



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM
[HOLLAND]
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER: 20186

INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines:	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23
Der Untergang der „Principessa Mafalda“ 17	Gedächtnisfeier des holländischen Eisenbahnerstreiks 27	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23
Rundschau 19	Transportarbeiter:	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23
Mitteilungen des Sekretariats. 20	Lohn- und Arbeitsbedingungen der dänischen Kraftfahrer 27	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23
Eisenbahner:	Ein Taschenkalender der deutschen Kraftfahrer-Organisationen für das Jahr 1928. 27	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23
Die englischen Eisenbahnen und das Strassentransportgewerbe 20		Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23
Der Einfluss der Elektrifizierung auf die Gesundheit des Lokomotivpersonals . . 22		Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23
		Seeleute:	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23
		Hat sich die Schifffahrt rentiert? 30	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23
		Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern (Grossbritannien) . . 31	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23
		Die italienische Schifffahrt und die Konkurrenz der Riesendampfer 32	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23
		Esperanto 32	Die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern 23

ALLGEMEINES

Der Untergang der „Principessa Mafalda“.

„Ordnung und Disziplin“.

Ende 1926 hat die italienische faschistische Regierung eine Verordnung herausgegeben, wonach ein Seemann, dessen Handlungen oder Haltung — wenn auch strafrechtlich nicht erfassbar — dem italienischen Empfinden zuwiderlaufen oder geeignet sind, die öffentliche Meinung infolge ihrer Unverträglichkeit mit dem Charakter der italienischen Handelsmarine zu verletzen, aus den Matrikeln und Registern für Seeleute gestrichen werden muss. Durch eine weitere Verordnung werden die Kapitäne zu einer Eidesleistung verpflichtet, welche das Versprechen enthält, keiner dem bestehenden Regime feindlichen Vereinigung anzugehören.

Es ist ganz klar, was mit diesen Verordnungen bezweckt wurde. Das Recht, den seemännischen Beruf auszuüben, sollte den Faschisten vorbehalten und alle Gegner des Regimes sollten von der Marine streng ferngehalten werden.

So empörend eine derartige Massnahme für den Durchschnittsmenschen auch sein mag, sie hatte wenigstens den Vorteil, dass sie eine ausgezeichnete Gelegenheit bot, die viel gerühmte „Ordnung und Disziplin“ des faschistischen Regimes auf eine praktische Probe zu stellen. Wenn sämtliche Mannschaften der italienischen Schiffe Faschisten wären, könnte das Regime auf seine Eigenschaften hinsichtlich der Disziplin untersucht werden, ohne dass zu befürchten wäre, dass die Ergebnisse durch äussere Faktoren

oder unbekannte Verhältnisse beeinträchtigt werden.

Die Probe liess nicht lange auf sich warten. Am 24. Oktober 1927 ist das Linienschiff „Principessa Mafalda“ der Italienischen Allgemeinen Schifffahrtsgesellschaft, das etwa tausend Passagiere und eine Mannschaft von ca. 280 Köpfen an Bord hatte, an der brasilianischen Küste gesunken. Es ist versucht worden, die Sache etwas zu vertuschen und die veröffentlichten Zahlen über die Verluste sind sehr widersprechend; es hat sich aber herausgestellt, dass etwa 270 Passagiere und 30 oder 35 Besatzungsmitglieder ertrunken sind. Für jemanden, der mit der Geschichte früherer grosser Katastrophen zur See und der glänzenden Tradition vertraut ist, welcher die Seeleute bei solchen Anlässen stets treu blieben, sind diese Zahlen etwas verblüffend. Der Prozentsatz der umgekommenen Passagiere macht nahezu das Doppelte des Prozentsatzes der umgekommenen Besatzungsmitglieder aus, ein Sachverhalt, der mit dem, was sich bei früheren, ähnlichen Katastrophen ereignete, im Gegensatz steht.

Aus Zeitungen, welche unlängst aus Südamerika eingetroffen sind, geht hervor, dass der durch diese Zahlen hervorgerufene Eindruck nur allzuriichtig ist. In Schilderungen von Augenzeugen wird einmütig erklärt, dass die Offiziere und die Besatzung der „Principessa Mafalda“ von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen, sich in ganz anderer Weise betragen haben als man im Hinblick auf die alte und ehrenvolle seemännische Tradition anzunehmen berechtigt war. Sie dachten in erster Linie daran, ihr eigenes Leben in Sicherheit zu bringen. Ohne auch nur im geringsten an die Passagiere zu denken, drängten sie sich in die Boote und überliessen das Schiff seinem Schicksal. Diejenigen, welche von der allgemeinen Panik nicht allzusehr ergriffen waren, haben offenbar die Kajüten ausgeplündert und Juwelen und andere Wertgegenstände von den Passagieren weggeschnappt, ehe sie das Schiff verliessen. Die Folge davon war, dass es bei der Einschiffung in die restlichen Rettungsboote an Besatzungsmitgliedern fehlte, sodass die Boote teils mit Hilfe unerfahrener Passagiere zu Wasser gebracht

werden mussten. Dazu herrschte an Bord ein wahnsinniger Schreck und Durcheinander. Glücklicherweise ereignete sich die Katastrophe am Tage, die See war ruhig, das Wetter mild und Hilfe war schnell zur Stelle; aber trotz dieser günstigen Umstände und trotz der Tatsache, dass das Schiff noch über vier Stunden flott blieb, war der Verlust an Menschenleben derart, dass der Untergang der „Principessa Mafalda“ stets zu den grössten Schiffsunglücken gerechnet werden wird.

3 Tage nach der Katastrophe hat der Generalsekretär des faschistischen Gewerkschaftsbundes, Edmundo Rossini, eine leidenschaftliche Rede gehalten, worin er die „vollkommene, gewissenhafte und strenge Disziplin der Massen unter dem faschistischen Regime“ lobte. Durch den Untergang der „Principessa Mafalda“ haben wir die Art dieser Disziplin zu kosten bekommen.

Die Tatsachen, welche über die Ursachen der Katastrophe bekanntgeworden sind, werfen ein helles Licht auf die unter dem faschistischen Regime herrschenden Zustände. Es hat sich herausgestellt, dass die Backbord-schaftswelle so gebrochen war, dass in der Heckbeplattung ein grosses Loch entstand. Die Gründe dafür sind nicht veröffentlicht worden, es sei jedoch daran erinnert, dass der Dampfer auf seiner vor 18 Jahren unternommenen ersten Reise eine sechstägige Verzögerung erlitt, weil die Backbord-schaftswelle dermassen von ihrem Mittelpunkt verschoben war, dass die Lagerstellen erhitzt wurden. Wie verlautet, hat sich auch die Besatzung zwei Monate vor der verhängnisvollen letzten Fahrt in einem an die Gesellschaft gerichteten Schreiben darüber beschwert, dass das Schiff seeunfähig sei und erst gewisse dringende Ausbesserungsarbeiten vorgenommen werden müssten. Darauf teilte die Gesellschaft mit, an dem Dampfer sei alles in Ordnung.

Auf der unheilvollen Fahrt musste das Schiff zweimal die Reise unterbrechen, das erste Mal auf die Dauer von sechs Stunden kurz nach dem Verlassen des Mittelländischen Meeres und zwei Tage später auf 30 Stunden. Gerettete Passagiere beschwerten sich auch darüber, dass die Boote leak und morsch waren und die Davite nicht recht funktionierten. Ferner ist bekannt, dass die Bootstakel in schlechtem Zustande waren, da an drei Booten, welche zu Wasser gebracht wurden, die Taue brachen, wodurch die Insassen in die See stürzten. Der Verlust an Menschenleben ist in hohem Masse diesen Zuständen zuzuschreiben. Da sich in den brasilianischen Gewässern eine Unzahl von Haien herumtreiben, werden über das Unglück die schauerlichsten Geschichten erzählt.

Besonders widrig ist der Fall dadurch geworden, dass man sich eifrig bemüht hat, die ganze Angelegenheit zu vertuschen. Man hat, anscheinend auf Ersuchen der italienischen diplomatischen Vertreter, Zeitungsberichterstatter daran zu hindern versucht, die Passagiere zu interviewen. Gewisse Passagiere, die Angaben hätten machen können, weigerten dies aus Furcht vor Repressalien durch die faschistischen Behörden. Nur an einem Beispiele möchten wir aufzeigen, wie weit der Faschismus bei seinen Bemühungen, Beweismaterial für seine Verderbtheit zu verheimlichen, geht. Unmittelbar nach dem Unglück sandte ein grosser, in Buenos-Aires ansässiger Tabakfabrikant an den italienischen Gesandten in der argentinischen Republik einen Scheck über 20 000 Lire zur Gründung eines Unterstützungsfonds für die Opfer der Katastrophe. Der Gesandte liess den Scheck zurückgehen mit der Bemerkung, er habe von seiner Regierung die Anweisung erhalten, keinerlei Schenkungen entgegenzunehmen oder bei irgend welchen öffentlichen Versuchen, zu diesem Zwecke Geld zu sammeln, seine Autorität herzugeben.

Kommentar überflüssig!

Der Export von „Makaroni“ aus Italien nimmt zu. Mussolini und Chamberlain sind dabei behilflich.



Aus „Gudock“, Tageszeitung des russischen Eisenbahnverbandes.

Rundschau.

Das Washingtoner Abkommen exit?

Die Bombe ist geplatzt. Nachdem die Regierungs- und Unternehmervetreter im Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes die Arbeiter Jahre hindurch ins Schlepptau genommen haben, hat nunmehr die englische Regierung den Augenblick für geeignet gehalten, eine Revision des Washingtoner Abkommens betr. den Achtstundentag zu beantragen. Dass es so weit gekommen ist, wundert uns nicht. Jahrelang haben die Regierungen sich gegeneinander ausspielen lassen, um sich der Ratifizierung des Abkommens zu widersetzen. 1926 traten die Arbeitsminister der europäischen Grossstaaten in London zusammen, um sich über die Auslegung des Washingtoner Textes klar zu werden. Heute, kurz vor Ablauf der Frist, an der die Konvention erneuert werden muss, beantragt der englische Vertreter eine Revision. Das Organ der I.T.F. hat es nicht daran fehlen lassen, seine Leser auf diese Gefahren aufmerksam zu machen. Nun ist es so weit gekommen, dass die Mehrheit des Verwaltungsrates die Washingtoner Konvention über Bord werfen will. Erfreulicherweise hat der Internationale Gewerkschaftsbund Massnahmen eingeleitet, um in allen Ländern einen Druck auf die Regierungen auszuüben. Im April soll die Entscheidung fallen. Ob die Zeit noch ausreichen wird, um die erforderlichen Massenkundgebungen zu veranstalten, ist fraglich. Aber immerhin ist es als eine Einleitung zu der grossen Kampagne zu betrachten, welche der Ablehnung des Washingtoner Abkommens folgen muss und den Gewerkschaften ihre Handlungs- und Aktionsfreiheit wiedergeben soll.

Panamerika und Weltfrieden.

Nach Beendigung seiner grossen Flottenrede im amerikanischen Kongress, in der er seinen Friedenswillen beteuerte, musste Präsident Coolidge sich schleunigst nach Havana begeben, um in eigener

Wie Coolidge auf die zur panamerikanischen Union gehörenden Regierungen hinabblickt.



Gudock, Moskau.

Person den panamerikanischen Kongress zu eröffnen. Das war noch nicht dagewesen, dass ein Präsident der Vereinigten Staaten selber am Kongresse teilnahm; es liefert den Beweis dafür, dass es in der panamerikanischen Union nicht so recht vorstatten geht. Unbegreiflich ist das allerdings nicht, denn die Vereinigten Staaten erkennen das Selbstbestimmungsrecht der mittel- und südamerikanischen Länder nur solange an als diese bereit sind, die Interessen des nordamerikanischen Kapitalismus zu wahren und ihm Vorschub zu leisten. Als *Coolidge* in feierlicher Weise seiner Liebe für die amerikanischen Völker Ausdruck verlieh, bedrohte seine Luftflotte die Bevölkerung Nicaraguas, welche ihr Land gegen den Eindringling zu schützen versucht.

Die Vereinigten Staaten sind nicht begierig nach den Gold- und Silbergruben Nicaraguas! Sie versuchen auch keineswegs, zur Festigung ihrer Machtstellung am Panamakanal die mittelamerikanischen Republiken mit goldenen Fäden an sich zu binden und wenn es sein muss durch Waffengewalt zu unterwerfen. Sie bringen die Zivilisation, so wie europäische Staaten in der Vergangenheit in Afrika, Indien, China, ja überall die Kultur ausgesät haben.

„Panamerika“, Traum der Vereinigten Staaten, Keim des folgenden Weltkrieges, denn die Hegemonie der Vereinigten Staaten wird den Ausschluss der zahlreichen europäischen Interessen im Gefolge haben.

Immer wieder muss gesagt werden, dass nur die Arbeiterklasse den kommenden Krieg verhindern kann.

Der Zufall hat es gefügt, dass uns kurz vor Stattfinden des Kongresses in Havana das Protokoll eines anderen panamerikanischen Kongresses zugeht, auf dem Gewerkschaftsorganisationen aus fast allen mittelamerikanischen Staaten und die Nordamerikanische Federation of Labor vertreten waren. Dieser Kongress weigerte sich nicht, Nicaragua zu besprechen. Er forderte nachdrücklich, dass die Vereinigten Staaten ihre Land-, See- und Luftstreitkräfte zurückziehen müssen.

Mit grosser Freude begrüßen wir die Bestrebungen, welche auf die Zusammenfassung der gesamten amerikanischen Arbeiterklasse gerichtet sind. Aber es ist nicht genug. Wenn William Green, der Vorsitzende der

American Federation of Labor in seiner Eröffnungsrede sagt: „Der Frieden ist keine nationale Angelegenheit, er berührt nicht ein einzelnes Land oder ein einzelnes Volk, sondern alle Völker der Welt“, so können wir ihm nur beipflichten. Wenn er später die Behauptung aufstellt: „Es besteht kein Unterschied zwischen den Kapitalisten Nicaraguas und anderer südamerikanischen Staaten und denen der Vereinigten Staaten und anderer Länder und Völker der Welt“, so hat er uns mit diesen Worten aus dem Herzen gesprochen.

Wer solche Meinungen vertritt, wird aber auch einsehen, dass die Zusammenarbeit der Arbeiterklasse aller Weltteile geboten ist, um einen künftigen Krieg zu verhindern und die Befreiung der Völker vom kapitalistischen Joche zu bewirken.

Ein grosser Weltbund der Arbeit kann die Menschheit vor dem Untergang retten.

Die englischen Verhandlungen.

Einen Erfolg haben die einleitenden Verhandlungen begreiflicherweise noch nicht gezeitigt. Wohl hat sich herausgestellt, dass in der englischen Gewerkschaftspresse die Meinungen über den neuen Kurs geteilt sind, obwohl ihn die überwiegende Mehrheit zu billigen scheint. Der Generalrat des britischen Gewerkschaftsbundes hat denn auch beschlossen, die Verhandlungen fortzusetzen.

Im „New Dawn“, dem Organ des der I.T.F. angeschlossenen englischen Verbandes der Konsumentengestellten, fanden wir nachfolgende witzige Darstellung des Einklangs zwischen Kapital und Arbeit.



Die Berliner Tagung des I. G. B.

Eine Einigung konnte in bezug auf die wichtigsten Punkte, welche der Generalrat des I. G. B. zu erledigen hatte, noch nicht erzielt werden. Es ist weder ein Präsident noch ein Generalsekretär gewählt worden, auch über die Sitzverlegung wurde noch nichts entschieden. Einstweilen bleibt das Sekretariat in Amsterdam und Sassenbach hat sich bereit erklärt, bis zur Wahl seines Nachfolgers den Sekretärposten zu bekleiden. Als Nachfolger Oudegeests, der aus dem Verwaltungsrat des I. A. A. und der Abrüstungskommission des Völkerbundes ausscheidet, wird Mertens genannt.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS

FRANCISCO CORDERO.

Wir erhalten die Nachricht vom Tode des Kameraden Francisco Cordero, stellvertretendes Mitglied des Generalrats der I. T. F. Unsere spanische Transportarbeiter-Organisation verliert in ihm einen ihrer Besten.

Den Hinterbliebenen des Verstorbenen sprechen wir an dieser Stelle unser herzlichstes Beileid aus. Wir werden dem verblichenen Kameraden in der nächsten Nummer noch einige Worte widmen.

Kongress der I. T. F. 1928.

Wir erinnern daran, dass Anträge zum Kongress bis spätestens 1. März von den europäischen, und bis spätestens 1. April von den aussereuropäischen Verbänden gestellt werden müssen und bitten die betreffenden Organisationen, sich darnach einzurichten.

Die Internationale Arbeitskonferenz.

Einer der wichtigsten Verhandlungsgegenstände der nächsten, am 30. Mai beginnenden Internationalen Arbeitskonferenz in Genf ist die „Unfallverhütung“. Zu den bei diesem Punkt behandelten, die Transportarbeiter im besonderen angehenden Fragen gehören: Unfälle durch die Wagenkuppelung bei den Eisenbahnen — dieser Punkt wird besonders erwähnt —, Massnahmen zum Schutze von Leben und Gesundheit der Hafendarbeiter und die Beschränkung des Gewichtes von Traglasten. Unter diesen Umständen wäre es sehr wünschenswert, dass sich unter den Arbeiterdelegierten und technischen Ratgebern, welche der Konferenz beiwohnen werden, möglichst viel Vertreter der bei der I. T. F. angeschlossenen Organisationen befinden. Das Sekretariat der I. T. F. wird der Konferenz eine Denkschrift über obenerwähnte Fragen unterbreiten.

Fragebogen über die Unfallverhütung etc. bei den Eisenbahnern und Kraftfahrern.

Die Verbände, welche auf unsere Rundschreiben noch nicht geantwortet haben, werden ersucht, dies schleunigst zu tun.

Kraftfahrer-Sektion.

Als Mitglied des Beirats wurde ferner ernannt:

Th. Petersen vom Dänischen Transportarbeiter-Verband. Dieser Kollege wird evtl. auch als Vertreter in den Unterausschuss für Verkehrswesen und Transit des Völkerbundes entsandt werden.

Eingegangene Beiträge.

Für das Beitragsjahr 1927:

Griechischer Eisenbahner-Verband Fl. 196.—

Für das Beitragsjahr 1928:

Zentralverband der Maschinisten und Heizer Deutschlands	Fl.	75.—
Landesverband der Angestellten bei Konsumvereinen in Grossbritannien	£	75.—
Schwedischer Heizer-Verband	F.	240.—
Verband der Eisenbahnkassisten in England	£	62.—
Verband der Kohlentrimmer von Cardiff (England)	£	7.15
Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein des österreichischen Eisenbahnpersonals	Fl.	1 200.—
Landesverband der Eisenbahner in England	Fl.	6 000.—
Dänischer Lokomotivführer-Verband	Kr.	86.—

Kongresse.

Polnischer Kraftfahrer-Verband — 28. und 29. April in Lodz.
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands — 17. bis 23. Juni in Frankfurt a. M.
Französischer Lokalbahner-Verband — 17. und 18. März in Paris.
Griechischer Eisenbahner-Verband — 22. März in Volos.
Schwedischer Transportarbeiter-Verband — 1. bis 7. Juli 1928 in Stockholm.
Schwedischer Eisenbahner-Verband — 13. bis 19. Mai 1928 in Stockholm.
Vollkongress der I. T. F. — 9. bis 14. Juli 1928 in Stockholm.



Die englischen Eisenbahnen und das Strassentransportgewerbe.

Wir bringen hiermit einen Artikel eines englischen Mitarbeiters in Eisenbahnanangelegenheiten über die von den Eisenbahngesellschaften eingereichten Gesetzentwürfe zur Erweiterung ihrer Befugnisse in bezug auf den Strassenverkehr und die Zusammenarbeit mit bestehenden Kraftwagenunternehmen.

Die englischen Eisenbahnen, die noch immer nicht verstaatlicht sind, mussten sich für das ihnen verliehene Monopolrecht auf ihrem Tätigkeitsgebiet Schranken auferlegen lassen, die nur durch besondere Gesetze aufgehoben werden können.

Da der uns angeschlossene Transportarbeiterverband diese Gesetzentwürfe bekämpft, halten wir es für angebracht, anschliessend an den Artikel die von ihm vorgebrachten Gegenargumente wiederzugeben.

Die Redaktion.

Die wichtigsten Eisenbahngesellschaften Grossbritanniens haben in einer Eingabe an das Parlament um die Ermächtigung nachgesucht zum Betrieb von Waren- und Personenbeförderungslinien auf den Fahrstrassen sämtlicher, den betreffenden Eisenbahnnetzen zugänglichen Gebieten, sowie um die Genehmigung zum Abschluss von Verträgen mit Strassentransportunternehmen zum Zwecke einer Arbeitsgemeinschaft.

In Grossbritannien hat eine Eisenbahngesellschaft nur diejenigen Befugnisse, welche in dem zur Konzessionserteilung gefassten Parlamentsbeschluss ausdrücklich festgelegt sind. Dieser beschränkt ihr Betätigungsbereich im Strassentransportgewerbe auf die Güterbestätterei und Zubringerlinien für Passagiere und man hat bisher daran festgehalten, dass ein solcher Speditions- und Personenverkehr nur in Verbindung mit dem Eisenbahndienst stattfinden darf. Strassentransportunternehmen haben ein unbeschränktes Benutzungsrecht der Strasse; in jedem Falle, wo eine Ausdehnung des Unternehmens erforderlich ist, genügt es, dass die Versammlung der Aktionäre eine Aenderung der Statuten der Gesellschaft beschliesst. Eine Eisenbahngesellschaft dagegen kann ihr Tätigkeitsfeld nur auf Grund eines besonderen Parlamentsbeschlusses erweitern.

Die Eisenbahngesellschaften sind infolge der unlauteren Konkurrenz und der beängstigenden Zunahme von Strassentransportunternehmen, die in keinerlei Verbindung zu den Eisenbahnen stehen, gezwungen worden, das uneingeschränkte Benutzungsrecht der Strasse zu fordern. Tatsächlich ist der Strassentransport in der Lage, sich nach durchdachten Plänen und Systemen den besten Verkehr auszusuchen und anzueignen und den Verkehrszufluss zur Eisenbahn nach Belieben zu stauen oder zu behindern, während andererseits die Eisenbahngesellschaften als „gewöhnliche Fuhrunternehmer“ gezwungen sind, alles zur Beförderung Angebotene anzunehmen; obendrein müssen sie mit einem erheblichen Teil ihrer Einnahmen zur Unterhaltung der Strassen beitragen, die von ihren Konkurrenten benutzt werden.

Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass die Anzahl der öffentlichen Personalfahrzeuge auf den Strassen

Grossbritanniens (Strassenbahnen nicht einbegriffen) von 41 700 im Jahre 1921 auf 92 494 gegen Ende 1926 stieg; ferner wurde auch die Tragfähigkeit der Fahrzeuge bedeutend erhöht. Die Zahl der Geschäftskraftwagen stieg von 38 000 im Jahre 1919 auf 260 505 Ende 1926. Während die Tragfähigkeit der vierrädrigen Fahrzeuge 5—6 Tonnen im Jahre 1919 betrug, findet man heute sechsrädrige Fahrzeuge, welche 12 und oft 15 Tonnen auf Entfernungen von 100 und sogar 200 Meilen befördern. Viele Arbeitnehmer im Strassentransportgewerbe sind unorganisiert und erhalten folglich niedrige Löhne bei langer Arbeitszeit. Ueberdies werden dreiviertel der Strassenunterhaltungskosten in Form von Steuern und Abgaben auf die Öffentlichkeit umgelegt, während 1/10 dieser Kosten auf diejenigen entfallen, welche die Strassen zu Handelszwecken benutzen und ihnen durch schwere Lasten erheblichen Schaden zufügen.

Angesichts dieser „unfairen“ und scharfen Konkurrenz braucht man sich weiter nicht darüber zu wundern, dass der Reingewinn der Eisenbahnen von 4,12 % des angelegten Kapitals im Jahre 1913 bis heute auf 3,06 % zurückgegangen ist.

Die Eisenbahngesellschaften machen geltend, dass wenn das Strassen- und Schienentransportwesen zur vollen Entfaltung kommen und seine höchste Leistungsfähigkeit erreichen soll, im öffentlichen Interesse eine möglichst enge Zusammenarbeit und Angleichung erfolgen müsse und dass sie berechtigt seien, die öffentlichen Fahrstrassen ebenso frei und ungehindert zu benutzen wie andere. Beispielsweise gibt es Orte, wo sowohl der reine Strassen-Lokalverkehr wie auch der Eisenbahntransport unrentabel ist; wenn aber die Eisenbahngesellschaft ermächtigt würde, die beiden Transportmittel zu kombinieren und damit eine Vollaussnutzung der Fahrzeuge herbeizuführen, so dürfte der Verkehr sofort ein ergiebiges Geschäft werden. Mit anderen Worten, um ein Ineinandergreifen des Strassen- und Schienenverkehrswesens herbeizuführen, ist es an erster Stelle notwendig, den Eisenbahngesellschaften das selbe Recht auf freie Benutzung der Strasse zu geben wie allen anderen Strassentransportunternehmen; eine zweite Notwendigkeit für die Eisenbahngesellschaften ist deren Ermächtigung zum Abschluss von Vereinbarungen mit Strassentransportunternehmen zwecks Angleichung des Strassen- und Schienenverkehrswesens. Von geringem Wert würde es sein, der zweiten Forderung ohne Bewilligung der ersten stattzugeben, wodurch die Eisenbahngesellschaften in die zum Abschluss von Verträgen notwendige Machtstellung aufrücken würden. In den Gesetzen der Eisenbahngesellschaften betr. Strassentransport ist vorgesehen, dass das Strassentransportwesen getrennt bleibt als Nebenbetrieb und es nicht möglich sein wird, etwaige Verluste aus Einnahmen der Eisenbahnen zu decken.

Wenn das Parlament dem Antrag der Eisenbahngesellschaften stattgibt, werden diese auf dem Gebiete des Strassentransportes in eine ähnliche Lage versetzt, wie die Eisenbahnen in anderen europäischen Ländern und in Amerika. In Deutschland hat die Reichsbahndirektion schon 1924 mit einem grossen, siebzehn Kraftverkehrsgesellschaften umfassenden Konzern ein Abkommen getroffen zur Ausschaltung unnötiger Konkurrenz, und ein ähnliches Abkommen mit der Deutschen Reichspostverwaltung, welche einen ansehnlichen Personentransport per Auto betreibt, ist in Vorbereitung. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben die Mehrheit der Aktien der „Sesa“-Gesellschaft angekauft, welche auf dem Gebiete des Strassentransportes den Platz der Eisenbahnverwaltung einnimmt. In anderen Ländern, z.B. Holland und Ungarn;

haben die Eisenbahnen es für notwendig gehalten, Kraftverkehrsgesellschaften zu gründen und zu überwachen.

Zweifelsohne haben die Eisenbahngesellschaften Anspruch auf die von ihnen nachgesuchten Befugnisse. Es wird aber zugegeben, dass das Verkehrsproblem selbst nach günstiger Verabschiedung der Anträge durch das Parlament noch nicht gelöst sein wird. Es dürfte noch eine öffentliche Kontrolle notwendig sein, um eine Zusammenarbeit im gesamten Transportwesen zur gegenseitigen Ergänzung, statt einer Unterbietung, sicherzustellen, sowie Verschwendung und unnütze Verdoppelung der Fahrzeuge zu vermeiden. Die Gesetze der Eisenbahngesellschaften werden einer späteren Entwicklung des Problems in dieser Richtung eher förderlich als hinderlich sein.

G. A. K.

Der „Record“, Organ des englischen Transportarbeiterverbandes, schreibt in einem Artikel mit der Überschrift: „Warum wir uns den Gesetzen der Eisenbahngesellschaften widersetzen“, er halte es für unmöglich, dass das Parlament die Gesetze gutheissen wird, und führt nachfolgendes dagegen an:

„Man sollte bedenken, dass die Eisenbahngesellschaften durch die Gewährung der nachgesuchten Ermächtigungen Instand gesetzt würden, eine für sie vollständig neue Arbeit in Angriff zu nehmen, der gegenwärtig jegliche Verwandtschaft mit dem Eisenbahnbetrieb abgesprochen wird. Die Eisenbahngesellschaften wären in der Lage, den gegenwärtigen Strassentransportunternehmen unter jeglicher vertraglichen Form Konkurrenz zu machen. Sie könnten beispielsweise mit den Gemeindeverwaltungen Verträge zur Ausführung von Transport- oder einschlägigen Arbeiten abschliessen. Sie könnten sich für Arbeiten verdingen lassen, die jetzt von Kohlenhändlern und Speditionsgesellschaften ausgeführt werden, und so als Warenverteilungs- und -beförderungsstellen in einem Tätigkeitsfeld auftreten, das bei der Einführung der Monopolrechte im Eisenbahnverkehr, die sie bis jetzt geniessen, niemals in Betracht gezogen wurde. Sie würden über ihre Monopolstellung im Eisenbahntransport hinaus den Vorteil besitzen, mit anderen Transportformen zu konkurrieren, deren Tätigkeitsfeld dagegen genau abgegrenzt ist. Obwohl es auf den ersten Blick scheint, als ob diese Konkurrenz eine Senkung der Tarife bewirke, führt sie unvermeidlich zum gegenteiligen Ergebnis. Steigerung der Kosten, doppelte Verkehrslinien, Energieverschwendung und Erhöhung der bestehenden Verwirrung. Werfen wir jedoch auch einen Blick auf die Tariffrage. Würde eine Eisenbahngesellschaft als Strassentransportunternehmen mit der selben Gesellschaft als Eisenbahntransportunternehmen konkurrieren? Hätte das nicht zu bedeuten, dass die Eisenbahngesellschaft unvermeidlich sich die Kontrolle über alle Transportmittel sichern muss, und dass das einfachste Mittel zu diesem Zweck darin besteht, in erster Linie vermittelst niedrigen und unrentablen Tarifen die Konkurrenten aus dem Weg zu räumen? In der Folge würde die so eroberte Monopolstellung es gestatten, entweder die Strassentarife so zu handhaben, dass die Eisenbahn- und Strassentarife auf die gleiche Höhe kommen, oder den Strassentransport vom Standpunkt des Kaufmanns aus gesehen unwirtschaftlich zu gestalten und so den Verkehr zur Eisenbahn zurückzutreiben. Die Gewährung dieser Ermächtigungen an die Eisenbahngesellschaften würde nicht zur Hebung des Verkehrs des Landes beitragen; wenn der Strassentransport durch seine Natur für gewisse Gütergattungen billiger zu stehen kommt, dann ist es unangebracht, diese zur Eisenbahn zurückzutreiben, indem man den Eisenbahngesellschaften Gelegenheit gibt, ihre Macht so weit auszudehnen, dass sie die Strassentarife kontrollieren können.

Wir haben auch darauf zu achten, ob der bahnelgene Strassenverkehr gewinnbringend sein kann oder nicht. Die Eisenbahnen können sich diesen Verkehr nur durch Herabsetzung der gegenwärtigen Strassentarife sichern und folglich den jetzigen Strassentransportunternehmen den Garaus machen. Die heutigen Strassentarife sind schon auf der niedrigsten Stufe angelangt; wenn die Eisenbahngesellschaften niedriger gehen, müssen sie Verluste erleiden, welche von den übrigen Benutzern der Eisenbahnen getragen werden müssen, d.s. die für den Eisenbahntransport bestgeeigneten Transportgattungen im Güter- wie im Personenverkehr.

Ferner verdient auch die Lage der im Strassentransportgewerbe tätigen Menschen Beachtung. Ihre Geschäfte sind ausgebaut, die Angestellten eingearbeitet, Garagen, Ställe und Ausrüstungen angeschafft worden, in der Annahme, dass das Parlament seine frühere Politik in dieser Sache weiter verfol-

gen wird. Hätte man je geahnt, dass die Eisenbahngesellschaften in das Gebiet des Strassentransportes, mit allen Vorteilen, die sie gegenwärtig als Eisenbahnbetriebsverfrachter geniessen, einzudringen ermächtigt würden, ist es schwer auszu-denken, dass überhaupt eine Entwicklung in diesem Gewerbe stattgefunden hätte.

Es mag zugegeben sein, dass die unerwartete Entwicklung des Strassenverkehrs die Eisenbahnen berechtigt zu fordern, dass die gesamte Frage des Strassentransportes Gegenstand einer Untersuchung wird; wir wären mit der Einsetzung einer Untersuchungskommission durch die Regierung einverstanden."

Der Einfluss der Elektrifizierung auf die Gesundheit des Lokomotivpersonals.

Das Nachrichtenblatt der Schweizerischen Bundesbahnen (S.B.B.) vom Oktober 1927 bringt die Ergebnisse einer Untersuchung über den Einfluss der Elektrifizierung auf die Gesundheit des Lokomotivpersonals. In der Einleitung ist gesagt, dass von der Elektrifizierung eine Besserung erwartet worden ist auf Grund folgender theoretischer Betrachtungen.

Die elektrische Lokomotive bietet einen geschützten Standort, auf dem die Temperaturwechsel weniger häufig und minder heftig sind als auf der Dampflokomotive. Der Körper ist nicht gleichzeitig zwei verschiedenen Temperaturen ausgesetzt: der strahlenden Hitze der Dampfrohre und Feuerbüchse auf einer Seite, kühlem Luftzug auf der anderen. Für die Heizer kommt die körperlich sehr anstrengende Arbeit in Fortfall, ebenso der Umgang mit Wasser, wodurch die Durchfeuchtung der Kleider nicht mehr vorkommt. Die Luft ist nicht mehr geschwängert mit Rauch, Abdampf, Gas und Gestank von brennendem Oel. Schwere Geräte werden weniger gebraucht; eine weitere Ursache von kleinen Verletzungen scheidet damit aus. Für die Gelenke und die Nerven sei es von Wert, dass die Fahrt ruhiger und stossfreier, die Schwingungen feiner und regelmässiger seien.

Die geistige und seelische Beanspruchung ist in den Augen des Artikelschreibers grösstenteils eine Frage der Gewohnheit. Gegen die vermehrte physische und psychische Beanspruchung wird die grosse Stabilität der Kraftquelle angeführt; das Personal sei der Sorge um die Beschaffung der Kraft enthoben. Ungleiche Fahrt, Gleiten der Maschine, Bremsschwierigkeiten und andere Störungen werden durch das grössere Gewicht der elektrischen Lokomotive vermindert. Immerhin will die S.B.B. damit kein endgültiges Urteil über die geistige und seelische Beanspruchung abgegeben haben.

Das Organ des Schweizerischen Eisenbahnverbandes stellt die durch die Umstellung zum elektrischen Betrieb bewirkte Veränderung nicht so rosig dar. Ob das Personal besser geschützt ist, hängt noch von der Zuggattung ab. Der Schutz gegen die Aussenluft und schneidende Kälte ist vielleicht besser. Dagegen ist die Zugluft um so stärker und verräterischer, ebnet Zahnschmerzen, Geschwüren und Ohrenscherzen den Weg. Der Widerschein der Sommersonne auf den Führerstandscheiben, die Wärmestrahlung der Blechwände sind ebenso beschwerlich wie die Hitzeströmungen der Dampflokomotive und den Augen noch schädlicher.

Die Temperatur ist im Sommer einigermassen gleichmässig auf dem Führerstand und im Maschinenraum. Jedoch im Winter ist es dem Führer nicht warm und der Maschinenraum gleicht einem Eiskeller. In bezug auf ruhige und stossfreie Fahrt, feinere und regelmässige Schwingungen sind die elektrischen Lokomotiven den Dampflokomotiven nicht überlegen. Die

elektrischen „Sécheron“-Lokomotiven stehen in dieser Beziehung der Dampflokomotive nach.

Geistig und physisch stellt die elektrische Lokomotive höhere Anforderungen an den Führer, denn zu den früheren Elementen, die Ermüdung und Nervosität verursachen, sind neue hinzugekommen. Bei dem Streckenprofil der Schweiz bot die Fahrt bergauf immerhin die Gelegenheit einer relativen Entspannung.

Der Fahrplan der elektrisch betriebenen Bahn zwingt jedoch dauernd zur höchsten Fahrgeschwindigkeit. Von einem Rückgang der Unregelmässigkeiten des Betriebs haben die Eisenbahner nicht viel gesehen. Das Schleudern der Antriebsachse ist sozusagen normal bei der Anfahrt und mit der schlechten Schiene ebenso häufig wie bei Dampflokomotiven. Dazu kommen häufige Stromunterbrechungen. Bemerkung verdienen auch die auf die Maschine übertragenen Schwingungen der Mitnehmerfedern. Es sei auch hingewiesen auf die unnütze Erschwerung des Führerdienstes durch fehlende Sitzgelegenheit während der Fahrt. Der Körper ist anhaltend Erschütterungen ausgesetzt, während das Geräusch des Ventilators, die Schwingungen der Blechwände, das Gesurre des Generators, die Rückschläge beim Aus- und Einklinken der Luftpumpe, die Nerven auf eine harte Probe stellen.

Der Schweizerische Eisenbahnverband folgt der Verwaltung der Bundesbahnen nicht auf dem Wege eines Vergleichs zwischen den Heizern der Dampflokomotiven und den Hilfsmechanikern der Elektrolokomotiven. Die Dienstverrichtungen sind so grundverschieden, dass der von der Verwaltung angestellte Vergleich ganz verfehlt ist.

Die Auffassungen über die Beeinflussungsmöglichkeiten des Gesundheitszustandes des Lokomotivführers gehen also weit auseinander. Auch die vom bahnärztlichen Dienst aufgestellten Statistiken bringen die Ansichten einander nicht näher. Der Schweizerische Eisenbahnverband greift die Aufzeichnungsmethode an, bestreitet die Richtigkeit wesentlicher Vorbemerkungen. Selbst wenn er die gegebenen Zahlen zugrundelegt, kommt er zu Schlüssen, die denen der Verwaltung widersprechen.

Für die Aufstellung der Statistik hat die Verwaltung zwei Gruppen von je 150 Mann (108 Führer und 42 Heizer) gebildet, die Gruppe I auf elektrifizierten, die Gruppe II auf den nichtelektrifizierten Linien. Von den vier Statistiken befasst nur eine sich mit Führern allein. Nachstehend ist sie wiedergegeben:

Krankheitsfälle auf 100 Lokomotivführer.

	Gruppe I (Elektr.)	Gruppe II (Dampf)	Unterschied der Gruppe I gegen- über Gruppe II
1917 Dampfbetrieb	77	Dampfbetr. 52	+ 25
1918 „	135	„ 95	+ 40
1919 „	101	„ 70	+ 31
1920 Elektr. Betrieb	96	„ 62	+ 34
1921 „	32	„ 39	- 7
1922 „	70	„ 72	- 2
1923 „	57	„ 49	+ 8
1924 „	73	„ 59	+ 14
1925 „	68	„ 63	+ 5

Die Verwaltung beachtet nur die Kurve der Unterschiede und zieht daraus den Schluss, dass die Elektrifizierung günstig gewirkt hat. Der Verband hingegen misst der Unterschiedskurve nicht einen so hohen Wert bei wie die Verwaltung, und hält fest an dem Beweis, dass Krankheitsfälle unter den Elektrolokomotivführern häufiger sind als unter den Dampflokomotivführern.

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

DEUTSCHLAND.

Vor dem Kriege war die Dauer der Arbeitszeit nach der Reichsgewerbeordnung „auf das aus Rücksichten auf Gesundheit und Sittlichkeit gebotene Mass“ zu beschränken. Die Revolution vom November 1918 brachte den Achtstundentag. Der mit Gesetzeskraft ausgestattete Aufruf der Volksbeauftragten vom 12. November 1918 — gefolgt von der Regierungsverordnung vom 23. November 1918 — führte für gewerbliche Arbeiter den Achtstundentag ein. Am 18. März 1919 erschien die Regierungsverordnung über die Arbeitszeit der Angestellten mit dem Achtstundentag als Grundlage. Diese Verordnungen sollten durch regelmäßige Gesetze abgelöst werden. In November 1923 verloren sie jedoch ihre Gültigkeit, ohne dass eine andere gesetzliche Massregel getroffen war. Somit befand sich die Arbeiterschaft Deutschlands wieder unter dem Rechtszustand der Vorkriegszeit!

Auf Grund des Ermächtigungsgesetzes erliess die Regierung am 21. Dezember 1923 eine neue Verordnung über die Arbeitszeit. Obschon auch diese den Achtstundentag als Normalmass ansieht, lässt sie Ueberschreitungen dieser Grenze bis zu zehn Stunden zu. Eine lange Agitation führte zu der Annahme des Arbeitszeitnotgesetzes vom 14. April 1927. Die Regeln des bis dahin gültigen Rechtes sind nicht geändert worden; nur ist der Weg zur Erlangung der behördlichen Genehmigung zur Ueberschreitung der Zehnstundenschranke etwas erschwert. Wie in allen vorhergehenden gesetzlichen Bestimmungen sind auch im neuen Gesetz Verhandlungen über die Festsetzung und Begrenzung der Arbeitszeit zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern vorgeschrieben in denen erfahrungsgemäss die Arbeitgeber nur allzuoft auf die Unterstützung der Schlichtungsinstanzen rechnen können.

Die Beamten — auch die der Reichsbahn — sind nie durch gesetzliche Bestimmungen geschützt worden. Die nationalistischen Organisationen wollen davon auch nichts wissen, weil die Anwendung des gemeinen Rechtes den Beamten ihren "Beamtencharakter" nehme.

Parallel mit dieser Entwicklung veränderten sich auch die Bestimmungen der Eisenbahnverwaltung. Der Lohn-Tarifvertrag enthielt bis 1924 Bestimmungen, die den Achtstundentag gewährleisteten. Dann mussten die vertragschliessenden Gewerkschaften Zugeständnisse machen, die 1927 teilweise rückgängig gemacht wurden.

Die vorläufigen Dienstdauervorschriften von 1920 wurden 1922 umgestaltet, kannten aber nur das einheitliche Arbeitszeitmass von 8 Stunden pro Tag: 48 Stunden in der Woche oder 208 Stunden im dreissigtägigen Zeitraum. Unter der Wirkung der Arbeitszeitverordnung von Dezember 1923 wuchsen diese Grenzen auf 10, 60 und 260 Stunden. Die Anpassung dieser Vorschriften an das Arbeitszeitnotgesetz vom 14. April 1927 hat keine wesentlichen Verbesserungen gebracht. Vergleiche untenstehende Tabellen.

Für das Verwaltungspersonal war der Achtstundentag nicht vorgeschrieben, er galt aber als eine Selbstverständlichkeit in den Jahren 1919 und 1920. Im August 1921 gab der Eisenbahnminister Richtlinien über die Arbeitszeit des Verwaltungspersonals heraus, worin die wöchentliche Leistung von 48 Stunden als ein Minimum bezeichnet wurde, während zu der Zeit die 48-Stundenwoche für die Arbeiter als eine Maximalleistung galt. Am 14. Dezember 1923 — kurz vor Erlass der neuen Arbeitszeitverordnung — änderte das Ministerium diese Richtlinien dahin ab, dass die Mindestgrenze vorläufig bis zum 31. Dezember 1925 auf 54 Stunden heraufgesetzt wurde. Dieses „vorläufig“ ist später im Par. 15 der Personalordnung weggefallen, während das übrige bestehen blieb. Lediglich das Büropersonal konnte eine Verbesserung verbuchen, da dessen Mindestgrenze auf 51 Stunden festgesetzt wurde.

Zwei schwerwiegende Faktoren haben die Entwicklung der Arbeitszeitvorschriften bei der Reichsbahn äusserst ungünstig beeinflusst. Von der Reparationskommission ergingen im Laufe des Jahres 1923 an die deutsche Regierung Aufforderungen, das Gleichgewicht des Reichshaushalts herzustellen. Diese Aufforderungen zeitigten die Personalabbauverordnung vom 27. Oktober 1923, welche die Entlassung von 150 000 Eisenbahnern beabsichtigte.

Am 30. November richtete die Reparationskommission sich an das weltbekannte Daweskomitee. Dieses begann seine Tätigkeit in Berlin in den ersten Januartagen 1924, wo denn auch der Plan der Ausbeutung der Reichsbahn als Reparationsobjekt endgültig reifte. Am 28. Januar 1924 erschien eine Ergänzung zur Abbauverordnung vom 27. Oktober 1923, deren Wirkung dadurch fast verdoppelt wurde. In fünf Monaten wurde der Personalbestand von 1 009 420 Bediensteten auf 736 445, also um 27 % verkleinert. Weitere 9 000 Mann wurden bis Mitte 1924 abgebaut. Den unverschämtesten Forderungen in bezug auf Arbeitszeit wurde aus Angst vor dem Abbau individuell fast kein Widerstand geleistet.

Ein weiteres, verschlechternd wirkendes Element ist die juristische Auffassung der Reichsbahngesellschaft. Sie lässt es bezüglich der Anwendung sozialer Gesetze sogar zu Konflikten mit der Regierung kommen, die vor den Gerichten ausgetragen werden müssen und rechtfertigt ihre Stellungnahme damit, dass das Reichsbahngesetz ihr Handlungsfreiheit lasse. Die nationale Gesetzgebung kann diese Handlungsfreiheit nicht beeinträchtigen, weil das Reichsbahngesetz Bestandteil einer internationalen Vereinbarung (Londoner Abkommen vom 9. August 1924) ist. Alle Arbeitszeitvorschriften haben erheblich unter dieser Haltung der Reichsbahngesellschaft gelitten.

Diese genannten drei Vorschriften — Lohn-Tarifvertrag, Dienstdauervorschriften und Par. 15 der Personalverordnung — regeln die Arbeitszeit der Gesamtheit des Personals. Dabei ist zu bemerken, dass etwa 30 000 am Lohn-Tarifvertrag beteiligte Arbeiter unter die Dienstdauervorschriften fallen, sowie auch noch 15 000 Beamte des Verwaltungs- und technischen Dienstes.

Diese Bestimmungen unterscheiden zwischen zwei Begriffen: Arbeitszeit und Schichtzeit. Der erste führt die tatsächliche und bezahlte Leistungszeit, an, während der zweite den Umfang des Arbeitstages bezeichnet.

Der Personalbestand betrug am 1. VII. 1927:

	in Dienstzweig	Anzahl	Für die Mehrzahl wird die Arbeitszeit geregelt durch:
Verwaltungsdienst		32 477	Par. 15 der Personalordnung.
Maschinentechnischer Dienst (Büro)		52 851	
Bahnbewachung		33 198	Dienstdauervorschriften.
Bahnhofs- und Abfertigungsdienst		227 451	
Zugbegleitungsdiens		52 821	
Lokomotivdienst		69 466	
Werkstätdienst in Betriebswerken		20 864	Lohntarifvertrag.
Bahnunterhaltung		141 787	
Hauptwerkstätten.		95 344	
Insgesamt		726 259	

Ueber die praktischen Auswirkungen besitzen wir nur Teilangaben, die jedoch einen wertvollen Einblick gestatten.

Wöchentliche Dauer der Arbeits- und Schichtzeit (Statistik vom 1. Juli 1925.)

Personalgattung	Bestand	Arbeitszeit				Schichtzeit				Durchschnittl. Dauer der regelmässigen		Für das gesamte, den Dienstdauervorschriften unterworfenene Personal (425 018 Köpfe am 1. VII 1925) betrug die
		48 Std.	49—53 Std.	54 Std.	55—60 Std.	54 Std.	55—60 Std.	61—72 Std.	73—93 Std.	Arbeitsz. Std.	Schichtz. Std.	
Zugbegleitdienst	48 525	6.3 %	35.3 %	20.9 %	37.4 %	3.7 %	19.1 %	62.7 %	14.3 %	54	66	ARBEITSZEIT (Wöchentlich) 48 Std. für 3.6 % des Personals 49—53 " " 17.9 % " " 54 " " 48.95 % " " 55—60 " " 12.0 % " " 57—59 " " 8.2 % " " 60 " " 9.2 % " " SCHICHTZEIT (Wöchentlich) bis zu 60 Std. für 51.4 % des Personals 61—72 " " 41.27 % " " 73—93 " " 7.25 % " "
Lokomotivdienst	62 074	4.8 %	45.4 %	22.2 %	27.3 %	24.3 %	50.41 %	24.5 %	0.79 %	54	58	
Bahnhofsdienst	126 630	2.6 %	17.0 %	36.5 %	43.9 %	18.8 %	34.6 %	39.3 %	7.3 %	56	62	
Bahnbewachung	22 015	10.8 %	24.1 %	20.0 %	44.9 %	—	10.0 %	45.8 %	44.0 %	56	93	
											1) nicht weniger als 60 St.	

ARBEITSZEITEN.

Im Durchschnitt:
zirka 9 Stunden.

Pro Tag.

Im Ausgleich:
höchstens 14 Stunden.

ARBEITS- UND DIENSTSCHICHTZEIT NACH DIENSTDAUERVORSCHRIFTEN.

Als Regeln dieser Vorschriften gelten:

IM ALLGEMEINEN:

ARBEITSZEIT

Bis zu 60 Stunden im 7tägigen Zeitraum.

Die planmässige Fahrzeit des Lokomotivpersonals — im Rahmen von 8—10 Stunden Dienst — darf in einer Dienstschicht nicht überschreiten:

7 Stunden bei Schnell- und Eilzügen.

8 Stunden bei sonstigen Personenzügen und Durchgangsgüterzügen.

Im sonstigen Dienst soll sie in der Regel 9 Stunden nicht überschreiten; bis zu 10 Stunden darf sie ausgedehnt werden bei weniger anstrengendem Dienst und bei Leerfahrten, oder wenn die Dienstschicht eine Pause enthält.

Das nebenstehend über die Schichtzeit Gesagte, gilt in ungünstigerem Sinne auch für das Lokomotivpersonal.

Schichtzeiten über 12 Stunden müssen unterbrochen sein nach nebenstehendem Schema.

SCHICHTZEIT

12—16 Stunden pro Tag.

Schichtzeit (Std.)	Gesamtdauer der Unterbrechungen (mindest. Std.)	Verteilt auf höchstens Unterbrechungen (Anzahl)	Minstdauer der einzelnen Unterbrechungen (Std.)
13	1	1	1
14	2	2	1
15	3	2	1
16	oder (4 3)	2 1	1 3

Als Unterbrechungen gelten *Pausen und Dienstbereitschaften*, Schichtzeiten von 14 Stunden und mehr dürfen nur vier mal im 7tägigen Zeitraum angesetzt werden.

BEI BESONDERS ANSTRENGENDER BESCHÄFTIGUNG:

48 Stunden in einem 7tägigen Zeitraum. Länger als 8stündige Arbeitsschichten müssen durch entsprechend kürzere Schichten im 7tägigen Zeitraum ausgeglichen werden.

9 Stunden pro Tag.

Besonders anstrengende Beschäftigung liegt nur im Fahrdienstleiter-, Weichenwärter-, Rangier- und Lokomotivdienst und zwar nur dann vor, wenn die Betriebsvorgänge so unmittelbar aufeinanderfolgen, dass Unterbrechungen von im einzelnen höchstens 5 und insgesamt höchstens 60 Minuten in der Dienstschicht entstehen.

Für die Arbeitszeit gilt eine sehr wichtige *Ausnahme*. Die Höchstmasse können planmässig während einer gewissen Jahreszeit unterschritten oder überschritten werden. Der Ausgleich findet innerhalb des Kalenderjahres statt auf Grund der Höchstgrenzen von 2 504 (bei besonders anstrengender Beschäftigung) und 3 130 Arbeitsstunden pro Jahr.

PAUSEN.

Arbeitsunterbrechungen von bestimmter Dauer sind nicht vorgesehen. Jede, durch den Betrieb oder Verkehr bedingte Unterbrechung von 30 Minuten und weniger gilt als Dienstbereitschaft. Unterbrechungen von mehr als 30 Minuten gelten als Pausen.

RUHEZEITEN.

Ruhezeit ist jeder von dienstlicher Beanspruchung freie Zeitabschnitt, der in ununterbrochener Folge beträgt:

beim Bahnbewachungspersonal und Stationspersonal mindestens 8 Stunden
beim Zug- und Lokomotivpersonal, wenn die Ruhe in der Heimat
verbracht wird, mindestens 10 „
wenn die Ruhe ausserhalb der Heimat verbracht wird, mindestens 8 „

Zur Erzielung zweckmässiger Diensterteilung können auch Pausen unter 8 oder 10 Stunden als Ruhezeiten festgesetzt werden, u. zw. beim Zug- und Lokomotivpersonal, wenn sie ausserhalb der Heimat mindestens 5 Stunden und in der Heimat mindestens 8 Stunden und beim übrigen Personal, wenn sie mindestens 6 Stunden betragen und in angemessenem Verhältnis zu der Dauer und dem Arbeitsmass der vorangehenden und der folgenden Dienstschicht stehen.

RUHETAGE.

Jährlich sind dem Personal zu gewähren:

- a) 52 Ruhetage, die eine Ruhezeit von mindestens 32 zusammenhängenden Stunden umfassen, oder
- b) mindestens 26 Ruhetage von dieser Dauer und an Stelle von je 2 der übrigen Ruhetage, 3 gekürzte Ruhetage mit je einer Ruhezeit von mindestens 24 zusammenhängenden Stunden, oder
- c) zur Erzielung zweckmässiger Dienstpläne 52 Ruhetage nach a oder b von durchschnittlich mindestens 32 Stunden.

Wenn diese Anzahl Ruhetage die erforderliche Jahresleistung von 2 504—3 130 Stunden wesentlich beeinträchtigt, so ist die Anzahl der 32 stündigen Ruhetage (a und c) auf 39 und die der gekürzten Ruhetage entsprechend einzuschränken.

Dem Zugpersonal können statt der Ruhetage nach a, b, c, 39 Ruhetage gewährt werden, die sämtlich dienstfreie Tage zwischen dienstfreien Nächten und die von mindestens der gleichen Gesamtdauer wie die Ruhetage sein müssen.

Als dienstfreie Nacht gilt hierbei in der Regel eine Ruhezeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens. Aus zwingenden betrieblichen Gründen, insbesondere der Fahrplangestaltung kann auch eine spätestens um 11 Uhr abends beginnende oder frühestens um 5 Uhr morgens endende Ruhezeit als dienstfreie Nacht angesehen werden.

Die Ruhetage sollen im Dienstplan möglichst gleichmässig verteilt werden; im Jahre sollen 17 Ruhetage auf Sonn- und Feiertage gelegt werden. Als Ruhesonntage sind die in der Nacht zu Sonn- und Feiertagen spätestens um 1 Uhr beginnenden Ruhetage anzusehen. Die Ruhesonntage sollen möglichst mindestens 32 zusammenhängende Stunden umfassen.

NACHTDIENST.

Dienstschichten die mit mehr als einer Stunde in die Zeit von 12 bis 4 Uhr nachts fallen, sollen in der Regel nicht mehr als viermal hintereinander angesetzt werden, dürfen aber nicht mehr als siebenmal aufeinander folgen.

Dieses gilt nicht für das Personal, das ausschliesslich Nachtdienst zu verrichten hat.

DIENSTPLÄNE.

Bei der Aufstellung der Dienstpläne hat die Personalvertretung der Dienststelle, für die der Dienstplan gelten soll, mitzuwirken. In Ermangelung des Einverständnisses der Personalvertretung, entscheidet in letzter Instanz der Direktionspräsident nach Anhörung der Parteien.

Unbeschadet der Verhandlungen in den verschiedenen Instanzen kann der Dienstplan vorläufig in Kraft gesetzt werden.

ÜBERZEITARBEIT.

Mehrleistungen sind durch Befreiung vom Dienste auszugleichen.

DIENSTSCHICHTZEITEN

RUHESCHICHTZEITEN

Im Durchschnitt:
höchstens **12**

Im Ausgleich:
höchstens **16**

Pro Tag

Im Durchschnitt:
Mindestens **12**

Im Ausgleich:
Mindestens **8**

ARBEITSZEIT GEMÄSS LOHN-TARIFVERTRAG.

Grundsätzlich beträgt die Arbeitszeit 8 Stunden im Tage und 48 Stunden in der Woche, in beiden Fällen aussch. der Pausen.

Von dieser Regel wird jedoch abgewichen durch ein Abkommen betreffend die Mehrleistungen. Gemäss diesem Abkommen sind auf Anordnung der Verwaltung wöchentlich 3 Ueberstunden zu leisten in den Ausbesserungswerken, Hauptwerkstätten, Telegraphenwerkstätten, Holztränkanstalten, Gas- und Kraftwerken.

Nach Verhandlung mit der Personalvertretung können wöchentlich drei weitere Ueberstunden angeordnet werden. Bei Widerspruch der Personalvertretung kann die Reichsbahnstelle die Regelung von sich aus treffen, unbeschadet des Berufungsrechts seitens der Betriebsvertretung.

Die Arbeiter der eigentlichen Bahnunterhaltung, in den Oberbaustofflagern, im Hochbau, in Steinbrüchen, Schotterwerken, Kiesgruben, Bahngärtnereien und in der Waldwirtschaft haben in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober wöchentlich bis zu 6 Ueberstunden zu leisten. In der Zeit vom 1. November bis 28. Februar beträgt die Arbeitszeit 8 Stunden bzw. 48 Stunden.

Diese Arbeiter sind im Stundenlohn beschäftigt.

Arbeiter als Hilfs- und Ergänzungskräfte im Betriebs- und Verkehrsdienst (um einige Gruppen zu nennen: im Arbeiterverhältnis beschäftigte Wagenaufseher, Lokomotivheizer, Rangieraufseher, Kraftwagenführer, Schaffner, Rangierer, Weichenwärter, Wagenputzer, Bahnwärter, Bürodienner, Wagenschreiber, Güterbodenarbeiter, Schrankenwärter) fallen unter den Lohnarifvertrag und sind fast alle Schichtlöhner. Für die Bemessung der Arbeitszeit stellt dieser Vertrag sie jedoch unter die Dienstdauervorschriften und setzt bei ihnen einen *täglichen Durchschnitt von 9 Arbeitsstunden* voraus.

PAUSEN.

In der Regel soll die Arbeitsschicht durch eine einstündige Pause unterbrochen sein. Aus Rücksichten auf Notwendigkeiten des Betriebs kann im Einvernehmen mit der Personalvertretung eine durchgehende Arbeitszeit angeordnet werden.

Den im gedrittelten Tag beschäftigten Arbeitern, deren 8-stündige Arbeitszeit nicht planmässig unterbrochen werden kann, ist Gelegenheit zum Einnehmen einer Mahlzeit zu geben.

RUHETAGE.

Wenigstens zwei Ruhetage im Monat sollen auf Sonntage gelegt werden.

NACHTDIENST.

Für jede Arbeit zwischen Mitternacht und 4 Uhr morgens wird neben dem Lohn ein Nachtzuschlag von 0.50 Mark gewährt.

UEBERZEITARBEIT.

Die infolge des besonderen Abkommens geleistete Ueberzeitarbeit (3—6 Stunden wöchentlich im Werkstattdienst, 6 Stunden wöchentlich in der Bahnunterhaltung während der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober) wird kraft Schiedsspruch vom 8. 4. 1927 mit dem Lohn und einem Ueberstundenzuschlag vergütet. Dieser Zuschlag beträgt:

- 15 % für die 49., 50. und 51. Stunde;
- 25 % für die 52., 53. und 54. Stunde.

Andere Ueberstunden werden mit dem Lohn und einem Zuschlag von 30 % vergütet.

Wenn die Verhältnisse es gestatten, sind Ueberstundenleistungen vorher mit der Personalvertretung zu vereinbaren.

Arbeiter, die im Bereich der Dienstdauervorschriften beschäftigt sind, erhalten keine Ueberstundenzuschläge. Etwaige Ueberstunden werden durch Freizeit ausgeglichen.

ARBEIT AN SONN- UND FEIERTAGEN.

Für Sonntagsarbeit wird neben dem Lohn und etwaigem Ueberstundenzuschlag ein Sonntagszuschlag von 10 % auf den Lohn gezahlt.

An gesetzlichen Feiertagen wird der Lohn durchgezahlt. Arbeit, die an diesen Tagen geleistet wird, berechtigt zu einem Zuschlag von 80 % auf den Lohn.

Diese Zuschläge erhalten die Schichtlöhner nicht.

DIENSTPLÄNE.

Die Arbeitszeit wird festgesetzt im Einvernehmen mit den Personalvertretungen. Sie beginnt und endet am Arbeitsplatz.

In der Bahnunterhaltung gilt als Arbeitsplatz die Sammelstrecke oder der Rottenbezirk (höchstens 5 km lang und 2 km breit). Wird ausserhalb der Sammelstrecke gearbeitet, so sind für jedes zu Fuss zurückzulegende Kilometer 10 Minuten von der Arbeitszeit in Abzug zu bringen.

DIENSTBEREITSCHAFT. — Die Zeit, während der das Personal ohne Arbeitsleistung auf der Dienst- oder Arbeitsstelle anwesend zu sein hat, um nach Bedarf Arbeit zu leisten, ist Dienstbereitschaft und wird wie folgt auf die Arbeitszeit angerechnet:

Bei dem Bahnbewachungs-, Bahnhofs- und Abfertigungspersonal mit	50 %
Bei dem Zugbegleit- und dem Lokomotivpersonal, dem eine Lokomotive zur Beaufsichtigung nicht überwiesen ist, sowie bei dem Personal des sonstigen Betriebsmaschinen- und Wagenuntersuchungsdienstes und der Bahnbetriebswerke mit	50 %
Bei dem Lokomotivpersonal, dem eine Lokomotive zur Beaufsichtigung überwiesen ist, mit	80 %
Die dienstlichen Fahrten die das Personal zur Uebernahme oder nach Beendigung der Dienstgeschäfte ohne Arbeitsleistung auf der Eisenbahn zurücklegt, sind Fahrgastfahrten und werden angerechnet mit	60 %

ARBEITSZEIT NACH PAR. 15 DER PERSONALORDNUNG.

Par. 15 der Personalordnung stellt die Regeln auf, nach welchen die Arbeitszeit der Beamten im inneren Dienst festzusetzen ist. Die Vorschrift beginnt mit der Erklärung:

„Jeder Beamte ist verpflichtet, seine volle Arbeitskraft in den Dienst der Gesellschaft zu stellen. Er hat die ihm übertragenen Arbeiten rechtzeitig, ohne Rücksicht auf seine festgesetzte Dienststundenzahl zu erledigen“.

Dann bestimmt sie, dass die ARBEITSZEIT 51 Stunden in der Woche beträgt in den Büros der Hauptverwaltung, der Direktionen, Aemter Inspektionen, Bauabteilungen, Ausbesserungswerke und Hauptwerkstätten; 54 Stunden in der Woche in allen anderen.

Dienstbereitschaft und Dienstreisen werden auf die Arbeitszeit nicht angerechnet.

Regelmässige Mehrleistungen können innerhalb eines Kalenderjahres durch regelmässige Minderleistungen, ebenso wie umgekehrt, ausgeglichen werden.

PAUSEN. — Grundsätzlich soll die Arbeitszeit unterbrochen sein. Durch besondere Umstände veranlasst, kann der Generaldirektor auch durchgehende Arbeitszeit anordnen.

UEBERZEITARBEIT. — Ueberstunden werden nicht vergütet. Ein Ausgleich kann durch Dienstbefreiung zu anderen Zeiten gewährt werden.

DIENSTPLÄNE. — Die Arbeitszeit wird einseitig von jeder Stelle der Gesellschaft festgesetzt.

FERIEN.

A. Beamte.

Die Ferien der Beamten werden alljährlich durch den Generaldirektor festgesetzt.

Die Verwaltung scheint darüber zu wachen, wozu die Beamten ihre Ferien verwenden, denn der Generaldirektor bestimmt in den Richtlinien für die Gewährung des Urlaubs, der „nach Benehmen mit dem Hauptbeamtenrat!“ gewährt wird, folgendes:

„Gegen die Verwendung eines Teils des Erholungsurlaubes für die Teilnahme an gewerkschaftlichen Tagungen bestehen keine Bedenken, sofern der übrige Teil des Erholungsurlaubes dem Beamten in ausreichendem Masse die Möglichkeit, sich zu erholen, bietet oder bereits geboten hat!“

Die zeitliche Länge der Ferien wird bestimmt nach dem Dienstrang (Besoldungsgruppe) und dem Lebensalter. Während der Jahre 1926 und 1927 — gilt wahrscheinlich auch 1928 — betrug die Dauer der Ferien:

Besoldungsgruppe.	Stichwort der Dienstbezeichnung	Altersabteilung 1: bis zu 30 Jahren	Altersabteilung 2: 30—40 Jahre	Altersabteilung 3: über 40 Jahre
I	Schrankenwärter	14 Tage	17 Tage	21 Tage
II	Bahnwärter	14 „	17 „	21 „
III	Rottenführer, Rangierer, Weichenwärter, Schaffner .	14 „	19 „	24 „
IV	Rangieraufseher, Assistenten, Lokheizer, Ober- schaffner	14 „	19 „	24 „
V	Zugführer, Lademeister, Lokoberheizer, Reserve-Lok- führer, Werkführer	17 „	23 „	28 „
VI	Lokführer, Bahnmeister, Werkmeister, Sekretäre . .	17 „	23 „	31 „
VII	Werkstättenvorsteher	17 „	23 „	31 „
VIII	Ingenieur, Inspektor	17 „	23 „	31 „
IX	Ober-Ingenieur, Ober-Inspektor	21 „	26 „	35 „

Diese Ferien werden auch ausserplanmässigen Beamten gewährt, wenn sie 30 Jahre alt sind, oder seit drei Jahren Beamtendienst leisten.

Im übrigen erhalten die ausserplanmässigen Beamten 10—12 Tage in den Besoldungsgruppen I—IV, 12—15 Tage in den Besoldungsgruppen V—VIII und 16—19 Tage in der Besoldungsgruppe IX. Beamte im Vorbereitungsdienst erhalten 4, 7 und 9 Tage Ferien im 1., 2. und 3. Jahr.

Abgesehen von besonders dringlichen Fällen ist der Urlaub geschlossen zu nehmen, oder in zwei Teilen zu zerlegen, deren kleinster Teil mindestens 7 Tage betragen soll. Die Interessen des Dienstes bestimmen die Gewährung oder Verweigerung des Urlaubs zu dem von dem Beamten gewünschten Zeitpunkt.

URLAUB AUS BESONDEREN ANLÄSSEN.

a) kurzfristiger:

Ohne Anrechnung auf die Ferien können gewährt werden:

3 Tage Urlaub für dringende persönliche Angelegenheiten;

mehrere Tage für die Teilnahme an Veranstaltungen der Verwaltungsakademie, sofern ein Nutzen davon zu erwarten ist;

3 Tage für die Teilnahme an sonstigen eisenbahnfachlichen Veranstaltungen;

3 Tage für die Teilnahme an der Geschäftsführung der anerkannten Wohlfahrts- und Selbsthilfeeinrichtungen;

bis zu einem Monat für Betätigung in gewerkschaftlichen Organisationen unter Abzug von 5 Reichsmark pro Tag von der Besoldung.

b) langfristiger:

unbestimmte Zeit für die Ausübung eines Mandats als Mitglied des Reichstages oder eines Landtages, unter Fortzahlung der Besoldung;

1 Jahr, mit ausnahmsweiser Verlängerungsmöglichkeit, für die Ausübung eines gewerkschaftlichen Mandats oder für private Zwecke, unter Fortfall der Besoldung und Abzug der Urlaubsdauer von der Dienstzeit.

B. Arbeiter.

Die im Tarifvertrag vereinbarten Ferien betragen nach einer ununterbrochenen Dienstzeit

von 1 Jahr	3 Tage	von 10 Jahren	12 Tage
„ 2 Jahren	6 „	„ 15 „	15 „
„ 5 „	9 „		

Nach Vollendung des 50. Lebensjahres (und unter der Voraussetzung, dass mehr als 15 Jahre Dienst geleistet sind) erhöhen sich die Ferien auf 18 Tage.

Ohne Anrechnung auf die Ferien werden gewährt:

1 Tag mit Lohn für dienstlich begründeten Wohnungswechsel;

2 Tage „ „ „ „ „ Umzug zu einem anderen Dienstort;

3 „ „ „ bei Arbeitsversäumnis wegen schweren Erkrankungen von Familienmitgliedern, die im Haushalt des Arbeiters leben;

1 Tag „ „ für eigene Hochzeit oder Niederkunft der Ehefrau;

2 Tage „ „ bei Todesfällen (Ehegatten, Eltern und Kinder);

14 „ „ bei ärztlich angeordnetem Fernbleiben von der Arbeit, wenn ansteckende Krankheiten in der Familie herrschen;

Die erforderliche Zeit für die Teilnahme an den Sitzungen der kommunalen Vertretungskörper und ihrer Ausschüsse, als gewähltes Mitglied;

Die erforderliche Zeit für die Ausübung eines Mandats als Mitglied des Reichstages oder eines Landtages.

Gedächtnisfeier des holländischen Eisenbahnerstreiks.

Im Utrechter Eisenbahnerheim hat der Niederländische Eisenbahnerverband eine imposante Tagung zur Feier des vor 25 Jahren stattgefundenen Eisenbahnerstreiks veranstaltet. Die Erinnerung an 1903 lebt in den Herzen der niederländischen Arbeiter fort, weil im diesem Jahre der grösste Sieg davongetragen und die grösste Niederlage erlitten wurde. Am 31. Januar traten die Eisenbahner in den Ausstand, nachdem sie sich geweigert hatten, die Arbeit der in Streik befindlichen Amsterdamer Hafenarbeiter zu verrichten. Dieser Sympathiestreik ragte an Bedeutung bald weit über den Hafenarbeiterstreik hinaus und legte den Eisenbahnverkehr lahm. Das Ergebnis war ein Sieg der Arbeiter, in deren Forderungen eingewilligt und deren Organisationen anerkannt wurden. Bald

darauf traf die reaktionäre Regierung ihre Massnahmen, arbeitete ein Streikverbot für die Eisenbahner aus und provozierte eine neue Streikbewegung in der Ueberzeugung, dass sie über die Macht und Mittel verfügte, um dieselbe niederzuschlagen. Am 7. April 1903 waren die Gewerkschaften gezwungen, einen Proteststreik zu proklamieren, der jedoch misslang und zu der Entlassung von vielen Tausenden Eisenbahnern führte. Obwohl die Organisationen fast völlig vernichtet wurden, hat die Streikbewegung von 1903 neuen Mut in die Herzen der holländischen Arbeiterschaft hineingetragen und ihre Auferstehung bewirkt. Kurz nach 1903 wurde die freigewerkschaftliche Landeszentrale errichtet und der Eisenbahnerverband, von dem der Verkehrsminister im Parlament einmal erklärte: „Der Löwe ist tot!“ ist zur mächtigsten der niederländischen Eisenbahnergewerkschaften geworden.



Lohn- und Arbeitsbedingungen der dänischen Kraftfahrer.

Ueber die Verhältnisse im Kraftverkehr der Stadt Kopenhagen entnehmen wir einem Berichte des dänischen Transportarbeiterverbandes folgendes:

Nachdem die Stadt Kopenhagen sich ausdehnte und der Verkehr immer mehr anwuchs, erfolgte die Gründung mehrerer Kraftverkehrsgesellschaften, die sich später zu einem einzigen Unternehmen mit dem Titel „Taxa“ verschmolzen. Diese Gesellschaft besitzt eine Telefonzentrale, die mit allen öffentlichen Halteplätzen in Verbindung steht; dadurch ist es dem Unternehmen gelungen, den ganzen Personenkraftverkehr Kopenhagens fast ausschliesslich in seine Hände zu bekommen. Zur Zeit gibt es nur noch 8 oder 9 selbständige Kraftdroschenunternehmer, die jedoch nur einen Wagen besitzen.

Die Kraftdroschenführer sind restlos ihrer Gewerkschaft angeschlossen. Daher war es auch möglich, mit der Taxa-Gesellschaft einen Tarifvertrag abzuschliessen, der eine normale 20stündige Dienstzeit pro Tag- und Nachtschicht, einschliesslich der Essenspausen, vorsieht. In diese Dienstzeit teilen sich zwei Chauffeure, die abwechselungsweise u. zw. auf die Dauer einer Woche den Tag- und Nachtdienst verrichten.

Für eine Tag- oder Nachtschicht erhalten die Kraftdroschenführer einen festen Lohn von 2,80 Kr., ausserdem 20 % der Bruttoeinnahme. Ferner wird ein Urlaub von 2—5 Tagen unter Fortzahlung des Lohnes (ca. 10 Kr. pro Tag) gewährt. Der Satz für Mehrarbeit beträgt 1,50 Kr. in der Stunde, die gegenseitige Kündigungsfrist zwei Tage. Diese Bestimmungen gelten jedoch nur für Chauffeure von Grossdroschen.

Die Kleinkraftdroschen haben keine Halteplätze. Bei den Chauffeuren dieser Fahrzeuge handelt es sich meistens um junge Leute oder solche, die nur vorübergehend diesen Beruf ausüben. Der feste tägliche Lohn beträgt für diese Gruppe 2,50 Kr. zuzüglich 20 % der Bruttoeinnahme, der Ueberstundensatz 1,25 Kr. Es werden ferner 2—7 Tage Urlaub gewährt. Für jeden Urlaubstag sind 7 Kr. Vergütung zu zahlen.

Die Organisationsverhältnisse bei den Privatchauffeuren sind als gut zu bezeichnen; es ist jedoch nicht möglich, einen Kollektivvertrag abzuschliessen, weil man es mit einzelnen Personen zu tun hat. Der Verband hat für diese Gruppe Mindestforderungen aufgestellt und ihre Sache ist es, dafür zu sorgen, dass diesen Forderungen in der Praxis Rechnung getragen wird.

Für einen Privatchauffeur beträgt der Monatslohn, wenn er seinen Beruf 6 oder weniger Jahre ausgeübt hat, 300 Kr. oder bei freier Station 150 Kr. Bei einer beruflichen Tätigkeit von über 6 Jahren sind 400 Kr. zu zahlen; freie Station wird mit 200 Kr. in Anrechnung gebracht. Ferner wird ein Urlaub von einer Woche und Beistellung der Dienstkleidung gefordert.

Für die Geschäfts- und Lastkraftwagenführer, die der Organisation zu 100 % angehören, besteht eine mustergültige Re-

gelung mit dem Dänischen Arbeitgeberverband. Die tägliche Arbeitszeit beträgt 8 Stunden, der Mindestwochenlohn 56,23 Kr. und die Ueberstundenvergütung 1,40 bis 1,96 Kr. Falls die Chauffeure vom Arbeitgeber keine Arbeitskleider erhalten, ist ihnen dafür Kleidergeld in Höhe von 12 Kr. pro Monat zu zahlen. Durch das Abkommen wird den Kraftfahrern ferner ein jährlicher Erholungsurlaub gewährt. Bei Fahrten nach Orten, welche mindestens 30 km. von der Stadt entfernt sind, erhalten sie 2 Kr. pro Tag extra als Diäten. Die Arbeitgeber sind ausserdem zum Abschluss einer Unfallversicherung verpflichtet. Diese Bestimmungen gelten nur für die Stadt Kopenhagen. Im grossen und ganzen bestehen jedoch auch im übrigen Dänemark ähnliche Vereinbarungen für die Geschäfts- und Lastkraftwagenführer. Das tägliche Gesamteinkommen ist dann allerdings etwas niedriger als in Kopenhagen.

Ein Taschenkalender der deutschen Kraftfahrer-Organisation für das Jahr 1928.

Der vor kurzem erschienene Luft- und Kraftfahrt-Kalender des Reichsverbandes der Berufskraftfahrer im Deutschen Verkehrsbund enthält ausführliche Darlegungen über die Entwicklung und Tätigkeit des Verbandes. Am 1. Juli waren von den in Deutschland beschäftigten 112 000 Kraftfahrern 35 000 = 31 % im Reichsverband der Berufskraftfahrer und 10 000 in sonstigen Gewerkschaften organisiert.

Der Rechtsschutz- und Unterstützungseinrichtung des D.V.B., Fakultä genannt, gehörten zu jenem Zeitpunkt 22 200 = 64 % der organisierten Kollegen an. Diese Einrichtung hat sich besonders bei den Kraftfahrern, welche bei der Ausübung ihres Berufes auf Grund der Automobilgesetzgebung haftbar gemacht werden, bewährt. Zahlreiche Fälle könnten angeführt werden, in denen die „Fakulta“ Renten- oder Schadenersatzansprüche befriedigt und dadurch die betreffenden Kollegen vor einer Vernichtung ihrer Existenz bewahrt hat. Im Jahre 1926 gab sie für derartige Schadenersatzleistungen, Gerichtskosten etc. allein 13 012 Mark aus. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass im letzten Jahre an die 350 000 Köpfe zählende Gesamtmitgliedschaft des D.V.B. an Unterstützungen aller Art 2½ Million Mark gezahlt wurden, wodurch viel Not und Elend ferngehalten werden konnte.

In Verbindung mit dem auf der Internationalen Chauffeurs-Konferenz im Juni 1927 zu Paris aufgestellten internationalen Programm ging der Reichsverband an die Erfüllung verschiedener Aufgaben heran. Es ist ihm gelungen, eine erfolgreiche Revision der Fahrschulen in Preussen durchzusetzen, was angesichts der reaktionär eingestellten Verwaltungsbehörden keine Kleinigkeit war. Nicht weniger als 75 vom Verband gestellte Revisoren konnten bei derartigen Revisionen die Interessen der Berufskraftfahrer vertreten.

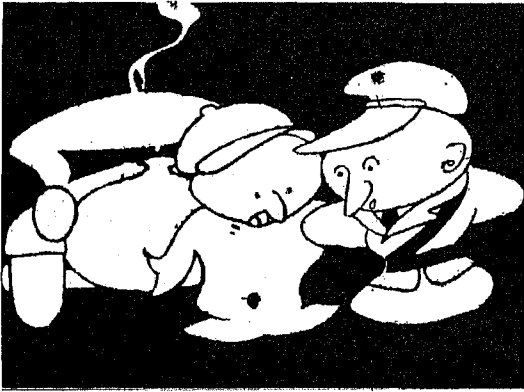
Ein besonderes Kapitel wird den im Luftfahrtwesen Beschäftigten gewidmet. Die selbständig geleitete Reichsabteilung für Luftfahrtpersonal des D.V.B. umfasst das gesamte Fachpersonal vom Flugzeugführer bis zum Hilfsarbeiter. Der Bund ist von den Behörden als die Spitzenorganisation des Luftverkehrspersonals anerkannt und delegiert 7 Vertreter der Flugzeugführer, Werkmeister und Monteure in den Luftbeirat im Reichsverkehrsministerium. Ferner ist er auch offiziell vom Deutschen Metallarbeiter-Verband für die Metallarbeiter der Luftverkehrsunternehmen als tarifzuständig anerkannt.

Die zweimal monatlich in einer Auflage von 40 000 Exemplaren erscheinende Fachzeitschrift „Luft- und Kraftfahrt“

ist nicht nur als die weitaus grösste, sondern auch als die einzige unabhängige deutsche Zeitschrift für das Kraft- und Luftfahrtwesen zu betrachten, welche sich die Wahrung der Interessen aller hierfür in Betracht kommenden Arbeitnehmergruppen zur Aufgabe gemacht hat.

Um die Reichhaltigkeit des Taschenkalenders anzudeuten, sei von den vielen anderen Abhandlungen erwähnt ein Artikel über den sozialen Fortschritt, der ausklingt in einem Appell zur Zusammenfassung aller Kräfte in der gewerkschaftlichen Organisation, wobei besonders auf die lähmende Wirkung der Unorganisierten als Nutzniesser der gewerkschaftlichen Brunnenschaften und der Trägheit der indifferenten Masse auf den Schwung des gewerkschaftlichen Angriffes hingewiesen wird, ferner ein Verzeichnis über die Kenn- und Unterscheidungszeichen der Kraftwagen in den verschiedenen Ländern, eine Reihe Abbildungen, darstellend die Kennzeichnungs- und Richtungsschilder, Warnungs- und Verbotstafeln etc., sowie die Fahrordnung und Höchstgeschwindigkeit in verschiedenen Ländern nebst einer Anleitung zur genauen Errechnung der Geschwindigkeit.

Wenn die Kraftfahrer die Macht in Händen hätten.



Kraftfahrer: Herr Inspektor, ich wünsche einen Fussgänger zu verklagen, der gegen mich angerannt ist und mir zwei Federn gebrochen hat.

Inspektor: Wo ist er denn?

Kraftfahrer: Ich habe ihn nicht mitgebracht, da ich seinen Kopf nicht finden konnte.

„El Universal“, Mexiko.

Dies und Jenes für Kraftfahrer.

Verschmelzung des Schwedischen Kraftfahrerverbandes mit dem Transportarbeiterverband.

Der Schwedische Kraftfahrerverband, der in den letzten 3 Jahren selbständig war, hat sich am 1. Januar 1928 mit dem schwedischen Transportarbeiterverband verschmolzen. Damit gehören die schwedischen Chauffeure sowohl dem schwedischen Gewerkschaftsbund, als auch der Internationalen Transportarbeiter-Föderation an.

Die englischen Gemeinden trachten nach einer Erweiterung ihrer Machtbefugnisse zwecks Eröffnung von Autobusdiensten.

Die Vereinigung städtischer Strassenbahnen in England hat von neuem versucht, die Einbringung eines Gesetzentwurfes im Parlament zu erwirken, wonach den Gemeindebehörden die selben Befugnisse hinsichtlich des Betriebs von Kraftomnibussen eingeräumt werden sollen wie sie die privaten Omnibussgesellschaften bereits haben. Die Strassenbahn-Kommission von Glasgow hat beschlossen, die dort ansässigen Parlamentsmitglieder um Unterstützung des Entwurfes zu ersuchen.

Gesetzliche Regelung des Dienst- und Arbeitsverhältnisses der österreichischen Privatchauffeure.

In der Sitzung des Finanzausschusses hat Kollege Forstner, der Mitglied des Nationalrates ist, energisch die alte gewerkschaftliche Forderung auf gesetzliche Regelung des Dienst- und Arbeitsverhältnisses der Privatchauffeure vertreten. Der Minister für soziale Verwaltung entgegnete ihm, dass er für die Schaffung eines Spezialgesetzes für Kraftfahrer von Privatbetrieben nicht eintreten könne. *Vielleicht sei es aber möglich, eine Form zu finden, die den Wünschen der Chauffeure Rechnung trage.*

Periodische Kontrolle der Kraftwagen.

Im Budgetausschuss des österreichischen Parlaments stellte Kollege Forstner den Antrag, die Regierung aufzufordern, das Gewerbeinspektorat anzuweisen, in allen Bundesländern die in Verwendung stehenden Kraftfahrzeuge einer regelmässigen Kontrolle auf ihre Betriebssicherheit besonders in Hinsicht auf das Funktionieren der Steuerung und der Bremsen zu unterziehen. Dieser Antrag wurde dem Ausschuss für soziale Verwaltung zur Weiterbehandlung überwiesen.

Der beleuchtete Fussgänger.

Ein Senator im amerikanischen Staat New York hat einen Gesetzentwurf eingebracht, in dem zur Verhütung von Unglücksfällen auf öffentlichen Strassen ausserhalb einer Stadt von Fussgängern das Tragen eines „sowohl auf der Vorder-, als auch auf der Rückseite deutlich sichtbaren“ Lichtes u. zw. von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang gefordert wird. Der Antragsteller, welcher auch Vorsitzender des Finanzausschusses des Senats ist, erklärt, dass sein Vorschlag wirklich ernst gemeint und keineswegs als Scherz eingebracht worden sei.

Konferenz der Föderation der Berufskraftwagenführerorganisationen in der Tschechoslowakei.

Am 18. Dezember fand in Prag genannte Konferenz statt, auf welcher der uns angeschlossene tschechoslowakische Kraftfahrer-Verband durch seinen Vorsitzenden, Kollegen Kus, mitteilte, am 31. Dezember 1927 aus dem Syndikat auszutreten und sofort Verhandlungen mit den übrigen Kraftfahrervereinigungen über eine Verschmelzung einzuleiten. Darauf berichtete der Delegierte des Nordwestböhmischen Chauffeur-Klubs über den Beschluss seines Vorstandes, sich ab 1. Januar 1928 der tschechoslowakischen Organisation anzuschliessen. Einige Vertreter anderer Organisationen erklärten, dass ihnen von den Mitgliedern eine derart weitgehende Vollmacht nicht erteilt worden sei. Die Konferenz beschloss darauf, dass das Syndikat vom 31. Dezember ab als erloschen zu betrachten ist und dass die Kraftfahrer-Vereinigungen zu den im tschechoslowakischen Kraftfahrer-Organ zu veröffentlichen Verschmelzungsbedingungen bis Ende Februar 1928 eine Entscheidung zu treffen haben, damit die Vereinigung bis spätestens 31. März 1928 erfolgen könne.

Ein Automobilklub in Oesterreich, der für die „Technische Nothilfe“ wirbt.

Der „Oesterreichische Automobilklub“ hat an seine Mitglieder ein Rundschreiben ausgeschickt, zu dem Zwecke, eine *Technische Nothilfe mit Kraftfahrzeugen* zu organisieren. In einer Mitgliederversammlung haben sich sämtliche Anwesende mit Revers verpflichtet, im Falle eines Verkehrsstreiks oder anderer wirtschaftsstörender Ereignisse ihre Kraftfahrzeuge, Personen- und Lastkraftwagen sowie Motorräder (mangels eines unbedingt verlässlichen Fahrers eventuell auch ohne Fahrer) für die Zwecke der die Regierungsbehörden unterstützenden Selbstschutzorganisationen bedingungslos zur Verfügung zu stellen.

Bemerkenswert ist, dass dieser Klub sich sonst bemüht, den Anschein zu erwecken, er sei eine unpolitische Sportvereinigung.

Der Kraftwagenverkehr und die Deutsche Reichsbahn.

Die vom Reich gegründete Kraftverkehrsgesellschaft Hessen G.m.b.H., die in Frankfurt a.M. ihren Sitz hat, bemüht sich seit längerer Zeit um eine Beteiligung des Volksstaates Hessen. Die Reichsbahn hat sich nun insofern für den Aufgabenkreis dieser Gesellschaft interessiert als die Reichsbahndirektion Mainz ausser anderen auch dieser Gesellschaft mit Kapital betreten will. Zu diesem Zwecke ist bereits ein Anteil bis zu 250 000 Reichsmark bereitgestellt worden. Der hessische Finanzminister hat daher in einer dringlichen Regierungsvorlage beantragt, der Kraftverkehrsgesellschaft mit einem Anteil bis zu 250 000 Mark beizutreten.

Die Sicherheit auf Wegeübergängen in Schienenhöhe.

Man braucht sich über die zunehmende Zahl der Unfälle an Eisenbahnübergängen nicht zu verwundern, wenn man bedenkt, dass von den 70 000 Uebergängen im Bereich der Deutschen Reichsbahn 40 000 nicht durch Schranken gesichert sind. Diese Tatsache beweist insbesondere, welche Gefahrenquelle die unbewachten Bahnübergänge für den Kraftfahrzeugverkehr darstellen.

Argentinische Kraftfahrer.

Der Verband der Omnibusführer von Buenos Aires hat sich der argentinischen Kraftfahrer-Föderation angeschlossen. Letztere hat vor kurzem neue Abteilungen für Kraftdroschkenbesitzer und für Privatkraftfahrer eingerichtet.

Der rumänische Transportarbeiter-Verband.

Vor dem Weltkriege gab es im grössten Teil Rumäniens überhaupt keine Arbeiterbewegung, da die Bevölkerung überwiegend in der Landwirtschaft tätig war. Eine Proletarierklasse im wahren Sinn des Wortes war nur in den grossen Getreidehäfen wie Braïla, Galatz, Sulina und Constanza vorhanden und so erklärt es sich auch, dass die ersten Gewerkschaften in diesen Häfen entstanden. Der erste Versuch der Arbeiter, ihre Bedingungen durch gewerkschaftliche Mittel zu verbessern, wurde im Jahre 1884 unternommen, als 1500 Fuhrleute Braïlas für höhere Löhne, Herabsetzung der Arbeitszeit von 16 auf 12 Stunden täglich und Abschaffung eines Arbeitsnachweisverfahrens kämpften, unter welchem die Arbeiter von einer unter dem Namen *Vatafen* bekannten Klasse von Arbeitsvermittlern ausgebeutet, beschwindelt und misshandelt wurden. 10 Jahre später wurde in Galatz ein Hafnarbeiter-Verband gegründet und 1905 ging man unter dem Einfluss der russischen Revolution in allen wichtigen Donauhäfen zur Bildung von ähnlichen Gewerkschaften über. Mit Hilfe der Sozialdemokratischen Partei, welche jede Gelegenheit benutzte, um die Arbeiter zum Sozialismus und Klassenkampf zu erziehen, wurden die Verbände stets weiter ausgebaut und verstärkt. Im Jahre 1912 kamen 42 Vertreter von 6 lokalen Hafnarbeiter-Verbänden mit einem Mitgliederstand von über 5000 Köpfen in Braïla zusammen und gründeten eine nationale Gewerkschaft, die „Union der Transportarbeiter Rumäniens zu Wasser und zu Lande“.

Nach einem Generalstreik im Oktober 1920 begann die Regierung die Gewerkschaftsbewegung welche damals 160 000 Anhänger zählte, in unbarmherzigster Weise zu unterdrücken. Alle Führer wurden eingekerkert, die Verbandsbüros geschlossen oder zerstört und die Bewegung hat sich mit Ausnahme der Hafnarbeiter-Verbände von diesem Schlage noch nicht erholen können. Die Hafnarbeiterführer wurden 1923 aus dem Gefängnis entlassen und der Verband wurde noch im selben Jahre nach einer in Galatz stattgefundenen Generalversammlung unter dem Namen „Union der Tagelöhner und Fuhrleute der rumänischen Häfen“ neu gegründet und bald darauf schloss er sich auch der I.T.F. an. Der Verband machte sich sofort ans Werk, um die Arbeitsbedingungen seiner Mitglieder zu verbessern. Anfang 1927 hat er in sämtlichen rumänischen Häfen Kollektivverträge für alle Arten von Hafnarbeiten abgeschlossen, die den Arbeitern den Achtstundentag und noch andere günstige Bedingungen brachten.

Der Verband vernachlässigt keineswegs die geistigen Bedürfnisse seiner Mitglieder. Er gibt eine Zeitschrift, die *Tribuna Portuilar*, heraus, von der wöchentlich drei bis viertausend Exemplare gedruckt werden. Der Bezugspreis stellt sich auf 3 Lei pro Stück. Der Verband unterhält in Braïla auch eine Schule zur Ausbildung von Verbandsbeamten, welche zur Zeit von 20 bis 30 Schülern besucht wird. Ausser ihren Lokalitäten in Braïla, Galatz und Reni besitzt die Organisation eine Bank (mit einem Kapital von 500 000 Lei), eine Schneiderei und ein Kaffeehaus in Galatz und ein Restaurant, einen Friseurladen und ein Holz- und Futterdepot in Braïla.

In Braïla, dem grössten Getreideaushafen Rumäniens und Hauptsitz des Verbandes, sind von 3 200 Arbeitern 2 400 gewerkschaftlich organisiert und deshalb sind die Arbeitsbedingungen dort besser als sonstwo. Auf Grund des jetzigen Tarifvertrages verdient ein Hafnarbeiter pro Tag 550 Lei bei Vollbetrieb im Hafen; bei Arbeit im Akkord kann er bis zu 1 200 Lei täglich verdienen. Anfang 1927 hat die Regierung — um die Häfen über die damalige schwere Krise hinwegzuhelfen

— den Verband ersucht, in eine Herabsetzung der Löhne auf den Grundlohn vom Jahre 1912 multipliziert mit dem Goldindex einzuwilligen, was einen Lohnrückgang von 55 % bedeutete hätte. Der Verband hat dieses Ansinnen zurückgewiesen und da auf Grund des Gesetzes Arbeitsstreitigkeiten nicht mittels Streik ausgefochten werden dürfen, wurde der Fall vor das örtliche Gericht gebracht. Dieses verwies ihn an eine aus je zwei Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer und einem Richter bestehende Schlichtungskommission, welche letzterer endgültig zu entscheiden hatte, im Falle sich die Parteien nicht einigen sollten. Als sich nach mehrwöchigen Verhandlungen die Arbeiter- und Arbeitgeber-Vertreter noch nicht einigen konnten, fällte der Richter einen Spruch, der eine Lohnherabsetzung von 50 %, und in manchen Fällen sogar von 80 % bedeutete. Diese Entscheidung sollte jedoch für keine der beiden Parteien bindend sein. Am 1. Oktober, als die Arbeitnehmer die Entscheidung durchführen wollten, meldeten sich die Arbeiter auf ihrer Arbeitsstelle, weigerten sich aber, die Verrichtungen vorzunehmen. Ein grosser Trupp Soldaten und Polizei wurde aufgeboden, um sie zur Wiederaufnahme der Arbeit an den Docks zu zwingen. Die Arbeiter liessen sich nicht einschüchtern, sie wurden aber nach einigen Streitigkeiten mit Gewalt aus dem Hafen vertrieben und die Soldaten und Polizisten wurden an ihre Arbeitsplätze gesetzt.

Unter dem Eindruck der stets wachsenden Erregung unter den Arbeitern begab sich der Arbeitsminister am 24. Streiktage nach Braïla und schlug einen Waffenstillstand vor, während der Schiedsspruch vor das Berufungsgericht zur Herbeiführung

einer Entscheidung über dessen Rechtsgültigkeit gebracht werden sollte. Die Streikenden waren damit einverstanden unter der Bedingung, dass sich das Militär und die Polizei nicht mehr weiter in den Konflikt mischen, was auch zugestanden wurde.

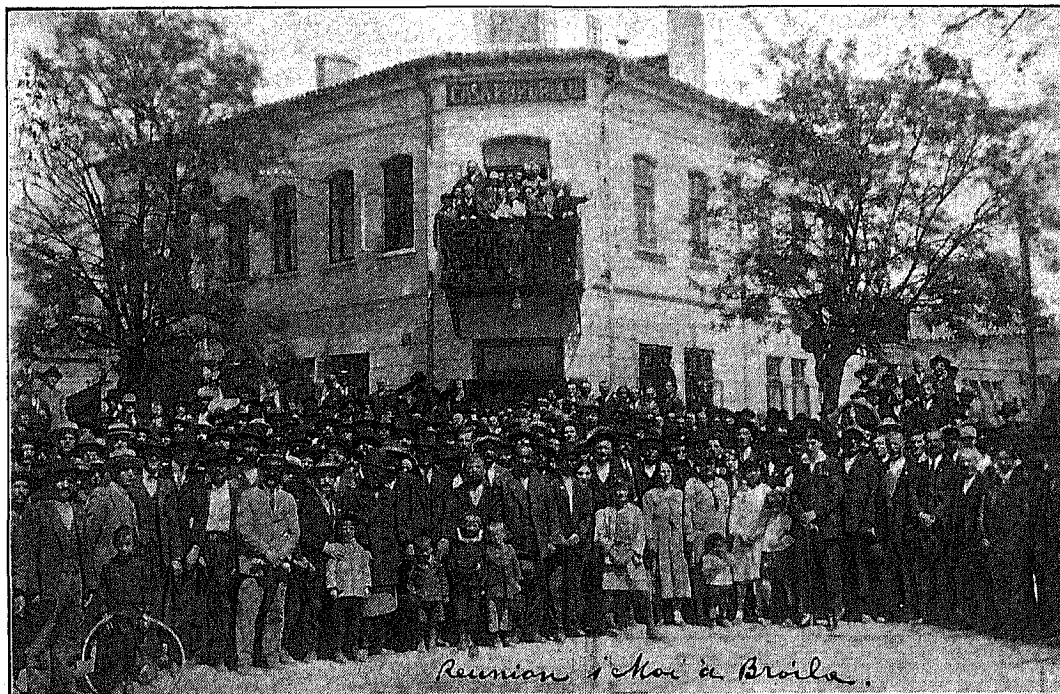
Dieser Arbeitskampf ist, an rumänischen Verhältnissen gemessen, als ein grosser Konflikt zu betrachten. Die Hafnarbeiter in andern rumänischen Häfen waren zu einem Solidaritätsstreik bereit und die von der I.T.F. und ihren angeschlossenen Organisationen verliehene schnelle morali-

sche und finanzielle Hilfe hat eine grosse Begeisterung hervorgerufen. Dank der von den Arbeitern gebildeten Einheitsfront und der Hilfe, welche sie von ihren Arbeitsbrüdern in der Heimat und aus dem Auslande erhielten, konnte der Angriff auf die Hafnarbeiter von Braïla, welcher das Vorspiel zu einem allgemeinen Ansturm auf die Arbeiter in allen Häfen war, abgewehrt werden.

Dieser kurze Auszug, welcher einem Berichte des Kameraden L. Maglasu, Sekretär des Verbandes, entnommen ist, gibt nur ein ungefähres Bild über die Lage; er wird es aber den Kameraden in andern Ländern ermöglichen, sich eine Vorstellung von den Schwierigkeiten zu machen, welche die Gewerkschaften in rückschrittlichen Ländern zu überwinden haben.

Nach den vom rumänischen Gewerkschaftsbund am 1. Januar 1928 veröffentlichten Zahlen gibt es im ganzen Lande 30 470 organisierte Arbeiter, wovon die stärksten Gruppen die Metallarbeiter (9 515), Bergarbeiter (8 716), Hafnarbeiter (4 039) sind; darnach folgen die Buchdrucker (2 339), Bauarbeiter (1 758), Nahrungsmittelarbeiter (1 225), Beamte und Privatangestellte (882), Textilarbeiter (781), Holzarbeiter (747) und Buchbinder (436).

Demonstration am 1. Mai 1927 vor dem Volkshaus in Braïla.



Rumänien 1. Mai in Braïla.

Beschwerden des Hafenspersonals von Kalkutta.

Seit August v. Js. kämpft das im Hafensbetriebsdienst der Hafengesellschaft von Kalkutta beschäftigte Personal für eine Lohnaufbesserung. Obgleich es nur eine Erhöhung von monatlich 10 Rupien fordert, ist es bei den Hafenbehörden auf harten Widerstand gestossen. Einige der Gründe, welche sie zur Rechtfertigung ihrer Forderung vorgebracht haben, kennzeichnen die bejammerenswerte Lage, in welcher sich diese Leute befinden. Es wird geltend gemacht, dass die Löhne seit 1920 nicht mehr erhöht wurden, dass sich die Arbeiter durch Ausgaben, die ihnen durch Unfälle, Ueberschwemmungen, Hungersnot und andere Schicksalsschläge entstehen, fortwährend in finanziellen Schwierigkeiten befinden und ferner, dass mehr Reis nötig ist, damit die Leute, welche schwere und gefährliche Arbeiten verrichten müssen, 3 statt der bisherigen 2 täglichen Mahlzeiten zu sich nehmen können.

Nach wiederholter Abweisung hat der Vorsitzende der Hafenskommissare, nachdem er schliesslich eine Delegation empfangen hatte, erklärt, dass sie nicht geneigt seien, eine allgemeine Lohnaufbesserung zu bewilligen; sie seien jedoch bereit, den Besatzungen gewisser Fahrzeuge in Anerkennung ihrer Mehrleistungen eine Beihilfe in Höhe eines halben Monatslohns zu gewähren und eine ähnliche Beihilfe in Aussicht zu stellen, die, falls es die Umstände erlauben, später im selben Jahre ausbezahlt werden soll.

Inzwischen hat das Hafenspersonal nach verschiedenen Massenversammlungen einen Verband (Port Trust Marine Workers' Union) gegründet, welcher nach Annahme der Sonderzulage von einem halben Monatslohn für gewisse Besatzungen beschloss, die ursprüngliche Forderung auf eine allgemeine Erhöhung von 10 Rupien monatlich durchzusetzen. Nachdem weitere Vorstellungen ergebnislos waren, erklärte der Verband am 21. Dezember den Streik; dieser hatte eine teilweise Stilllegung des Hafensbetriebs zur Folge. Der Kampf beschränkte sich auf die im eigentlichen Hafensbetrieb beschäftigten Arbeiter. Durch die unnachgiebige Haltung der Unternehmer traten aber auch andere Gruppen, z.B. die im Bagger- und Schleusentor-Maschinendienst in den Ausstand und später folgten noch u. a. die Bediensteten auf den Fährbooten, bis die Bewegung allgemein wurde und ca. 1 700 Arbeiter

daran beteiligt waren. Versuche der Behörden, die Streikenden zu ersetzen, blieben fruchtlos und in der Zwischenzeit waren seitens des Allindischen Gewerkschaftsbundes und der Seemanns-Union Bengalens Solidaritätsbekundungen eingetroffen und Hilfe versprochen worden.

Die Hartnäckigkeit der Hafenbehörden ist umso mehr zu verurteilen, wenn man sich vergegenwärtigt, dass der Hafen an Umfang und Bedeutung stetig zunimmt. Dem über das Jahr 1926/27 herausgegebenen amtlichen Bericht der Hafengesellschaft zufolge sind während des Jahres insgesamt 1 274 Schiffe mit einem Raumgehalt von 6 900 000 B.R.T. und 4 100 000 N.R.T. in den Hafen eingelaufen. Die letzteren Zahlen stellen eine Zunahme von 7 und 8 % im Vergleich zu denen des Vorjahres dar und sind, mit Ausnahme des Jahres 1912/13 die höchsten, welche seit dem Bestehen des Hafens festgestellt wurden. Die Menge der bearbeiteten Güter hat sich um 761 020 Tonnen oder 16 % erhöht. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 30 437 000 Rupien, die Ausgaben auf 28 679 000 Rupien; demnach wurde ein Gewinn von 1 758 000 Rupien erzielt.

Die Behörden können sich zur Zeit nicht über ungewöhnlich hohe Löhne des Hafenspersonals beklagen, denn die am besten bezahlten erhalten 32 Rupien monatlich, andere nur 20 Rupien. Dass der Hafen zahlen kann, zeigt der Umstand, dass der Verwaltungsvorsteher ein Jahresgehalt von 72 000 Rupien bezieht und zur Zeit ein Vorschlag auf Erhöhung der Gehälter europäischer Angestellten um 50 000 Rupien jährlich in Erwägung gezogen wird. Eine weitere Beschwerde ist die, dass den indischen Arbeitern, welche täglich 12 Stunden und noch mehr — am Tage sowohl als bei Nacht — arbeiten müssen, Ueberstundenzahlung verweigert wird, während die europäischen und anglo-indischen Angestellten eine derartige Vergütung erhalten. Der Verband drängt deshalb auch auf eine Herabsetzung der Arbeitszeit auf 200 Stunden monatlich.

In welcher Geistesverfassung die Streikenden sich befinden, kann am besten daran beurteilt werden, dass ein Vorschlag gemacht wurde, zur Landwirtschaft zurückzukehren, falls die Behörden auf ihrem ablehnenden Standpunkt beharren sollten. Den jüngsten Nachrichten zufolge wird immer noch gestreikt. Das Ergebnis des Arbeitskampfes wird, sobald es bekannt ist, veröffentlicht werden.



Hat sich die Schifffahrt rentiert?

VON

J. HENSON,

ehemaliger Hilfssekretär des Landesverbandes der Seeleute in England.

Nur mit Hilfe der zunehmenden Stärke der internationalen Gewerkschaftsbewegung während der letzten 40 Jahre ist es dem Seeman möglich gewesen, dem Reeder unbedeutende Zugeständnisse abzurufen.

Heute, wo der Seemann durch das Internationale Arbeitsamt für eine Verkürzung der Arbeitszeit auf See kämpft, wird ihm von Arbeitgeberseite noch das selbe alte Argument entgegengehalten, dass die Gewährung derartiger Zugeständnisse den Untergang des Schifffahrtsgewerbes, das Aufliegen von Schiffen und Erwerbslosigkeit unter den Seeleuten zur Folge haben würde. Derartige Argumente sollten durch Tatsachen gestützt werden, aber statt dessen werden wir vor blosse Behauptungen gestellt.

Betrachten wir einmal die Lage des Schifffahrtsgewerbes in Grossbritannien während der letzten 20 Jahre — und verhältnismässig wird sich auch in allen andern Ländern ein ähnliches Bild ergeben. Hierzulande gibt es zwei bestimmte Schiffsgruppen, die Fracht- und Passagierschiffe, die ich jede für sich zu behandeln gedenke.

Frachtschiffe.

Im Jahre 1904 besaßen gewisse Gesellschaften insgesamt 393 Schiffe mit einem einbezahlten Kapital von

£ 7 594 278, Schuldverschreibungen, Anleihen etc. von £ 3 157 128 und einem Raumgehalt von 1 184 353 B.R.T. Der an Reisen erzielte Gewinn betrug £ 640 541, an Dividenden wurden £ 277 129 = 3,64 % ausbezahlt und die Summe der Abschreibungen betrug £ 216 154.

In den Jahren 1910 bis 1920 ist — teils infolge des Krieges — eine ungeheure Steigerung der Profitraten zu verzeichnen und im Durchschnitt haben 492 Fahrzeuge einen Gewinn von jährlich £ 4 388 237 abgeworfen, eine zweifelsohne gewaltige Summe, welche die Seeleute viel Schweiß und Blut gekostet hat. Dies hat zu bedeuten, dass die mit jedem Schiff an Reisen gemachten Profite von jährlich £ 1 630 auf £ 8 919, d. s. mehr als 550 % gestiegen sind. Die Löhne sind nicht in diesem Verhältnis gestiegen, die Reeder mussten aber zur Erlangung der unbedeutendsten Zugeständnisse in bezug auf Löhne, Arbeitszeit und Verbesserung des Arbeitsverhältnisses im allgemeinen ständig bekämpft werden, und die Seeleute sind, seitdem die Krise eingesetzt hat, fast sämtlicher Errungenschaften verlustig gegangen.

An den Fahrzeugen sind besonders in den Jahren 1913 und 1917 — mit jährlich über £ 3 300 000 — riesige Abschreibungen vorgenommen worden und in den Jahre 1915 und 1919 wurden 18 und 19 % Dividenden ausgeschüttet. In diesen Jahren wurden auch vielfach zu den Stammaktien noch Bonus-Anteile ausgegeben. Die Dividenden betragen in den Jahren 1924, 1925 und 1926 durchschnittlich 3,4 %, was in Fällen, wo eine Person ausser einer Stammaktie drei Aktien besass, eine Verzinsung mit 13,6 % bedeutete. Von 1904 bis 1926 betrug die Durchschnittsdividende 7,23 %, was, dessen bin ich sicher, von jeglichem Geschäft als schönes Betriebsergebnis betrachtet wird.

Passagierschiffe.

Im Jahre 1906 betrug der durchschnittliche Raumgehalt von 805 in der Passagierfahrt verwendeten Fahrzeugen 3 174 507 Tonnen bei einer Kapitalanlage von £ 20 340 000. Die in diesem Jahre ausgeschütteten Dividenden betragen £ 909 000, d. s. durchschnittlich 4½ %. 1913 erhöhte sich der Brutto-Tonnengehalt auf 4 794 000 Tonnen und die Dividende auf £ 8 808 000; demnach wurde in diesem Jahre eine Dividende von 10,37 % ausgeschüttet. In den Jahren 1913 bis 1920 sind die Dividenden, ebenfalls zum Teil infolge des Krieges, schnell in die Höhe gegangen; sie beliefen sich in den Jahren 1917 und 1918 auf durchschnittlich £ 5 200 000 jährlich und die angegebene Dividende betrug 1917 14 %, 1919 12½ %. Seit 1920 haben sowohl die Reeder von Passagier- als von Frachtschiffen darüber geklagt, dass sich die Fahrzeuge nicht rentierten und die Seeleute mussten sich ziemlich empfindliche Lohnherabsetzungen gefallen lassen.

Dennoch können wir feststellen, dass in den Jahren 1923, 1924, 1925 und 1926 an Dividenden durchschnittlich £ 3 782 785 im Jahr, u. zw. 5,87 % ausgeschüttet wurden. Während der Brutto-Tonnengehalt von 805 Fahrzeugen im Jahre 1906 3 174 000 Tonnen betrug, konnte im Jahre 1926 ein solcher von 6 347 000 Tonnen bei 1 088 Fahrzeugen ermittelt werden. Was vorstehend bezüglich der Frachtschiffe über die Bonus-Anteile (Kapitalverwässerung) bemerkt wurde, trifft auch auf die Passagierdampfer zu. Beide Schiffstypen haben, obwohl ihre Tragfähigkeit in höchstem Grade erhöht worden ist, keine Verstärkung der Besatzung aufzuweisen; im Gegenteil: vielfach ist die Besatzung vermindert worden. An die Stelle der Kohlenfeuerung trat die Oelfeuerung, was besonders bei den Passagierdampfern in vielen Fällen zur Entlassung von mehr als zwei Dritteln des Heizraumpersonals führte. Dies bedeutete, dass die entlassenen Leute den Arbeits-

markt im allgemeinen belasteten und dadurch zu einer Herabdrückung der für die Arbeiter zu Land geltenden Löhne beitrugen.

Im Jahre 1911 betrug die Zahl der auf je 100 000 Tonnen beschäftigten Deckmannschaftsmitglieder 815, im Jahre 1926 nur noch 713. Nur bei einer einzigen Mannschaftsgruppe, dem Bedienungspersonal, ist eine Zunahme zu verzeichnen, was auf die häufigere Verwendung von Luxusfahrzeugen zurückzuführen ist.

Die Seeleute haben nun seit einer Reihe von Jahren geltend gemacht, dass sie in bezug auf Arbeitszeit und sonstige Arbeitsbedingungen Anspruch auf eine bessere Behandlung haben und dagegen haben die Reeder international beständig angeköpft.

Ich glaube, dass die angeführten Tatsachen und Zahlen jedem denkenden Seemann zeigen werden, dass die Reeder sehr wohl in der Lage sind, viele der verlangten Verbesserungen zu bewilligen und an den Seeleuten liegt es nun, dafür zu sorgen, dass, ganz gleichgültig, in welchem Hafen der Welt sie auch sein mögen, sie dieses Problem unter sich besprechen, Mitglieder ihrer verschiedenen Gewerkschaften werden. diese Frage in den Versammlungen der Ortsgruppen behandelt wird; und ferner müssen sie dafür sorgen, dass ihr Verband sich an der Propaganda aktiven Anteil nimmt, damit das Programm der Internationalen Transportarbeiter-Föderation verwirklicht werden kann.

Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern.

GROSSBRITANNIEN.

(Schluss).

III. Allgemeines.

Die Anmusterung der Seeleute erfolgt durch das Handelsministerium, welches auf Grund des Handelsschiffahrtsgesetzes die hierfür zuständige Stelle ist. Auf Grund einer mündlichen Vereinbarung zwischen der Reeder-Vereinigung und dem Landesverband der Seeleute, wonach kein Schiffsmann, der nicht Mitglied des Verbandes ist, angemustert werden darf, sind die Seeleute gehalten, der Gewerkschaft und der Reeder-Vereinigung vor der Anstellung das unter der Bezeichnung „Form P.C. 5“ bekannte Formular vorzulegen. Dies trifft indessen auf den Hafen von Liverpool nicht zu, wo sich die Reeder das Recht vorbehalten haben, sich ihre Leute selbst herauszusuchen. Heuern und Ueberstundenvergütung werden am Ende der Reise bei der Abmusterung von den Seemannsämtern ausbezahlt. Auf Grund des Handelsschiffahrtsgesetzes muss der Reeder dem Seemann eine Auszahlungsanweisung aushändigen, mit welcher der Seemann bis zur Hälfte seiner Heuer einem Verwandten überlassen kann. In der Regel erhalten Seeleute eine halbe Monatsheuer in Form eines übertragbaren Vorschuss-Scheines. Vorschüsse können nur an den Seemann selbst ausbezahlt werden; dieser kann aber seinen Vorschuss-Schein an jede beliebige Person, welche das Risiko der Einlösung übernehmen will, weiterveräußern. Die Person, welche den Vorschuss-Schein einlöst, erhält den Gegenwert nur, wenn der Seemann durch Einschiffung seinem Anstellungsvertrag auch tatsächlich nachkommt.

Auf den zwischen Elbe und Brest fahrenden Schiffen ist die Bemannungskala wie folgt:

- unter 1 000 Tonnen : 4 tüchtige Mitglieder der Deckmannschaft;
 bei 1 000 bis 3 000 Tonnen : 6 tüchtige Mitglieder der Deckmannschaft;
 bei 3 000 bis 6 000 Tonnen : 8 tüchtige Mitglieder der Deckmannschaft;
 über 6 000 Tonnen : 10 tüchtige Mitglieder der Deckmannschaft.

Das Handelsschiffahrtsgesetz Grossbritanniens verlangt nicht das Mitführen von Vollmatrosen, sondern lediglich von tüchtigem Deckpersonal. Es gibt auch keine Prüfung, in der festgestellt werden könnte, wer als tüchtiges Mitglied der Deckmannschaft zu betrachten ist. Ein Schiff, das sechs solcher Mitglieder — 2 tüchtige Decksleute und 4 Jungen — mitzuführen hat, darf nur solche Jungen anmustern, die mehr als ein Jahr lang Seedienst verrichtet haben und in der Lage sind, zu steuern und Ausguck zu halten.

Obige Skala trifft auch auf Passagierschiffe zu.

Was die Unterkunft der Mannschaften an Bord betrifft, so haben die Seeleute Anspruch auf 120 Kubikfuss (1 Kubikfuss = 28 316 cbcm), welches Mass durch die Bereitstellung von Messerräumen und Badezimmer von gewissen Reedern oft überschritten wird.

Die gewöhnlichen Lebensmittelrationen sind pro Woche :

Wasser	4 quarts (= ca. 4 1/2 Liter)
Biskuit (Schiffszwieback)	4 Pfd. (1 engl. Pfd. = 453 gr.)
Weiches Brot	3 Pfd.
Gesalzenes Schweinefleisch	3 „
Gesalzenes Rindfleisch	2 „
Fisch	3/4 „
Fleischkonserven	2 1/4 „
Kartoffeln	6 „
Dörr- oder zusammengeschnittene Gemüse	1/2 „
Splisserbsen	2/3 pints (1 pint = ca. 1/2 Liter)
Grüne Erbsen	1/3 pt.
Mehl	2 Pfd.
Reis	1/2 „
Hafermehl	8 Unzen (1 Unze = 28 gr.)
Tee	1 3/4 Unzen
Kaffee	4 „
Zucker	1 1/4 „
Kondensierte Milch	1/3 Pfd.
Butter	1/2 „
Marmelade oder Fruchtgelee	1 „
Sirup oder Melasse	1/2 „
Nierenfett	4 Unzen
Pickles	1/2 Unze
Getrocknete Früchte	5 Unzen
Feines Salz	2 „
Senf	1/4 Unze
Pfeffer	1/4 „
Gewürzpulver	1/4 „
Zwiebel	3 Unzen

Die Mahlzeiten werden im allgemeinen gruppenweise eingenommen. Auf Frachtschiffen werden Frauen als Bedienungspersonal nicht angestellt.

Die italienische Schifffahrt und die Konkurrenz der Riesendampfer.

Nach einer Meldung der „Vossischen Zeitung“ beabsichtigt die „Transatlantica Italiana“ in Gen u. a. ihre beiden grössten Ueberseedampfer „Dante Alighieri“ (9760 Reg. T.) und „Giuseppe Verdi“ (9753 Reg. Ton) für zusammen 33 Mill. Lire englischen Reedern zu verkaufen und nach Abtretung ihrer übrigen Handelsflotte an andere Schifffahrtsgesellschaften ihren Betrieb einzuschränken, wenn nicht ganz einzustellen. Diese Pläne sind nur eine Folge der verschärften Krise in der italienischen Schifffahrt infolge der Einschränkung der Auswanderung und des Tarifikampfes mit den modernen Riesenschneidampfern. Obwohl die „Transatlantica“ die grösste Regierungssubvention bezieht, hat sie infolge dieser Krise den geplanten Bau von zwei Riesenschneidampfern aufgegeben und denkt statt dessen an einen raschen Abbau ihrer Flotte, trotzdem sie erst im März durch eine Anleihe in New York 110 Mill. Lire neue Betriebsmittel erhalten hatte. Die Seeleute und das Personal der Gesellschaft haben unter dem Vorsitz des Vizesekretärs des faschistischen Seeleutenverbandes, Benzi, eine Protestversammlung abgehalten und die Regierung aufgefordert, den Verkauf der Schiffe ins Ausland und die Betriebs-einstellung dieser Schifffahrtsgesellschaft, wodurch Tausende von Seeleuten brotlos würden, zu verhindern.

ESPERANTO.

Praktische Verwendung des Esperanto.

Der bulgarische Eisenbahnerbund hat beschlossen, in seinem Organ unter Leitung des Kollegen K. Vichegonoff eine Esperanto-Spalte zu eröffnen, um so die ausländischen Kameraden über die wichtigsten Vorkommnisse im Lande zu unterrichten.

Es sind bereits Artikel erschienen über die Erinnerungsfeier zum Dezemberstreik 1906, über die Lage des bulgarischen Eisenbahnpersonals, über die Geschichte der Organisation und deren Entwicklung im verflossenen Jahre. Wir gedenken darüber noch einiges im Mitteilungsblatt zu bringen. Auch die Erläuterungen zu den im erwähnten Organ veröffentlichten Bildern sind in Esperanto geschrieben.

Die bulgarischen Kameraden bedienen sich der Hilfssprache auch im Briefwechsel mit dem Büro der I.T.F. und den ausländischen Organisationen, was für sie eine beträchtliche Ersparnis an Zeit und — wenn die früheren Uebersetzungen bezahlt werden mussten — an Geld bedeutet.

Die Adresse des bulgarischen Eisenbahnerbundes lautet: Union des Cheminots Bulgare, Sekretär: Nikola Issaieff, Kn. Klementina 48, Sofia.

Die Hilfssprache marschiert!

Die Verbandszeitung unserer deutschen Kameraden Eisenbahner vom 29. Januar ds. Js. schreibt folgendes:

„Auf die in Nr. 2 dieses Blattes gegebene Anregung, eine Esperantospalte in unserer Zeitung einzuführen, erhielten wir Zustimmungserklärungen in grosser Anzahl aus allen Gebieten des Verbandes. Wir werden deshalb in der nächsten Nummer den Anfang machen. Zunächst wird der Facharbeiter, Kollege Pietsch, in einem einleitenden Aufsatz die Bedeutung der Welt-hilfssprache schildern und dann Gelegenheit zur Erlernung der Sprache geben. Wir erwarten von dieser Neuerung einen guten Erfolg auf dem Gebiet der internationalen Verständigung unter den Eisenbahnern.“

Internationaler Esperanto-Kongress in Göttingen.

Vom 13. bis 19. August 1928 hält der Internationale Arbeiter-Esperantistenbund — „Sat“ — seinen 8. Kongress in Göttingen (Schweden) ab. In Verbindung mit dem Kongress werden eine grössere Esperanto-Ausstellung und eine Reihe Berufskonferenzen internationalen Charakters veranstaltet. Es werden zur Zeit Sonderkonferenzen mit Postlern, Lehrern, Studenten, Metallarbeitern, Textilarbeitern, Journalisten, etc. vorbereitet. Im Zusammenhang mit dem Kongress sollen Ausflüge zur Besichtigung der Kunstgewerbeschule in Näs bei Göttingen, der grossen elektrischen Kraftanlage in Trollhättan, der schwedischen Kugellagerfabriken und der grossen Werft „Götaverken“ unternommen werden.

Die Gemeinde Göttingen hat beschlossen, den Kongress zu unterstützen und hat zu diesem Zwecke 2 000 schw. Kr. angewiesen. Wer an diesem Kongresse teilnehmen will, wird gebeten, sich beim Kongress-Komitee anzumelden. Adresse: Weltesperantokongress, Box. 73, Göttingen (Schweden).

Esperanto gewinnt an Boden unter den Arbeitern Schwedens.

Der schwedische Arbeiter-Esperantobund zählt jetzt 846 Einzelmitglieder. Ausserdem sind nicht weniger als 61 Kollektivanschlüsse durch gewerkschaftliche Organisationen erfolgt, um zu bekunden, dass letztere Esperanto unterstützen wollen. Unter diesen Gewerkschaften befinden sich 3 Reichsverbände, nämlich der schwedische Friseurgehilfen-Verband, der schwedische Seemanns-Verband, und die schwedische Organisation der Eisenbahnkassisten.