw. über 25 Jahren.

Die Lokomotivführer haben keinen Anspruch auf kostenlose Zuteilung der Dienstkleidung. Sie erhalten von der Verwaltung lediglich einen blauen Arbeitsanzug pro Jahr, eine Wintermütze alle zwei Jahre und einen Pelz alle vier Jahre.

## Aus der Arbeitgeber-Internationale.

Der Internationale Verein des Eisenbahnkongresses (224 Eisenbahnverwaltungen mit einem Netz von 517 810 km) bereitet seine nächste Sitzung vor, welche im ersten Halbjahr 1930 in Madrid stattfinden wird.

Auf der inhaltsreichen und interessanten Tagesordnung stehen u.a. folgende Punkte:

- In den Rangierbahnhöfen zu verwendende Vorrichtungen zur Regelung der Geschwindigkeit der ausrangierten Fahrzeuge und ihre Zuleitung zu den Gleisen der verschiedenen Arbeitsstellen.
- Signalwesen auf Bahnen mit Schnellbetrieb und in grossen Bahnhöfen. — Leuchtsignale. — Automatisches Blocksystem.
- Verwendung besonderer Zugvorrichtungen für das Rangieren in kleinen Bahnhöfen und für gewisse Rangierbewegungen in grossen Bahnhöfen.
- Konkurrenz des Autos.
- Mitwirkung des Personals an der Gewinnerzielung. — Gewinnbeteiligung.

f) *Ausbildungsmethoden für das Personal aller Kategorien (berufliche, technische und gewöhnliche Ausbildung).*

Dieser Auszug aus der Tagesordnung zeigt eine merkwürdige Evolution auf Seiten der Arbeitgeberschaft.

Während sich auf den Tagesordnungen der letzten I.T.F.-Kongresse betriebstechnische Fragen zu den beruflichen und sozialen Angelegenheiten gesellen, drängen sich Personalfragen in das Verhandlungsmaterial der Arbeitgeber-Internationale.

Dass die Behandlung betriebstechnischer Fragen auf unseren Kongressen Interesse auf der Gegenseite hervorruft, ist wohl kaum zu bezweifeln. Dass die Augen der Eisenbahnerwelt sich auf den internationalen Kongress der Arbeitgeber richten, wenn dieser Personalfragen behandelt, ist eine Selbstverständlichkeit.

Man kann ohne Uebertreibung sagen, dass die Eisenbahner an der Lösung der dem Arbeitgeberkongress gestellten Aufgaben ebenso stark interessiert sind wie die Eisenbahnverwaltungen selber. Die Punkte a) und c) betreffen einen Zweig der Eisenbahntätigkeit, in welchem jedes Jahr hunderte Eisenbahner ihr Leben, tausende ihre gesunden Knochen



verlieren. Tagtäglich stehen tausende mit einem Fuss im Grab und mit dem anderen im Gefängnis; sie erwarten gespannt, was über das Signalwesen beschlossen wird.

Welcher Eisenbahner hegt nicht eine gewisse Besorgnis gegenüber der Konkurrenz des Autos?

Das Interesse der Eisenbahner an den in den Punkten e) und f) angezogenen Problemen überragt ganz gewiss das der Verwaltungen. In mehreren Ländern sind das Personal und dessen Organisationen zur Mitarbeit herangezogen worden. Ueber die Gewinnbeteiligung hat die Eisenbahnerschaft auch eine Ansicht.

Was die berufliche Ausbildungswesen anbetrifft, so kann man sich nicht gut ausdenken, dass die Arbeitgeber ernstlich meinen, die Auffassung der Nächstbeteiligten ausser acht lassen zu können. Passivität allein würde genügen, um die beste Ausbildungsmethode fruchtlos zu machen.

Kein Eisenbahnfachmensch wird uns bestreiten, dass die Mitwirkung des Personals — die man anscheinend wünscht und sucht für den wirtschaftlichen Betrieb der Eisenbahnen — schon in der rein sachlichen Diskussion von weitgehendem Nutzen sein würde. Ein leitender Eisenbahnbeamter weiss auch, welche psychologische Triebkraft ausgelöst wird, wenn man das Personal als Mitarbeiter anspricht und behandelt.

Wohl alle, oder fast alle Mitglieder des Internationalen Vereins des Eisenbahnkongresses verhandeln direkt mit den nationalen Eisenbahnerorganisationen.

Uns scheint, dass die Zeit anbricht, wo diese Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer auf internationaler Basis gepflogen werden müssen.

## Die Elektrifizierung.

Die Frage der Elektrifizierung der Eisenbahnen steht heute wieder im Mittelpunkt des Interesses, weil sich in einigen Ländern gegen die fortschreitende Elektrifizierung ein starker Widerstand bemerkbar macht. Besonders spielt die Frage der Kohlenversorgung dabei eine wichtige Rolle. Wollte man doch in Oesterreich die Tätigkeit auf den im Bau befindlichen elektrischen Linien vollständig einstellen oder wenigstens mit der Elektrifizierung von anderen Strecken nicht anfangen. Die Organisation widersetzt sich diesem Gedanken und führt an, dass wissenschaftlich nachgewiesen ist, dass die Kohle einmal ein Ende nimmt. Allerdings werden durch die Elektrifizierung sowohl das Lokpersonal wie das Zugbegleitungspersonal durch Kürzung der Fahrzeiten betroffen. Auch das Weichenstellpersonal wird durch die Einrichtung elektrisch stellbarer Weichen in Mitleidenschaft gezogen. Durch die Elektrifizierung werden, gering gerechnet, 30 % vom Lokomotivpersonal und Heizhausdienst erspart. Nun will man auch noch das Einmannsystem einführen, welches sich angeblich in anderen Ländern als Oesterreich so gut bewähren soll. Das Eisenbahnunglück bei Scharnitz aber hätte verhütet werden können, wenn ein zweiter Mann auf der Lokomotive gewesen wäre.

Die Verwaltung behauptet, der Dienst auf der elektrischen Lokomotive sei leichter. Es ist nicht zu leugnen, dass der Dienst des Begleiters gegenüber dem Heizer auf der Dampflokomotive physisch leichter, dagegen im allgemeinen aber psychisch bedeutend schwerer und aus Sicherheitsgründen notwendig ist. Es ist nicht gleich, ob man mit einem Zug 60—70 km

oder 80—90 km in der Stunde fährt. Jede erhöhte Geschwindigkeit wird für das Personal nervenanstrengender, verantwortungs- und gefahrvoller.

Vor kurzer Zeit hat ein Sachverständiger namens J. Göttler ein Büchlein über die elektrifizierten Hauptlinien der Schweizerischen Bundesbahnen herausgegeben. Wir halten es für nützlich, das letzte Kapitel über die „Wirtschaftlichkeit“ der Elektrifizierung hier abzudrucken:

„Die Kosten des im Jahre 1928 elektrifizierten Netzes von 1611 km werden die Summe von 620 Millionen Franken, wobei der Bundesbeitrag von 60 Millionen bereits in Abzug gebracht ist, nicht überschreiten.“

Was die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes im Vergleich zum Dampftrieb anbelangt, so haben die bisher gemachten Erfahrungen bewiesen, dass die früher gemachten Annahmen betreffend die beim Unterhalt der Triebfahrzeuge und betreffend der Leistungssteigerung des Zugs-, Depot- und Fahrpersonals zu erzielenden Ersparnisse allzu vorsichtig waren. Schon für das Jahr 1927 rechnen die Bundesbahnen damit, dass unter Zugrundelegung einer mittleren Verzinsung von  $5\frac{1}{2}$  % des gesamten in der Elektrifikation, einschliesslich Rollmaterial, angelegten Kapitals und bei Rücklagen für Amortisation und Erneuerung im Betrage von über 6,8 Millionen Franken, der elektrische Betrieb mindestens um 1,7 Millionen Franken billiger zu stehen kommen wird als der Dampftrieb; dies bei einer Kohlenersparnis von 450 000 Tonnen à Fr. 38 per Tonne, franco Schweizergrenze. Das beweist, dass der Kohlenpreis auf Fr. 34 per Tonne franko Grenze fallen sollte, damit der Dampftrieb gleich teuer wird, wie der elektrische Betrieb. In den Jahren nach 1927 wird der Vergleich naturgemäss noch zugunsten des elektrischen Betriebes ausfallen, da die vielen Anlagen noch besser ausgenützt werden.

Ferner ist zu bemerken, dass bei den an Hand der Betriebs Erfahrungen aufgestellten Berechnungen nicht alle Vorteile des elektrischen Betriebes erfasst wurden, weil manche, z. B. Wegfall des Rauches, die grössere Reinlichkeit und die Zeitersparnis für das fahrende Publikum, sich nicht in Zahlen ausdrücken lassen.

Der elektrische Betrieb hat sich gut eingeführt und wickelt sich glatt und sozusagen ohne Störungen von Belang ab. Die neue Betriebsart gestattet eine bedeutende Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten bei schweren Zügen, besonders auf den Bergstrecken, wodurch die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Bahnanlagen wesentlich gesteigert wird. Zudem wird die neue Betriebskraft durch die einheimischen Wasserkräfte erzeugt, was zur Folge hat, dass im Jahre 1929, infolge des elektrifizierten Netzes von 1611 km, jährlich 550 000 Tonnen Kohle weniger vom Auslande bezogen werden müssen.

Abgesehen von den in die Augen springenden Vorteilen des elektrischen Betriebes, wie Rauchlosigkeit und dadurch grössere Reinlichkeit, ist noch festzuhalten, dass in der Zeit der grossen Arbeitslosigkeit zeitweise 70—80 000 Arbeiter verschiedener Industrien und zahlreicher Gewerbe durch die Elektrifikationsarbeiten Beschäftigung fanden und zum Teil ihren Verdienst hatten.

Die ganze Ausrüstung der Kraft- und Unterwerke, der Uebertragungs- und Fahrleitungsanlagen, der Triebfahrzeuge, sowie die Hoch- und Tiefbauarbeiten u.s.w., wurden nach den Projekten der Elektrifikationsabteilung von der bewährten Schweizerindustrie und vom schweizerischen Gewerbe ausgeführt, und ist durch die vereinigte Kraft aller daran Beteiligten ein nationales Werk geschaffen worden, das sich sehen lassen darf.“

In anderen Ländern ist die Elektrifizierungsfrage eine Frage der Kohle. Uns scheint, dass man sich bei der Erörterung dieses Problems nicht nur mit der Gegenwart, sondern auch mit der Zukunft beschäftigen muss. Es ist nicht anzunehmen, dass die Kohlenpreise weiter sinken werden. Es steht fest, dass der Verkehr überall in schnellem Tempo zunimmt. Mit Dampflokomotiven kann man ohne Ausdehnung der Anlagen diesen Verkehr nicht bewältigen. Die Personalfragen sind von grösster Bedeutung und alle Eisenbahnerorganisationen haben die Pflicht, die Interessen des Personals wahrzunehmen; den technischen Fortschritt aufhalten soll man aber nicht. Wir schliessen uns deshalb den oben gemachten Ausführungen an, und hoffen, dass es gelingen wird, durch die Elektrifizierung die Arbeitsbedingungen des Personals zu verbessern.

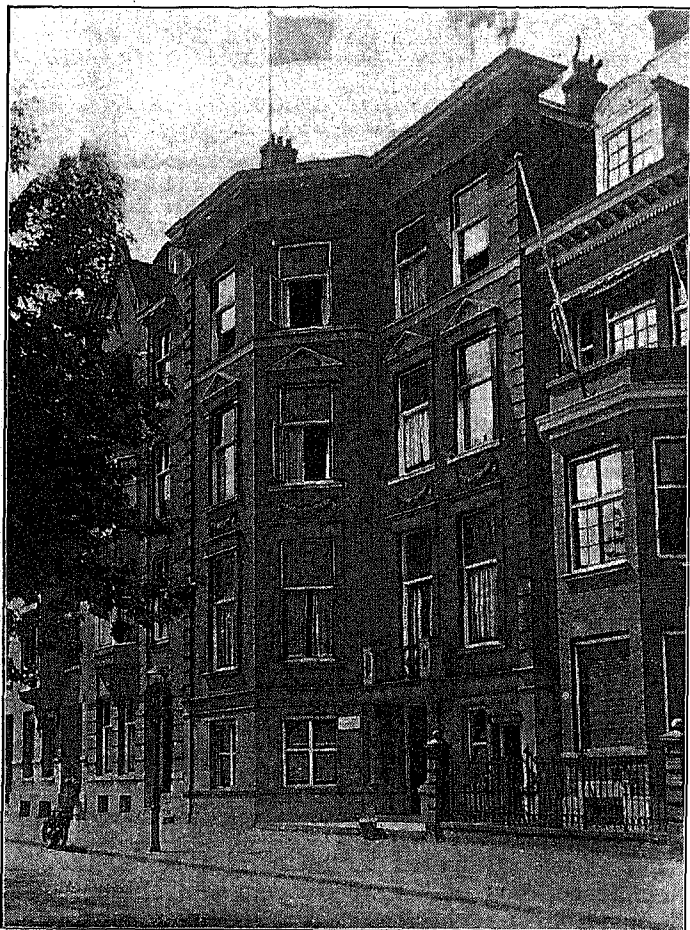
# TRANSPORTARBEITER

## Die 10-jährige Gründungsfeier des holländischen Transportarbeiter-Verbandes.

Am 7. Januar feierte der Zentralverband der Transportarbeiter Hollands sein zehnjähriges Bestehen.

Diese Organisation, welche im Jahre 1918 durch Verschmelzung von 5 Transportarbeitergewerkschaften entstanden, ist wusste sich unter tatkräftiger, zielbewusster Führung alsbald ein unbestrittenes Ansehen innerhalb der holländischen Gewerkschaftsbewegung zu erwerben. In den ersten 3 Jahren ihres Bestehens führte sie nicht weniger als 92 Streiks; vor allem aber hat sie es verstanden, für die Transportarbeiter eine wesentliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu erkämpfen.

Der grosse Hafnarbeiter- und Seeleustreik vom Jahre 1920, an dem mehr als 8 000 Mitglieder teilnahmen, hat, obwohl er nach einem erbitterten, mehrwöchigen Kampfe mit einem Misserfolg endete, die Schlagkraft der Organisation nicht zu brechen vermocht. Dies beweist die Tatsache, dass sie während der 3 folgenden Jahre imstande war, 94 grosse und kleine Streikbewegungen zu führen und dafür etwa 1/4 Million Gulden Streikunterstützungsgelder auszu zahlen. Dadurch ist es ihr auch gelungen, den Unternehmern, die während der damals im Lande herrschenden schweren Wirtschaftskrise eine äusserst



Jetziges Verbandshaus (Hauptverwaltung)  
der holländischen Transportarbeiter in Rotterdam.

reaktionäre Politik verfolgten, die Flügel zu stützen. Vom Jahre 1924 ab ist der Verband wieder in die Angriffsbewegung getreten. Unermüdlich agitierte er für die Verstärkung des Mitgliederbestandes, wobei er nicht zuletzt die Festigung seiner Kassenverhältnisse im Auge hatte. Im Jahre 1918 zählte er ungefähr 16 000, heute über 23 000 Mitglieder. Er hat 120 über das ganze Lande zerstreute Ortsgruppen und organisiert Transportarbeiter der verschiedensten Kategorien, so Hafnarbeiter, Seeleute, Fischer, Kraftfahrer, das Personal von Versandgeschäften u.a.m.

Nachdem sich sein Aufgaben- und Pflichtenkreis stets mehr erweiterte, hat sich die Verband letztes Jahr veranlasst gesehen, seinen Hauptsitz ein ein stattliches, käuflich erworbenes Gebäude zu verlegen.

Darin ist das 10jährige Jubiläum gefeiert worden und dahin sind auch die Vertreter der holländischen und internationalen Transportarbeiterschaft gekommen, um die Schwesterorganisation, die sich auf nationalem, wie internationalem Gebiete so glänzend bewährt hat, zu beglückwünschen. Einen persönlichen Einschlag erhielt die Feier noch dadurch, dass Kamerad Brautigam, der tüchtige, hoch geschätzte Vorsitzende der Organisation, zur gleichen Zeit auf eine 25jährige Tätigkeit als Gewerkschaftsführer zurückblicken konnte.

## Die deutschen Hafnarbeiter und das Arbeitslosenversicherungsgesetz.

Am 1. Oktober v. Js. trat in Deutschland ein Arbeitslosenversicherungsgesetz in Kraft, wodurch eine seit Jahren erhobene Forderung der Arbeitnehmer verwirklicht worden ist. Ursprünglich sollte dasselbe auf die unständigen Arbeiter keine Anwendung finden, wovon auch die Hafnarbeiter, die meistens in keinem festen Arbeitsverhältnis stehen, betroffen worden wären. Dank dem energischen Auftreten der Organisation und der günstigen Haltung des Hafnbetriebsvereins und der Regierungsvertreter, die sich in den Häfen persönlich von den Verhältnissen überzeugt hatten, wurden in dem späteren Entwurf des Arbeitslosenversicherungsgesetzes auch die unständigen Arbeiter erfasst. Mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Arbeits- und Entlohnungsweisen konnte eine für das ganze Reich geltende auch die Hafnarbeiter miterfassende Regelung nicht geschaffen werden; auf Grund des Gesetzes können aber die Verwaltungsausschüsse der einzelnen Landesarbeitsämter entsprechende Bestimmungen erlassen.

Da noch keine endgültige Einteilung der Hafnarbeiter in die vom Gesetz vorgesehenen Klassen erfolgt ist, wurde im Hamburger Hafen eine vorläufige Regelung getroffen, wonach feste Hafnarbeiter und gewisse Gruppen der beim Staatskai beschäftigten unständigen Hafnarbeiter in die Lohnklasse des Gesetzes eingestuft sind, der ein Durchschnittslohn, Einheitslohn genannt, von RM. 39.— pro Woche zugrunde liegt, während die sonstigen unständigen Arbeiter in eine Lohnklasse eingereiht werden, nach der sie eine Unterstützung auf Grund eines Einheitslohnsatzes von RM. 33.— erhalten (es sei denn, dass sie den Nachweis eines gehabten höheren Verdienstes erbringen können); sie müssen hierzu aber nachweisen, dass sie in den letzten 12 Monaten 23 Wochen, bzw. 156 Tage beschäftigt waren.

Die gesetzliche Unterstützungsdauer beträgt 26 Wochen; sie kann auf 39 Wochen ausgedehnt werden, wenn der Arbeitsmarkt besonders ungünstig ist. Die Wartezeit dauert in der Regel 7 Tage, kann jedoch bis auf 3 verkürzt werden, und unter besonderen Umständen sogar vollständig wegfallen. Für die zuerst

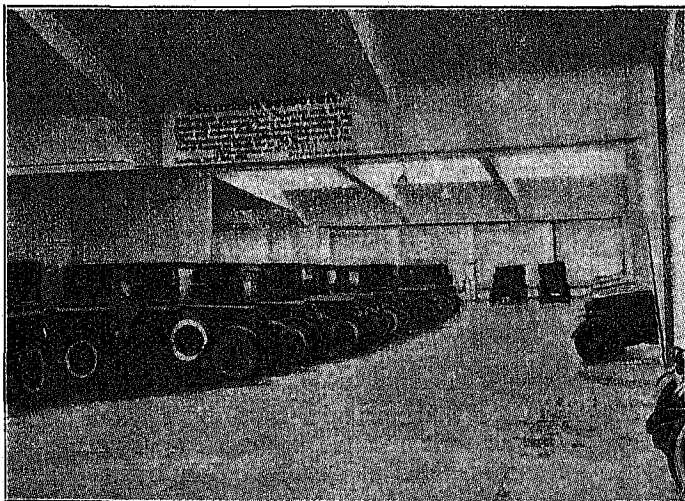
erwähnte Hafenarbeiter-Kategorie beträgt die Hauptunterstützung bei einem Einheitslohn von RM. 39.— 37,5 % = M. 14.62, für die andere bei einem Einheitslohn von RM. 33.— 40 % = 13.20. Es wird auch ein Familienzuschlag gewährt; derselbe beträgt 5 % für jeden Familienangehörigen, doch darf die wöchentliche Gesamtunterstützung bei der ersten Gruppe M. 24.37, bei der zweiten M. 21.45 nicht überschreiten. Die Beiträge zur Arbeitslosenversicherung sind vom Arbeitgeber und Arbeitnehmer je zur Hälfte aufzubringen.

## Die Autobetriebs-Genossenschaft Hamburg.

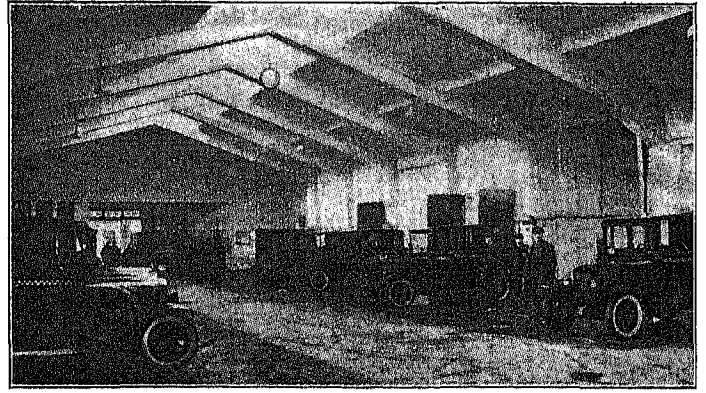
Die Genossenschaften haben es seit ihrem Bestehen abgelehnt, die bei ihnen beschäftigten Personen auszubeuten. Sie haben es sich im Gegenteil zur Ehre und Aufgabe gemacht, den Gewerkschaften als Schrittmacher zu dienen in bezug auf die Gestaltung der Löhne und Arbeitsverhältnisse der Genossen aller Berufe. Dass der Gedanke der Selbsthilfe auch in den Kreisen der deutschen Kraftfahrer Fuss gefasst hat, ersehen wir aus einem Artikel des Kollegen Reitz in No. 2 der „Luft- und Kraftfahrt“ (Jahrgang 1927), Fachzeitschrift des Reichsverbandes des Berufskraftfahrer und der Reichsabteilung des Luftfahrtpersonals im Deutschen Verkehrsbund. Wir geben diesen Artikel nachstehend mit einigen uns nachträglich vom Verfasser zugegangenen Ergänzungen auszugsweise wieder :

„...In der Nachkriegszeit hat unter den Berufskraftfahrern der genossenschaftliche Gedanke immer mehr an Boden gewonnen, und in verschiedenen Orten Deutschlands haben sich besonders im Kraftdroschkengewerbe bereits mit Hilfe des Deutschen Verkehrsbundes mehrere Genossenschaften gebildet. An ihrem Aufbau und ihrer Leitung lässt sich erkennen, dass in diesen Genossenschaften Köpfe wirken, die sich mit manchem Leiter eines privaten Grossunternehmens messen können.

Wenn die Unternehmer das Wort „Wirtschaft“ gebrauchen, dann meinen sie damit immer sich selbst und ihre Interessen. In unzähligen Fällen wurde den Vertretern der gewerkschaftlichen Organisation bei Verhandlungen über Kraftfahrertarife, besonders für Kraftdroschkenführer, seitens der Unternehmer geklagt, dass ihre Forderungen unhaltbar seien, dass die Wirtschaft sie nicht tragen könnte und dass es letzten Endes unbedingt zum Ruin des Gewerbes führen müsse,



Die zweite Halle für 35 Gross-Kraftdroschken.



Teilansicht der grossen U-förmigen Wagenhalle für 100 Kleinautos.

wenn die Forderungen der Fahrer erfüllt werden. Trotzdem man ihnen in jedem Falle die Antwort nicht schuldig blieb, war es doch nicht möglich, direkte Beweise des Gegenteils der Unternehmerbehauptungen vorzulegen. Es war deshalb das Bestreben der organisierten Kraftfahrer, dem Unternehmertum durch die Praxis zu zeigen, dass es auf dem Wege des Zusammenschlusses in Genossenschaftsform möglich ist, einmal auskömmliche Löhne zu bezahlen und darüber hinaus noch der Allgemeinheit dienende Einrichtungen zu treffen. Heute führen wir die grösste und umfangreichste Autobetriebs-Genossenschaft in Wort und Bild unseren Lesern vor Augen. Wünschenswert ist, dass es den Lesern unserer Zeitschrift einmal bei einem evtl. Aufenthalt in Hamburg möglich sein würde, das dortige, grossangelegte Arbeiterunternehmen selbst zu besichtigen.

Die Autobetriebs-Genossenschaft Hamburg hat heute 125 Kraftdroschken im Betriebe, die bis auf zwei Fabrikat Brennabor sind. Eine eigene Licht- und Kraftanlage liefert den elektrischen Strom für die Werkstätten, Betriebs- und Wohnhäuser. Eine Tankstelle, deren Behälter insgesamt 40 000 Liter Betriebsstoff fassen und von der an vier Zapfstellen Betriebsstoff entnommen werden kann, zeugt ohne weiteres von der Grösse des Betriebes. Etwa 300 Personen sind Tag und Nacht schichtweise in dem Unternehmen beschäftigt. Der Dienst der Chauffeure entfällt je Wagen auf 2 Schichten; es teilen sich also zwei Fahrer in den Tages- und Nachtdienst. Modern eingerichtete Riesenhallen, die mit allen nur erdenklichen praktischen Einrichtungen ausgestattet sind, ausgedehnte Reparaturwerkstätten, ja sogar eine Karosseriefabrik ermöglichen die Reparaturen und Instandsetzungen der Wagen in eigener Regie. Selbstverständlich ist auch in hygienischer Beziehung durch Bade- und Waschräume für die Angestellten restlos gesorgt.

In einem Tarif, der mit dem Deutschen Ver-



Werkstatt I für Grundreparatur.



kehrsbund abgeschlossen wurde, ist das Einkommen der Beschäftigten geregelt und die achtstündige Arbeitszeit verankert. Mit dem bisher im Kraftdroschkengewerbe üblichen Prozentsystem wurde gebrochen und für Chauffeure ein fester Lohn von M. 9.—, für Handwerker über 21 Jahre von M. 11.20 pro Tag vereinbart. Ferner wird den Kraftfahrern eine tägliche Kleidergeld-Zulage von 25 Pfg. gewährt.

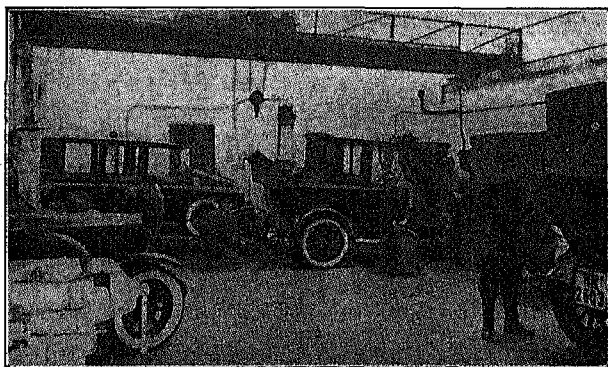
Die Chauffeure haben nach je sieben Arbeitstagen einen Ruhetag. Fällt der freie Tag auf einen hohen zweiten Feiertag, so wird für diesen der einfache Tageslohn bezahlt. Wird an diesem Tage gefahren, so erhält der Betreffende den doppelten Lohn.

Unter Fortzahlung des Lohnes werden ferner gewährt:

nach 1/2jähriger Beschäftigung 7 Tage, nach ein- und mehrjähriger Beschäftigung 10 Tage Ferien.

Bei Erwerbsunfähigkeit durch Krankheit wird für die Dauer von 8 Wochen, durch Betriebsunfälle für die Dauer von 13 Wochen der Lohn unter Anrechnung der reichsgesetzlichen Leistungen weitergezahlt.

Diese tarifliche Regelung, die an der Spitze aller Lohnregelungen im Kraftdroschkengewerbe Deutschlands steht, hat nicht verhindert, dass das Unternehmen gesund dasteht. Bemerkenswert ist allerdings hierbei, dass die leitenden Berufskollegen in diesem Unternehmen keine riesigen Direktorengehälter beziehen und dass ausserdem keine Aufsichtsratsantienzen zur Verteilung kommen, wie in den übrigen Privatunternehmen, da die leitenden Kollegen in idealer Weise alles tun, um die Generalunkosten auf eine möglichst geringe Stufe herabzudrücken.



Werkstatt II für Tagesreparaturen.

Das Unternehmen war daher auch in der Lage, eine wertvolle soziale Einrichtung für ihre Bediensteten zu schaffen, nämlich eine *Versicherungskasse*.

Aus der letzten Jahresabschlussrechnung der Genossenschaft seien nachstehend einige Zahlen aufgeführt, die zeigen, dass die genossenschaftliche Wirtschaftsform, die eine Reihe volkswirtschaftlicher und sozialer Vorteile in sich schliesst, gute Betriebsergebnisse erzielen kann.

Zum Vermögensbestand der Unternehmung gehörte am 31. Dezember 1926 u.a. ein:

Wagenpark	im Werte von	M. 246 309
Inventar	„ „ „	31 554
Maschinen	„ „ „	12 797
Grundstücke	„ „ „	779 893
Materialien	„ „ „	10 000

Die Jahreseinnahme aus dem Taxameterbetrieb belief sich im selben Jahre auf M. 1 610 656.54.

Das Genossenschaftskapital, das durch Einlagen von 261 Genossen aufgebracht wurde, betrug zum genannten Zeitpunkt M. 93 207.58. Im Geschäftsjahre 1926 wurden allein für soziale Einrichtungen M. 100 000.— ausgegeben und dem Reservefonds konnten M. 154 289.— zugeführt werden. Der Reinüberschuss betrug M. 16 021.66....“

Die Betriebsergebnisse über das Jahr 1927 liegen noch nicht vor. Man kann sich aber an Hand der nebenstehenden Abbildungen eine ungefähre Vorstellung von dem gross angelegten genossenschaftlichen Gebäude der deutschen Kraftfahrer machen, das auch in andern Ländern Nachahmung finden sollte.

## Das neue holländische Automobil- und Fahrradgesetz.

Am 1. November 1927 trat in Holland das Automobil- und Fahrradgesetz in seiner neuen Fassung nebst der dazu gehörigen Verordnung (Motor- en Rijwielreglement) in Kraft. Im Gesetze selbst sind die allgemeinen, grundsätzlichen Vorschriften enthalten, in der Verordnung die Durchführungsbestimmungen. Es kann im allgemeinen gesagt werden, dass die Bestimmungen im neuen Gesetze strenger sind als im alten, d. h. dass nicht nur die Zahl der strafbaren Handlungen erhöht ist, sondern auch die Strafen selbst schwerer sind. Gemäss dem neuen Gesetz stellt das Weiterfahren nach einem Unfall mit tödlichem Ausgang, schwerer Verwundung oder erheblichem Sachschaden als Folge (wenn die Behörden nicht innerhalb 24 Stunden davon in Kenntnis gesetzt werden) eine strafbare Handlung dar, während die selbe Verfehlung unter Zurücklassung eines Menschen in hilflosem Zustande als ein Vergehen mit bis zu drei Monaten Gefängnis oder einer Geldstrafe bis zu tausend Gulden geahndet wird. Auf Grund des alten Gesetzes war keine dieser Handlungen strafbar.

Aehnliche Strafen sind auf das Fahren mit einem falschen Führerschein oder einer falschen Zulassungsbescheinigung oder auf das Fahren, nachdem das Recht dazu durch gerichtliche Entscheidung abgesprochen wurde, gesetzt. Mit derartigen Strafen kann ferner die Entziehung des Führerscheins auf ein Jahr, und im Wiederholungsfalle auf zwei Jahre gepaart gehen. Der Führerschein kann aber auch noch in vielen andern Fällen eingezogen werden.

Zwei weitere Bestimmungen, welche eine Einschränkung des Alkoholenusses unter den Kraftfahrern bezwecken, sind erwähnenswert. Die eine untersagt Personen die Lenkung eines Kraftfahrzeuges, wenn sie dermassen unter dem Einfluss des Alkohols stehen, dass sie ausserstande sind, sicher zu fahren und die andere sieht vor, dass die Ausstellung eines Führerscheines Bewerbern, die innerhalb der letzten zwei Jahre vor dem Antrag wegen übermässigen Alkoholenusses verurteilt worden sind, verweigert werden kann.

Wichtige Aenderungen sind bei den allgemeinen Bestimmungen über die Verabfolgung von Führerscheinen eingetreten. Früher bedeutete die Vorschrift über die Altersgrenze — 18 Jahre für Lenker von Kraftwagen mit mehr als zwei Rädern und 16 Jahre für Motorfahrer — die einzige Einschränkung; über die körperliche Eignung oder Befähigung zum Lenken eines Wagens war nichts bestimmt. Bewerber um einen Führerschein haben lediglich beim Provinzkommissar (Provinciaalen Commissaris der Koningin) schriftlich um einen Führerschein angefragt und dieser wurde ihnen kostenlos und ohne jegliche Mühe

ausgestellt, ohne Rücksicht darauf, ob der Betreffende an einem Gebrechen litt oder je einen Kraftwagen gesehen hatte. Heute muss jeder Bewerber vor einem von der Regierung angewiesenen Sachverständigen eine Fahrprüfung ablegen und sich durch ein ärztliches Zeugnis ausweisen, dass er an keinem körperlichen oder geistigen Gebrechen leidet, das ihn daran hindern könnte, ein Kraftfahrzeug sicher zu lenken. Der Führerschein, der in der Regel nur auf die Dauer von zwei Jahren gültig ist, muss mit einer guten Photographie des Inhabers versehen sein.

Das Mindestalter ist nur für einen Teil der Motorfahrer heraufgesetzt worden; dies beträgt nun 18 Jahre für sämtliche Kraftfahrzeuge, ausgenommen Kraffräder mit einer vom Minister festzusetzenden Geschwindigkeit. Für letztere kommt nach wie vor des Mindestalter von 16 Jahren in Betracht.

Nach einer weiteren neuen Bestimmung kann ein Führerschein für ungültig erklärt werden, wenn Zweifel über die Eignung und Fahrtüchtigkeit entstehen. In solchen Fällen kann von der betreffenden Person eine neue ärztliche Untersuchung oder die nochmalige Ablegung einer Fahrprüfung verlangt werden.

Auch die Frage der Verantwortlichkeit für persönlichen oder Sachschaden bei Automobilunfällen ist im neuen Gesetz in ganz anderer Weise als früher geregelt. Der Besitzer oder Halter (nicht der Kraftfahrer) ist für den durch ein Kraftfahrzeug Personen oder Gütern, die nicht im Fahrzeug mitgeführt wurden, zugefügten Schaden verantwortlich, es sei denn, dass in glaubwürdiger Weise nachgewiesen werden kann, dass der Schaden durch „höhere Gewalt“ oder die Schuld anderer Personen verursacht wurde. Der Beweis für das Vorherrschen der zuletzt erwähnten Umstände ist vom Besitzer oder Halter anzutreten. Die Beweislast ist also umgekehrt; sie ruht nicht auf demjenigen, welcher den Schaden erleidet, sondern auf dem Führer, Besitzer oder Halter des Fahrzeuges, von dem schon von vornherein — es sei denn, dass er den Gegenbeweis erbringen kann — angenommen wird, dass er den Schaden verursacht hat. Man hat den fraglichen Artikel bei der Debatte im Parlament als „juridisches Monstrum“ bezeichnet, da er eine Abweichung von den gewöhnlichen Rechtsgrundsätzen darstellt.

Ein anderer bemerkenswerter Artikel sieht vor, dass wenn bei einer Uebertretung der verantwortliche Führer nicht festgestellt werden kann, der Besitzer oder Halter des in Frage kommenden Fahrzeuges verantwortlich zu machen ist, sofern er nicht beweisen kann, dass das Fahrzeug entgegen seinem Willen und ohne dass er es verhindern konnte, benützt worden ist.

Gemeindebehörden dürfen eine Geschwindigkeitsgrenze unter 20 km. pro Stunde nicht festsetzen, ausser an sehr verkehrsreichen oder gefährlichen Wegstellen oder Brücken, in welchen Fällen sie auf 12 km. festgesetzt werden kann. Im neuen Gesetz ist, wie im alten, nichts über die Höchstgeschwindigkeit bestimmt, doch mit Rücksicht auf die Schonung des Strassenbelags sind für Kraftfahrzeuge (Lastwagen und Omnibusse), die ein gewisses Gewicht überschreiten, Höchstgeschwindigkeiten festgesetzt; diese sind je nach der Klasse der Wege, dem Gewicht der Fahrzeuge und der Bereifungsart verschieden.

Auf Landstrassen müssen Lichter bei herannahendem Verkehr — Fussgänger ausgenommen — auf eine Entfernung von 100 Metern abgeblendet werden. Ferner sind über die Beleuchtung selbst Mindestbestimmungen erlassen worden. Danach müssen Fahrzeuge mit einer Stundengeschwindigkeit von 20 bis 40 km. die Fahrbahn auf eine Entfernung von 25 m., solche mit einer Geschwindigkeit von mehr als 40 km. auf

100 m. beleuchten. Ausser Kraftfahrzeugen haben künftig auch alle übrigen Fahrzeuge ein rotes Licht auf der Rückseite zu führen, das im Falle von Kraft- und Fahrrädern auch ein roter Reflektor sein kann.

Das neue Gesetz ist für den Berufskraftfahrer bedeutend ungünstiger als das alte. Die vielen neuen und strengeren Vorschriften erhöhen nicht nur das Risiko, sich einer Uebertretung schuldig zu machen, sondern sie sehen auch strengere Strafen vor.

Der Rechtsschutz, den der holländische Kraftfahrer-Verband als Unterabteilung des holländischen Transportarbeiter-Verbandes seinen Mitgliedern in Streitfällen aus dem Dienst- und Arbeitsverhältnis gewährt, wird zweifellos künftig noch mehr als bisher in Anspruch genommen werden. Dies dürfte wohl auch propagandistischen Wert haben, sodass dieses Gesetz, worüber wir im übrigen wenig optimistisch gestimmt sind, für die Berufsschauffeure dennoch einen indirekten Nutzen in sich schliessen dürfte.

C. SORMANI.

## Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

GROSSBRITANNIEN.

I.

### Allgemeines.

Es bestehen folgende Sondergesetze für die Strassenbahnen Grossbritanniens: das Strassenbahngesetz vom Jahre 1870, die Gesetze über die Kleinbahnen aus den Jahren 1896 und 1912, die Strassenbahngesetze (betr. vorläufige Erhöhung der Strassenbahnabgaben) aus den Jahren 1918 und 1920 und das Gesetz für staatlich konzessionierte Unternehmen (Abgabenerhöhung) vom Jahr 1918.

Gewisse Gesetze befassen sich ferner auch mit dem Betrieb bestimmter privater und städtischer Unternehmen, da sowohl für den Bau von Linien als auch für Aenderungen im Betriebe selbst eine gesetzliche Ermächtigung notwendig ist.

Die Gesamtlänge des Strassen- und Kleinbahnnetzes betrug Anfang 1927 2 602 Meilen (1 Meile = 1,609 km), wovon 1 888 Meilen auf städtische, 714 Meilen auf private Unternehmen fallen. Die Gesamtstrecklänge betrug 4 397 Meilen und die Länge der Seiten- und Ausweichgeleise 174 Meilen. Angaben über die Zahl der bei den Strassenbahnen beschäftigten Bediensteten nach Gruppen stehen nicht zur Verfügung; die Gesamtzahl der bei den Strassenbahn- und Omnibusunternehmen beschäftigten Personen betrug aber Anfang 1927 129 740, worunter 5 290 Frauen.

### Organisatorisches.

Bei der *Transport and General Workers' Union* (Verband der Verkehrs-, an- und ungelerten Arbeiter), die Mitglied der I.T.F. ist, sind die meisten der im Betriebsdienst beschäftigten Personen sowie die Werkstätten- und Streckenarbeiter organisiert. Die gelernten Werkstättenarbeiter gehören den verschiedenen Berufsverbänden an. Die Bediensteten an elektrischen Leitungen sind teils bei dem genannten Transportarbeiterverband und teils bei der Gewerkschaft der Elektrotechniker organisiert. Die Bediensteten der Gemeindebetriebe gehören den auch für die Beschäftigten in der Privatindustrie zuständigen Organisationen an, mit Ausnahme einer kleinen Gruppe höherer Beamten, die Mitglieder des dem Gewerkschaftsbund nicht angeschlossenen Gemeindebeamten-Verbandes sind.



Die bei den Omnibusgesellschaften beschäftigten Arbeiter (die im Fahrdienst tätigen sowie an- und ungelernete Arbeiter in den Garagen) gehören dem Transportarbeiter-Verband an, während die Facharbeiter den betreffenden Berufsverbänden angeschlossen sind.

Der Verband macht in seiner Mitgliederstatistik keinen Unterschied zwischen den Bediensteten in Privat- und in Gemeindebetrieben. All diese sind in die Sektion für Strassen-Personenverkehr eingeteilt, worunter die Strassen- und Omnibusbediensteten sowie diejenigen im Kraftdroschkenbetrieb fallen.

Lohnbewegungen für die Strassenbahnbediensteten gehen national über den *National Joint Industrial Council* (paritätisch zusammengesetzter Landes-Gewerbe-Ausschuss) für Strassenbahnbetrieb (s. unten), in dem fast alle Strassenbahnunternehmen des Landes, diejenigen Glasgows und Liverpools ausgenommen, vertreten sind; doch selbst in diesen beiden Städten werden die Lohn- und Arbeitsbedingungen von den nationalen Beschlüssen beeinflusst. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Verwaltungs- und Aufsichtspersonals werden örtlich durch Verhandlungen mit den einzelnen Unternehmen festgesetzt.

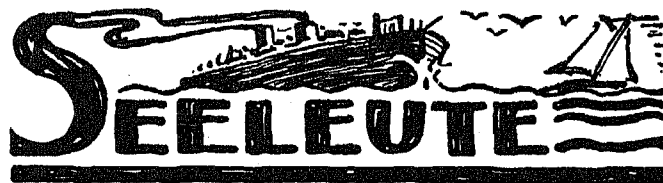
#### A. Arbeitsrecht.

##### Arbeitsrecht und Arbeitsschutz.

Ausser dem in England bestehenden ungeschriebenen Wohnheitsrecht, das für alle Arbeiter und alle Industrien massgebend ist, unterstehen die Strassenbahner noch den besonderen, für sie direkt oder indirekt geltenden Gesetzen und Parlamentsbeschlüssen. Sie können ferner von den im Gesetz über die Gewerbegerichte vom Jahre 1919 eingeräumten Rechten Gebrauch machen. Auf Grund dieses Gesetzes wurde ein Gewerbegericht (*Standing Industrial Court*) geschaffen, das zur Beilegung von Streitigkeiten aus dem Lohn- und Arbeitsverhältnis, die zwischen Arbeitgebern und Angestellten oder zwischen Angestellten und Angestellten entstehen, befugt ist. Die vom Arbeitsminister ernannten Mitglieder des Gerichtshofes müssen teils unparteiische Personen, teils Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Vertreter sein, worunter eine oder mehrere Frauen.

In einen Streit verwickelte Parteien sind nach dem Gesetze nicht gehalten, ihren Fall sofort vor das Gewerbegericht zu bringen. Wenn eine Differenz oder ein Konflikt auszubrechen droht oder entstanden ist, hat jede der Parteien das Recht, sich an den Arbeitsminister zu wenden, der den Fall zu prüfen und die ihm zur Beilegung des Konfliktes geeignet erscheinenden Massnahmen zu treffen hat. Sind nach seinem Ermessen alle anderen Mittel erschöpft, so kann er die Angelegenheit vor das Gewerbegericht oder eine der im Gesetze vorgesehenen Schiedsgerichtsbehörden (paritätisch zusammengesetzte Schlichtungsausschüsse mit einem unparteiischen Vorsitzenden oder von ihm besonders angewiesene Schlichter) bringen. Handelt es sich bei dem Streitfall um eine Frau, so wird in der Regel auch eine Frau als Beisitzer hinzugezogen. Die Parteien können vor dem Gericht persönlich erscheinen oder ihre Interessen durch einen Anwalt, Rechtsbeistand oder einen Vertreter der betreffenden Organisation wahrnehmen lassen. Das Gericht kann ferner bei technischen Streitfragen einen oder mehrere Sachverständige in der selben Eigenschaft wie die Gerichtsbeisitzer, hinzuziehen; diese können an die Zeugen Fragen stellen, dürfen aber die gerichtliche Entscheidung nicht unterzeichnen. Bisher war es üblich, die Sitzungen des Gewerbegerichts geschlossen abzuhalten. Die Sitzungsprotokolle werden nur den beteiligten Parteien ausgehändigt.

(Fortsetzung folgt.)



## Kulis und Fasziisten.

Der *Centrale Bond van Transportarbeiders*, erhielt vorigen Monat von einem bei ihr organisierten Bootsmann folgendes Schreiben :

Buenos Aires, 27. November 1927.

Im jetzigen Augenblick ist über die Katastrophe der „Principessa Mafalda“ am 25. Oktober ds. Js. etwas mehr bekannt. Wir durften des Glückes teilhaftig werden, 536 Schiffbrüchige, von denen wir ungefähr 300 mit zwei unserer Rettungsboote aus dem Wasser herausfischen mussten, in Rio an Land zu bringen. Wir befanden uns auf einem Abstand von ca. 15 m von der „Mafalda“. Hätten wir eine weisse Heizermannschaft an Bord gehabt und hätten die anderen Schiffe geleistet was wir leisteten, dann wären nicht so viel Menschen ums Leben gekommen. Die Chinesen haben überhaupt nichts getan; eine Ausnahme machten Nr. 1 (Führer der chinesischen Bemannung) und der Koch; diese haben mitgeholfen, die Menschen, welche an unser Schiff heranschwimmen konnten, heraufzuziehen.

Wir waren mit unserm Boot etwa 5 Minuten vor dem Untergang des Schiffes, das sich zunächst auf Längsseite legte, zur Stelle und wir übernahmen aus einem Boot fast ausschliesslich Frauen und Kinder. Die letzte, welche wir aufnahmen, wurde hereingetragen; sie kam aus dem Krankenhaus und ist bei uns an Bord gestorben. Wir haben sie dann auf Seemannsart über Bord gesetzt. Die italienische Bemannung — das erklären wir alle — hat sich schändlich betragen, selbst nachdem sie einmal bei uns an Bord war.

Die Einspannung aller Kräfte war notwendig, um diesen 536 Personen Essen und Trinken zu geben. Wir konnten ihnen trotzdem zweimal täglich Reis, Makaroni, Wurst, Tee, und nicht zu vergessen : frisches Brot verabreichen.

Aber mit all dem muss doch den grossen Herren vor Augen geführt werden, dass man in einem solchen Falle an einer chinesischen Bemannung durchaus nichts hat. Ich hoffe, nach meiner Ankunft in Rotterdam noch dies und jenes zu erzählen.

(gez.) M. J. v. DOESELAR,  
Bootsmann, S.S. „Athena“.

Wir veröffentlichen diese Schilderung eines Augenzeugen, weil sie zwei Dinge beleuchtet, die für den Seemann nicht ohne Bedeutung sind. Dies ist nicht das erste Mal, dass Klagen über die Mentalität der chinesischen Seeleute laut werden. Wir könnten uns jedoch nie zu dem Standpunkt versteifen, dass Angehörige irgend einer Nation von der internationalen Handelsmarine ausgeschlossen werden sollten. Im Gegenteil, wir sind davon überzeugt, dass angemessene Löhne und Teilnahme an unserem gemeinsamen Kampfe die unterdrückten Rassen soweit die Erfassung ihrer Pflichten bei einem Schiffbruch in Frage kommt, unvermeidlich moralisch und materiell auf die selbe Höhe wie die anderen Seeleute bringen werden. Andererseits dürfte sich die verwerfliche Haltung der italienischen Mannschaft auf der „Principessa

Zeichnung aus dem Organ des schwedischen Seemannsverbandes.



Nyström: „Liebst Du mich, Soliana?“  
Soliana: „Ich liebe alle Mitglieder des schwedischen Seemannsverbandes.“

Mafalda“ als Folge der Mussolinischen Verordnung erklären lassen, wonach Seeleute, die keine Faschisten sind, zur italienischen Handelsmarine nicht zugelassen werden. Pflichtgefühl und Faschismus scheinen —, wenigstens zur See — zwei miteinander unvereinbare Begriffe zu sein. Wir gedenken, diesen Gegenstand später eingehender zu behandeln.

Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern.

GROSSBRITANNIEN.

I. Löhne.

Gruppe	Weisse Seeleute
<i>A. Deckpersonal.</i>	
Bootsmann	10.10.—
1. Zimmermann	11.10.—
Vollmatrose	9.—
Leichtmatrose	4.10.—
<i>B. Maschinenraumpersonal.</i>	
Hilfskesselwärter	10.10.—
Oeler oder Motormann	10.10.—
Heizer	9.10.—
Kohlenzieher	9.—
<i>C. Bedienungspersonal.</i>	
1. Steward oder Alleinsteward	13.10.—
2. Steward	8. 5.—
Koch-Steward	12.10.—
Messraum-Steward	8.—
Steward-Assistent	7.10.—
Salon-Steward	8. 5.—
Pantryman	9.10.—
Storekeeper	9.10.—
1. Koch	12.10.—
Alleinkoch	12.10.—
2. Koch	8.10.—
Kochsmaat	7.10.—

Bemerkungen.

Britische farbige Seeleute, Jamaikaner, West-Indier und die andern kolonialen Seeleute erhalten die selben Heuern wie die weissen Seeleute. Zur Zeit ist keine grosse Zahl farbiger Seeleute auf See. Eingeborene Indiens erhalten eine Monatsheuer von durchschnittlich £ 2.10.—. Sie sind bei der *Peninsular and Oriental, British India* und ähnlichen Linien beschäftigt.

Die Heuersätze sind auf allen Schiffen, ganz gleichgültig, in welcher Fahrt sie verwendet werden, gleich.

Leichtmatrosen mit einer Dienstzeit von weniger als zwei Jahren erhalten monatlich £ 4.10.—, solche mit einer Dienstzeit von zwei Jahren £ 5.17.6, und nach 3 Jahren haben sie, wenn sie als Seeleute eingruppiert werden, Anspruch auf die volle Heuer, nämlich £ 9.—.

Ein fester Satz für Jungen gibt es nicht. Der Reeder nimmt das Recht für sich in Anspruch, sie ihrer Leistung und Grösse entsprechend zu entlohnen.

Die für das Bedienungspersonal festgelegten Heuersätze sind auf Schiffen mit 21 bis 59 Mannschaftsmitgliedern zu zahlen, wenn diese weiss sind oder auf Schiffen mit 26 bis 74 Mannschaftsmitgliedern, wenn diese gemischt — weiss und farbig — sind.

Auf Schiffen mit grösseren Mannschaften werden folgende Sätze bezahlt :

Gruppe	Schiffe mit 75 bis 112 weissen und farbigen Mannschaftsmitgliedern	Schiffe mit 90 oder mehr weissen oder 113 oder mehr weissen und farbigen Mannschaftsmitgliedern
	£	£
1. oder Alleinsteward	14.10.—	15.10.—
2. Steward	8.10.—	11.10.—
Messraum-Steward	8. 5.—	8. 5.—
Steward-Assistent	8. 5.—	8. 5.—
Salon-Steward	8. 5.—	—
Pantryman	—	9.10.—
1. Koch	13.10.—	14.10.—
2. Koch	8.10.—	9.10.—
Kochsmaat	8. 5.—	8.10.—

Ferner erhält ein Bäcker auf Schiffen mit 60 bis 89 weissen oder mit 75 bis 112 gemischten Mannschaftsmitgliedern £ 9.10.—, ein Hilfsbäcker auf Schiffen mit 90 und mehr Seeleuten £ 8.10.—, ein Metzger auf Schiffen mit 90 und mehr Seeleuten £ 9.10.—, ein 2. Koch und Bäcker auf Schiffen mit 60 und mehr Seeleuten £ 9.— und auf Schiffen mit 90 und mehr Seeleuten £ 10.—.

II. Arbeitszeit.

A. Deckpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Deckpersonal :

- a.) auf See : 12 Stunden;
- b.) im Hafen und auf der Reede : 8 Stunden wenn die Wachen nicht abgeschafft sind. Auf der Reede ist der Kapitän berechtigt, Seewachen, d.h. bis zu 12 Stunden täglich, gehen zu lassen;
- c.) an Tagen der Ankunft und Abreise : 12 Stunden;
- d.) in den Tropen : das selbe wie anderswo.

Auf englischen Schiffen besteht das Zweiwachsensystem. Auf Schiffen mit einer Mannschaft von mehr als 6 Leuten gehen gewöhnlich zwei eine Wache, u. zw. einer am Steuerrad und einer am Ausguck, während die übrigen von morgens 6 bis abends 6 arbeiten.

Die Arbeitszeit ist auf allen Schiffen und in allen Fahrten die selbe. Ein Unterschied zwischen weisser und farbiger Mannschaft wird nicht gemacht.

Ueberstunden sind zulässig, der Kapitän hat jedoch das Recht, dafür entsprechende Freizeit zu gewähren. Zur Vermeidung von Ueberstunden sind in den Häfen Wachen eingeführt. Jungen und Leichtmatrosen wird ein Satz von 6 d., Zimmerleuten 1 sh. 9 d. und den übrigen Gruppen 1 sh. 3 d. pro Ueberstunde bezahlt. Für Sonntagsarbeit gelten die selben Sätze.

#### B. Maschinenraumpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Maschinenraumpersonal:

- a.) auf See: 9 Stunden täglich, einschliesslich die zum Aschehieven erforderliche Zeit;
- b.) im Hafen und auf der Reede: 8 Stunden täglich;
- c.) an Tagen der Ankunft und Abreise: 8 Stunden täglich;
- d.) in den Tropen: 8 Stunden täglich.

Heizer sollen in der Regel nicht länger als 8 Stunden täglich arbeiten; solche, die vor oder nach der Wache Asche zu hieven haben, können dafür nur dann Bezahlung verlangen, wenn nachgewiesen werden kann, dass es eine Härte ist und dass die Asche nicht während der vier Wachestunden gehievt werden konnte.

Auf englischen Schiffen besteht, ausgenommen kleinere von ca. 500 Tonnen, wo sechsstündige Wache gegangen wird, das Dreiwachensystem.

Im allgemeinen ist die Arbeitszeit gleichmässig eingeteilt in 8 Stunden täglich pro Mann, mit Ausnahme von Schiffen, die eine Besatzung von 6 bis 9, oder 9 bis 12 Mann haben, in welchem Falle die übrigen Mannschaftsmitglieder als Trimmer mit einer 12stündigen täglichen Arbeitszeit beschäftigt werden.

Einen Unterschied zwischen der Arbeitszeit auf Fracht-, Passagier-, Segel- und Tankschiffen gibt es nicht; auch ist die Arbeitszeit für die weissen und farbigen Seeleute gleich.

In den gemässigten Zonen müssen Heizer oder Trimmer an einem normalen Arbeitstag drei Tonnen, in den Tropen 2½ Tonnen Kohle verarbeiten. Wird mehr Kohle verbraucht, so kann keine Sondervergütung verlangt werden.

Ueberstundenarbeit ist unzulässig.

#### C. Bedienungspersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Bedienungspersonal:

- a.) auf See: 12 bis 14 Stunden;
- b.) im Hafen und auf der Reede: nicht festgesetzt;
- c.) am Tage der Ankunft und Abreise: unbegrenzt;
- d.) in den Tropen: wie anderswo.

Auf Tramp-Schiffen sind keine Wachen eingeführt.

Es wird kein Unterschied zwischen der Arbeitszeit auf Fracht-, Passagier-, Segel- und Tankschiffen gemacht; desgleichen zwischen der Arbeitszeit weisser und farbiger Mannschaften.

Soweit die niedrigeren Gruppen in Betracht kommen, sollen auf je 16 Stunden nach der Abreise 9 Stunden Arbeit entfallen und die darüber hinaus geleisteten Ueberstunden vergütet werden. In der Praxis kommt es aber selten vor, dass Ueberstundenarbeit verlangt oder bezahlt wird. Zur Verhinderung der Ueberstundenarbeit wird nichts unternommen.

Die Ueberstundensätze sind:

für Jungen 6 d., für niedrigere Gruppen 1 sh., für höhere Gruppen 1 sh. 9 d. Erste und Allein-Stewards und Erste und Allein-Köche erhalten keine Ueberstundenvergütung.

(Fortsetzung folgt).

## BEMERKUNGEN.

### Ausdehnung der 44-Stundenwoche bei den australischen Eisenbahnen.

Auf Grund eines Schiedsspruches vom 17. November v. Js. ist die Arbeitszeit weiterer Eisenbahnergruppen auf 44 Stunden wöchentlich herabgesetzt worden. Hierunter fallen hauptsächlich Bedienstete, die ähnliche Arbeiten wie die Metallarbeiter bei den Eisenbahnen — deren Arbeitszeit beträgt in 14 Tagen 88 Stunden — verrichten, nämlich eine Anzahl Vorarbeiter und Spezialhandwerker in grossen Werkstätten, die mit der Reparatur von Rohren, Tauen und Oefen beschäftigt werden, Führer kleiner Triebwagen, Maschinisten und Heizer feststehender Maschinen.

### Die Handelsflotte im ersten Halbjahr 1927.

Einer vom deutschen Lloyd veröffentlichten Aufstellung zufolge beträgt die Verminderung der Welttonnage durch Gesamtverluste bei den Dampfschiffen 212 751 B.R.T., den Motorschiffen 5 791, Segelschiffen mit Hilfsmotor 1 811, und bei den Segelschiffen 42 042 Tonnen, insgesamt 262 395 Tonnen.

Diese Zahl verteilt sich auf die verschiedenen Länder wie folgt:

	Verlust in B.R.T.	Gesamttonnage am 30 Juni 1927 (in Tausenden Tonnen)
Grossbritannien	45 130	21 878
Vereinigte Staaten	81 245	13 606
Japan	30 979	4 033
Italien	16 707	3 396
Frankreich	19 345	3 362
Deutschland	9 101	3 320
Norwegen	8 229	2 803
Holland	2 556	2 645
Schweden	4 779	1 329
Spanien	8 054	1 136
Dänemark	2 723	1 032
Griechenland	17 706	1 026
Übrige Länder	15 841	3 701
Insgesamt	262 395	63 267

## ESPERANTO.

Weshalb ich Esperanto unterstütze. (Von J. R. Clynes, Parlamentsmitglied.)

Wenn mich jemand fragen würde: „Können Sie Esperanto offen und ehrlich in dem Sinne unterstützen, dass Sie es sprechen?“ würde ich sofort antworten: „Nein, ich spreche weder Esperanto noch irgend eine andere Sprache ausser Englisch. Und dennoch unterstütze ich die Sache des Esperanto, da ich sonst kein Mittel zur Verständigung mit meinen Mitmenschen in anderen Ländern habe und weil ich einsehe, wieviel Missverständnisse, unbeabsichtigte Unfreundlichkeiten und Elend notwendigerweise daraus entstehen müssen, sind mir alle Mittel, die geeignet sind, den Abgrund zwischen Mensch und Mensch zu überbrücken, willkommen.“

Der Esperantist will unsere Sprache nicht zerstören; in meinen Augen will er die Ausdrucksmittel von jedermann durch eine austauschbare Sprache bereichern, damit Leute aus den entferntesten Teilen der Welt ein gemeinsames Verständigungsmittel haben.

Es würde mich interessieren, ob irgend jemand schätzungsweise ermittelt hat, welche Druckerrechnungen jährlich erspart werden könnten, wenn, um nur einen einzigen Punkt von weltweitem Interesse anzuführen, Lehrbücher schon bei der ersten Ausgabe in einer internationalen Hilfssprache gedruckt würden. Ganz abgesehen von der reinen Ersparnis an Geld, wäre die Beschleunigung des internationalen Gedankenaustausches ungeheuer.

### Nur eine Uebersetzungs-Sprache in den internationalen Kongressen.

Der 4. Kongress für Neue Erziehung, der im Monat September in Locarno stattfand, hat die Schwierigkeiten der Sprachen und die Notwendigkeit einer internationalen Hilfssprache in besonderen Masse fühlbar werden lassen. Es wurde beschlossen, Esperanto als alleinige Uebersetzungssprache im nächsten Kongress in Kopenhagen zu verwenden und eine Diskussionsgruppe in Esperanto zu bilden. Mehrere Teilnehmer haben sich gegenseitig verpflichtet Esperanto zu studieren, um es zu sprechen oder wenigstens verstehen zu können.

Der gleiche Beschluss wurde gefasst für den Welt-Religionskongress, der am 1. August 1928 im Haag stattfindet, den internationalen Kongress der Pazifistischen Jugend, am 16. August 1928 in Ommen und für den internationalen Kongress der Christlich-Sozialen, am 1. September 1928 in Le Locle.